



Historia de la evolución del

Puerto de Sevilla

desde 1950 hasta
el cambio de siglo

investigación

Marcos Pacheco Morales-Padrón

Historiador.

Responsable de Comunicación de Sevitrade

1.- INTRODUCCIÓN

El Puerto de Sevilla constituye un caso singular dentro del sistema portuario español, tanto por su condición de puerto marítimo de interior como por la estrecha relación histórica que ha mantenido con la evolución urbana, económica y territorial de la ciudad. El presente trabajo analiza la transformación del puerto desde mediados del siglo XX hasta el umbral del nuevo milenio, un periodo marcado por profundos cambios técnicos, funcionales y conceptuales que redefinieron su papel y fisonomía.

Partiendo de la situación heredada en torno a 1950 —resultado de los grandes planes de ordenación fluvial y portuaria concebidos en la primera mitad del siglo—, el estudio recorre las sucesivas etapas de adaptación del puerto a un contexto cambiante: el control de las inundaciones, la mejora de los calados, la especialización de los muelles, el crecimiento del tráfico y la progresiva modernización de las infraestructuras. A lo largo de estas décadas, el puerto no solo respondió a las exigencias del comercio marítimo y de la logística contemporánea, sino que también se vio condicionado por factores políticos, económicos y tecnológicos de alcance nacional e internacional.

Especial atención se presta a los grandes proyectos estructurantes —como las últimas cortas del Guadalquivir, la dársena del Batán, el canal Sevilla-Bonanza o la creación de nuevas áreas logísticas—, entendidos no como actuaciones aisladas, sino como hitos de una estrategia continuada de crecimiento y adaptación. Del mismo modo, se analiza la progresiva integración puerto-ciudad, especialmente visible a partir de los años noventa, cuando la planificación urbanística, la Expo'92 y el nuevo marco institucional de las autoridades portuarias abrieron un escenario cualitativamente distinto.

En definitiva, este trabajo pretende ofrecer una lectura global y contextualizada de la evolución reciente del Puerto de Sevilla, mostrando cómo la combinación de infraestructuras, gestión y planificación ha ido configurando las bases del puerto del siglo XXI, en un proceso de transformación tan complejo como decisivo para el futuro de la ciudad y su territorio.

2.- LA SITUACIÓN DEL PUERTO DE SEVILLA EN 1940-50

Al dar comienzo la segunda mitad del siglo XX, el Puerto está configurado con una serie de elementos que son la resultante de una herencia gestada en sucesivos planes anteriores.

Su realidad es, en efecto, el fruto de los proyectos desarrollados durante la primera mitad del siglo, que se demoraron en su ejecución por circunstancias ajenas al propio puerto y retocaron merced a las necesidades cambiantes, incluso a cambios conceptuales originados por imperativos económicos.



Figura nº 1. Vista panorámica del Puerto de Sevilla. 1929. Santiago Martínez. Autoridad Portuaria de Sevilla. Se muestra el Puerto con los proyectos que se aprobaron en el plan de 1927, y que algunos de ellos no llegaron a efectuarse.

Si hacemos un breve recorrido histórico desde los albores del siglo, veremos que el puerto «original» en el sentido de estar más próximo a la realidad geográfica, ha sido modificado circunstancialmente por el hacer humano para liberarlo de los problemas seculares que atenazaban su crecimiento y viabilidad futura. Un hecho voluntarioso que hoy conviene resaltar por cuanto tuvo de acierto y visión de futuro tanto para la vida del puerto, como para la ciudad que lo acoge.

Arriadas, crecidas e inundaciones venían siendo un azote periódico, documentado desde la Edad Media. Pérdida de calado y aterramientos le seguían como secuelas inevitables, a lo que se añade una dinámica exterior al río, el aumento del tamaño de los barcos, la necesidad de abaratar costes, que persigue estadias más cortas en el puerto, la conveniente especialización en los sistemas de carga, y un largo etcétera que nos llevarían a la definición moderna de puerto.

Fue claro para todos los agentes inductores del cambio (la Junta de Obras y sus ingenieros, los armadores sevillanos, entonces en eclosión, los consignatarios, el comercio de la ciudad, etc.) que ninguna de esas premisas podría cumplirse con los muelles del Arenal, prácticamente los únicos existentes en los años iniciales del siglo.

Primero el plan Molini, desarrollado entre 1903-26, traslada el grueso de la actividad a la margen izquierda del recién abierto canal de Alfonso XIII, además de tender un puente abatible para enlazar las orillas del recién abierto canal de Alfonso XIII, además de tender un puente abatible para enlazar las orillas del campo de Tablada y restituir los caminos naturales interrumpidos por la mencionada obra. En síntesis, el proyecto del ingeniero Molini crea otra corta y como tal hay que enmarcarla en ese sistema utilizado reiteradamente en el río; es una corta portuaria, una «realidad construida» en palabras del profesor Trillo de Leyva, pero que al tiempo posibilita un nuevo espacio físico para el desarrollo de la actividad portuaria, a la vez que potencia un crecimiento urbano paralelo al puerto en lo que fue la zona de ensanche mejor conseguida de Sevilla.

Pero hubo cuestiones que quedaron latentes, incluso agravadas; las aguas crecidas seguían constituyendo una amenaza para la ciudad y las fotos de aquellos años (décadas de los 30-40) testimonian mejor que las palabras la gravedad del problema. Se presentó y se puso en práctica el plan Brackenbury, aprobado en 1927, y con él volvemos a una nueva corta, pero con perfiles más drásticos, pues el

río en parte se corta y en parte se desvía, convirtiendo la zona portuaria en una dársena cerrada y alejando el riesgo e inundaciones para la ciudad. No estará de más recordar una síntesis de dicho Plan.

