

02 EL PUERTO Y LA RÍA DEL GUADALQUIVIR: MITOS, RUPTURAS Y COTINUIDADES

Leandro del Moral Ituarte

Departamento de Geografía Humana Universidad de Sevilla

La relación entre Sevilla y su puerto: hipótesis de interpretación

Referirse a las relaciones de Sevilla con su puerto con pretensión de alguna originalidad no es una tarea fácil. Una gran parte de la bibliografía que existe sobre la ciudad dedica al Guadalquivir una atención preferente y cubre perspectivas muy diferentes. Este hecho pone de manifiesto, en primer lugar, la significación fundamental del Guadalquivir y de la red hidrográfica tributaria para la comprensión del emplazamiento, la función, la forma y la estructura física de Sevilla; en segundo lugar, la importancia histórica del puerto en la vida económica y social de la ciudad; y en tercer lugar, la repercusión de estos hechos en la imagen que la ciudad tiene de sí misma, expresada en la abundante iconografía sobre el río y en su “permanencia en los mitos urbanos” ¹.

Por otra parte, una de las características más representativas de puerto de Sevilla es la continuidad en el tiempo del debate sobre las ventajas e inconvenientes de su situación espacial interior que implica limitaciones de acceso y alejamiento de las rutas comerciales, por un lado, y proximidad a zonas de generación de tráfico y extensas superficies disponibles, por otro. Todo esto explica el especial interés de la relación Sevilla-Guadalquivir como laboratorio donde contrastar determinadas hipótesis sobre la naturaleza y la dinámica de las relaciones entre los estuarios y el espacio urbano.

De entre estas hipótesis, a modo de marco general al que referir los resultados del análisis de nuestro caso, podemos destacar las siguientes:

- La importancia de las características del régimen hidrológico y de los procesos geomorfológicos, fluviales y marinos, para la comprensión de las tensiones en el diálogo río-ciudad sin perder de vista los rasgos más específicos que condicionan cada situación concreta, por ejemplo la torrencialidad, en el caso de la ría del Guadalquivir ².

- El tránsito desde un modelo de relación fundado en el dominio y el aprovechamiento hacia un nuevo paradigma definido por la voluntad de integración ³, condicionado a cambios tecnológicos, pero también a modificaciones en las percepciones y en los balances de los intereses sociales implicados.

- La importancia de las intervenciones públicas en los espacios fluviales (motivadas por las afecciones al dominio público, la interrelación de intereses y la necesidad de intervenciones de gran intensidad), unida a la diversidad de las lógicas de actuación dominantes en las diferentes administraciones públicas en presencia ⁴.

1

D. QUERO,
«Proyectar Sevilla con o sin río», en
Geometría, nº 2 (1986), p.1.

2

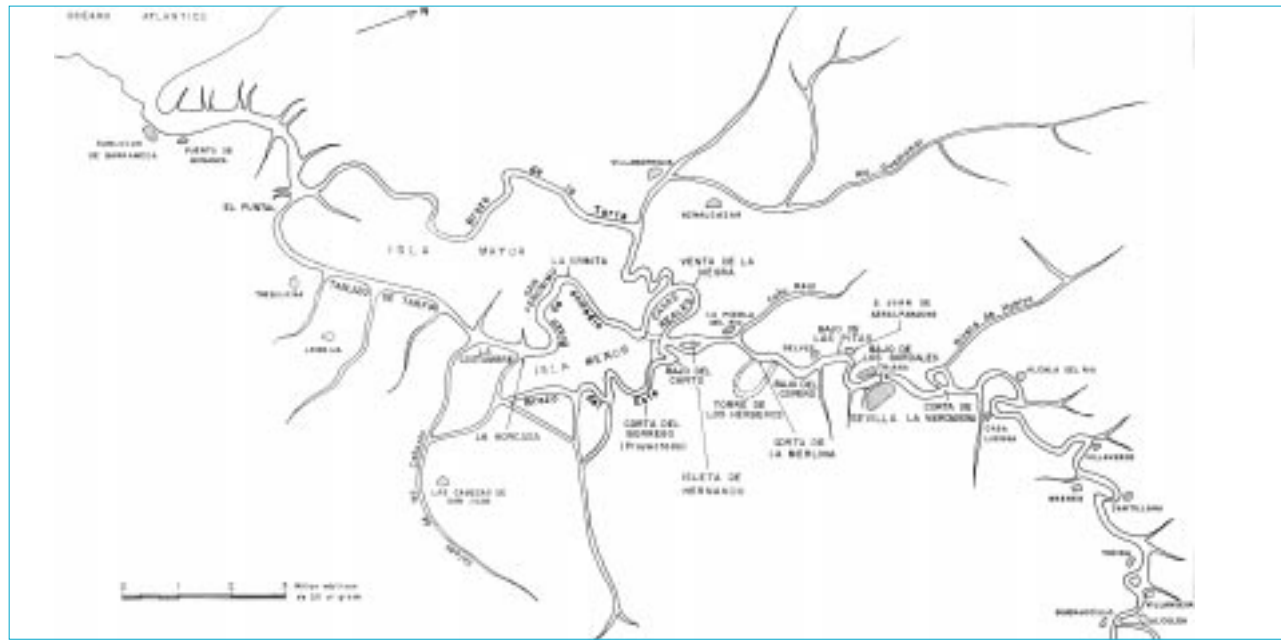
Cfr. L. MENANTEAU & JR. VANNEY,
«El cauce del Bajo Guadalquivir: morfología,
hidrología y evolución histórica», en EQUIPO
28 (ed.), *El Río. El Bajo Guadalquivir*,
Sevilla 1985, pp. 116-127.

3

Cfr. F. ZOIDO NARANJO & V. FERNÁNDEZ
SALINAS, «Las relaciones ciudad-río en
Andalucía. Estudio de su evolución reciente
a partir del planeamiento urbanístico y
territorial», en A. RAMOS HIDALGO *et al.*
(eds.), *II Jornadas de Geografía Urbana*,
Alicante 1996, pp. 337-364.

4

Cfr. J. PELLETIER,
«Sur les relations de la ville et des cours
d'eau», en *Revue de Géographie de Lyon*,
nº 4 (1990), pp. 233-239.



Interpretación del río Guadalquivir a comienzos del siglo XIX. Plano del Río Guadalquivir desde Guadajocillo hasta Sanlúcar de Barrameda. Felipe de Losada, 1804

A estas hipótesis de carácter general, en el caso concreto de la ría del Guadalquivir podríamos añadir las siguientes líneas de interpretación más específicas:

- La prolongada hegemonía portuaria en la trayectoria histórica de intervención sobre el Guadalquivir, hegemonía que no se agota pero que se relaciona con el debate recurrente sobre el carácter prioritario de la *producción* o el *transporte*. Este tema tiene una de sus principales concreciones en la confrontación entre el regadío y la navegación que atraviesa la historia de la gestión del agua en el Bajo Guadalquivir.

- El continuo encadenamiento de grandes proyectos con una *orientación de oferta*, de creación de infraestructuras que, se supone, una vez en funcionamiento impulsarán el crecimiento de la actividad. En la intervención sobre el Guadalquivir no tiene justificación hablar de “inacción”, aunque frecuentemente, con una perspectiva de corto plazo, se haga. Por el contrario, a lo largo de los dos últimos siglos se ha producido una intensa y relativamente continua intervención de gran potencia.

- La permanente dialéctica de complementariedad/antagonismo entre la expansión del puerto y el desarrollo de la red de transportes terrestres, que es imprescindible para la conexión del puerto con su *hinterland*, pero al mismo tiempo amenaza con postergarlo a consecuencia de la disminución de la ventaja comparativa que da la situación interior y la creciente competitividad de los puertos marítimos cercanos.

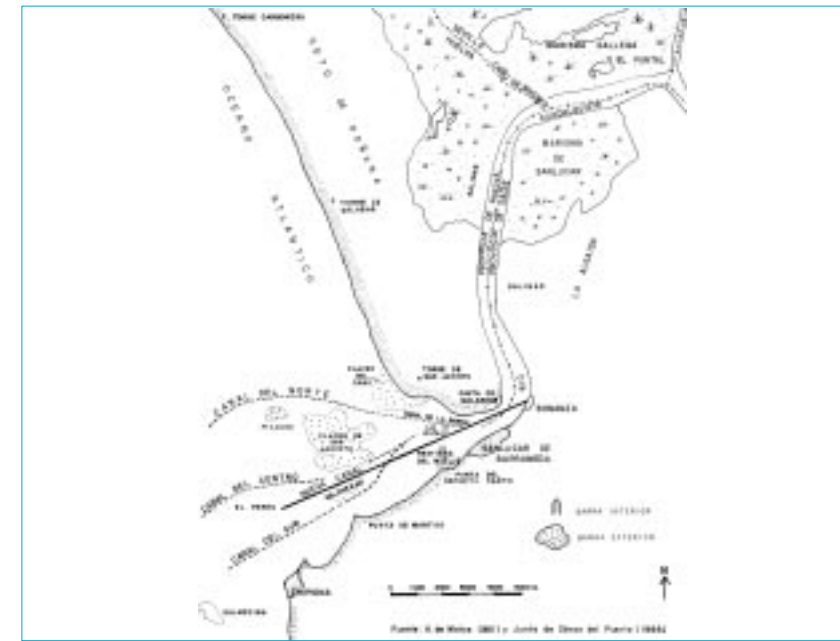
- La visión del desplazamiento inevitable y deseable del puerto hacia el sur, a la vez que se defiende la identidad portuaria de la ciudad ⁵. En relación con este tema, en la actualidad dominan las declaraciones, generalmente poco convincentes, de voluntad de superación de esta contradicción difícil de resolver.

Rasgos geográficos básicos de la ría de Guadalquivir

Situada en el extremo superior del tramo de estuario accesible a las embarcaciones marítimas, a 100 km tierra adentro, la relación de Sevilla con su río ha estado condicionada secularmente por el progresivo deterioro de las condiciones de navegación. El estuario del Guadalquivir se desarrolla a lo largo de una llanura de pendiente prácticamente imper-

5

J. BENITO ARRANZ & S. VEGA BENAYAS, «Mutaciones geográficas del espacio portuario de Sevilla», en *Actas del Simposium "Territorio, Puerto y Ciudad"*, Sevilla 1988, pp. 157-160.



Desembocadura del Guadalquivir: la barra de Sanlúcar

ceptible formada por materiales aluviales que se vienen sedimentando a razón de entre 1 y 2,5 mm/año en los últimos milenios. La falta de pendiente y la naturaleza deleznable de estos materiales, unidos a la violencia de sus avenidas, motivan el carácter sinuoso e inestable de su cauce, que aguas abajo de Sevilla se dividía, antes de la rectificación desarrollada entre finales del siglo XVIII y mediados del XX, en diversos brazos de trazado meandriforme.

A consecuencia de la irregularidad de su régimen, el “Río Grande” de Andalucía ha merecido la calificación de “gran torrente” ⁶. Efectivamente, con un módulo (caudal medio anual) que ronda los 200 m³/sg y con estiajes que, antes de la regulación a la que actualmente está sometido, descendía en agosto y septiembre por debajo de los 10 m³/sg, el Guadalquivir históricamente ha experimentado crecidas de 5.000 m³/sg y 9.000 m³/sg con periodos de recurrencia de 5 y 100 años respectivamente. En esas situaciones, las aguas alcanzaban una altura de 7 y 10 metros sobre el cero geográfico, amenazando con diferente intensidad a una ciudad que en gran parte se extiende sobre la propia llanura de inundación del Guadalquivir y cuyas áreas más deprimidas (la Alameda de Hércules, sobre un lecho fosilizado) se sitúan a la cota 4,30 m, con extensas superficies (la Dehesa de Tablada, por ejemplo) entre las cotas 6 y 7 m. Esta experiencia ha dado lugar a uno de los inventarios sobre avenidas más largos y con referencias más remotas (desde el siglo XIII) de toda la literatura internacional sobre la materia ⁷.

El estuario del Guadalquivir se encuentra en un estado avanzado de continentalización. En la desembocadura, la Barra de Sanlúcar, esta situación se concreta en una dinámica morfológica que reduce su anchura y profundidad a consecuencia del constante avance del cordón litoral de dirección noroeste-sureste (Arenas Gordas, Punta de Malandar), a la vez que por el sur avanza otra flecha de arenales hacia el noreste (La Algaida). Añadiendo problemas a este estrangulamiento, se presenta el problema de las *barras*, interna y externa, rocosa y arenosa, que complican la navegación ⁸.

Por su parte, la ría se ve afectada por un proceso continuo y creciente de sedimentación intensiva, cuyos factores fundamentales son los siguientes:

6

Cfr. J.R. VANNEY, *L'hydrologie du Bas Guadalquivir*, Madrid 1970.

7

Cfr. F. DE B. PALOMO, *Historia crítica de las riadas o grandes avenidas del Guadalquivir en Sevilla desde su Reconquista hasta nuestros días* también 2 vols., Sevilla 1878. D.J. GUICHOT, *Memoria de las inundaciones de Sevilla en los meses de diciembre de 1876 y enero de 1877*, Sevilla 1877.

8

J.R. VANNEY & L. MENANTEAU, «La barra de Sanlúcar», en EQUIPO 28 (ed.), *op. cit.*, pp. 128-136.

- La reducción de la mencionada capacidad de desagüe de la desembocadura, especialmente en situación de avenidas.

- La extremada debilidad de la pendiente, que con una medio de 0,02 metros por kilómetro se hace prácticamente insensible y a la que se añade la fuerza del flujo ascendente de la marea.

- La irregularidad de los caudales y la naturaleza arcillosa de las riberas que produce una acusada inestabilidad del lecho. A consecuencia de ello, la ría se desarrolla formando meandros (*tornos*, *vuelatas*, en la terminología local) y dividiéndose en brazos divagándose de tipo deltaico.

