

Amalia Zapata

Los barrios portuarios sevillanos

8 The Port Districts of Seville

Amalia Zapata

Port activity marks everything that surrounds it in a special way and configures a specific landscape. If by port district we understand the area in which the port is located and which covers the functions required by it, in the case of Seville we would surely have to mention Triana and el Arenal, since both cover these characteristics.

In Seville, the biography of the river and the city are closely linked in a shared history, rich with meetings and disagreements, as well as the fact that its very condition of inland port raises problems added to the mutual relationship. The Sevillian port should be understood more as a geographical determination, a vocation, forged in the will to maintain itself and with an enormous capacity of adaptation, as "a constructed reality" in the words of Trillo de Leyva.

Before man changed the course of the river, it flowed through the city and divided it into two distinct parts: the left bank Seville, besieged by a belt of city

walls rebuilt in the 11th century during the final period of the Caliphate to defend it, among other things, from flood damage when the river level rose too high; the right bank, Triana as a poor quarter built outside the city walls and made up of allotments and farms stretching from nearby La Cartuja up to Santa Ana.

For long years, up to the second half of the 19th century, a pontoon bridge built late 13th century was the only point of union between both banks, with this union completed by the efforts of a great many boatmen who used their skiffs to ferry passengers from one side to the other and were at that time already organised into a boatman's guild.

During the Middle Ages, trade along the river increased, thus strengthening the development it was to achieve after the Discoveries. In spite of this, the port facilities on both shores were only an embryo, although they were already located in the places where they were to enjoy their moment of splendour at the time of the conquest of the Americas. At that moment we can see a totally urban port, implanted in the very heart of the city, its

La actividad portuaria marca el entorno que la rodea de un modo singular y configura un paisaje específico. Si por barrio portuario entendemos el espacio donde se inscribe el puerto y cubre las funciones demandadas por el mismo, en el caso Sevillano tendríamos que hablar indudablemente de Triana y del Arenal, ya que ambos han cumplido dichas características.

En Sevilla la biografía del río y de la ciudad van estrechamente unidas en una historia compartida, poblada de encuentros y desencuentros, además de que su propia condición de puerto interior plantea problemas añadidos a la relación mutua. El puerto hispalense habría que entenderlo, más que como una determinación geográfica, como una vocación, forjada en la voluntad por mantenerse y con mucha capacidad de adaptación, como "una realidad construida" en palabras de Trillo de Leyva. Antes de que el hombre introdujera modificaciones a su discurrir natural, el cauce del río dividía la ciudad en dos partes distintas: en la margen izquierda Sevilla cercada por un cinturón de murallas reconstruidas en el siglo XI en los últimos tiempos del Califato y que la defendían, precisamente y entre otros peligros, de los embistes de las aguas cuando las crecidas se tornaban peligrosas; en la margen derecha Triana como un arrabal extramuros poblado de huertas y alquerías extendidas desde la cercanía de la Cartuja hasta Santa Ana.

Durante mucho tiempo, en concreto hasta la segunda mitad del siglo XIX, un puente de barcas construido en el último tercio del XIII fue el lazo de unión entre ambas orillas, completada esta unión con el servicio de múltiples barqueros que con sus chalupas establecían el tráfico entre ambas márgenes y que ya había dado lugar a la formación de un gremio de bateleros.

En el transcurso de la Edad Media el comercio a través del río fue en aumento cimentando así el desarrollo que alcanzaría tras el Descubrimiento. Pese a ello las instalaciones portuarias de las dos orillas tenían un carácter embrionario aunque ya asentadas en el lugar donde iban a vivir su máximo esplendor llegado de la mano de la conquista de América.

Para este momento estamos hablando de un puerto completamente urbano, implantado en pleno corazón de la ciudad, su elemento fundamental y sin lugar a dudas su motor económico. A lo largo de los años de mayor pujanza, cuando Sevilla se convirtió en la puerta de América y la flota de indias hacían del Guadalquivir un bosque de mástiles, la orilla trianaera y la sevillana fueron especializándose. La derecha, Triana, fue más primaria, entendiéndose por tal que cubría funciones de carena, calafateado o avituallamiento de víveres y enseres, mientras que en el Arenal se localizaban los servicios: la Aduana o la Casa de Contratación. Triana acogió un fuerte incremento de la población marinera, abundaban los comercios relativos a la navegación, tuvo una

fundamental element and without any doubt its economic driving force.