El río a la altura de la punta de Los Remedios se bifurcaba en dos brazos, uno el natural que discurría por el tramo de Los Gordales para llegar a San Juan de Aznalfarache, donde volvía a torcer hacia la izquierda dirigiéndose a la punta del Verde. Pero en la de Los Remedios arrancaba también el canal artificial llamado de Alfonso XIII o de Tablada, abierto según el proyecto Moliní. Ocurría que cuando las aguas bajaban crecidas, la existencia de dos brazos dificultaba su evacuación; el canal de Alfonso XIII desagüaba mayor volumen de agua, pero el brazo de Los Gordales sufrió un proceso de sedimentación imparable y en realidad estaba condenado a cegarse de modo natural. Por otro lado, la reducción de la velocidad suponía intensos aterramientos que reducían rápidamente los calados existentes e impedían dar más anchura a la corta de Tablada. Ni Sevilla ni el nuevo puerto, pese a que la rasante de sus muelles era muy alta, estaban libres de las inundaciones. Las pérdidas por la acumulación de fango sobre los muelles eran cuantiosas, a veces se cerraba el puerto durante semanas enteras y en general las condiciones de explotación eran muy defectuosas.

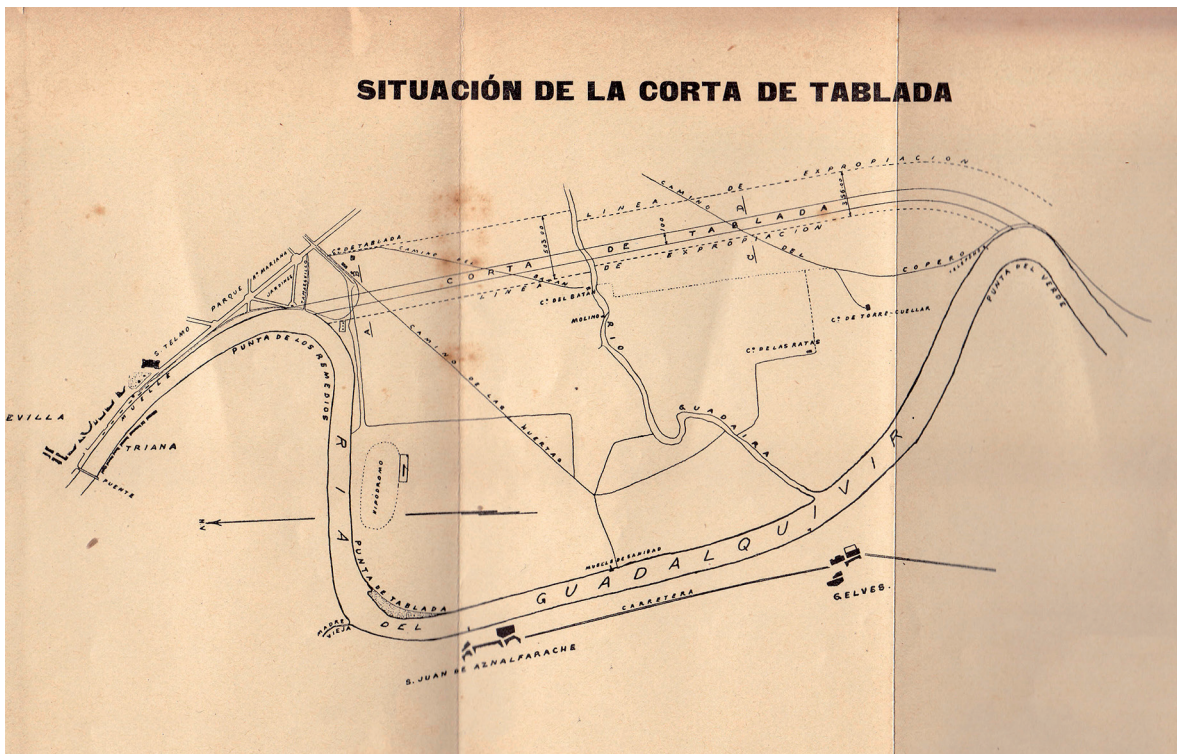


Figura nº 2. Plano de la situación de la corta de Tablada. Año s/f (década de 1920). Colección privada Marcos Pacheco Morales-Padrón.

El esquema del Plan consistía en la apertura de un nuevo cauce en el Guadalquivir, comenzando en el monasterio de La Cartuja y pasando por la vega de Triana que desembocaba en la punta de Los Gordales. La longitud era de 3,5 kilómetros, con una anchura de 150 metros y un calado de 4,5 metros.

Tres cerramientos acotarían una dársena de nivel constante, sin estar expuesta ni a las corrientes del río, ni a la influencia de las mareas; uno estaría al fondo del brazo de Los Gordales que pasaba a ser una dársena perpendicular a la otra mayor; otro cerramiento iba en Chapina, aguas arriba del puente de Triana; y un tercero constituido por una esclusa en la boca sur del canal de Alfonso XIII, infraestructura que posibilitaba la entrada y salida a la dársena al tiempo que mantenía constante el nivel de las aguas.

La obra, grandiosa, contenía otros muchos apartados, pero con el resumen expuesto podemos apreciar su efecto determinante en la configuración del puerto actual.