- La turbiedad muy elevada de las aguas, especialmente en las avenidas de origen bético (las que afectan a los afluentes de la izquierda, desde el Guadiana Menor hasta el Salado de Morón, pasando por el Guadajoz, el Genil y el Guadaira), que se caracterizan por la gran carga sólida que transportan. En estas situaciones se han llegado a medir 50 kg de limos y arcillas por cada m³ de agua, lo que significa que una avenida de 5.000 m³/sg transporta en torno a 250.000 kg/sg de *tarquines*.

En estas condiciones, la relación de Sevilla con el río que le da sentido ha estado marcada por la lucha secular por la preservación de la navegabilidad, por un lado, y por la defensa frente a la amenaza constante de inundación, por el otro. La primera se ha concretado en una intensa intervención sobre el cauce, que por medio de diferentes *cortas* o rectificaciones ejecutadas en los últimos 200 años, ha reducido en cerca de 50 km la distancia navegable de Bonanza a Sevilla (de 127,50 a menos de 80 km) ⁹, a lo que se ha unido una permanente actividad de dragado y protección de márgenes. Con ello se ha intentado hacer frente a los problemas de accesibilidad (calado, longitud, inestabilidad, tiempo, riesgo). Paralelamente al proceso de encauzamiento del Guadalquivir, la ciudad ha respondido a la amenaza de inundación dotándose de un sistema de diques, que desde la primitiva muralla almohade, todavía funcional en la segunda mitad del siglo XIX, ha evolucionado hasta un completo sistema de muros de defensa que en la actualidad ponen a cubierto de la inundación una superficie de cerca de 5.400 ha. Este sistema, desarrollado en diferentes etapas, ha supuesto también la transformación de los arroyos (Tagarete y Tamarguillo) y del río Guadaira, que, descendiendo desde los Alcores, amenazaban con sus rápidas crecidas todo el flanco oriental de la ciudad ¹⁰.

Las transformaciones del estuario del Guadalquivir aguas abajo de Sevilla

Sin intención de exhaustividad, en este apartado se comentan algunas características de los grandes hitos de la intervención sobre el Guadalquivir, primero en la ría aguas debajo de Sevilla, y a continuación, en el siguiente apartado, en el área propiamente portuaria. En relación con la primera, se hace referencia a los siguientes episodios:

- Corta de la Merlina (1794-1795)
- Plan de la Compañía de Navegación del Guadalquivir (1818)
- Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir en su región marítima, Canuto Corroza (1859)
- Plan de obras de Manuel Pastor y Landero (1862)
- Corta de Los Jerónimos (1860-1888)
- Ley 80/1964 sobre el canal de navegación Sevilla-Bonanza (primera propuesta 1953)
- Nueva Canal (1967)
- Cortas de los Olivillos y de La Isleta (1971-1972)
- Presentación del Proyecto Guadalbahía (1975)
- Proyecto de Actuaciones de Mejora en los Accesos Marítimos al Puerto de Sevilla (2000).

El Decreto de libre comercio de 1778 que dio lugar a la constitución del Consulado Marítimo y Terrestre de Sevilla constituye un punto de referencia fundamental en la larga



Ámbito de actuación de la Compañía de Navegación del Guadalquivir.

historia de la transformación de la ría de Guadalquivir. Como medida para paliar los problemas de acceso al puerto y tratar de recuperar la actividad náutica de la ciudad, en 1794 este organismo pone en marcha la ejecución de la primera gran obra en el estuario: la corta de la Merlina, frente a Coria del Río, un canal de 627 metros que cortó el torno del mismo nombre, permitiendo ahorrar 10 km de travesía, evitando, además, algunos bajos (Torre de los Herberos y Casa del Padre Don Juan), en los que los calados no alcanzaban el metro en mareas bajas y apenas superaban los 2 metros en pleamares ¹¹. Como hecho de interés para su consideración con perspectiva histórica destaca el sistema de financiación de esta obra, que se basó en la enajenación de bienes concejiles en Isla Mayor e Isla Menor, lo que dio lugar a la oposición de criadores de ganado, que con ello perdían terrenos de pastos. A los recursos de la venta de tierras públicas se sumó la venta de los terrenos dejados en seco, que acabaron colmatados y cayendo en manos privadas.

Dos décadas después, promovida por Alejandro Briarly y Gregorio González Azaola, se constituyó la Compañía de Navegación del Guadalquivir, que protagonizó la historia de la intervención sobre el Guadalquivir a lo largo de la primera mitad del siglo XIX. No podemos desarrollar aquí la trayectoria de hechos y controversias que recorrieron la larga historia de este Compañía, que hemos presentado en otro lugar ¹². Simplemente conviene señalar que el Plan general de acondicionamiento de la ría que la Compañía presentó incluía la corta Fernandina o del Borrego, que efectivamente se ejecutó en 1816. Esta corta, de 1.350 m, significó la rectificación del meandro de Casas Reales, con un ahorro de 164 km de recorrido de la ría, a la vez que significó el comienzo de la concentración del flujo en un solo canal, al cortarse la conexión superior del Brazo de la Torre.

Es de destacar que la Compañía de Navegación protagonizó la introducción de la máquina de vapor en España, utilizándola para la excavación, la navegación de pasajeros, el pontón de limpia de los bajos, la evacuación de las minas de carbón de Villanueva y del riego de Isla Menor. Precisamente la cesión de este terreno municipal a la Compañía, que la acaba enajenando a terceros al disolverse, fue una de las compensaciones que la compañía recibió por las actuaciones de mejora que se comprometió a realizar. Pese a la dura

⁹

J.R. VANNEY, *L'hydrologie du Bas Guadalquivir*, cit., p. 41.

¹⁰

D. ÁLVAREZ SALA & A. BARRIONUEVO FERRER, «Río y ciudad en los últimos cien años», en *Actas del Simposium "Territorio, Puerto y Ciudad"*, cit., pp. 109-120.

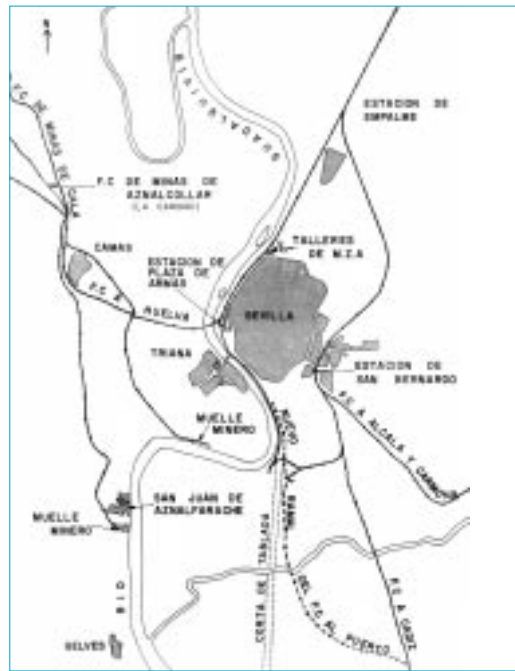
¹¹

A. ZAPATA TINAJERO, «El río en el siglo XVIII y la Compañía de Navegación del Guadalquivir», en EQUIPO 28 (ed.), *op. cit.*, p. 64.

¹²

Cfr. L. MORAL ITUARTE «Un intento frustrado de acondicionamiento del Guadalquivir. La actuación de la Real Compañía de Navegación en la primera mitad del siglo XIX: nuevas aportaciones y replanteamiento geo-histórico de un tema polémico», en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, vol. XXV (1989), pp. 327-353.

Red ferroviaria del *umland* del puerto de Sevilla principios del siglo XX



defensa de los intereses municipales contenida en el estudio del secretario municipal Nicolás Sancho (1858), el Ayuntamiento no pudo evitar la pérdida de la totalidad de la Isla, tras un largo pleito con sentencia final del Tribunal Supremo a favor de la Compañía en 1872, a la que años después, por diferentes motivos, seguiría la pérdida de Isla Mayor ¹³.

A mediados del siglo XIX el complejo naviero-portuario de Sevilla se confirma como centro privilegiado y casi exclusivo de la inversión y actividad hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir. En 1852, coincidiendo con la declaración de Sevilla como puerto de primera categoría, el ingeniero Canuto Corroza asume la dirección de las obras del puerto, contribuyendo con sus proyectos a la identificación del progreso del puerto con la condición fundamental para el desarrollo de Sevilla y de la región que articula. Antonio González Dorado es el autor que mejor ha sabido interpretar esta coyuntura, haciendo suyos los planteamientos de Corroza un siglo y cuarto después: “en las actuales circunstancias sólo una acción decidida e inteligente en el mejoramiento de este sistema viario, adaptándolo a las exigencias de la moderna marina mercante, evitaría la regresión que comienza a advertirse en la ciudad y la estabilizaría como metrópoli de la región” ¹⁴.

Esa etapa especialmente dinámica en la actividad portuaria, está relacionada con el tendido de la red ferroviaria que en estos momentos se va planteando. Efectivamente, en 1851 se formula un plan de conexión ferroviaria Sevilla-Córdoba, luego prolongada a Huelva. Poco más tarde se comienza la ejecución del Sevilla-Jerez, prolongado hasta Cádiz y Sanlúcar de Barrameda. La situación se agrava en la década de 1880 con la apertura de la nueva línea Córdoba-Ecija-Marchena-Utrera-Cádiz (similar a la prevista autopista de peaje que acortará la conexión Madrid-Jerez-Cádiz o Algeciras, evitando el paso por Sevilla). El modo en el que se hizo el empalme en Sevilla de las dos líneas principales (por el este y 6 km al norte de la ciudad), también supuso un serio contratiempo para los intereses del puerto, como denunciaba en 1886 un interesante estudio anónimo sobre el tema: “Muchos intereses y de distinta índole se han agitado en la concesión, en la construcción y durante los primeros años de la explotación de los varios ferro-carriles de la provincia de Sevilla, y es muy cierto que en medio de estos el comercio de la ciudad y de su puerto no han sido los más favorecidos” ¹⁵.

13

Cfr. L. MORAL ITUARTE «Bonificación de marismas y privatización de comunales: el caso de la Isla Mayor del Guadalquivir (1825-1893)», en *Archivo Hispalense*, nº 224 (1990) pp. 23-34.

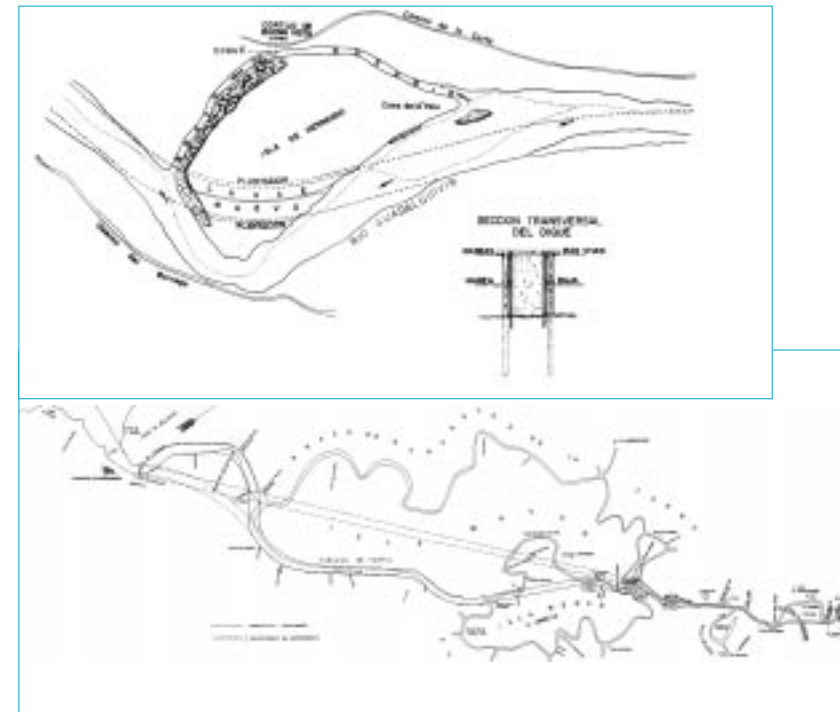
14

A. GONZÁLEZ DORADO, *Sevilla: centralidad regional y organización interna de su espacio urbano*, Sevilla 1975, p. 116.

15

ANÓNIMO, *Mejoras de intereses generales y locales. Sevilla, su puerto del río Guadalquivir, sus ferrocarriles*, Sevilla 1886, p. 6.