Over the years of greatest splendour, when Seville became the gateway to America and the Indies fleet turned the Guadalquivir into a forest of masts, the Triana and the Seville shores were becoming specialised. The right bank, Triana, was a primary sector, covering the functions of careening, caulking or supplying of provisions and equipment, while the services were located in el Arenal:

Customs or the Contracting House. Triana saw a surge in its sailing population, many businesses involved in shipping set up there, it had a Mariners University, a corporation bringing together Ships' Masters and Pilots, a fishermen's guild and several religious associations gathering together the people of the sea. There were fisheries and small industries linked to fishing and a shrimping wharf located opposite the Torre del Oro which received the vessels that mainly fished this species. There were also some shipyards, in the grounds of Los Remedios, opposite the Hermitage, where the riverside carpenters made riverboats. In these shipyards back in 1816, the Compañía de Navegación del Guadalquivir built and launched the very first steamship seen in Spain, the "Real Fernando", built to cover the journey between Seville and Sanlúcar de Barrameda. It was there that the la Muelas wharf was located, the point of departure for the Magallanes expedition and the point of return for that of Sebastián Elcano.

On the el Arenal side, the port area began to occupy the area between the pontoon bridge and the Torre del Oro with wharves given over to different uses such as that of the "Arenal", "Aduana" or "Barranco", but were nothing more than simple jetties that were totally insufficient for the existing demand. Little by little the area of operations became too small and was extended up to the palace of San Telmo on the south and la Barqueta on the north.

It was the Golden Age that made the port of Seville an international enclave, a many-faceted hive of activity, a tangled mixture of wealth and poverty. Now the port area, although it was a specific functional unit, overflowed its strict perimeter and covered other urban sectors, causing the entire



Vista desde la Torre del Oro hacia el Sur en la década de los veinte. La intensa actividad portuaria ha sobrepasado ya el Arenal y se extiende por el muelle de Nueva York y el de Delicias
View from the Torre del Oro towards the south in the '20s. The intense port activity has already surpassed el Arenal and spreads along the New York and Delicias wharves



activity. In parallel to this, a commercial bourgeoisie was on the rise that was capable of founding the first clearly Sevillian shipping companies which joined forces to foster the port function of Seville linking

progress/port/city in a line of argument that continues up to our times: the port as a catalyst of the city's economy. Thus we reach the 20th century, and the greater volume of operations demanded better equipment to serve it, and for this the refurbishing of el Arenal, already consolidated as a port area par excellence. The wharves were modernised, there were more metres of berthing line and better equipment, but little more could be done because the space available was insufficient to allow changes on a larger scale. Seville faced a situation similar to that of other cities with a historical port trying to adapt to new times: shallow waters, a narrow

operations area, difficulties in handling goods and access problems. However, Seville also suffered certain additional setbacks, namely the age-old floods due to the clearly irregular high waters of a river that flood part of the city, with Triana and the port the sectors mainly affected. Damaged goods, boats dragged right up on top of the wharves, tonnes of mud and days of work lost were the usual toll of each flood, depending on its intensity.

For all of these reasons it was proposed to move the port south, creating a new port in a similarly new area which came to fruition after a series of water works lasting half a century between gestation and birth (Molini Plan 1903-1926; Delgado Brackembury Plan 1927-1950). By the end of these, the waters of the river no longer flowed through the city, the danger of floods was averted and the port lay within a stable level of jetties closed off from the tidal waters with an earth dam at the bottom and an entry sluice. These land transformations led to a series of alterations in the Sevillian landscape, given that the functional development also demanded a morphological development and the urban movement towards the south was consolidated, beginning already with the Latin American Exhibition of 1929.

Tablada, the name of the new port area, is an artificial creation on a similarly artificial channel

Universidad de Mareantes, corporación que agrupaba a señores de Naos y Pilotos, un gremio de pescadores y varias asociaciones de carácter religioso bajo cuyas adveraciones se reunía la gente del mar. Existían pesquerías y pequeñas industrias vinculadas a la pesca y un muelle camarotero situado frente a la Torre del Oro donde trasegaban las barcas dedicadas a la pesca, fundamentalmente las de esta especie. Igualmente hubo unos astilleros, en terrenos de Los Remedios, delante de la ermita, donde los carpinteros de ribera construían embarcaciones fluviales; en estos Astilleros ya entonces, 1816, en manos de la Compañía de Navegación del Guadalquivir se construyó y botó el primer barco de vapor que vio España, el "Real Fernando" destinado a cubrir el trayecto entre Sevilla y Sanlúcar de Barrameda. Allí estaba también el muelle de la Muelas punto de partida para la expedición de Magallanes y de regreso para la de Sebastián Elcano.