Figura nº 3. Vista aérea del puente de Alfonso XIII con el entronque de la corta de Tablada y meandro de Los Gordales. Año 1929. Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

Desde 1927 hasta el año 1950, momento propuesto para el inicio de este estudio sobre el puerto sevillano, transcurrieron unos años densos en acontecimientos sociopolíticos que retrasaron el remate de unas obras por definición lentas y complejas. La apertura del nuevo cauce, que era el eje fundamental del Plan, se adjudica por concurso en julio de 1929, pero en 1933 se paralizaron las obras. Luego obtuvo una prórroga de cuatro años concedida en 1935, y posteriormente otra que las alargan hasta 1943, justificadas por la dificultad en obtener materiales a causa de la guerra europea. En realidad, no se reanudaron los trabajos hasta los últimos meses de 1946, cuando se propuso su ejecución en tres etapas, terminando en 1949. Precisamente, en junio de 1949 se concede a Delgado Brackenbury la cruz al mérito civil por toda su labor al frente de la Junta de Obras «cuando la gigantesca obra está a punto de terminarse».



Figura nº 4. Obras de excavación de la corta de la vega de Triana, a la altura de la capilla del Patrocinio. s/f (década de 1940). Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

El tránsito de una situación a otra fue penoso y aun en 1947 hubo una arriada gravísima. Ocurrió en marzo y fue la mayor con posterioridad a la ejecución de la corta de Tablada, con un caudal del orden de 9.000 m³ y una cota de 17,80 metros, tal que hizo acelerar los esfuerzos en el cauce por la vega trianera y la puesta en funcionamiento de la esclusa. Para mayo de 1947 las obras del nuevo canal todavía andaban por un tercio de su construcción, el cerramiento de Los Gordales sí estaba ya efectuado y la esclusa de Tablada casi terminada, salvo la instalación eléctrica de señales y el dragado de los canales de acceso.

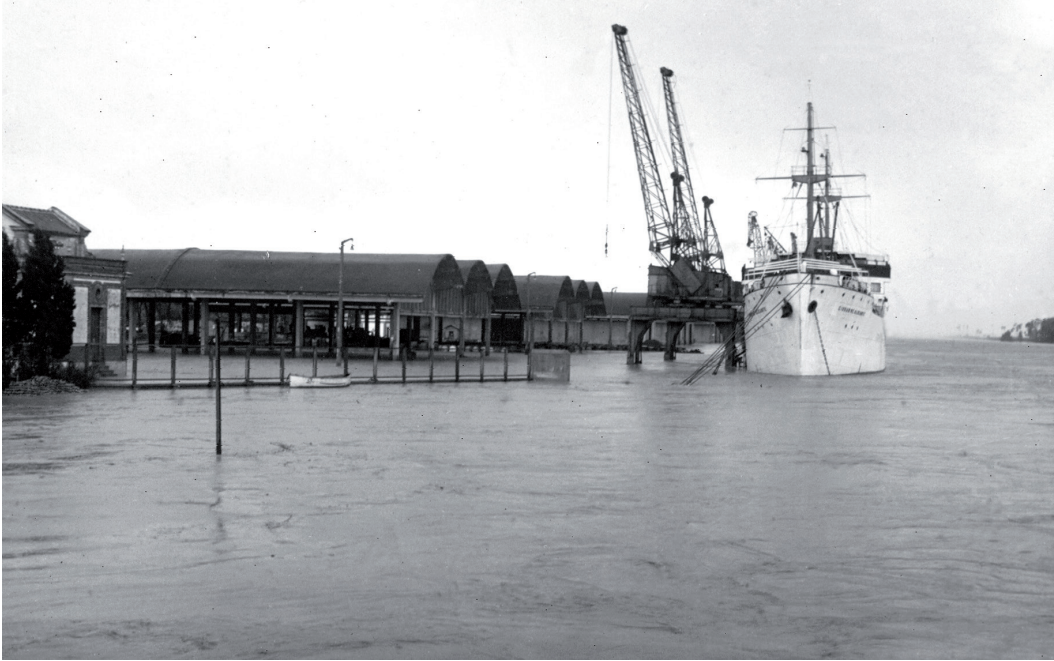


Figura nº 5. Muelle de Tablada anegado. Año 1947. Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

Sin embargo, en el transcurso del tiempo que el proyecto de Brackenbury invierte en su realización, el Plan primitivo va sufriendo una serie de modificaciones y retoques. Así, en 1943 se redacta un anteproyecto que, en 1945 pasa a proyecto, sobre la ampliación del Puerto, que además de las obras en curso prevé otras para ampliar la capacidad de las instalaciones:

- A) Dársena del Hipódromo en el antiguo cauce de Los Gordales, de 2.000 metros de largo por 200 metros de ancho.
- B) La dársena de petroleros cercana a las instalaciones de Campsa, de 200 metros por 125 metros.
- C) Dos dársenas, A y B, en terrenos más al sur, también perpendiculares al canal, de 860 metros por 200 metros.

Las dos primeras formaban parte del proyecto Brackenbury, pero no habían pasado nunca del papel; las otras dos aparecen ahora y ninguna de ellas se llevaría a efecto, pero constituyen un antecedente claro de la dársena del Batán que se emprenderá más tarde, terminada a mediados de los años setenta.

En cuanto a infraestructura, el muelle de Tablada se completa con una prolongación por el sur de 400 metros iniciada ahora, mientras que en el brazo de San Juan de Aznalfarache los tres muelles afectos a concesiones particulares, y dedicados a tráfico de minerales y fosfatos, empiezan a perder actividad. Al norte del puente basculante de Alfonso XIII, el muelle de Las Delicias ofrecía 600 metros de línea de atraque destinados a mercancías a granel con un solo tinglado de 95 por 45 metros. Y aguas arriba los muelles viejos, cuya transformación para utilizarlos como puerto pesquero estaban en marcha en 1947.