Plano de las obras proyectadas por Canuto Corroza en la isla de Hernando (1855)



Plano general de la región marítima del Guadalquivir con indicación de los proyectos para mejorar su navegabilidad (Canuto Corroza, 1859)

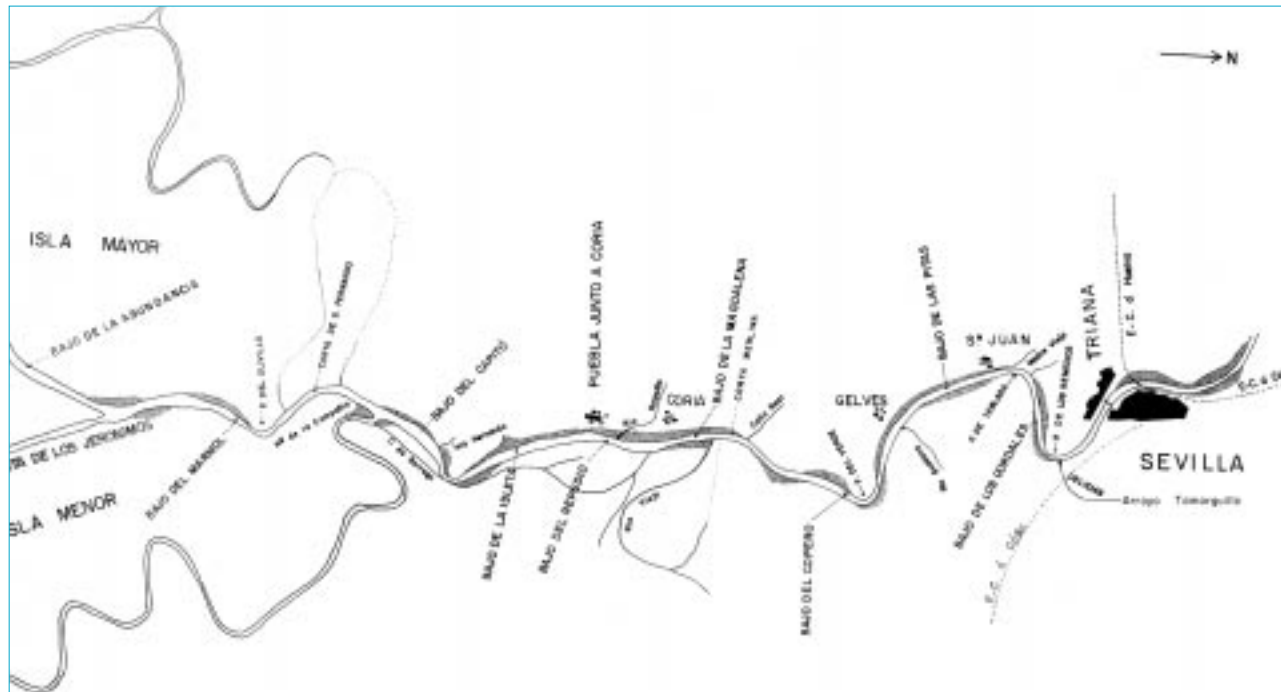
El Proyecto Canuto Carroza (1857) incluía las siguientes actuaciones: dragado, eliminación de bajos y pendiente uniforme; nuevas márgenes, configurando un cauce cónico; cegamiento de brazos secundarios; y, como elemento decisivo del proyecto, apertura de nuevos cauces (cortas) ¹⁶. La importancia concedida a este último tema se basaba en las experiencias de las cortas de la Merlina y del Borrego. Corroza proponía aprovechar al máximo la fuerza erosiva de la corriente dando una anchura inicial de 4 metros al canal. La propuesta se demostró errónea y condujo a los fracasos de los primeros intentos de las cortas de Isla de Hernando (lugar que luego tomará el nombre de La Isleta) y de los Jerónimos. La rectificación general de la ría, antecedente del proyecto de canal Sevilla-Bonanza, que se contenía en el proyecto de Corroza, no pasó en estos momentos de una propuesta de solución ideal del problema.

El segundo punto de referencia fundamental en la intervención sobre la ría durante la segunda mitad del siglo XIX es Manuel Pastor y Landero, que en 1862 presenta su Proyecto de mejora y entre 1863 y 1868 está al frente de la dirección de las obras del puerto. Pastor tiene una significación importante en la configuración actual de la zona portuaria, pues durante su dirección se proyectaron y ejecutaron los muelles del puerto histórico, en el antigua Arrenal. Pero por lo que se refiere a la actuación en el estuario destaca porque descalificó el sistema de cortas en general y el plan de Corroza, salvo la corta de los Jerónimos, en particular, dando un vuelco de 180 grados a la línea de intervención que venía manteniéndose.

Pastor se centra en modificar el cauce existente, fundamentalmente a base de diques longitudinales, estrategia que considera aconsejable por su rapidez, menor coste, ausencia de perturbaciones. Junto a esto insiste en la importancia del caudal fluvial en la región superior o influenciada de la ría (aguas arriba de la corta del Borrego), que diferencia de la “Ría propiamente dicha” y alerta contra cualquier toma de agua del río que pudiera plantearse. Valora el efecto de la extracción de 15 m³/sg del caudal fluvial en 0,63 m (2 pies) de calado en esta región superior. Basándose en los cálculos de Pastor, en 1868 una Real Orden declaró “la navegación del Guadalquivir como ser-

16

Cfr. C. CORROZA, *Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir en su región marítima*, Madrid 1859.



Obras de encauzamiento de la región superior de la ría del Guadalquivir realizadas por Pastor y Landero y conservadas por sus sucesores hasta 1891.

vicio preferente al de los riegos que pudieran establecerse con aguas derivadas del mismo río o de sus afluentes, en tanto que este aprovechamiento no puede realizarse sin perjuicio de aquel importante servicio ya establecido”. Un Orden de 1869 fijó la reserva de caudal en 16 m³/sg en estiaje: con ello se estranguló cualquier iniciativa de riego, principal demandante de agua, durante varias décadas, en aquellos momentos iniciales de la expansión del regadío en los que, en ausencia de regulación, el Guadalquivir frecuentemente bajaba de este caudal en estiaje ¹⁷.

Las interpretaciones de Pastor y Landero no fueron apoyadas por otros hidrólogos. Así Andrés Llauradó, en su *Tratado de Aguas y Riegos* (1878), consideraba injustificada la reserva, tanto hidrológica como económicamente: “ (Al citar la reserva de caudal) no se quiso tener en cuenta que en la Región inferior del Guadalquivir tiene mucha más importancia la creación de productos que la facilidad de transportarlos, y que se realiza ésta lo mismo, sin perjuicio de aquella, haciéndose la navegación durante el estiaje por un simple canal marítimo, para la cual proporcionan las mareas el calado suficiente” ¹⁸. Sin embargo, la reserva de caudal, expresión de la capacidad de presión política del grupo de poder portuario sevillano, fue capaz de parar cualquier intento de concesión de aguas, incluso se llegó a oponer con éxito a la toma de 330 litros/sg para el abastecimiento de la ciudad en 1880-81. A partir de entonces, la capacidad de resistencia del puerto a las demandas de otros usuarios fue cediendo poco a poco: en 1906 la reserva se rebaja de 16 a 10 m³/sg. Ese mismo año Enrique Martínez y Ruiz de Azúa, autor de uno de los primeros proyectos de puesta en riego de las vegas y marismas del bajo Guadalquivir, después de discutir los planteamientos hidrológicos de Pastor, insistió en la idea de Llauradó: “De todos modos juzgamos que sería más útil para la riqueza y prosperidad de la región aumentar la producción agrícola, que apurar unas cuantas pulgadas de calado para la navegación de la ría” ¹⁹.

Mientras tanto a medida que progresaban las obras de la corta de Los Jerónimos (algo menos de 5.000 metros de canal para repuntar un meandro de 13 km), que se venía arrastrando desde 1860, disminuía el agua y el fondo del torno que se trataba de reemplazar. Por

¹⁷ Cfr. L. MORAL ITUARTE, «La pugna por el agua en el Valle del Guadalquivir», en *Revista de Obras Públicas*, nº 3.291 (1990), pp. 13-33.

¹⁸ A. LLAURADÓ, *Tratado de aguas y riegos*, Madrid 1878, p. 500.

¹⁹ E. MARTÍNEZ Y RUIZ DE AZÚA, *Plan de Obras de Riegos de una zona de 95.000 hectáreas con cuarenta por ciento de cultivo intenso en la Región Inferior del Guadalquivir*, Madrid 1907, pp. 26-27.

efectos de las grandes avenidas de 1881 el nuevo cauce aventajaba ya en calado al torno, pero carecía todavía de la anchura necesaria para canalizar la navegación por él. Por fin, en el verano de ese mismo año se aprobó un nuevo proyecto que elevaba la anchura de toda la corta a 100 metros, objetivo que se alcanzó en 1888, aunque a un coste muy superior al inicialmente previsto.

Desde estos momentos hasta mediados del siglo XX, la mayor parte de la intervención sobre la ría –de gran intensidad y continuidad, como se verá en el apartado siguiente- se concentró en el ámbito propiamente portuario. A partir de ese momento vuelve a concentrarse predominantemente la atención en el estuario aguas debajo de Sevilla.

Efectivamente, en 1953 se emitió una Orden del Ministerio de Obras Públicas “encomendando a la Dirección del Puerto de Sevilla la redacción de un anteproyecto de mejora de la vía marítima de acceso al puerto”. Esta orden constituye el punto de arranque del penúltimo hito en la larga historia de proyectos y realizaciones: el canal Sevilla-Bonanza, que en síntesis, resucitaba los planteamientos más ambiciosos de Canuto Corroza, es decir, la sustitución de la ría por un canal de navegación paralelo e independiente. En 1954 la Junta de Obras aprueba el anteproyecto de canal de navegación, que pasa a informe del Pleno del Consejo de Obras Públicas y se convierte en Proyecto en 1961. Tres años después las Cortes aprueban la Ley 80/1964 sobre el canal de navegación Sevilla-Bonanza. Tras un concurso internacional se adjudica la ejecución del canal a Dragados y Construcciones y en 1975 quedan terminadas las obras de la Primera Fase, Primera Etapa (lo que hoy, tras el entronque del canal en el canal de Alfonso XIII, se conoce por *Dársena del Cuarto*), única parte del proyecto que se llegó a ejecutar.

Mientras tanto, en 1967 se realizan importante mejora en la barra de Sanlúcar: la *Nueva Canal*, con 4 km de longitud y 100 m de anchura, más tarde ampliada a 6.580 m y ancho de 160 m. Por otra parte, en 1965, 1971 y 1972 terminan las obras de las cortas de la Punta del Verde de los Olivillos y de la Isleta (la antigua Isleta de Hernando de Corroza) que constituyen las últimas etapas de la rectificación del estuario aguas abajo de Sevilla.

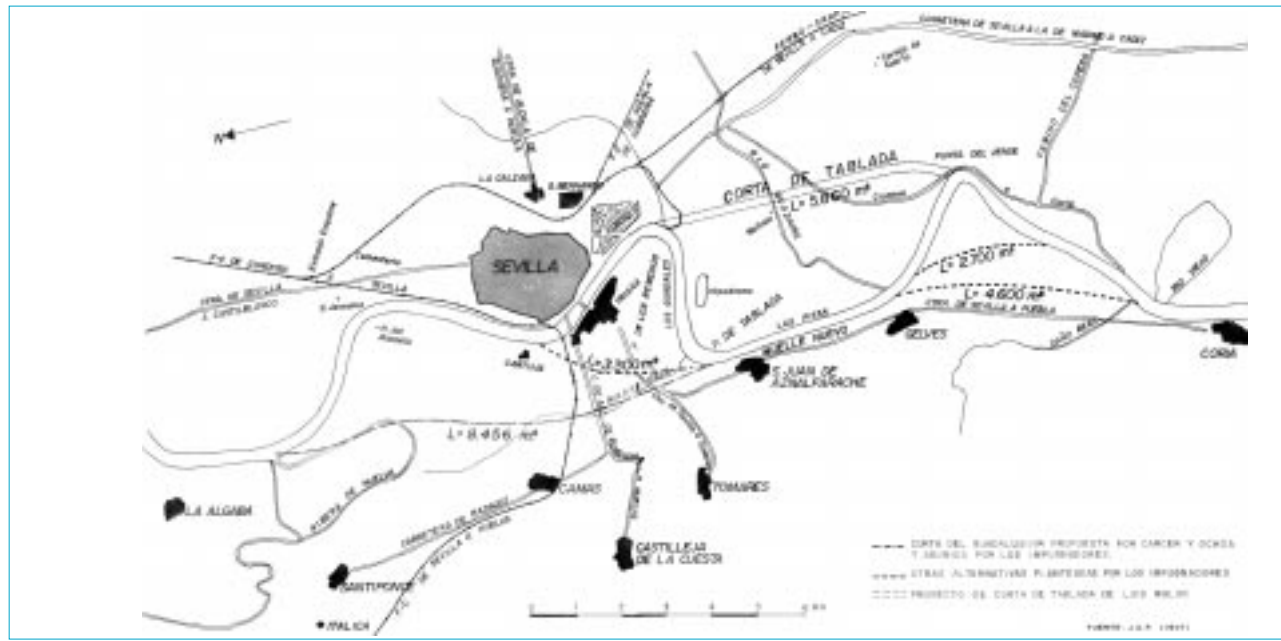
Por su parte, en 1975, al mismo tiempo que comienza las obras de apertura de la corta de La Cartuja, sin significación portuaria, pide un informe técnico al Laboratorio de Hidráulica de Delft sobre el cierre del estuario del Guadalquivir en el Puntal, con base en el cual se redacta el llamado *Proyecto Guadalbahía* que, entre otros contenidos, significaría la artificialización del propio tronco del estuario como alternativa al paralizado canal Sevilla-Bonanza. En 1985 se desarrolla un dragado de ensanche del canal y aumento del calado en la ría en el tramo Salinas de San Diego a El Puntal ²⁰.

Más recientemente, la Autoridad Portuaria, para ampliar el número y el calado de los barcos que en el puerto de Sevilla propone el proyecto denominado *Actuaciones de Mejora en los Accesos Marítimos* –uno de los tres componentes del *Plan de Desarrollo del Puerto de Sevilla* (1999)– que incluye, entre otras actuaciones, la ampliación del ancho, el aumento del calado (el máximo nominal pasaría de 6,5 a 8 m) y la modificación del trazado de la actual canal de navegación en los 80 últimos kilómetros del río Guadalquivir. El volumen de sedimentos a dragar ascendería aproximadamente a 9.500.000 m³. El proyecto se complementaría con la construcción al sur de la actual de una nueva esclusa que, con 35 metros nominales de manga y 250 de eslora, permitiría el paso de buques de mayor calado y manga que la actual.

La transformación del Guadalquivir en su recorrido urbano: evolución del espacio portuario

Centrándonos exclusivamente en el tronco principal del Guadalquivir y en aquellas operaciones de mayor significación para caracterizar los problemas y las oportunidades actuales, es imprescindible destacar los siguientes hitos en la trayectoria histórica de la relación Sevilla-Guadalquivir en el ámbito propiamente portuario.

²⁰ Cfr. L. MORAL ITUARTE, *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir. Gestión del agua y organización del territorio (s. XVIII-XX)*, Sevilla 1991, pp. 285-291.



Propuestas alternativas de los impugnadores de la corta de Tablada (1907).