En la banda del Arenal la zona portuaria comenzó ocupando el espacio comprendido entre el puente de barcas y la Torre del Oro con muelles destinados a distintos usos como el del "Arenal", el de la "Aduana" o el del "Barranco", pero que no pasaban de simples embarcaderos insuficientes totalmente para la demanda habida. Poco a poco la zona de operaciones se fue quedando estrecha y se amplió hasta el Palacio de San Telmo por el sur y la Barqueta por el norte.

Es la Edad de oro que hizo del puerto sevillano un enclave internacional con una estampa variopinta de febril actividad, mezcla enredada de opulencia y miseria. Ahora el espacio portuario, pese a ser una unidad funcional específica, desborda su perímetro estricto y engloba a otros sectores de la trama urbana haciendo que toda la

city to live from and for the port. That extraordinary inflow of wealth did not make up for the many deficiencies of form and content that in the end contributed to the city's decadence. The leading role played by the port of Seville for a century and a half came to an end; its very geographical location inland turned against it as the shipping conditions of the river worsened and the distance ships could travel increased.

And so it was, after the Casa de Contratación was moved in 1717, that we witness another stage in which these distinct port districts languished, the people moved away and their activity hit rock bottom. The means used for the maintenance of the estuary were not only mediocre, but were practically nonexistent and the port equipment could not have been worse: one single stone wharf and the "machine" made up the entirety of the equipment. So much wealth unloaded on its shores had done nothing to improve it: there were no sheds, no warehouses and the only way to get across to the right bank was on the old pontoon bridge that was washed away by every floodwater.

In the mid-19th century, Triana and Seville were linked by the beautiful arches of the Isabel II bridge, the first wrought iron structure to be made in Spain. This coincided with an economic upturn that translated in a notable dynamism in port

IO

Panorámica de los muelles de Tablada con toda la línea de atraque ocupada. La foto pertenece a los años sesenta

Panoramic view of the Tablada wharves with the entire berthing line occupied. The photo dates from the '60s

Inundación en Sevilla en 1926. Puede verse cómo el agua cubre los muelles del Arenal y los tinglados quedan casi anegados

Flood in Seville in 1926. The water covers the wharves of el Arenal and the sheds area almost under water



ciudad viva por y para el puerto. Aquel extraordinario flujo económico no sirvió para subsanar las múltiples deficiencias de fondo y de forma que a larga incidieron en su decadencia. El papel protagonista que el puerto de Sevilla representó durante siglo y medio se vino abajo; su propia situación geográfica interior se volvió en su contra a medida que las condiciones de navegación del río fueron a peor y el porte de los navíos a mayor.

Y asistimos así, tras el traslado de la Casa de Contratación (1717), a otra etapa en la que estos barrios de clara función portuaria languidecen, se despueblan y su actividad queda bajo mínimos. Los medios utilizados para el mantenimiento de la ría no sólo resultaban mediocres, eran prácticamente inexistentes y el equipamiento del puerto no podía ser más pobre: un único muelle de piedra y el "ingenio" o "machina" y nada más. Tantas riquezas descargadas en sus orillas no habían servido para mejorarlo: no hay tinglados, no hay almacenes y para cruzar a la margen derecha tan solo el viejo puente de barcas que cada crecida fuerte se lo lleva.

A mediados del siglo XIX se tendieron entre Triana y Sevilla las hermosas arcadas del puente de Isabel II, el primero de acero colado que se hace en España. Coincide con una reactivación económica traducida en un notable dinamismo de la actividad portuaria. Paralelamente asciende una burguesía comercial capaz de fundar las primeras compañías navieras netamente sevillanas que aún esfuerzos para potenciar la funcionalidad portuaria de Sevilla vinculando progreso/puerto/ciudad en una línea argumental que llega hasta nuestros días: el puerto como factor desencadenante de la economía de la ciudad.