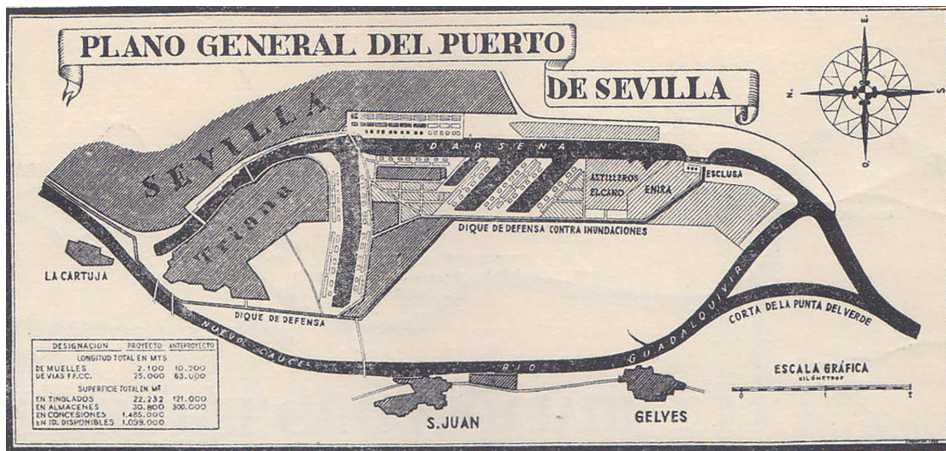


Figura nº 6. Plano general del Puerto de Sevilla propuesto. Año 1945.
Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

En 1950 se remata el cerramiento de Chapina omitiendo la esclusa más pequeña que estaba descrita en el plan original como posibilidad para seguir algún tipo de navegación más allá del aterramiento. El desvío de la corriente fue una solución portuaria buena solamente para lo que se proponía: taponar el río a esa altura de su cauce. Por lo demás era contrario al sentir mayoritario de los sevillanos y ajena a ninguna planificación urbanística, alterando la división natural entre Sevilla y Triana. Su levantamiento dentro del conjunto de las obras relacionadas con la Expo 92 fue un verdadero acierto estético.



Figura nº 7. Vista aérea con las obras del tapón de Chapina y corta de la vega de Triana. Año 1949. Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

Así pues, en 1950 encontramos unas instalaciones portuarias que sobre plano abarcan desde el puente de Triana hasta la prolongación del muelle de Tablada. Pero de hecho los muelles del Arenal van perdiendo funcionalidad y el grueso de la actividad comercial se traslada hacia el sur, siguiendo el camino iniciado tras la apertura del canal de Alfonso XIII.

Para completar la impresión que debemos tener sobre aquel puerto sepamos cómo había sido la evolución de su tráfico:

Año	Número de barcos	Toneladas de registro bruto de los barcos	Toneladas movidas
1929	2172	2.887.760	1.725.140
1946	1533	1.645.158	882.685
1950	2100	2.100.000	1.163.360
1959	1811	3.353.521	1.781.801

En realidad, hasta mediados de los 50 el movimiento comercial no da un salto calificativo relevante, servido fundamentalmente por las instalaciones existentes en Tablada, más los 400 metros de la ampliación y el muelle de Las Delicias. También entre 1955-56 se procedió al ensanche del canal de Alfonso XIII en la zona sur, para facilitar el acceso de los barcos a los astilleros y al dique seco en construcción.

En 1959 entre los proyectos redactados y aprobados técnicamente, pero cuya ejecución no había sido autorizada, consta aun la dársena de petroleros:

- Projectado 18-03-1959.
- Aprobación técnica 26-03-1959.
- Presupuesto 67,9 millones de pesetas.
- Situación pendiente de aprobación económica.

Sin embargo, en la memoria correspondiente a 1960, en el plano del puerto, hay una diferencia con el año anterior: ya no se incluye la dársena de petroleros como proyecto a realizar, y sí aparece la del Batán. En el lugar ocupado por la dársena de petroleros figura un puerto pesquero. Por entonces ya se había decidido fijar el puente levadizo de San Telmo, lo cual hacía inviable el paso de este tipo de buques hasta el muelle viejo del Arenal. A ese efecto, desde 1959 se había redactado un proyecto para el traslado de las instalaciones portuarias existentes aguas arriba del citado puente de San Telmo.



Figura nº 8. Barco pesquero atravesando las hojas del puente de San Telmo. s/f (década de 1940). Colección privada Marcos Pacheco Morales-Padrón.

3.- LA DÉCADA DE LOS SESENTA

Desde principios de los sesenta se empieza a hablar de la insuficiencia de muelles, sobre todo en línea de atraque porque el incremento de la mercancía general hacía escasos los existentes. Quizás debido a esa presión en 1963 se autoriza la redacción del proyecto para la dársena del Batán. Se realizó el 5 de noviembre de 1963 con un presupuesto aproximado de 340 millones de pesetas y el plano definitivo se aprobó el 30 de diciembre de 1966.

Durante toda la década de los 60 y en la mitad de los 70, el grueso del tráfico se desarrollaba entre Tablada y su ampliación, y Las Delicias. Los graneles se movían tanto en uno como en otro, sumando entre ambos 900 metros de muelle debidamente equipados. La mercancía general se dejaba para Tablada, y estando su extremo norte reservado al correo de Canarias.