En primer lugar, la *corta de Tablada* o *canal de Alfonso XIII*, proyectada por Luis Moliní Uribarri en 1903 y terminada en 1926, que unió los tornos de los Remedios y Punta del Verde, con un canal de 5.860 m que acorta 4.000 m el recorrido. Esta obra, junto con el proyecto de defensa de Javier Sanz Larumbe ejecutado paralelamente, constituye la condición hidráulica de dos procesos de gran significación. En primer lugar, configuración de un *nuevo y moderno espacio portuario* aguas abajo de su antigua localización (el viejo Arenal, acondicionado por Pastor y Landero en la década de 1860); en segundo lugar, el desarrollo de la *Exposición Iberoamericana* de ese mismo año, que orientó la expansión de la ciudad hacia el sur. La mayor virtud de todo este conjunto de intervenciones consistió en la coincidencia y sincronización de las actuaciones de diversas administraciones con un proyecto, ya secular y maduro, de desarrollo de la *ciudad representativa* (funciones administrativas, turísticas-monumentales, zonas residenciales de caracterización social elevada) hacia el sur ²¹.

Pero la valoración global positiva de la gran operación relacionada con la corta de Tablada no puede ocultar el hecho de que con ella se produjo una alteración profunda de la geometría original del río que dejó sin sentido algunos de los elementos de la estructura de asentamientos que definían el acceso desde el mar hasta Sevilla. Efectivamente, con la corta de Tablada quedó sin funcionalidad hidráulica y rápidamente colmatado el meandro de Los Gordales entre Sevilla y San Juan de Aznalfarache, lugar este último donde se asentaba el bastión defensivo fundamental del puerto sevillano.

El proyecto de Moliní suscitó una fuerte controversia que dio lugar a la constitución de un grupo de impugnadores que criticaban la ausencia en el proyecto de una solución a la desviación del río Guadaira; los problemas que se plantearían en el brazo de las Pitás (frente a San Juan de Aznalfarache y Gelves), donde se habían establecido los nuevos muelles mineros; y, sobre todo, el abandono de toda consideración sobre la defensa del barrio de Triana. Los impugnadores presentaron un esquema de soluciones alternativas, que en buena parte fueron incluidas en las intervenciones posteriores.

En cualquier caso, la corta significó el alejamiento del puerto de la ciudad y la ruptura de la comunidad de intereses entre ambas. El puerto se convirtió en un escenario espe-

cializado circunscrito a un área específica que sólo los ciudadanos vinculados profesionalmente con él frecuentan. A partir de entonces, la mayor parte de los ciudadanos no lo han pisado, a duras penas saben de su existencia. Los viejos muelles, que tenían una fuerte impronta en la ciudad que los abrazaba (comercio de efectos navales, casa consignatarias, lonjas de pescado) quedan vacíos: se terminó el paisaje pintoresco de grúas, tinglados y mercancías. El puerto se distancia pero el conjunto complementario ligado a las actividades portuarias no se traslada junto con los muelles, sino que va languideciendo poco a poco. Tablada no generó un barrio portuario nuevo, sino un mundo aparte, marginal a la ciudad ²².

Las expectativas que la obra suscitó fueron muy grandes, pero los cambios morfológicos no trajeron una transformación funcional del puerto. No se modificó la realidad socioeconómica del *hinterland*, no hubo despegue industrial ni alteración del sistema de producción agraria. Por el contrario, la actividad minera, en la que se había basado la expansión portuaria de principios del siglo XX, fue hundiéndose progresivamente.

La alteración decisiva en la relación de la ciudad y el río se produjo con la ejecución del plan Delgado Brakenbury (1927-1951) que incluía el *aterramiento del cauce en Chapina*, la *corta de la Vega de Triana* y la *esclusa de la Punta del Verde*. Estas actuaciones, en buena parte previstas en las alternativas de los impugnadores, significaron la transformación del río en *dársena*, la *desviación hacia el oeste de cauce activo* (que recuperó un tramo, el brazo de San Juan o de las Pitás, abandonado en la etapa anterior) y la *pérdida del sentido fluvial* de la ciudad de Sevilla.

Además de lo que realmente se ejecutó, el proyecto incluía un vasto plan de ampliación del puerto capaz para un tráfico 10 veces superior al existente (dársenas del Hipódromo, de Petroleros, la actual del Batán) ²³. Realmente, cuando el anterior proyecto acababa de completarse, no existía una demanda real de nuevas infraestructuras, menos aún de las que el proyecto incluía que no llegaron a ejecutarse. Por otra parte, una visión inconcebible limitada por parte de las autoridades municipales de la época estuvo cerca de producir resultados mucho más traumáticos: se consideró la posibilidad de extender el aterramiento de Chapina hasta la Torre de Oro, lo que hubiera significado la desaparición del tramo de río del Arenal, entre Sevilla y Triana, es decir el elemento físico de mayor significación para la definición de la ciudad. Aun sin la culminación de esta enormidad, la operación desembocó en la pérdida de flujo fluvio-marino en el cauce histórico (hecho bien recibido por una población traumatizada por el fantasma de la riada), en la unión por Chapina de lo que siempre había estado separado (Sevilla-Triana) y la separación de lo que había nacido unido (Triana-La Cartuja).

En la etapa posterior la atención, como hemos indicado, volvió a concentrarse en el sector aguas debajo de Sevilla. Lo más relevante desde el punto de vista estrictamente portuario fue la entrada en servicio del nuevo cauce del Guadaira (1977), para dar solución definitiva al problema también previsto por los impugnadores de la corta de Tablada, y la construcción de la Dársena del Batán (200 metros de anchura y 728 de longitud) y los nuevos muelles, entre 1969 y 1985. Ese mismo año, el *Informe de Senda 3* consideraba que los equipamientos (muelles, almacenes y tinglados) eran idóneos para servir al tráfico existente.

En el año 2000, en conjunción con el Proyecto de Mejora de los Accesos y como condición para el aprovechamiento de todo el potencial que de él se derivaría, la Autoridad Portuaria plantea un *Plan Director de Infraestructuras*. La modernización de las infraestructuras permitiría atender un tráfico de 12 millones de toneladas en el año 2020, con la puesta en carga de más de 300 ha para usos portuarios, industriales y logísticos. Como imagen final, el Plan Director contempla la construcción de una segunda esclusa, la prolongación de la dársena del Cuarto y la incorporación al puerto de 200 ha adicionales en la zona del Copero, lo que permitiría manipular hasta 20 millones de toneladas anuales ²⁴.

21

Cfr. L. MARÍN DE TERÁN, *Sevilla: centro urbano y barriadas*, Sevilla 1980.

22

Cfr. A. ZAPATA TINAJERO *La reconversión del puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX*, Sevilla 1992.

23

Cfr. *ibid.*

24

Para un tratamiento más detallado de este tema, véase en este mismo volumen el trabajo de Manuel A. Martín López, *Un factor clave en el horizonte económico de Sevilla: el puerto*.



Página siguiente
Vista panorámica del área portuaria

Por lo que se refiere a la dimensión urbanística de la intervención sobre el Guadalquivir, hay que señalar que el conjunto de intervenciones sobre el espacio fluvial de la década de los 80 –eliminación del aterramiento de Chapina y restitución del cauce histórico y el desmantelamiento del tendido ferroviario, con la reapertura del frente noroccidental de la ciudad al meandro de San Jerónimo– dejaron sin resolver algunos problemas fundamentales en el tramo del río aguas abajo del puente de Triana, ámbito portuario en el que, junto al Ayuntamiento, ejerce su jurisdicción la Autoridad Portuaria, dependiente del Ministerio de Obras Públicas.

El laborioso y problemático proceso de ordenación de este sector comenzó con la rectificación de los planteamientos iniciales del *Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla* (1985), que preveía la desafectación de los usos privados de la margen derecha y la restitución morfológica de la embocadura del antiguo meandro cegado de Los Gordales. Estas propuestas quedaron eliminadas en el plan definitivamente aprobado en diciembre de 1987, en el que la ordenación de todo el sector quedaba supeditado a la redacción de un *Plan Especial del Puerto*. En 1988 el Ayuntamiento y la Junta de Obras del puerto llegaron a un acuerdo de principio, firmando el *Convenio para la Ordenación del Ámbito Portuario de Sevilla*. En 1990 se produjo la aprobación provisional del Plan Especial, redactado por la Junta del Puerto en colaboración con el Instituto del Territorio y Urbanismo, pero la propia Junta la impugnó a consecuencia del informe técnico incluido por la Gerencia Municipal de Urbanismo. Este conflicto se relaciona con la *delimitación del área de influencia del puerto* y la resistencia de la autoridad portuaria a dividir formalmente este ámbito en dos sectores, uno estrictamente portuario-comercial aguas abajo del nuevo puente de las Delicias, y otro de carácter plenamente urbano al norte. A esta dialéctica ciudad-puerto se añaden ahora las expectativas de *revalorización de los terrenos liberados de usos portuarios* ²⁵.

Ya en 1993 el Ayuntamiento y la Junta del Puerto firmaron un nuevo *Convenio para la Ordenación Urbanística del Ámbito Portuario*, base del posterior *Plan Especial*, por fin aprobado definitivamente en 1994. Sirvan como colofón a estas líneas la formulación de objetivos que en él se plantean: preservación del valor de escenario fluvial monumental de la Dársena; simbiosis suave y paulatina entre actividad portuaria, navegación fluvial y disfrute urbano; y, por último, acceso libre y uso público de las márgenes aún ocupadas por actividades privadas.

Casi diez años después, la realidad está dominada por el mantenimiento de las instalaciones privadas. La enajenación por el Estado de parte de los suelos de los concesionarios privados situados la ribera de la calle Betis resucitó la vieja disputa patrimonial entre la administración central y el ayuntamiento. La postergación del desmantelamiento de la comisaría y de las actividades hosteleras, que incluso se han incrementado, han constituido nuevos golpes a la promesa de liberación de la ribera de la calle Betis. Se descarta o posterga el traslado de los clubes deportivos y se crea un pacto de silencio en torno a la Fábrica de Tabacos, que no impide la clausura que se cierne sobre ella. La única operación positiva realizada, aguas arriba de esta zona, es la conversión en transitable del paseo de la O (entre los puentes de Triana y Chapina). Más al sur, el único punto que se ha cumplido es el desmantelamiento, posiblemente innecesario, y posterior traslado, seguramente infausto, del puente de Alfonso XIII.

Conclusiones y propuestas

“La vida debe hacerse hacia delante pero sólo se comprende hacia atrás”. Así comenzaba, citando a Kierkegaard, el texto con el que Manuel Fernández González, Presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla, intervenía en el ciclo sobre *La Sevilla del futuro. Integración Puerto-Ciudad* (ABC, 11 de abril de 2000). Esa es también, precisamente, la intención de estas líneas. En ese sentido, a continuación se exponen para acabar algunas ideas claves que no debieran perderse de vista al interpretar la situación actual:

1. La trayectoria histórica de la intervención sobre el Guadalquivir se ha caracterizado por la hegemonía de la perspectiva y los intereses portuarios, que han definido las prioridades en la actuación y la inversión pública. Tres jalones marcan la relación del Estado con la obra hidráulica en el Guadalquivir: 1852, inclusión del puerto de Sevilla entre los de primera categoría; 1932, intervención del Estado en la financiación del regadío (Ley de Obras de Puesta en Riego); entre medio, 1892, declaración de las obras de defensa frente a inundaciones como empresa estatal. La *reserva de caudal*, vigente durante más de seis décadas, significó que cualquier extracción de agua del Guadalquivir estuviera condicionada a que el Puerto no la considera perjudicial a los intereses de la navegación. En relación con ello, la historia de la gestión del agua en el Bajo Guadalquivir esta atravesada por un debate recurrente –que cuando se refiere a los programas de inversión se convierte en abierta *confrontación*– sobre el carácter prioritario de la producción o el transporte.

2. El desarrollo de la intervención infraestructural en el Guadalquivir constituye un continuo encadenamiento de proyectos con una orientación de oferta. Algunas operaciones se han dejado de ejecutar (Proyecto Canuto Corroza y Canal Sevilla-Bonanza), otras se demostraron fallidas (encauzamientos de Pastor y Landero), pero la mayor parte se acabó desarrollando como se proyectó. No se puede hablar de inacción. Por el contrario, se ha producido una intensa y continua intervención de gran potencia, alternando etapas de atención preferente a la ría aguas debajo de Sevilla con momentos de mayor actividad en la zona propiamente portuaria. En la actualidad, con el *Nuevo Acceso Marítimo* y el *Plan Director de Infraestructuras*, se relanzan, con la lógica y argumentación clásica, actuaciones al unísono en ambos sectores.

3. Cada nueva intervención se plantea en un clima de *crisis agónica*, como una medida de *supervivencia*. Pero las soluciones propuestas generalmente no apuntan a una consolidación de la actividad portuaria en unos niveles dimensionados a las condiciones geofísicas y socioeconómicas, sino al relanzamiento, a la multiplicación, al “crecimiento exponencial” de la actividad. Capitalidad, centralidad, “salto cualitativo y cuantitativo” son las nociones que en cada momento orientan los proyectos, en una dialéctica de intenso crecimiento (de algo menos 5 millones de toneladas en 2001 a 12 millones en 2020 y 20 millones como imagen final del Plan Director) o colapso.

4. Los proyectos de mejora de la navegación y ampliación del puerto se vinculan históricamente con cambios en la titularidad y rentabilización de terrenos. Doscientos años de reasignación continuada de espacios revalorizados, que en ocasiones ha constituido el aspecto central de debate, aconsejan prestar a este tema una atención muy especial. Desde la privatización de las Islas del Guadalquivir hasta la consolidación de los usos particulares en las riberas de la Dársena y las “tensiones de cambio de uso” actuales, este tema ha complicado y en ocasiones enturbiado la significación de los planes y propuestas de ampliación del puerto. En este orden de cosas, la prioridad desde una perspectiva ciudadana se sitúa en el cumplimiento de los compromisos ya adquiridos: desarrollar las potencialidades de lo mucho que está vacante y liberar los espacios ocupados por las instalaciones de todo tipo que impermeabilizan la fachada portuario-fluvial histórica.