Entramos así en el siglo XX y el mayor volumen de operaciones demanda mejor equipamiento para poderlo

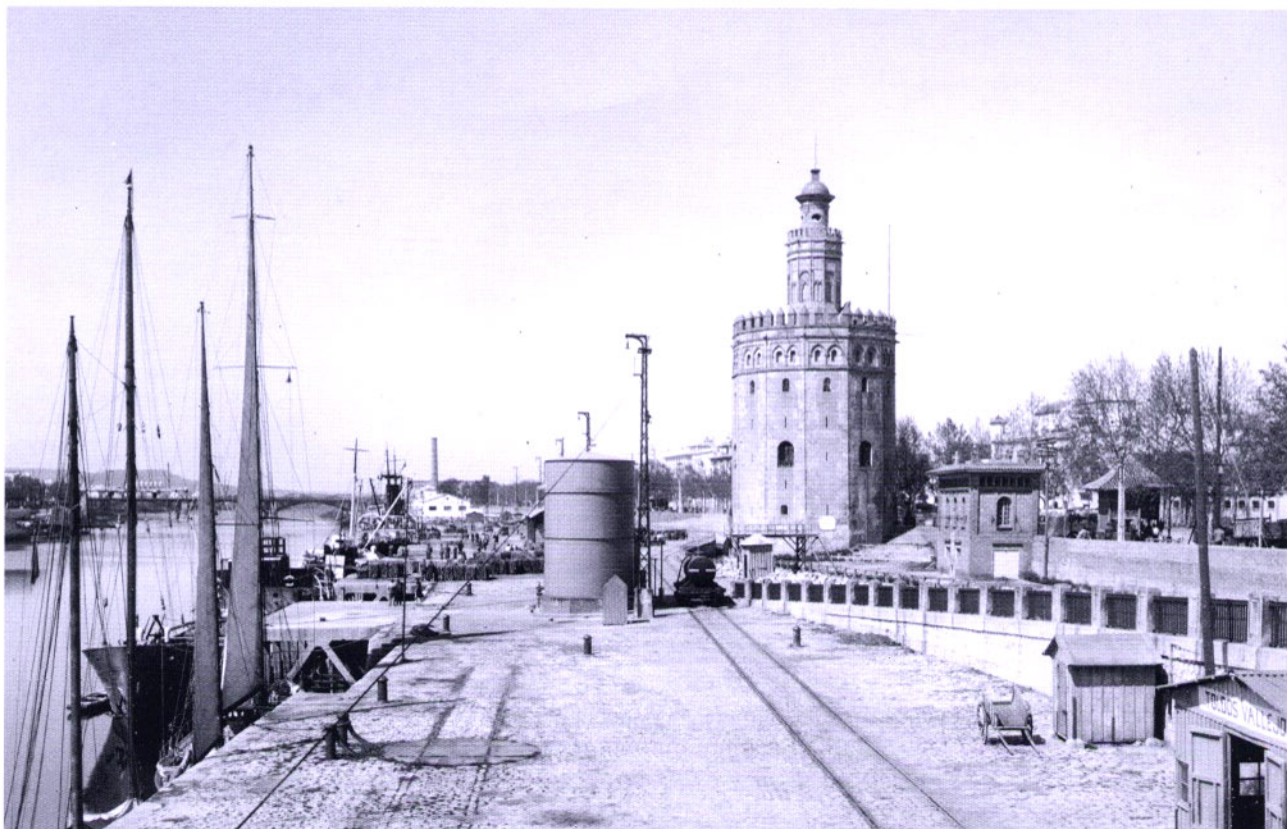
servir y para ello se va remodelando el Arenal, ya consolidado como zona portuaria por excelencia. Los muelles se han modernizado, hay más metros de línea de atraque y mejor equipamiento pero poco más se puede hacer porque el espacio no da cabida a transformaciones de mayor envergadura. Estamos en una situación similar a la de otras ciudades con un puerto histórico que intenta adaptarse a los nuevos tiempos: poco calado, área de operaciones estrecha, dificultad para la manipulación de las mercancías y problemas de accesos. Pero Sevilla presenta unas circunstancias agravantes añadidas que son las seculares arriadas debidas a las crecidas periódicas de un río manifiestamente irregular, que inundan parte de la ciudad, siendo Triana y el puerto los sectores mayormente afectados. Mercancías estropeadas, barcos arrastrados hasta quedar encima de los muelles, toneladas de barro y días de trabajo perdidos eran el balance común a casi todas ellas dependiendo de su intensidad.

