



**Puerto  
de Sevilla**



NOTA DE PRENSA

Sevilla, 25 de noviembre de 2020

## AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA, AYUNTAMIENTO Y CONSEJERÍA DE CULTURA CELEBRAN LOS 150 AÑOS DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO

*En esta etapa Moliní y Brackenbury modernizaron el puerto con actuaciones como la transformación del río en dársena a su paso por Sevilla y la construcción de los muelles de Nueva York, Tablada y Delicias*

Hoy el Puerto de Sevilla está de aniversario. Hace 150 años, un 25 de noviembre de 1870, se publicó el Real Decreto que dio luz verde a la creación de la Junta de Obras del Río Guadalquivir y Puerto de Sevilla. Esta institución impulsó la modernización del puerto y la transformación de la ciudad y ha estado operativa más de un siglo, hasta que en 1993 dio paso a la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS).

Con motivo de tan significativa efeméride, el presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla, Rafael Carmona; el alcalde de Sevilla, Juan Espadas; y la Consejera de Cultura y Patrimonio Histórico, Patricia del Pozo, han inaugurado hoy la glorieta en la que está instalado el histórico remolcador CAPE y la calle José Delgado Brackenbury en honor al prolífico ingeniero jefe de la Junta de Obras.

Durante su intervención, el presidente de la APS ha recordado que “hoy no solo conmemoramos la creación de la Junta de Obras, sino también recordamos el conjunto de actuaciones e infraestructuras que transformaron el puerto y Sevilla.” Rafael Carmona ha destacado obras como la construcción de los muelles de Nueva York, las Delicias y Tablada, la primera esclusa y la dársena de Alfonso XIII.

El presidente también ha reconocido “el esfuerzo de los trabajadores que han formado y forman parte de la institución portuaria, quienes contribuyen día a día en el desarrollo económico de la ciudad a través del Puerto.”

Asimismo, ha puesto en valor “la labor de directores como Brackenbury y Moliní en la mejora de infraestructuras. Nos gustaría seguir ese mismo camino, apoyándonos en las nuevas

### **Autoridad Portuaria de Sevilla**

*División de Comunicación y Relaciones Institucionales*

✉ [comunicacion@apsevilla.com](mailto:comunicacion@apsevilla.com)

🌐 [www.linkedin.com/company/autoridadportuariadesevilla](http://www.linkedin.com/company/autoridadportuariadesevilla)

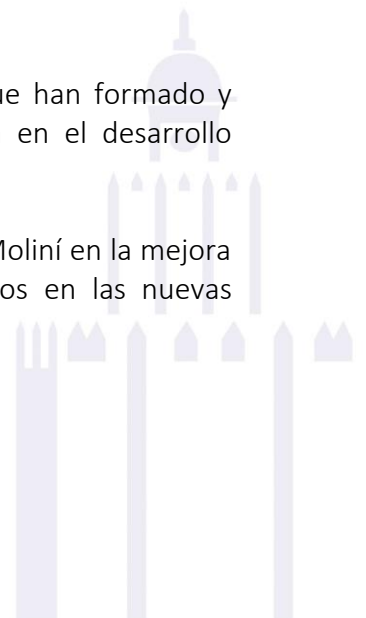
🐦 [@PuertoDeSevilla](https://twitter.com/PuertoDeSevilla)

📷 [puertosevilla](https://www.instagram.com/puertosevilla)

📘 [www.facebook.com/puertodesevilla](https://www.facebook.com/puertodesevilla)

📍 Puerto de Sevilla

Avenida de Moliní, 6. 41012 Sevilla • Tel. 95 424 73 00 • Fax 95 424 73 43 • [puertodesevilla@apsevilla.com](mailto:puertodesevilla@apsevilla.com)



tecnologías y la sostenibilidad, y ser también innovadores impulsando el enorme potencial del puerto.”

### **Modernización del puerto**

Como es ampliamente conocido, 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 primera corta, la de la Merlina. Sin embargo, fue a partir de la constitución de la Junta de Obras del Puerto cuando se inició un prolífico periodo en el que los muelles de Sevilla experimentaron una profunda transformación.