5. Como factor de ruptura de las líneas de continuidad que caracterizan la intervención en la ría del Guadalquivir, destaca la emergencia en la actualidad de un nuevo paradigma que no está presente en la trayectoria anterior: el paradigma de la *sostenibilidad* que implica racionalidad económica, ecológica y social y principio de precaución. Esto obliga a analizar con mucha prudencia proyectos de desarrollo con costes ambientales no asumibles en un contexto de cambio de valores y objetivos sociales. Valga como ejemplo este hecho: todavía en 1975 se empezó la ejecución de la *corta de La Cartuja* con la idea de colmatar el meandro de San Jerónimo; desde entonces el río de Sevilla ha pasado de ser objeto de una intervención de mecánica hidráulica, tecnológicamente más o menos avanzada, a ser materia de tratamiento cuidadoso desde una perspectiva urbanística.

²⁵ Véase la ponencia de A. Piñero Valverde y V. Sainz Gutiérrez, *Planeamiento y espacio portuario en la Sevilla contemporánea*, publicada en este mismo volumen.

Ese tramo de río, que en aquella fecha cronológicamente cercana se proyectaba colmar, se ha convertido una vez abierto a la ciudad, en el legado de mayor importancia de cuantos ha dejado la Exposición Universal de 1992 ²⁶.

6. Se ha alcanzado un nivel de coincidencia elevado sobre la necesidad de abrir un proceso real de integración puerto-ciudad, cuestionando algunos de los supuestos de estas últimas décadas: pese a las nuevas necesidades de la actividad portuaria, excluyentes o conflictivas para las urbanas, integración no puede seguir siendo sinónimo de desafectación de actividades portuarias, de terciarización o paso a usos residenciales. Frente a la frecuente y creciente *banalización* de la incorporación turística de los antiguos espacios portuarios, en el debate internacional se está prestando cada vez más atención a la revalorización del carácter escénico de las actividades portuarias comerciales. En Sevilla, en donde se reconoce el error del crecimiento hacia el sur con desconexión, con olvido de la vocación marinera, existen condiciones para evitar en el futuro las consecuencias negativas de ese continuado desplazamiento.

BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ SALA, D. & BARRIONUEVO FERRER, A. (1988): «Río y ciudad en los últimos cien años», en *Actas del Simposium "Territorio, Puerto y Ciudad"*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes/Junta de Andalucía, pp. 109-120.

ANÓNIMO (1886): *Mejoras de intereses generales y locales. Sevilla, su puerto del río Guadalquivir, sus ferrocarriles*, Sevilla, Impr. del Universal.

BARRIONUEVO FERRER, A. (1989): «Reconocimiento de la forma de la ciudad y la dimensión urbana de la obra hidráulica de la corta de La Cartuja», en *Historia de La Cartuja de Sevilla. De ribera del Guadalquivir a recinto de la Exposición Universal*, Sevilla, Turner, pp. 307-332.

BENITO ARRANZ, J. & VEGA BENAYAS, S. (1988): «Mutaciones geográficas del espacio portuario de Sevilla», en *Actas del Simposium "Territorio, Puerto y Ciudad"*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes/Junta de Andalucía, pp. 157-160.

CORROZA, C. (1859): *Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir en su región marítima*, Madrid, Imp. de José Cosme de la Peña.

GONZÁLEZ DORADO, A. (1975): *Sevilla: centralidad regional y organización interna de su espacio urbano*, Sevilla, Servicio de Estudios del Banco Urquijo.

GUICHOT, D. J. (1877): *Memoria de las inundaciones de Sevilla en los meses de diciembre de 1876 y enero de 1877*, Sevilla, Impr. del Gironés y Ordua.

LLAURADÓ, A. (1878): *Tratado de aguas y riegos*, Madrid, Imprenta y Fundición de Manuel Tello, Impresor de Cámara de S.M.

MARÍN DE TERÁN, L. (1980): *Sevilla: centro urbano y barriadas*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla/Biblioteca de Temas Sevillanos.

MARTÍNEZ Y RUIZ DE AZÚA, E. (1907): *Plan de Obras de Riegos de una zona de 95.000 hectáreas con cuarenta por ciento de cultivo intenso en la Región Inferior del Guadalquivir*, Madrid, Obras Públicas/Servicio de Trabajos Hidráulicos.

MENANTEAU, L. & VANNEY, J.-R. (1985): «El cauce del bajo Guadalquivir: morfología, hidrología y evolución histórica», en EQUIPO 28 (ed.): *El Río. El Bajo Guadalquivir*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla/Junta de Andalucía, pp. 116-127.

MORAL ITUARTE, L. (1989): «Un intento frustrado de acondicionamiento del Guadalquivir. La actuación de la Real Compañía de Navegación en la primera mitad del siglo XIX: nuevas aportaciones y replanteamiento geo-histórico de un tema polémico», en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, París, vol. XXV, pp. 327-353.

MORAL ITUARTE, L. (1990a): «Bonificación de marismas y privatización de comunales: el caso de la Isla Mayor del Guadalquivir (1825-1893)», en *Archivo Hispalense*, Sevilla, nº 224, pp. 23-34.

MORAL ITUARTE, L. (1990b): «La pugna por el agua en el Valle del Guadalquivir», en *Revista de Obras Públicas*, Madrid, nº 3.291, pp. 13-33.

MORAL ITUARTE, L. (1991): *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir. Gestión del agua y organización del territorio (s. XVIII-XX)*, Sevilla, Universidad de Sevilla/Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

MORAL ITUARTE, L. (1993). «El río en la última etapa de la transformación urbana de Sevilla: polémicas y realizaciones», en *Revista Estudios Geográficos*, nº 212, pp. 431-459.

PALOMO, F. de B. (1878): *Historia crítica de las riadas o grandes avenidas del Guadalquivir en Sevilla desde su Reconquista hasta nuestros días*. Sevilla, F. Alvarez y Cía. Impresores, 2 vols.

PELLETIER, J. (1990): «Sur les relations de la ville et des cours d'eau», en *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 65/nº 4, pp. 233-239.

QUERO, D. (1986): «Proyectar Sevilla con o sin río», en *Geometría*, nº 2, pp. 1-5.

VANNEY, J.-R. (1970): *L'hydrologie du Bas Guadalquivir*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

VANNEY, J.-R. & MENANTEAU, L. (1985): «La barra de Sanlúcar», en EQUIPO 28 (ed.), *El Río. El Bajo Guadalquivir*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla/Junta de Andalucía, pp. 128-136.

ZAPATA TINAJERO, A. (1985): «El río en el siglo XVIII y la Compañía de Navegación del Guadalquivir», en EQUIPO 28 (ed.), *El Río. El Bajo Guadalquivir*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla/Junta de Andalucía, pp. 64-67.

ZAPATA TINAJERO, A. (1992): *La reconversión del puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX*, Sevilla, Junta del Puerto de Sevilla.

ZOIDO NARANJO, F. & FERNÁNDEZ SALINAS, V. (1996): «Las relaciones ciudad-río en Andalucía. Estudio de su evolución reciente a partir del planeamiento urbanístico y territorial», en RAMOS HIDALGO, A. et al. (eds.), *II Jornadas de Geografía Urbana*, Alicante, Universidad de Alicante, pp. 337-364.

26

Cfr. A. BARRIONUEVO FERRER, «Reconocimiento de la forma de la ciudad y la dimensión urbana de la obra hidráulica de la corta de La Cartuja», en *Historia de La Cartuja de Sevilla. De ribera del Guadalquivir a recinto de la Exposición Universal*, Sevilla 1989, pp. 307-332.

03

UN FACTOR CLAVE EN EL HORIZONTE ECONÓMICO DE SEVILLA: EL PUERTO

Manuel A. Martín López

Departamento de Economía Financiera. Universidad de Sevilla



Desde que llegué a esta Provincia comprendí que el mayor beneficio que se le podía procurar era el de hacer navegable su río. Este beneficio creí inmenso, pues no sólo es inmediato a Sevilla, Córdoba y Jaén, cuyos frutos conseguirán precio y salida por la facilidad y barata exportación de sus granos y aceites (...). Penetrado de estas ideas y noticioso de que ha muchos siglos que se está pensando en ese proyecto sin haber adelantado otra cosa que hacer muchos planes y gastar cuantiosos caudales en las observaciones resolví tomar otro método práctico y sencillo (...).

Carta de Olavide al ministro de Hacienda, Múzquiz (1768) ¹

Cuentan las hemerotecas, los historiadores y los cronistas locales que la tarde del 15 de abril de 1953 el Jefe del Estado pronunció un discurso en el Ateneo de Sevilla en el que reconoció, con la peculiar retórica de la época y del personaje, que “es Sevilla, por privilegio de la naturaleza, por decisión de Dios, el único puerto interior de España, el camino corto para penetrar en nuestras mesetas”. Para muchos ², este reconocimiento señala el comienzo de la frustrada historia del canal Sevilla-Bonanza, una historia, próxima al tema de este Foro, en la que afloran muchas de las virtudes y defectos de la ciudad y de sus ciudadanos, pero que traigo aquí a colación para soportar dos afirmaciones que deseo establecer a *priori*.

La primera es que el debate sobre la definición, alcance y valoración de los diferentes “roles” que, tanto espacial como sectorial y funcionalmente, deba mantener el puerto con su entorno, viene, como resulta de sobra conocido, de antiguo, pero que su enfoque “moderno” se ha mantenido estable durante los cincuenta años que ahora se cumplen desde la obviedad religioso-geográfica pronunciada por Franco en los años cincuenta. A lo largo de este período, la interrelación ciudad-río –conflicto y cooperación–, las propuestas para mejorar la accesibilidad al puerto, su incidencia sobre regadíos y explotaciones agrarias, la influencia económica del puerto, los análisis coste-beneficio de las inversiones realizadas o propuestas, la utilización política de los planes y estrategias, la diversidad de intereses implicados, la consideración de los impactos medioambientales, son, todos ellos y algunos más, problemas o *issues* que han sido una constante temporal, quizá con cierto auge en algunos momentos y decadencia en otros, según las modas, y con una notable mejora en el instrumental analítico, pero que sin embargo no acaba de dar la impresión de que esos problemas hayan variado en esencia y planteamiento. Si en 1953 se concluía por el V Consejo Económico Sindical de la provincia de Sevilla que “se impone un acondicionamiento general del puerto de Sevilla y de su acceso para que sea capaz de recibir buques de 30 pies de calado contra la limitación actual de 17 pies”, algo semejante se sigue concluyendo en la actualidad por otros órganos, ahora sí, democráticos. Si de esta accesibilidad se hacía depender el volumen del tráfico fluvial y por ende la rentabilidad del puerto y de su *hinterland*, igualmente se hace depender ahora. Si ya en 1963 se apuntaba, por ejemplo, la idea de fomentar el segmento de cruceros turísticos, no se ha abandonado la idea cuarenta años después.

La segunda afirmación es más bien la constatación de la existencia de un sentimiento de frustración ante la falta de realizaciones prácticas, con un desequilibrio llamativo entre el análisis y las actuaciones, entre la riqueza del debate y la pobreza de conclusiones con-

[En la página anterior](#)

Vista de los diques e instalaciones de la Empresa Nacional Elcano

¹

Citado por F. AGUILAR PIÑAL, *Historia de Sevilla. Siglo XVIII, Sevilla* ³1989, p. 211.

²

Cfr. N. SALAS, *Sevilla, complot del silencio, Sevilla* 1974.



Arriba
Alfred Guesdon
Sevilla a vista de pájaro (1853)

sensuadas. Un sesgo exagerado a favor de la planificación, la preparación y el estudio, que terminan siendo consideradas por los ciudadanos como tácticas dilatorias para evitar el momento cumbre de la decisión y la ejecución, dentro de ese trayecto no insólito que lleva desde el análisis a la parálisis. Quiero significar que estas dos convicciones me llevan a ver con cautela, si no con temor, toda posición maximalista que desde cualquier perspectiva predique la defensa a ultranza del *statu quo*.

Por mi parte, intentaré sintetizar en breve cuáles son los argumentos sobre los que apoyo la idea de que el Puerto de Sevilla es un factor clave para el desarrollo económico futuro en general, y específicamente también para el de Sevilla. Mi perspectiva –digamos que el objeto formal– es la económica, ni más ni menos importante que las demás, y tan incompleta como cualquier otra tomada aisladamente; y esa perspectiva se dirige al análisis del subsistema económico-productivo, por más que lo medioambiental y lo urbanístico tengan también importantes lecturas económicas. El objeto material de estas líneas es el puerto de Sevilla. Utilizaré datos conocidos por los especialistas y referencias a algunos estudios específicos, sobre cuya validez técnica o científica existe una apreciable unanimidad, pero no pretendo recoger la muy abundante bibliografía existente sobre sistemas portuarios, economía portuaria o impacto económico de los puertos. No obstante este enfoque económico, será necesario hacer referencia a rasgos y cuestiones más cercanas a otras perspectivas, lo que se intentará hacer evitando la redundancia con las ponencias medioambientales y urbanísticas.

Algunos rasgos básicos

El puerto de Sevilla está situado a 6° 0' de longitud oeste y 37° 22' de latitud norte, teniendo que navegarse 79 km desde el muelle de Bonanza en la desembocadura del Guadalquivir hasta la esclusa de acceso al puerto, cuya finalidad es regular el nivel de agua dentro de la zona comercial y defender la ciudad de las inundaciones. La esclusa aísla y comunica el brazo sobre el que se asienta el puerto con la ría. Este brazo llega por el norte más allá de San Jerónimo donde un aterramiento interrumpe su curso.