Por todo esto se plantea un traslado hacia el Sur creando un puerto nuevo en un espacio también nuevo que será realidad tras una serie de obras hidráulicas a cuyo término, con un recorrido de medio siglo entre gestación y realización (Plan Moliní 1903-1926; Plan Delgado Brackembury 1927-1950) las aguas del río no corren por la ciudad, se conjura el peligro de las arriadas y el puerto queda dentro de una dársena de nivel estable cerrada a las mareas mediante un aterramiento al fondo y una esclusa de entrada. Estas transformaciones territoriales originan una serie de alteraciones en el paisaje sevillano, dado que a la evolución funcional corresponde una evolución morfológica y consolida el movimiento urbanístico hacia el Sur, comenzado ya con la Exposición Iberoamericana de 1929.

II

Vista de los antiguos muelles con la Torre del Oro en primer término
View of the old wharves with the Torre del Oro in the foreground

Los muelles del Arenal vacíos con el Puente de Triana al fondo. Son los años cincuenta y ha desaparecido de ellos el movimiento que antes mantenían
The empty wharves of el Arenal with the bridge of Triana in the background. This was the '50s and the former bustle has already disappeared from the area



12



Tablada, nombre del nuevo espacio portuario, es una creación artificial sobre un canal también artificial y supone una alternativa al Arenal en un salto cualitativo y cuantitativo. Pero en su génesis el Plan de Molinó no pretendía, ni en el espíritu ni en la letra, una ruptura con lo existente, es más la línea de atraque se pretendía que cubriera sin solución de continuidad desde el puente de Triana hasta el final del Canal de Alfonso XIII. Se impusieron sin embargo los problemas para mantener los calados y la presión urbana que obligó al tendido de puentes: primero el de San Telmo, proyectado abatible para dar paso a los barcos que atracasen en el Arenal y posteriormente inmovilizado; más tarde el del Generalísimo ya construido fijo, marcando así el límite interior de la navegación comercial. Por más que al viejo puerto se le quisiera otorgar una función complementaria su declive era inevitable en la medida en que las operaciones requerían mayor eficacia – un nuevo concepto del capital – y la implantación de nuevas tecnologías.

¿Cómo era ese puerto histórico que se abandona? Era netamente urbano, anárquico, colorista, siempre vivo, y las fotos dan fe de ellos, con un impacto visual fuerte, configurando un paisaje especial dentro del paisaje urbano. Desde los comercios de efectos navales, las Casas Consignatarias o la Lonja del pescado, hasta los lugares de diversión para la gente del mar, todo se localizaba por esta

zona, otorgándoles usos directamente ligados al puerto y un determinado estilo de vida. Las labores se desarrollaban a la vista de la ciudadanía, el movimiento portuario se interpretaba como el termómetro de la ciudad, los periódicos recogían la entrada y salida de los barcos incluso con los nombres de su capitán. Si a ello añadimos los desastres que las avenidas provocaban y el interés con que se seguían las crecidas del río nos da idea de la identidad entre ciudad y puerto, ligadas a una suerte común. Este conjunto complementario no se trasladó junto con los muelles, se quedó en su localización anterior languideciendo poco a poco y con una notable pérdida de su identidad histórica. Tablada no generó un barrio portuario en sentido estricto tal y como se había plasmado en el Arenal, si bien los organismos burocráticos ligados a la navegación (Aduana, Oficinas de la Autoridad Portuaria, Comandancia de Marina) se fueron instalando próximos al puente de Alfonso XIII, hoy sustituido por el de Delicias, que al final de todo el referido proceso de traslado y remodelación ha quedado como frontera para los tráficos comerciales.