Figura nº 9. Movimiento de graneles en el muelle de Las Delicias. s/f (década de 1940). Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla.



Figura nº 10. Presentación al general Franco del canal Sevilla-Bonanza. Año 1953. Fototeca ABC de Sevilla.

Sin embargo, con el paso del tiempo se fue decantando un proceso de especialización y Las Delicias se dedicó a los fertilizantes envasados, madera y, en general, aquellas mercancías que no necesitaban estar a cubierto o depositarse en tinglados.

Si hubiera que destacar dos hechos de esta década el primero sería, sin duda, la confirmación definitiva en 1961 del proyecto del canal Sevilla-Bonanza, el cual desató unas expectativas extraordinarias haciendo correr verdaderos ríos de tinta en una encendida polémica. Fue aprobado el 1 de mayo de 1961; en 1968 se adjudicaron las obras de la 1ª fase y empezaron ese mismo año.

La otra cosa realmente cierta fue el aumento constante y mantenida del tráfico en el puerto, que alcanzó por primera vez los dos millones de toneladas en 1962, llegando en 1969 a más de 2.600.000 toneladas.

4.- LA DÉCADA DE LOS SETENTA

Si en los años sesenta se habla continuamente del Sevilla-Bonanza como la panacea de todos los problemas sevillanos y portuarios, alguno siempre candente y perentorio como la falta de calado y los dragados necesarios, a mitad de la década siguiente se hace realidad otra vieja aspiración mantenida en todos los programas previstos desde 1927: una dársena en la margen derecha perpendicular al canal de Alfonso XIII. Será la del Batán o del Centenario, llamada así por coincidir su construcción con el primer centenario de la Junta de Obras del Puerto como organismo gestor del Puerto. En 1970 ya se están ejecutando las obras de la 1ª fase y a su terminación, en 1976, se duplican los metros de atraque disponibles. El montaje de las grúas pórtico del nuevo muelle del Centenario se concluyó en 1977, con lo que comenzó la puesta en servicio de dicho muelle.



Figura nº 11. Vista aérea de la dársena del Batán, recién inaugurada.
Año 1976. Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

Unos años antes en, 1972, el tráfico había rozado los tres millones de toneladas y el máximo de la década, en 1975, casi tres millones cuatrocientas mil toneladas, es el punto más alto al que había llegado el movimiento de mercancías.

Referido al tráfico hay que subrayar, por la magnitud que alcanzará posteriormente, el movimiento y consolidación del tráfico de contenedores (75.600 tn ese año en el muelle recién inaugurado). Había comenzado de un modo incipiente en Tablada, pero será en el Centenario donde encuentre los mejores medios técnicos en cuanto a equipamiento y todo el espacio que dicha mercancía necesitaba.

Junto a la puesta en servicio del nuevo muelle en la dársena del Batán, otra obra también concluye en esta década. Después de su larguísima gestación y no menos extensas controversias, se culmina la 1ª fase del canal Sevilla-Bonanza con la apertura de las cortas de Los Olivillos y de La Isleta, ambas inauguradas oficialmente el 10 de julio de 1972, aunque la primera se puso en servicio en junio de 1971. Ambas fueron ejecutadas por la comisión administrativa del canal Sevilla-Bonanza.



Figura nº 12. Vista aérea con las obras de excavación, en primer plano, de la corta de La Isleta y, al fondo, Los Olivillos. s/f (década de 1970). Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

5.- LA LLEGADA DE LOS OCHENTA

Al pasar a los ochenta y en el transcurso de estos vamos a asistir a unos cambios de relevancia. Si nos referimos al tráfico, aparecen dos hechos de distinto signo. El primero es la entrada de España en la C.E.E., que abrirá brillantes perspectivas a la exportación de graneles sólidos, cereales fundamentalmente, y a partir de ahora Sevilla se puede definir como el puerto de cabotaje de Europa. El segundo es la puesta en servicio del ramal Sevilla-El Arahál como parte del oleoducto de Rota-Zaragoza. Este hecho implica una caída drástica del movimiento de graneles líquidos, suponiendo una merma considerable en el volumen total de mercancías movidas en el Puerto.

En 1982 son dignas de interés las obras del entronque del canal Sevilla-Bonanza con la dársena de Alfonso XIII, lo que permitirá, a su término, la configuración de otra dársena, la del Cuarto, de 2.350 metros lineales con muchas posibilidades de convertirse en el futuro en una importante zona industrial.

Se efectúan mejoras en las infraestructuras ya existentes, pero hay que destacar que el Puerto se dota de más equipamiento, y aquí hay que hacer especial mención a la fuerte inversión destinada a la renovación del utillaje portuario recogida en el plan general de Puertos 1985-90; merced de este se adquirió una grúa pórtico portacontenedores de 35 toneladas. En los últimos años de la década también nace y se pone en ejecución el proyecto de un nuevo muelle, será el Norte de la dársena del Batán, completando así la oferta de línea de atraque con otros 665 metros; esta obra también estaba incluida en el mencionado Plan. A efectos de facilitar el crecimiento en el tráfico comercial se construye en 1983 la primera rampa para el sistema RO-RO, que ya por estos años presenta un índice de crecimiento prometedor.



Figura nº 13. Vista aérea de la dársena del Cuarto. s/f (década de 1990). Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

Las necesidades del tráfico de la ciudad y las reformas urbanas promovidas por la Expo`92, ya próxima, se materialización en el tendido de nuevos puentes sobre la dársena, como fueron el de Las Delicias y Centenario.