La ciudad de Sevilla ha tenido históricamente una relación ambivalente de integración y defensa respecto del río, en la que todo parece indicar que han ido predominando las segundas. El río hizo que la ciudad tuviera uno de los principales puertos en el siglo XVI, vía de comunicación de gran valor económico y cultural; por otro lado, hubo de protegerse de inundaciones y avenidas que ponían en peligro su existencia y desarrollo.



Problema constante del puerto es su accesibilidad: mareas variables, escaso calado, tornos y meandros, aluviones y depósitos, régimen torrencial y escasa pendiente, barra de Sanlúcar, han sido obstáculos tradicionales nunca del todo resueltos. A ellos se añaden las dimensiones de la esclusa –200 m de eslora, 24,30 m de manga, 8 m de calado– cada vez más incompatibles con el creciente tamaño de los buques ³.

El puerto de Sevilla es el único puerto verdaderamente interior de los nacionales de interés general (Bilbao y Huelva están también en rías, pero mucho más cercanos al mar) y esta característica favorece la dimensión de su área de influencia o *hinterland*, pero perjudica claramente su acceso y actividad, ya que el puerto es exclusivamente marítimo al ser inexistente la navegación fluvial en el Guadalquivir.

El problema –como no podía ser de otra manera al obedecer a circunstancias naturales no totalmente modificadas por el hombre– viene de antiguo. Como causa más específica de la decadencia hispalense en el siglo XVII, en el que ya se producía la tendencia al incremento de tamaño de los buques, Domínguez Ortiz señala “las escasas condiciones del Guadalquivir como vía navegable” como causa más específica de la decadencia hispalense en el siglo XVII, en el que ya se producía la tendencia al incremento del tamaño de los buques ⁴. La travesía de la barra era tan peligrosa que llegó a convertirse en un cementerio de barcos y ante la muchas quejas se adoptó la solución de cambiar el punto de partida de Sevilla a Cádiz. En 1687 habían comenzado las obras para mejorar la barra y el cauce del río con fondos que sólo aportó Sevilla –no el Erario Real–, sin embargo después de once años y un elevado gasto, los resultados fueron desoladores, provocando una mayor corriente en el río pero ningún incremento del calado. A la vista del fracaso, se aceptaron primero medidas de tolerancia en el monopolio sevillano, luego se reservó a Cádiz para sus mercancías el tercio de tonelaje de la Flota, más tarde en 1680 se estableció en Cádiz la cabecera de la Flota, y finalmente en 1717 se dictó el Decreto por el que se trasladaba la Casa de la Contratación a Cádiz.

Valga lo anterior para reafirmar que el problema y el debate no es de hace dos días, y que la dificultad de acceso ha sido y será un argumento en contra de la viabilidad portuaria, al que hoy se añaden otros de nuevo cuño.

A lo largo de la historia, la defensa de la ciudad y la navegabilidad de la ría han motivado un gran número de obras y actuaciones que han condicionado tanto el desarrollo urbano como la fisonomía y el régimen del curso fluvial ⁵. Por citar algunas recientes que afectan al acceso al puerto, la construcción en 1930 de la presa de Alcalá del Río, el



A la izquierda
Actividad portuaria en el Muelle de Delicias
A la derecha
Actividad portuaria en el Muelle de Nueva York

³
Las obras de la esclusa se comenzaron en 1924 y se terminaron en 1951.

⁴
A. DOMÍNGUEZ ORTIZ,
Orto y ocaso de Sevilla,
Sevilla 1991.

⁵
Cfr. L. MORAL ITUARTE,
El Guadalquivir y la transformación urbana de Sevilla (siglos XVIII-XX),
Sevilla 1993.

dragado en 1983 de la “Barra de Arena” en Sanlúcar, la construcción de numerosas cortas (23 Km sólo entre 1926 y 1984) y los frecuentes dragados de mantenimiento.

Todas estas obras y los mayores gastos inherentes a la navegación hasta el puerto interior, suponen un encarecimiento que, de pagarlo el usuario, deben venir compensados por otras ventajas cuantificables.

Actualmente se plantean actuaciones conducentes a incrementar el calado nominal del río de 6,5 a 8 m y la manga de la esclusa de 24 a 35 m, lo que permitiría la entrada de buques de hasta de 8.000 a 9.000 GT con carga completa de 10.000 a 11.000 toneladas, o de 17.000 a 20.000 GT a media carga con 13.000 toneladas.

El espacio portuario

El puerto de Sevilla tiene una superficie de flotación de 106,6 Ha y una superficie terrestre de 660 Ha, correspondiendo 38 Ha a muelles, 247 Ha a zona industrial y 375 Ha a otras zonas⁶. La superficie se divide en las siguientes zonas según el uso del suelo:

- Zona de integración puerto-ciudad (al norte del Puente de las Delicias)
- Zona Portuario Comercial (al sur del Puente de las Delicias)
- Mixta Portuario Comercial-Complementario
- Complementario (Industrial, Logístico, Servicios)
- Reserva portuaria

Otra de las cuestiones recurrentes sobre el puerto de Sevilla es su posible sobredimensionamiento para las funciones específicamente portuarias. Incrementada su superficie por la expropiaciones y obras de relleno, el puerto es hoy el tercero en superficie de los de interés general en España, sólo superado por Barcelona y Huelva. La zona de integración puerto-ciudad dista mucho de estar verdaderamente integrada y el planeamiento urbanístico no ha conseguido incorporarla a funciones propias de su ubicación, ni dotarla de una configuración a la altura del desarrollo de la ciudad. La zona de uso “complementario” es consecuencia de la constante aspiración de hacer del puerto un enclave de desarrollo industrial, de atracción de industrias por medio del ofrecimiento de interesantes factores de localización, entre los que sin duda el más importante sería la proximidad a una vía de transporte marítimo.

El Plan Especial establece una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), principalmente en una franja contigua al sur del Muelle del Centenario en la Dársena del Batán, en la salida noroeste del puente V Centenario, que se añade al área del lado este de la Avenida de la Raza.

La ZAL estaría destinada a actividades de enlace, distribución, almacenamiento y agrupamiento. En la actualidad hay instaladas en la ZAL seis empresas que generan cerca de 200 puestos de trabajo.

Como ocurre con la casi generalidad de los puertos, la actividad económica se genera a través de diferentes funciones (interfase en la red de transportes, industrial, logística, nodal) que se expresan necesariamente a través de su distribución espacial.

En el caso del puerto de Sevilla nos encontramos con una completa gama de dichas funciones que utilizan un espacio excesivamente abundante, y podría pensarse que desaprovechado si no se ponen los medios para incrementar el tráfico y las diferentes potencialidades de generación de actividad económica.

Todos estos aspectos hay que valorarlos a la hora de estimar los efectos económicos de la actividad del Puerto sobre el entorno, tanto actuales como futuros. En este sentido sue-



len considerarse dentro de la actividad portuaria dos grandes grupos de industrias: las propiamente portuarias y las dependientes del puerto, tal como se definen en la *fig 1*.

Impacto Económico: Actividad Portuaria

- **Industria Portuaria: necesarias para el transporte marítimo de mercancía y de pasajeros**

- actividades de primera línea
- actividades de segunda línea

- **Industria dependiente del puerto**

- las empresas oferentes de bienes y servicios al puerto
- las empresas demandantes de bienes y servicios (materias primas o productos finales)

El entorno económico

Uno de los conceptos más fecundos y necesarios para determinar la repercusión económica de un puerto y su propia relevancia es el de *hinterland* o área –tierra adentro- de influencia del mismo. El puerto es un gozne entre dos espacios terrestres, uno situado “detrás” del puerto, y otro u otros, ubicados “allende los mares” y constituyendo el *foreland* del puerto en cuestión. Como muchas relaciones económicas, las de puerto y *hinterland* tienen carácter recíproco, interactivo. Un *hinterland* extenso y desarrollado que demande servicios de tráfico marítimo –y por tanto servicios portuarios- para la salida de sus productos y la entrada de sus insumos, redundará en el desarrollo del puerto, a la vez que un puerto accesible, competitivo en costes, bien comunicado y dotado de instalaciones adecuadas, actuará como catalizador de la localización de empresas en un *hinterland* que aumentará en renta y extensión, en un proceso de mutuo crecimiento que se autoalimenta. Dicho de otra forma, la crisis del entorno acaba con el tráfico de los puertos, al igual que la desidia en las mejoras portuarias termina por incidir negativamente en el desarrollo del entorno. Elemento clave en la configuración del *hinterland* será la competencia de otros puertos, lo que sumado a los demás factores sugiere que el área de influencia debe ser variable, y de ahí surge la idea de la estabilidad o no del *hinterland*. Existen zonas cautivas por circunstancias específicas, pero incluso los condicionantes geográficos pueden desaparecer o ser compensados con otras ventajas.

A la izquierda

Vista de los astilleros del puerto de Sevilla

figura uno

⁶

Puede encontrarse más información al respecto en las diferentes Memorias Anuales y en la página web de la Autoridad Portuaria de Sevilla: www.apsevilla.com.



A la izquierda
Actividad portuaria en el Muelle de Delicias en los años 60
A la derecha
Vista de la dársena del Guadalquivir desde la esclusa



El puerto de Sevilla compite tradicionalmente por el *hinterland* con Cádiz y Huelva, pero también con Algeciras, Málaga y puntualmente con algún puerto del norte y levante peninsular, y es posible que tenga que competir con puertos portugueses.

El concepto de *hinterland* suele enriquecerse con el de *umland* o área de influencia inmediata, equivalente al de *hinterland* primario, pero a nuestros efectos basta con el concepto matriz.

La definición y evolución de los *hinterland* estarán condicionados por las comunicaciones terrestres que enlacen el puerto con el territorio circundante, pero también con su situación privilegiada en relación con ciertos tráficos, así como por las instalaciones, accesibilidad y capacidad para la recepción de algunos tráficos y buques, sin olvidar lo que podríamos llamar factores “institucionales”, entre los que se sitúa la acción del poder político y de las administraciones públicas. La exención de impuestos y aranceles, los incentivos a las empresas, la concesión de privilegios o monopolios, se encuentran entre estos últimos.

Por lo que se refiere al *hinterland* del Puerto de Sevilla, casi todas las estimaciones coinciden en determinar un área de 80.000 km² que por el valle del Guadalquivir se extendería por Córdoba y Sevilla, llegando hasta parte de Jaén; por el noroeste incluiría Badajoz y Cáceres, pudiendo llegar a Salamanca; al sur, zonas de Cádiz y Huelva, y al norte algunas áreas de provincias de Castilla-La Mancha. La competencia por la zona de influencia se establece con los puertos de Cádiz y Huelva, pero también con Algeciras y Málaga para ciertos tráficos. Los estudios realizados desde los años cuarenta para el establecimiento de los límites del *hinterland*⁷, se fundamentaban en la determinación de las líneas de igual coste para los distintos puertos en competencia, primero considerando sólo las líneas férreas y luego incluyendo las carreteras. En los años sesenta y con motivo del proyecto del canal Sevilla-Bonanza, la Comisión de Transportes de la Comisaría del Plan de Desarrollo Económico realizó dos informes –uno de ellos encargado a una consultora holandesa– en los que se reiteraba la dificultad geográfica para extender la influencia del puerto hacia el este de Andalucía, así como la barrera competitiva de los puertos de Cádiz y Huelva hacia el sur. A pesar de estos obstáculos, se seguía estimando como área de influencia ese 15% del territorio español, y se apuntaba la estabilidad del *hinterland* del puerto.

7
La autoría de los principales estudios e informes corresponde, como es lógico, a los ingenieros al servicio de la Administración portuaria (Delgado Brackenbury, Buiza), a consultoras contratadas por la Administración o a los propios servicios de la Administración Pública encargados de informar sobre proyectos y obras que afectaren al puerto, sin olvidar notables aportaciones académicas en el ámbito de la economía portuaria.

TOTAL MERCANCÍA POR NACIONALIDAD DE PUERTO. 2001 (Tons)

España	545.888	728.073	1.273.961	26,18%
Gran Bretaña	428.531	83.254	511.785	10,52%
Francia	382.111	48.053	430.164	8,84%
Italia	58.743	278.730	337.473	6,94%
Turquia	287.068	1.614	288.682	5,93%
Ucrania	190.121	4.283	194.404	4,00%
Croacia	189.274	0	189.274	3,89%
Rumania	177.116	0	177.116	3,64%
Alemania	158.666	13.804	172.470	3,54%
Holanda	93.746	77.909	171.655	3,53%
Bélgica	58.082	103.889	161.971	3,33%
Grecia	135.998	0	135.998	2,80%
Marruecos	85.307	21.386	106.693	2,19%
Total 14 s/29	2.790.651	1.360.995	4.151.646	85,33%
Total	3.409.066	1.456.488	4.865.554	100,00%

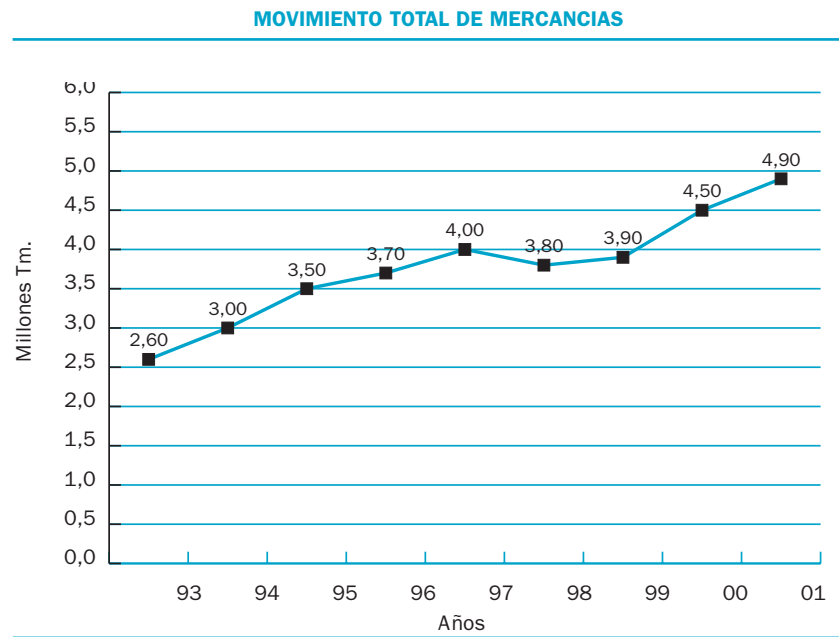
figura dos

No varían mucho los resultados de otros meritorios estudios posteriores y en todos ellos se reconoce los obstáculos que suponen la mala navegabilidad de la ría y el escaso calado, a lo que se añadirá la limitación introducida por la esclusa. En 1990 la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía publicó un informe sobre los puertos andaluces en el que se incluía también el estudio del área de influencia del puerto de Sevilla, y en el que se definían el *hinterland* teórico y el real, basado este último en el análisis de los flujos reales de mercancías de diferentes tipos. Las conclusiones incorporaban algunas novedades como la inclusión de Madrid para ciertos tráficos de cabotaje –Canarias principalmente, para cuyo tráfico también se captaba mercancías gaditanas–, la pérdida de influencia a favor de Cádiz y Huelva, y la competencia creciente de Algeciras y Málaga. El *hinterland* teórico en el territorio andaluz se evaluaba aproximadamente en 25.000 km² y casi dos millones de habitantes, con pequeñas diferencias si se consideraba el transporte por ferrocarril o por carretera.