La cuestión actual es discernir sobre el mejor uso para estos espacios liberados de su destino anterior y que ocupan un lugar de privilegio dentro del casco urbano. Con ello volvemos a coincidir en planteamientos paralelos a los de otras ciudades portuarias que enfrentan problemáticas muy semejantes en su empeño por incorporar viejos muelles, tinglados en desuso o áreas fronterizas, al paisaje ciudadano general. En el caso sevillano, el solar del Arenal otrora dedicado a la navegación comercial está plenamente integrado en el casco urbano como paseos ajardinados con puntos de atraque para embarcaciones turísticas que hacen diversos recorridos por el río. Para los otros muelles desocupados se juega con un abanico de posibilidades que irían desde zonas verdes o nuevos paseos públicos siguiendo el frente de agua, a las actividades náutico-deportivas o de ocio, de alguna manera ligadas a la navegación, para que no desaparezca del todo ese pretérito cargado de trascendencia, propiciando un hilo conductor entre lo que fue el puerto y su realidad actual. En esa línea cabe destacar la instalación de un Museo o Centro de Interpretación del Puerto sobre el solar de unos antiguos almacenes de hermosa factura pertenecientes a los años veinte y propiedad de la Autoridad Portuaria de Sevilla, enclavados en un espacio fronterizo entre la zona puramente comercial y el entramado urbano. El disfrute por parte de todos de un patrimonio hasta ahora exclusivo del puerto facilitaría la promoción de éste y de Sevilla como ciudad portuaria, enmarcado todo ello en un buen entendimiento entre los organismos rectores de la ciudad y de la Autoridad Portuaria ante el objetivo común de recuperar los vacíos existentes y rentabilizar zonas de alto valor histórico.

and was an alternative to el Arenal in a qualitative and a quantitative leap. But in its origin, the Molini Plan did not aim, either in its spirit or in its letter, to be a break with the existing situation. Furthermore, the berthing line aimed to cover, without solving the problem of continuity, the area from the Triana bridge up to the end of the Channel of Alfonso 13th. However, there were problems in maintaining the depth and the urban pressure that made it necessary to build bridges. First the San Telmo bridge, originally designed as a raised bridge to allow the passage of boats that were to berth in el Arenal and then as a fixed bridge. Later the Generalísimo bridge, which was built as a fixed structure from the outset, thus setting the internal limits of commercial shipping. However many efforts were made to grant the old port a complementary function, its decline was inevitable as operations required greater efficiency – a new concept of capital – and the implantation of new technologies.

What was the nature of the historical port that was being abandoned? It was clearly urban, anarchic, colourful, always lively, as the photos clearly show, visually powerful, configuring a special landscape within the urban cityscape. From the shipyards, the Freight Houses or the Fish market, up to the leisure sites of the people of the sea, everything was located in this area, granting them all uses linked directly to the port and a certain lifestyle. Work was done under the watchful eye of the Sevillians, and the activity of the port was taken as a barometer of the city, the daily papers gave details of the incoming and outgoing ships and even the names of their captains. If to this we add the catastrophes caused by flooding and the interest the locals took in the high waters of the river, we can get an idea of the identification between city and port, linked to a common fate.

This entire little world was not brought together with the wharves, but remained in its previous location, slowly languishing and with a notable loss in its historical identity.

Tablada did not generate a port district in the strict sense as had happened in el Arenal, although the bureaucratic bodies linked to shipping (Customs, Port Authority Offices, Harbour

master's Office) did gradually set up next to the Alfonso 13th bridge. Nowadays this has been replaced by the Delicias bridge, which at the end of this moving and refurbishing process has remained a border for commercial traffic.

The current question is how to discern the best use for these areas that have now been released from their previous occupation and occupy a privileged place in the city centre. And on this point we once again coincide with parallel approaches to those of other port cities facing very similar problems in their efforts to incorporate old wharves, disused sheds or border areas, into the general inhabited cityscape. In the case of Seville, the el Arenal site which was once given over to commercial shipping is fully integrated into the city centre as gardenised promenades with mooring sites for tourist boats plying the river on their different routes. For the other unoccupied wharves, there is a whole range of possibilities going from green areas or new public promenades along the waterfront, to nautical and sporting or leisure activities, in some way linked to shipping, in order not to lose this link that joins this glorious past pregnant with historical significance with the current reality of the port. Along these lines, we should highlight the setting up of a Museum or Port Interpretation Centre on the site of some beautiful old warehouses from the 1920s belonging to the Seville Port Authority, anchored in a space between the purely commercial area and the urban fabric. Allowing the entire city to enjoy a heritage which up to now was the exclusive domain of the port would make it easier to promote this and Seville as a port city, framing it all within a good relationship of understanding between the governing bodies of the city and the Port Authority in order to face up together to the shared challenge of recovering the existing empty spaces and capitalising on the areas of high historical value.