Figura nº 14. Movimiento de contenedores en el muelle del Centenario. Año 1983. Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla.



Figura nº 15. Construcción de los puentes de Las Delicias y Centenario. Año 1990. Colección privada Marcos Pacheco Morales-Padrón (fondo Antonio Borrelles Lanceta).

El primero une la avenida de La Palmera y la carretera de la Esclusa como parte de la nueva ronda urbana sur. Es abatible y doble, viario uno y ferroviario el otro, destinado al paso del ferrocarril a la margen derecha, aunque constituye en realidad uno solo, y que sustituía al de Alfonso XIII. Previamente al comienzo de estas obras se firmó, en mayo de 1988, un convenio entre el ministerio de Obras Públicas, la Junta del Puerto, como organismo autónomo bajo su tutela, y el Ayuntamiento para establecer la financiación y titularidad del nuevo puente. En dicho convenio se acordó que las obras las pagaría el MOPU y serían dirigidas por el personal facultativo del Puerto, a quien correspondería por entero la titularidad del conjunto de la obra. El Ayuntamiento, por su parte, efectuaría una aportación fija de 500 millones de pesetas.

En cuanto al puente del Centenario, se proyecta de alto gálibo, cruzando la dársena a una altura de 47 metros sobre la lámina de agua, y enlaza los muelles con la ronda de circunvalación urbana y carretera nacional Madrid-Cádiz, con la de Huelva y con la de Extremadura.



Figura nº 16. Vista aérea de la parrilla clasificatoria de trenes del Puerto, actual avenida Juan Pablo II y terrenos del campo de la Feria, sobre el meandro de Los Gordales. s/f (década de 1970). Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

Estos nuevos puentes modificaron sustancialmente el paisaje portuario anterior y ejercen una im- pronta vista en la ciudad, al mismo tiempo que permiten cambiar los ángulos de visión sobre el Puer- to. Así desde lo alto del Centenario se abre una panorámica de todas las instalaciones, de los barcos y del trasiego comercial hasta ahora inédita para muchos sevillanos. Por su parte, el puente de Las Delicias pone una pincelada de modernidad sobre el río, en contraste con las márgenes familiares de Tablada.

Como consecuencia de las alteraciones que ocasionan las nuevas vías urbanas, también fue pre- ciso rectificar el trazado del acceso ferroviario a la margen izquierda del Puerto. Se trató de una obra para la restitución del servicio causado por el diseño de la ronda suroeste y porque la nueva ronda ur- bana discurría sobre los terrenos de la parrilla clasificatoria de los trenes (actual avenida Juan Pablo II y carretera del Muro de Defensa). Por ello la obra se financió mediante un convenio firmado entre el MOPU y el Ayuntamiento el 26 de enero de 1989, en el cual la ciudad se comprometió a una aportación de 120 millones de pesetas, mientras que la Junta del Puerto a dirigir el trabajo.

6.- LOS NOVENTA COMO TRÁNSITO HACIA EL NUEVO SIGLO

Arrancan los años noventa con la inauguración de los nuevos puentes y con el término de las obras del muelle Norte, en el Batán. Pero son dos los acontecimientos decisivos que marcan la década. El primero obviamente es la Expo`92 que, sin significación portuaria estricta, proyecta su influencia también en este ámbito. El objetivo había sido dotar a las instalaciones portuarias de la infraestruc- tura suficiente para poder responder al reto que el magno acontecimiento entrañaba, la finalización y habilitación del mencionado muelle Norte, los atraques para buques turísticos en la zona de CAMP- SA, el inicio de un polígono industrial en la zona de Torrecuéllar, o un nuevo tinglado en el Centenario, son muestras de las diversas actuaciones encaminadas todas hacia el mismo fin. En 1993 se realiza un nuevo acceso al muelle de Tablada y la urbanización industrial de la zona de Torrecuéllar en su primera fase.



Figura nº 17. Construcción del muelle Norte. s/f (década de 1990). Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla (imagen mejorada con IA).

En otro orden de cosas, el uno de enero de 1993, en virtud de lo establecido en la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se crean las autoridades portuarias en sustitución de las anti- guas juntas de puertos. Es este sin duda el primer hecho relevante de los años noventa, segundo en el tiempo cronológico, pero de vital importancia para el futuro de los muelles hispalenses. No se trata

solo de un cambio puramente nominal, implica ante todo una nueva mentalidad, una manera distinta en gestión portuaria, incorporando criterios de empresa. Se crea una entidad de derecho público con personalidad jurídica y patrimonio propio independiente de los del Estado. Precisa un profundo reajuste organizativo interior, con reconversión del personal y elaboración de planes estratégicos, y exterior, al objeto de mejorar la calidad de todos los servicios prestados por el puerto y el hacer más competitivos los costes de paso.



Figura nº 18. Edificio sede de la Autoridad Portuaria de Sevilla. s/f (década de 1990). Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

También en 1993, en noviembre, se firma entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria un convenio para la ordenación urbanística del ámbito portuario, recogiendo leyes anteriores y que demostró la buena disposición de ambas partes para trabajar en común. En el apartado V de dicho convenio se expone: «ambas partes reiteran el interés mutuo en lograr una mayor integración en el Puerto y la ciudad de Sevilla en todos los campos, integración que desde el punto de vista urbanístico debe basarse en el reconocimiento de la función vertebradora del río y que debe articularse a través de las figuras de planeamiento urbanístico y portuario adecuadas, como son los planes de ordenación general y especial y los planes de utilización de los espacios portuarios». Este convenio impulsó distintas actuaciones por parte de la Autoridad Portuaria, entre ellas el desmontaje y traslado del puente de Alfonso XIII, lo que a su vez posibilitó el proyecto Delicias.