A la vista de los datos anteriores no es difícil concluir que las condiciones de accesibilidad del puerto de Sevilla han reducido y reducen considerablemente sus posibilidades teóricas, efecto que se acentúa a la luz de las mejoras producidas en otros puertos, no sólo de la fachada suratlántica sino de todo el sur. La mejora de las conexiones terrestres (autopista Sevilla-Cádiz, A-92, autovía Sevilla-Huelva, Jerez-Los Barrios, mejoras ferroviarias) han operado en contra de su *hinterland*, porque el puerto está anclado por una restricción de acceso que a lo largo de los años no se ha sabido remover. El *hinterland* se ha ido replegando hacia un reducto cautivo, como lo demuestra el hecho de que en la actualidad los tráficos con origen y destino en la provincia de Sevilla suponen casi el 91% del total del tráfico portuario de Sevilla.

En la *fig.2* puede verse un cuadro⁸ en el que se reflejan los puertos de origen y destino del tráfico en el 2001 y que sirven para darnos una imagen bastante fidedigna de cuál pueda ser el *foreland* del puerto de Sevilla. Se han seleccionado los 14 puertos (50%) con mayor tráfico de los 29 relacionados con Sevilla, con un peso del 85,33% sobre el total de la carga. Lo primero que salta a la vista es que Sevilla es un puerto de descarga (70% del total) y que el cabotaje (España) representa el 26,18% del total,

8
Autoridad Portuaria de Sevilla, Memoria 2001, y elaboración propia.



siendo el resto tráfico exterior. Entre esos catorce, los países de la Unión Europea representan el 40% del total, lo que da idea de la importancia del tráfico marítimo intracomunitario. Es natural que como consecuencia de fenómenos económicos coyunturales aparezcan anomalías en la configuración del foreland natural, y lo relevante sería identificar los elementos estructurales, así como los cambios significativos en los mismos.

Del análisis de la evolución de los datos correspondientes a los últimos veinte años se advierte que el *foreland* ha evolucionado del tráfico nacional, que llegó a representar en los años setenta más del 50% del total, al tráfico exterior con una participación creciente de los puertos europeos.

El tráfico de cabotaje más importante es el que se mantiene con Canarias y se realiza a través de líneas regulares en containers o en *roll on-roll off*. De nuevo aparece Cádiz como principal competidor en este tráfico, y de nuevo se alude a las dificultades de navegabilidad de la ría (calados, mareas, tiempo, coste) como factores negativos para la competencia del puerto de Sevilla.

El tráfico. El puerto entre los puertos

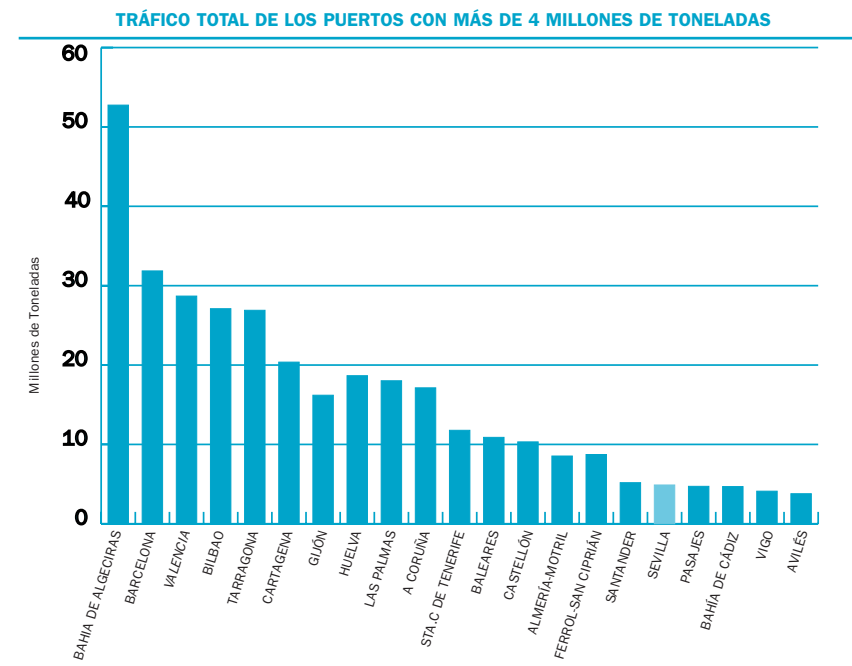
En el año 2001 el movimiento total de mercancías del puerto fue de 4.865.544 toneladas correspondiendo 70% a las descargadas y el 30% a la carga. El incremento respecto al año anterior fue del 8,5%. En la *fig.3* se muestra la evolución de las toneladas movidas desde 1994 ⁹. Se aprecia un crecimiento del 50% entre 1994 y 1997 en el que se alcanzan los 4 millones de toneladas, un ligero descenso con estancamiento en 1998 y 1999. Desde entonces, y sin conocer los datos definitivos de 2002 el crecimiento ha sido en dos años del 24%.

Según se recoge en la memoria anual del puerto, los graneles sólidos representaron el 60,79% del tráfico total, con un incremento del 8,5%, llegando a casi los 3 millones de Tm. La mercancía general supuso el 34% del tráfico, el número de TEUS se aproximó a los 100.000. Los graneles líquidos supusieron 264.471 toneladas.

⁹ M. A. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ *Puerto de Sevilla. Presente y futuro*, Conferencia, Sevilla, 2 de mayo de 2002.

RESUMEN ESTADÍSTICO DE MERCANCIAS

Ejercicio 2001	GT			
Buques	1.449	5.221.293		
	Carga	Descarga	Total	%
Graneles líquidos	28.857	235.614	264.471	5,44%
Gases energ. petróleo	-	117.403	117.403	2,41%
Graneles sólidos	718.483	2.239.075	2.957.558	60,79%
Cereales y su harina	625.913	569.144	1.195.057	24,56%
Cemento y clinker	-	633.304	633.304	13,02%
Chatarras	8.104	377.486	385.590	7,92%
Abonos	21.284	341.209	362.493	7,45%
Mercancía general	709.148	934.377	1.643.525	33,78%
Productos siderúrgicos	55.139	590.745	645.884	13,27%
Total	1.456.488	3.409.066	4.865.554	100,00%



En la *fig.4* pueden verse representados los datos anteriores de forma que se aprecia el peso de las diferentes clases de mercancías y los principales partidas de cada una, lo que también refleja las características productivas del hinterland. Así, se aprecia que, dentro de los graneles líquidos, la partida más importante es la de “Gases derivados del petróleo”, dentro de los sólidos destacan la de “Cereales”, “Cemento”, “Chatarra” y “Abonos”, y en la mercancía general es significativo el peso de los “Productos siderúrgicos”.

En el año 2001 ¹⁰ el tráfico de mercancías del Sistema Portuario de Titularidad Estatal ¹¹ ascendió a 349 millones de toneladas, por lo que la participación de Sevilla en el mismo se sitúa en el 1,4%, porcentaje que se ha mantenido con pequeñas variaciones a lo largo de los últimos diez años. El primer puesto del “ranking” lo ocupa Bahía de Algeciras con casi 53 millones de toneladas, el 15% del total. Por lo que respecta al tráfico de contenedores, fue de 7,5 millones de TEUS, correspondiendo a Sevilla un 1,28% y a Bahía de Algeciras el 28,6% y a Cádiz el 1,32%. En la *fig.5* se refleja el tráfico total

¹⁰ Según datos provisionales (febrero de 2003) de Puertos del Estado, el tráfico portuario nacional alcanzó en 2002 los 363,5 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 4,3% respecto a 2001. Algeciras alcanzó 55 millones de toneladas, Huelva 18,3 millones y Almería-Motril 7,3 millones. Destaca el incremento del 25,6% de Málaga (2,4 millones de toneladas) y el descenso de Sevilla de -4,42% (4,7 millones de toneladas).

¹¹ El sistema portuario español está formado por 27 Autoridades Portuarias que gestionan 50 puertos de interés general del Estado coordinadas por el ente público Puertos del Estado del Ministerio de Fomento. El sistema portuario de la Comunidad Autónoma andaluza está formado por 36 puertos, de los cuales 25 son gestionados directamente por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía y 11 están otorgados en régimen de explotación a otras empresas que se encargan de su gestión.

de los puertos de titularidad estatal con más de 4 millones de toneladas, donde se observa la posición 16 que ocupa el puerto de Sevilla, seguido muy de cerca por Pasajes y Bahía de Cádiz, información que aparece desglosada en la *fig.6*, "Tráfico Portuario total, 2000-2001". De la evolución del tráfico dan noticia la *fig.7* y la *fig.8*¹².

Conviene también, en aras de una mejor determinación del significado del puerto de Sevilla, hacer alusión a su relevancia dentro del llamado Subsistema Portuario Sur, compuesto de dos fachadas: la suratlántica (Bahía de Cádiz, Huelva y Sevilla) y la surmediterránea (Almería-Motril, Bahía de Algeciras, Málaga, Ceuta y Melilla). Ya se ha visto que en términos de tráfico total Sevilla se coloca detrás de Bahía de Algeciras, Huelva y Almería-Motril, algo por delante de Cádiz, y su participación en el tráfico del subsistema sur ha descendido levemente en los últimos veinte años, estabilizándose en el entorno del 5%, muy lejos del líder del subsistema (lo es en todos los tráficos menos en el de graneles sólidos que encabeza Almería seguida de Huelva) Bahía de Algeciras que participa en un 50%. Similar fenómeno ocurre con su participación en la fachada suratlántica que se sitúa en torno al 17%, correspondiendo el 16% a Cádiz, mientras Huelva participa con el 68% aproximadamente. El menor peso de la carga general (tercer puesto en el subsistema) y de la carga líquida (sexto puesto) hace que el puerto de Sevilla aparezca con una cierta especialización en el tráfico de graneles sólidos, en el que ocupa el cuarto lugar del subsistema. El índice de containerización de la carga general es el mayor de la fachada suratlántica y el segundo del subsistema (otra vez Algeciras es líder), ocupando el tercer puesto en tráfico de contenedores, tras Algeciras y Cádiz.

figura seis

TRÁFICO PORTUARIO TOTAL			
	MILLONES DE TONELADAS		% DE VARIACIÓN
	2000	2001	
Bahía de Algeciras	47,56	52,75	10,91
Barcelona	30,16	31,86	5,64
Valencia	25,39	28,69	13,00
Bilbao	28,64	27,10	- 5,38
Tarragona	27,57	26,90	- 2,43
Cartagena	17,35	20,37	17,41
Gijón	19,81	19,20	- 3,08
Huelva	17,87	18,66	4,42
Las Palmas	16,21	18,02	11,17
Santa Cruz de Tenerife	16,97	17,13	0,94
A Coruña	12,61	11,78	- 6,58
Baleares	10,57	10,89	3,03
Castellón	9,89	10,32	4,35
Ferrol-San Ciprian	8,50	8,73	2,71
Almería-Motril	8,96	8,54	- 4,69
Santander	5,35	5,18	- 3,18
Sevilla	4,49	4,89	8,91
Pasajes	4,67	4,72	1,07
Bahía de Cádiz	4,65	4,69	0,86
Vigo	3,88	4,11	5,93
Avilés	4,14	3,79	- 8,45
Alicante	3,05	3,29	7,87
Restantes puertos	10,16	8,06	-20,67
TOTAL	338,45	349,67	3,32

12
Ente Público, Puertos del Estado, Anuarios Estadísticos.

figura siete

NÚMERO ÍNDICES. PUERTOS PERTECIENTES AL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL

