

## EL RIO DE SEVILLA. MUELLE DE LAS DELICIAS

La historia de Sevilla y su puerto está estrechamente vinculada a la realidad geográfica del río Guadalquivir. La navegación determinó el carácter comercial de la ciudad de la misma forma que el crecimiento urbano condicionó finalmente el trazado fluvial.

Solo después de que los Reyes Católicos funden en Sevilla la Casa de la Contratación, cuyas ordenanzas otorgan a Sevilla en 1503 el monopolio del tráfico comercial con las Indias, su puerto convertirá a la ciudad en la llave de Europa a la largo del siglo XVI.

El puerto comercial con América, entre los siglos XVI al XVIII se localizaba en el Arenal que era el terreno comprendido entre las murallas y el río y entre la Puerta de Triana y la Torre del Oro. En este espacio se desarrollan todas las actividades portuarias y pronto comenzaran a surgir barrios relacionados con los artesanos que efectúan sus trabajos en este sector. En 1717 se produce, finalmente, el traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz, debido principalmente a que las embarcaciones encontraban serias dificultades en su navegación por el Guadalquivir. A partir de aquí el tráfico por el río desaparecerá casi por completo.

Desde finales del siglo XVIII se comienzan a realizar diversas cortas para mejorar las condiciones de navegabilidad. Pero a pesar de estas obras, el puerto a finales del XIX no satisface las necesidades presentadas por un tráfico cuyo volumen comienza a incrementarse. Los muelles son inestables y fácilmente inundables debido a su baja altura. La falta de calado del río junto a los muelles impide la aproximación de los barcos y esto dificulta las operaciones de atraque.

Será a principios del siglo XX cuando se inicien una serie de obras que permitirán mejorar el control sobre la navegabilidad del río y en consecuencia impulsar la actividad portuaria en la ciudad con la construcción de nuevos muelles, almacenes, trazado ferroviario, tinglados y grúas.

Así se construyen el muelle de Nueva York (1905) la Corta de Tablada y el canal de Alfonso XIII (1909-16) y el puente de hierro (1919). Pero será a partir de 1929 con la celebración de la Exposición Iberoamericana cuando se inicia el aumento de la actividad comercial en el Puerto, con el deseo de restablecer las relaciones económicas que vinculaban de nuevo a la ciudad con las colonias americanas perdidas.

Un año antes de la Exposición se construye un nuevo muelle entre el de Nueva York y el puente de Alfonso XIII conocido como el muelle de las Delicias al estar ubicado junto a los jardines diseñados a mitad del XIX. Con esta obra el puerto de Sevilla se transforma radicalmente abarcando sin interrupción desde el viejo puente de Triana hasta la Punta del Verde.

A partir de 1930 se aprecia un decaimiento en el movimiento portuario de Sevilla. El tráfico marítimo se resiente, el proyecto de reactivación de la ciudad con la Exposición Universal se

diluye y la ciudad entra en un proceso de atonía que se prolongará hasta los años 60. La relación urbana de Sevilla con el río enmudece de nuevo.

A partir de los años 70 el Puerto plantea una nueva extensión hacia el Sur, aguas abajo. Se construyen los nuevos puentes de Delicias y V Centenario con motivo de la Expo 92. El Puerto abandona definitivamente los viejos muelles, testigos de la intensa pero episódica actividad portuaria que tan estrechamente vincularon la ciudad a su río.

#### MUELLE DE LAS DELICIAS

El Muelle de las Delicias define un fragmento considerable del antiguo puerto de Sevilla. El desplazamiento a partir de los años sesenta del Puerto hacia el Sur, río abajo, deja sin uso portuario a estos espacios de la ribera del Guadalquivir, convirtiéndose ahora en terrenos privilegiados a disposición de la ciudad.

Estos terrenos portuarios vacíos, indefinidos, que fueron piezas generadoras de actividad, como ha ocurrido en otros espacios ferroviarios o emplazamientos industriales, han sido convertidos ahora en intersticios obsoletos en las tramas urbanas.

Estos espacios destinados a la comunicación, puertos, estaciones, aeropuertos, etc pasaron de ser entradas a las viejas ciudades a ser periferias de espaldas a ellas. Pero hoy la presencia de estos espacios vacíos de actividad ponen de manifiesto el potencial transformador de estos terrenos privilegiados. Estos lugares residuales de la ciudad tradicional, estas antiguas barreras de crecimiento urbano pueden llegar a adquirir hoy un nuevo valor de centralidad. En algunos casos y en función del tamaño suponen una oportunidad de refundación de la propia ciudad. Basta reparar en algún ejemplo como los docklands de Nueva York, San Francisco, Londres, Milán, Barcelona al aeropuerto Schiphol de Ámsterdam, etc.

Los espacios vacíos, portuarios se aprovechan de las circunstancias óptimas: el suelo disponible en el corazón de la ciudad y las infraestructuras de comunicación ya existentes.

Las intervenciones realizadas en estos espacios suelen presentar una gran pluralidad en cuanto a usos pero una gran uniformidad en cuanto a resultados formales o arquitectónicos. Podíamos afirmar que en la mayoría de estas experiencias anteriores se constata una gran indiferencia cuando no un gran desinterés por el lugar y por la ciudad. Se presentan como grandes decorados, arquitecturas de parques temáticos, en la mayoría de los casos como copias simuladas de la propia ciudad. Arquitecturas banales, que renuncian a tener en cuenta las características específicas y particulares de las áreas donde se asientan.

#### EL MUELLE DE LAS DELICIAS DE SEVILLA

El desajuste entre los nuevos requerimientos de las técnicas portuarias y las formas existentes de los viejos muelles conducen inexorablemente a la obsolescencia de sus instalaciones. Las necesidades de un mayor calado del río, o de amplios espacios para el almacenamiento de *containers* han provocado el abandono de estos terrenos por parte del Puerto de Sevilla.

La constatación del bajo grado de vinculación -vivencias, uso y disfrute- que el ciudadano tiene hoy con el río de Sevilla, la incapacidad de la ciudad por dotar de actividad urbana adecuada a estos viejos muelles, así como la oportunidad que la sociedad tiene hoy de tomar posición sobre una propuesta de transformación de la plataforma portuaria de las Delicias, antiguo cargadero de mineral, promovida por la Autoridad Portuaria motivaran los objetivos generales de este ejercicio de proyecto y justifican su oportunidad y pertinencia.

Este tramo de orilla del río tiene la singularidad de poseer la plataforma portuaria más dura y profunda de las que pueden considerarse urbanas y en contacto con la ciudad histórica, así como la virtud de ser el único muelle en contacto inmediato con el parque de María Luisa a través de los jardines de las Delicias.

Parque de María Luisa y Río, separados hoy por la avenida Santiago Montoto, la vieja trinchera del ferrocarril del Puerto y la enorme extensión de la plataforma del muelle, deben protagonizar un reencuentro de estos espacios.

El sonido de la vida y el frenesí de la actividad deben volver al río, como sucedía en siglos anteriores. También debe volver el movimiento y la escala del mar en la arquitectura de sus barcos. En este contexto es tan importante la definición arquitectónica del lugar como los usos a asignar. En ambos casos se marca como objetivo general del proyecto el encuentro entre el parque y el río: encuentro entre usos y encuentro entre espacios.

Guillermo Vázquez Consuegra

Taller/Seminario: La Ciudad y el Río.  
Universidad Internacional Andalucía y Centro Andaluz de Arte Contemporáneo.  
Sevilla. Septiembre de 2000