Figura nº 19. Yates atracados en el muelle de Las Delicias. Año 1996. Archivo privado Marcos Pacheco Morales-Padrón (fondo Antonio Borrelles Lanceta).

Si mantenemos el ritmo cronológico, en julio de 1994 tiene lugar la aprobación del plan especial del Puerto por parte del Ayuntamiento, en el que se preveía la urbanización, para usos terciarios, ocio y servicios, del muelle de Las Delicias, el cual aportaba una mayor rentabilidad para el Puerto ante el presumible incremento de cruceros turísticos y un estrechamiento en la relación Puerto – ciudad. Este proyecto inició su andadura en 1994, quedando latente afrontando diversas problemáticas durante toda la década, y no será hasta los primeros años del nuevo siglo cuando consiga su lanzamiento definitivo.

En 1995 se adquieren los terrenos del cortijo del Cuarto, colindante con la dársena del mismo nombre, por 362 millones de pesetas. Situados dentro de la zona de servicio del Puerto y propiedad de la Diputación, se adquieren como zona de reserva y son de gran importancia estratégica futura por su contacto directo con la lámina de agua.

Hay más acontecimientos sobre los que prestar atención porque modelan el puerto del siglo XXI. Así, la construcción de una nueva rampa ro-ro en la dársena del Batán es una de las principales infraestructuras realizadas en 1996. Este tipo de tráfico venía despegando desde 1994 y necesitaba unas instalaciones apropiadas para su desarrollo, con esta segunda rampa a la que posteriormente se añadirá una rampa flotante, adicional a las dos fijas, se completan de momento los servicios demandados.

También en 1996 se plantea la cuestión del desmontaje del puente de Alfonso XIII. El antiguo puente de Hierro, ya sin uso y sustituido por el de Las Delicias, representaba un obstáculo para el paso de los cruceros con atraque en dicho muelle y cuya eslora oscilara entre los 100-160 metros. La proximidad de ambos pasos y el ángulo convergente y sus emplazamientos dificultaban la navegación entre ellos. De ahí la prohibición al paso de embarcaciones con eslora superior a 60 metros, lo cual impedía a muchos de los cruceros atracar en Delicias y debían hacerlo en los muelles de carga, menos apropiados para ese tipo de tráfico y con perjuicios para todos. El viejo puente ya no tenía ningún sentido.

En 1997 se redactó un proyecto para el desmontaje de los cuatro tramos metálicos, colocándolos sobre el propio muelle hasta su posterior traslado hasta un emplazamiento definitivo. En una segunda fase se procedió a la demolición de las ocho pilas de sustentación y la totalidad del trabajo concluyó en mayo de 1999.

El puente de Alfonso XIII ha unido las dos márgenes del río-dársena durante 73 años siendo, hasta que se construyó el del Centenario, el puente cabecera del Guadalquivir, es decir, el primero tendido entre sus orillas desde la desembocadura. El que un día fuera símbolo de progreso con la estructura metálica representativa de la época, siempre un tanto ajena a las concepciones estéticas de esta ciudad, al paso del tiempo resultó obsoleto e inservible. Pero en el imaginario ciudadano siempre quedó unido de un modo permanente al paisaje portuario sevillano.



Figura n° 20. Rampa Ro-Ro Norte, dársena del Batán. s/f (década de 1990).
Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla (imagen mejorada con IA).



Figura nº 21. Traslado de una sección del tablero del puente de Alfonso XIII. Año 1998. Archivo privado Marcos Pacheco Morales-Padrón (fondo Antonio Borrelles Lanceta).

Al finalizar los noventa se van madurando no solo cambios cuantitativos –el récord del tráfico se sitúa en 1997, con 3.955.723 tn- sino que la Autoridad Portuaria se adentra en un horizonte hasta aquí inédito, impulsando al puerto hacia una realidad cualitativamente distinta. Se insiste en el acondicionamiento de la zona de actividades logísticas, cuyo futuro inmediato parece brillante. La ZAL está situada junto a la terminal de contenedores; la primera fase se terminó en 1999, y con ella se trataba de preparar un área para la instalación de empresas de actividades logísticas ligadas al entonces incipiente sector de la distribución de mercancías de gran consumo. También se planteaba el centro de coordinación de servicios, donde estarían ubicados los centros de control de tráfico marítimo y de emergencia, más todos los relacionados con la navegación y la operativa portuaria.



Figura nº 22. Vista aérea de la dársena del Batán. s/f (década de 1990). Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

El 7 de julio de 1999, con la asistencia del presidente de la Junta de Andalucía, se inauguró el centro de información del Puerto de Sevilla; un museo interactivo que hace un recorrido por su historia y que está destinado a divulgar el conocimiento de la realidad portuaria, sobre todo entre los más jóvenes, y promover su acercamiento a la ciudad.

Continuando con la labor planificadora que llena estos últimos años del siglo XX, se elabora un plan estratégico, considerando un futuro de diez años, del cual la idea motriz era consolidar el ritmo de crecimiento mantenido en los años anteriores e incrementarlo.

El problema no reside en las instalaciones propiamente portuarias, continuamente modificadas y modernizadas según hemos ido viendo. Como en otras tantas ocasiones, el diagnóstico más negativo recae sobre las vías de acceso marítimo; los calados de la ría siempre insuficientes y la esclusa, que al devenir del tiempo ha quedado pequeña, por eso el eje fundamental del nuevo esquema incide sobre todo en dichas vías de acceso.