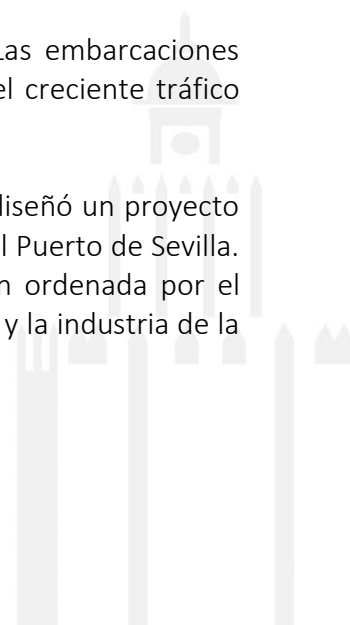
En esta segunda fase de modernización, ingenieros como Luis Moliní Uribarri y José Delgado Brackenbury mejoraron las condiciones de navegabilidad y dotaron al puerto con nuevos espacios de desarrollo hacia el sur. Además, dieron forma a la estructura urbana de la actual Sevilla y emprendieron ambiciosos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

Según recoge la Gaceta de Madrid, la Junta de Obras “se encargaría de la conservación y prosecución de las obras del río Guadalquivir y del Puerto de Sevilla, recaudando, administrando e invirtiendo a este fin los fondos destinados a las mismas, funcionando bajo la presidencia del Gobernador de la provincia, y la compondrán: dos individuos de la Diputación provincial; dos del Ayuntamiento; dos pertenecientes a la Sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio; dos navieros y seis comerciantes; y por último, el Ingeniero Director de las obras y el comandante de la Marina.”

### **Plan Moliní: mejora de la navegación**

A principios del siglo XX el Puerto de Sevilla es 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 de Puerto, Luis Moliní, diseñó un proyecto para la mejora de la navegación tanto en la ría del Guadalquivir, como en el Puerto de Sevilla. Este proyecto situaba a Sevilla como el centro económico de una región ordenada por el Guadalquivir. Para justificar su ejecución, Moliní apuntó que “la agricultura y la industria de la



región que fluye en el Puerto de Sevilla son bastante importantes y ya han progresado lo suficiente para que no haya temor de que resulte estéril la iniciación de estas mejoras; por el contrario, es de toda evidencia que han llegado a aquel estado de desenvolvimiento que, para continuar y crecer, necesitan imperiosamente la influencia de aquellos elementos de progreso que sólo puede proporcionar en el Puerto de Sevilla la acción colectiva social".

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. Para minimizar los efectos de las continuas inundaciones, inició los trabajos de excavación de dicha corta, lo que también permitió dotar al puerto con nuevos espacios para su desarrollo.

A principios del siglo XX también se construyeron 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 del puerto hacia el sur, disminuyendo paulatinamente el tráfico de mercancías en zonas más cercanas a la ciudad.

También se construyó el puente de San Telmo que abrió la comunicación entre Sevilla y la Huerta de los Remedios. Se concibió como un puente móvil para permitir el paso de los buques a los antiguos muelles.

### **Plan Brackenbury: 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 el entramado urbano.

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.



Asimismo, se proyectó la construcción de un muro de defensa a lo largo del canal para proteger a Sevilla de las inundaciones; el tendido de nuevos puentes de ferrocarril y carretera y otro para unir Sevilla con San Juan de Aznalfarache; y el tendido de una línea ferroviaria.

### **Alianza entre el puerto y la ciudad**

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 y cuando se conciben ambiciosos proyectos como el canal que pretendía unir Sevilla con Bonanza, en Sanlúcar de Barrameda.

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 en 1993, 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 la APS 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.

Asimismo, la Autoridad Portuaria ha impulsado el tráfico de mercancías con la creación de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) que este marzo ha cumplido 17 años; con el desarrollo de la Zona Franca y de un polo industrial en el Polígono de Astilleros. También, ha acercado el Puerto a Sevilla al adaptar el Muelle de las Delicias con ocio y restauración para el disfrute de los ciudadanos.

### **El Puerto de hoy**

El Puerto de Sevilla, como único puerto marítimo de interior de España, es hoy en día un enclave estratégico para la UE, completamente multimodal con conexiones marítima, ferroviaria y por carretera y dispone de una amplia superficie (850 ha) para el desarrollo logístico e industrial.



Cuenta con 5 terminales portuarias y 3 muelles públicos, más de 4.000 metros de atraque y un 1 millón de m<sup>2</sup> de almacenes, así como con la primera ZAL de Andalucía, una Zona Franca, un polo industrial en Astilleros y una terminal de cruceros en el centro de la ciudad.

El Puerto de Sevilla ha sido y es piedra angular del pasado, presente y futuro de Sevilla. Es su razón de ser, la vía por la que entra riqueza a la provincia y fuente de oportunidades para la región. De hecho, en torno al Puerto hay 200 empresas que han generado más 20.000 empleos y suponen un impacto en el PIB de más 1.100 millones de euros.

Por ello, entre noviembre de 2020 y noviembre de 2021 la Autoridad Portuaria de Sevilla quiere poner en valor los 150 años de sus inicios y anima a toda la Comunidad Portuaria a celebrar junto a la ciudad una parte importante de su historia.



En el centro y de izquierda a derecha: presidente de la Autoridad Portuaria, alcalde de Sevilla y consejera de Cultura y Patrimonio Histórico. Detrás, los miembros del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