Las nuevas mejoras de acceso al Puerto se desglosan en dos proyectos diferentes: la nueva esclusa y los dragados de profundización del canal de navegación en el Guadalquivir. Pero el paso previo es el estudio de impacto ambiental y su remisión al ministerio de Medio Ambiente, a efecto de su examen y viabilidad. Nace así un proyecto de largo alcance que configure el puerto del siglo XXI.



Figura n° 23. Vista aérea de la antigua esclusa. s/f (década de 1990). Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla (imagen mejorada con IA).

Como consecuencia de las transformaciones previstas se impone una reorganización de los espacios portuarios que llevará al alumbramiento del plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Sevilla. Estos son sus objetivos descritos en las memorias de 1999:

- Inclusión de la zona de servicio de los suelos sobre los que se ubicará la futura nueva esclusa en la punta del Verde.
- Clarificación de la ordenación y actividades en la zona de servicio, distinguiendo con claridad áreas portuarias comerciales y el resto de las áreas complementarias.
- Habilitación de una nueva dársena comercial en el Cuarto.
- Delimitación de una nueva reserva de suelo para futuras ampliaciones a largo plazo en el Copero.

7.- EL CAMBIO DE SIGLO

Inmerso en la dinámica del estudio, elaboración y articulación del nuevo proyecto anteriormente mencionado, el Puerto traspasa el umbral del siglo XXI sentando las bases del futuro, en paralelo a como entró en el siglo XX; cuando también soplaban aires de transformación y de mejora. Otra vez la actividad comercial se amplía hacia el sur y una vez más la ordenación de los espacios portuarios comporta y determina la morfología urbana, en una simbiosis para la ciudad y el puerto.

El 2000 resulta espléndido para el movimiento portuario, superando el límite de 1997, mientras se sigue trabajando en los grandes temas perfilados desde 1999, cuya complejidad y envergadura requieren estudios previos profundos y meticulosos. En realidad, se camina hasta un nuevo puerto tanto en espacio físico como en modelo de funcionamiento, y de ahí que volvamos a señalar el paralelismo con la situación de los primeros años del siglo anterior. Para organizar todo ese proceso de desarrollo se redacta en el 2000 el plan director de Infraestructuras, con la mirada puesta en los 12 millones de toneladas para el 2020, objetivo que hacía imprescindible mejores calados en la ría, una nueva esclusa y más metros de línea de atraque.



Figura nº 24. Buque mercante descendiendo la ría del Guadalquivir. s/f (década de 1990).
Archivo privado Marcos Pacheco Morales-Padrón (fondo Antonio Borrelles Lanceta).

8.- CONCLUSIONES

La evolución del Puerto de Sevilla desde mediados del siglo XX hasta el cambio de milenio pone de manifiesto un proceso continuo de adaptación a condicionantes físicos, económicos y técnicos que han marcado su desarrollo histórico. Lejos de tratarse de una transformación lineal, el recorrido analizado revela una sucesión de etapas en las que se alternan periodos de estancamiento, impulso y redefinición estratégica, siempre condicionados por la singularidad de su localización interior y por la compleja relación con el río Guadalquivir.

A lo largo de estas décadas, el puerto supo resolver algunos de los problemas estructurales que durante siglos habían limitado su operatividad, especialmente los relacionados con las inundaciones, los aterramientos y la inseguridad de los calados. Las grandes intervenciones hidráulicas heredadas de los planes de Molini y Brackenbury, culminadas en torno a 1950, permitieron configurar una dárse-

na protegida y estable, sobre la que se asentó el crecimiento posterior. Desde esa base, la ampliación progresiva de los muelles hacia el sur, la especialización funcional de las distintas áreas portuarias y la construcción de nuevas dársenas —con especial protagonismo de la del Batán— respondieron al incremento del tráfico y a la modernización de los sistemas de carga.

El análisis cronológico evidencia también la creciente complejidad del puerto como sistema logístico, especialmente a partir de los años setenta, con la aparición del tráfico de contenedores, el desarrollo del sistema ro-ro y la incorporación de equipamientos cada vez más sofisticados. Paralelamente, la creación de nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, así como la transformación institucional derivada de la Ley de Puertos del Estado de 1992, introdujeron una nueva cultura de gestión basada en criterios empresariales, competitividad y planificación estratégica.

En los años noventa, el puerto afronta una inflexión cualitativa decisiva. La Expo'92 actúa como catalizador de inversiones y refuerza la integración puerto-ciudad, al tiempo que se consolida una visión a largo plazo orientada hacia la logística avanzada, la ordenación racional de los espacios portuarios y la mejora de los accesos marítimos. En este contexto se conciben los grandes proyectos llamados a configurar el puerto del siglo XXI, entre ellos la nueva esclusa y la profundización del canal de navegación.

Sin embargo, aunque la nueva esclusa llegó finalmente a materializarse, permitiendo el acceso de buques de mayores dimensiones y mejorando notablemente la operatividad y seguridad del puerto, la no ejecución del dragado de profundización del Guadalquivir supuso un límite estructural difícil de salvar. La insuficiencia de calados continuó, y continua, condicionando el tamaño de los buques y, con ello, la competitividad del puerto frente a otros enclaves, impidiendo alcanzar las previsiones de tráfico fijadas en los planes estratégicos. De este modo, el Puerto de Sevilla ha avanzado en el siglo XXI con unas infraestructuras modernizadas y una clara vocación de crecimiento, pero también con una asignatura pendiente que sigue marcando, de forma decisiva, su capacidad real de desarrollo.