Año 1983. índice 100													
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Tráfico portuario total	106	107	111	109	105	113	125	122	126	131	138	146	151
Total cabotaje y exterior	106	106	111	109	105	114	127	124	128	133	141	149	154
Total cabotaje	90	82	86	79	72	78	94	87	91	80	83	89	95
Total exterior	116	120	125	127	126	135	147	146	150	165	175	184	189
Exterior embarque	91	91	92	92	98	108	109	117	122	127	128	134	137
Exterior desembarque	128	134	141	144	138	148	165	160	163	182	197	208	213
Total graneles líquidos	105	105	107	106	98	103	113	110	112	106	105	110	112
Total productos petrolíferos	102	105	108	104	97	98	96	94	96	102	102	106	107
Total graneles sólidos	99	96	104	102	99	107	121	113	110	122	136	141	43
Total mercancía general	123	126	130	131	136	154	175	181	203	228	248	267	290
Toneladas en contenedores de 20 pies o mayores	167	176	193	205	214	250	302	325	373	434	476	512	576
Total de petróleo crudo	105	111	110	115	107	110	112	110	114	122	117	117	115
Total productos petrolíferos refinados	101	97	99	86	85	83	76	77	76	79	83	93	99
Total carbón y coque de petróleo	154	147	173	180	166	173	207	177	173	210	277	315	279
Total mineral de hierro	101	87	97	82	84	88	82	69	54	61	61	62	65
Total de productos siderúrgicos	77	80	84	80	79	90	94	91	103	109	115	124	126
Total productos químicos	182	214	200	283	245	265	318	291	279	294	331	348	361
Total cemento y clínker	62	64	65	62	57	63	70	78	72	71	81	85	99
Total materiales de construcción	159	186	191	204	212	256	312	196	217	237	261	288	307
Total cereales y sus harinas	75	61	67	62	61	78	105	78	82	78	86	74	98
Total vinos, bebidas, alcoholes y derivados	107	278	405	379	342	579	982	732	879	527	352	317	258
Pesca fresca	79	91	79	71	71	76	63	73	75	75	71	49	49
Avituallamiento	86	87	82	81	77	81	83	86	87	92	94	95	99
Tráfico Local	150	201	213	174	180	153	124	75	76	87	97	99	84
Nº de contenedores de 20 pies o mayores	158	165	180	188	186	222	254	268	311	360	395	431	459
Nº contenedores equivalentes a 20 pies (TEUS)	156	166	185	194	193	233	271	292	341	400	443	484	517
Buques (número)	102	109	111	104	104	119	105	116	121	124	134	132	121
Buques (G.T.)	100	105	104	102	106	121	143	170	180	197	222	234	234
Pasajeros en cabotaje y exterior	117	116	120	108	106	114	103	108	111	122	129	137	137

SERIES CRONOLÓGICAS

TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (miles de toneladas)											
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
A Coruña	12.849	13.263	11.759	11.748	12.207	11.328	11.429	11.829	12.122	12.614	11.781
Alicante	2.597	2.720	2.114	2.205	2.243	2.416	2.192	2.646	2.998	3.047	3.291
Almería-Motril	9.056	8.578	8.353	7.710	8.811	7.840	6.003	8.071	8.869	8.964	8.539
Avilés	3.935	3.683	3.446	4.044	4.099	3.852	3.748	3.909	3.514	4.138	3.794
Bahía de Algeciras	26.647	30.034	30.002	34.771	36.987	36.836	40.047	45.220	45.379	47.560	52.747
Bahía de Cádiz	3.187	3.085	3.747	4.165	4.923	3.778	3.491	4.007	4.066	4.663	4.686
Baleares	6.353	5.741	5.736	6.433	10.650	13.544	13.921	8.083	9.441	10.574	10.893
Barcelona	18.723	18.830	18.119	20.856	23.293	24.148	25.489	25.339	28.509	30.160	31.863
Bilbao	32.674	30.560	30.006	29.483	27.766	22.647	23.079	27.242	27.056	28.639	27.101
Cartagena	13.867	12.110	10.410	9.026	10.919	10.029	9.843	11.701	12.471	17.349	20.372
Castellón	7.288	7.299	6.934	7.743	7.739	8.205	8.382	8.504	9.080	9.889	10.317
Ceuta	4.873	4.439	4.532	6.037	5.983	3.094	4.508	4.643	3.056	2.896	2.427
Ferrol-San Ciprián	4.704	4.854	4.834	5.851	6.896	7.198	7.325	8.053	8.494	8.499	8.728
Gijón	13.161	12.676	12.681	12.612	14.013	13.685	13.464	15.254	18.424	19.807	19.203
Huelva	9.440	10.670	11.136	12.693	16.364	15.154	14.686	14.537	15.693	17.871	18.663
Las Palmas	9.402	9.728	9.390	10.305	10.814	11.164	12.466	14.579	16.726	16.206	18.022
Málaga	9.170	9.267	8.506	8.909	9.247	8.760	8.864	9.342	9.209	3.765	1.926
Marín-Pontevedra	741	884	896	1.012	1.326	1.247	1.402	1.436	1.754	1.684	1.906
Melilla	550	643	773	831	694	659	744	823	777	802	761
Pasajes	3.981	4.138	4.293	3.885	4.147	3.510	3.838	4.008	4.553	4.671	4.720
Santa Cruz de Tenerife	13.313	12.632	12.269	13.411	13.957	14.001	14.956	15.516	15.923	16.974	17.132
Santander	4.288	3.813	3.792	4.234	4.702	4.617	4.585	4.949	5.276	5.349	5.176
Sevilla	3.394	3.322	2.678	3.079	3.574	3.768	4.025	3.868	3.961	4.492	4.893
Tarragona	24.344	24.901	23.814	23.760	28.705	31.071	31.126	25.831	25.419	27.573	26.898
Valencia	12.019	11.385	10.521	13.099	16.378	16.117	18.247	20.500	24.085	25.394	28.693
Vigo	3.371	3.407	3.337	3.699	3.707	3.132	3.026	3.327	3.510	3.877	4.112
Vilagarcía	479	584	592	515	561	607	643	667	785	1.002	1.025
TOTAL	257.406	253.246	244.669	262.118	290.703	282.407	291.529	303.883	321.148	338.449	349.668

Podemos decir que Sevilla mantiene a pesar de las dificultades de acceso un ritmo de crecimiento notable (8,5% en 2001) debido sin duda a la gestión operativa y comercial de empresa y Autoridad Portuaria. De otra manera no se explicaría cómo la competencia de Huelva en graneles, la de Cádiz en contenedores y la de Bahía de Algeciras en todos los tráficos, añadido todo a la desaparición de la carga líquida, no ha logrado reducir el tráfico a una mínima expresión determinada por un muy limitado *hinterland* cautivo. Sin embargo la amenaza continúa, porque los competidores portuarios o de otra modalidad de transporte, innovan, invierten y mejoran sus instalaciones, actúan positivamente sobre la localización empresarial en su *hinterland* y causando la deslocalización en otras zonas.

El impacto económico

De forma genérica cualquier sistema tiene dos aspectos fundamentales, su estado y la descripción del mismo, por un lado, y su dinámica y la previsión de la misma por otro. Los sistemas –o mejor su captación e interpretación intelectual– son fruto de la abstracción y se organizan según los roles o papeles que desempeñan sus elementos.

Dichos roles son generados por las relaciones que se establecen entre ellos y que, de forma amplia, son, en los sistemas sociales, relaciones de amenaza, de intercambio o de integración. La economía se ocupa de las relaciones de intercambio como generadoras de roles y sistemas. En palabras de Boulding ¹³, la economía sería el segmento de la sociosfera que se organiza a partir de las relaciones de intercambio y especialmente de intercambio de bienes y servicios. Un puerto, el Puerto de Sevilla, tiene su razón de ser económica en su utilidad para mejorar la cadena de transporte, en su función de motor del desarrollo de su entorno, o en su capacidad para incrementar y optimizar los tráficos en su propio provecho, en cualquier caso en actividades de intercambio dentro de un sistema al que pertenece. Sin duda, el puerto “impacta” en su *hinterland* y en su *foreland*, pero también “es impactado” por ellos, de tal manera que es más propio hablar de interrelaciones sistemáticas que de cualidades de cada uno de los elementos. Por eso los modelos que recogen estas relaciones y permiten establecer las influencias multilaterales son especialmente eficaces tanto en la descripción del estado como en la simulación de su dinámica, y por eso el modelo de Leontief, instrumentado a través de tablas input-output, es utilizado con frecuencia para determinar la incidencia de los puertos en la actividad económica de determinadas zonas de influencia ¹⁴.

Este enfoque es el elegido por el grupo de investigadores de la Universidad de Sevilla que, dirigidos por el profesor Camilo Lebón Fernández, ha desarrollado una fecunda línea de investigación dentro de la cual han producido estudios, artículos y libros dedicados al análisis del impacto económico de diferentes puertos y, especialmente, del puerto de Sevilla ¹⁵, y cuyos resultados vamos a utilizar en este epígrafe.

En los más tempranos de los estudios citados se considera Andalucía como zona en la que es procedente el estudio de la incidencia económica, para luego focalizar un análisis más detallado sobre la provincia de Sevilla. Más del 90% del total del tráfico tiene su origen o destino en la provincia de Sevilla –el puerto tiene un marcado carácter provincial-, lo que, sin ninguna relegación del valioso 10% restante, justifica la delimitación provincial del análisis. Antes ya se ha apuntado (*fig. 1*) los dos grupos de actividades portuarias (portuarias propiamente dichas, e industria dependiente del puerto) que vienen siendo consideradas en los análisis, y cabe también señalar cuáles son las formas o mecanismos de incidencia económica, que se recogen y definen en la *fig.9.*, en la que aparece la división entre impacto primario (o directo) e impacto secundario, desglosándose este último en indirecto (compra de bienes y servicios) e inducido (consumo privado de los trabajadores de la propia industria y de la proveedora). Calculados estos efectos, la incidencia total sería la suma de los mismos (*fig. 10*), aunque dependiendo del tipo de actividad y sus circunstancias, se pueden adoptar tres criterios que conducen a tres impactos totales (IT1, IT2, IT3, tal como se expresa en la *fig. 11*), de los cuales es el último el que se suele adoptar para evitar la doble contabilización de algunos efectos. Así, este

13

E. BOULDING, *Economics as a Science*, Nueva York 1970 p. 11.

14

Otros modelos utilizados son los de base de explotación, los modelos específicos de demanda portuaria, y el del multiplicador del gasto.

15

Cfr. C. LEBÓN FERNÁNDEZ, J. I. CASTILLO MANZANO & L. LÓPEZ VALPUESTA, *El impacto económico del Puerto de Sevilla sobre la economía andaluza*, Madrid 1998.

L. LÓPEZ VALPUESTA & J. I. CASTILLO MANZANO, *Análisis de la actividad económica del Puerto de Sevilla y su influencia provincial*, Sevilla 2001.

Impacto Económico

- **Impacto primario o efecto directo:** actividad económica que se registra en la industria o infraestructura que se analiza.
- **Impacto secundario:**
 - efecto indirecto:** actividad económica generada como consecuencia de los inputs que requiere la industria seleccionada y que son comprados a empresas de la zona estudiada.
 - efecto inducido:** actividad económica producida por el consumo privado de los trabajadores de la industria considerada y los generados por el efecto indirecto.

Impacto Económico

$$\begin{aligned} &\text{Incidencia o impacto total} \\ &= \\ &\text{Impacto primario o efecto directo} \\ &+ \\ &(\text{Efecto indirecto} + \text{Efecto inducido}) \end{aligned}$$

Impacto Económico TOTAL

- **IT1 = IP (Directos+ Indirectos + Inducidos) + IDP (Directos + Indirectos + Inducidos)**
- **IT2 = IP (Directos + inducidos) + IDP (Directos + Indirectos + Inducidos)**
- **IT3 = IP (Directos) + IDP (Dirccctos + indirectos) + Inducidos ***

total (IT3) incluye los efectos directos e inducidos de la industria portuaria y de la industria dependiente del puerto y sólo el indirecto de esta última, pero recalculando el efecto inducido al eliminar del mismo el consumo de los sueldos y salarios que genera indirectamente la industria portuaria.

El impacto debe reflejarse a través de un grupo de variables, entre las que se incluyen habitualmente los gastos de personal, el excedente bruto de explotación (EBE), los impuestos, las ventas y el empleo.

Como se ha dicho, el modelo utilizado es el de las tablas input-output o de Leontief ¹⁶, y como es sabido, con el mismo se trata de construir una tabla de doble entrada en cuyas filas figuren los output o suministros de los sectores y en las columnas los inputs, de tal manera que se plasme una estructura de recursos y empleos reflejo de las relaciones económicas, que permita el cálculo de la demanda final y del valor añadido. Los resultados deben cumplir un conjunto de relaciones contables, y proporcionar unos coeficientes técnicos o de mercado que expresen una significativa estabilidad estructural, de tal forma que permitan la simulación y la previsión de los efectos de perturbaciones exógenas.

¹⁶ La metodología utilizada tiene una razonable base científica y es además la aceptada por el Ente Público Puertos del Estado para los estudios de impacto económico.

El efecto directo se estima a través de encuestas directas a las empresas y para los indirectos e inducidos se utilizan las tablas input-otput (TIO) disponibles ¹⁷, las cuales habrá que adaptar sectorialmente y, en su caso, al ámbito espacial de que se trate. A partir de los coeficientes técnicos de la provincia de Sevilla es posible calcular el vector de valores añadidos en función del de impactos, tanto indirectos como inducidos, los cuales deben obtenerse de diversas fuentes de información de datos sobre compras, inversiones y sueldos y salarios, homogeneizando temporalmente los resultados obtenidos con la tablas que se utilicen. Finalmente, los vectores de valor añadido se transformarán en las variables macroeconómicas que medirán el impacto a través de unos ratios o coeficientes obtenidos de las relaciones estructurales de carácter estable.

Hasta aquí, un breve resumen de la metodología, pasemos a los resultados disponibles.

En la *fig.12* puede verse los cuadros de resultados del impacto de la Industria Portuaria y de la Industria Dependiente sobre la provincia de Sevilla segmentados en las variables macroeconómicas que se han considerado (gastos de personal, excedente bruto de explotación, impuestos, ventas y empleo) para los años 1995 y 2000. Puede verse, como era previsible, la diferencia a favor de la industria dependiente de las magnitudes consideradas, así por ejemplo el empleo generado en 2000 por esta última sería de 11.090, frente a 2.075 de la industria propiamente portuaria. En la *fig.13* se expresa la valoración del impacto total del puerto de Sevilla utilizando el tercer criterio de totalización (IT3), ascendiendo el empleo en 2000 a 12.327, lo que significa un incremento del 32% respecto a 1995. Para una mejor comprensión de esta variable se ha elaborado la tabla de la *fig.14* en la que el empleo se desglosa además en sus orígenes de directo, indirecto e inducido. Refiriéndonos siempre al año 2000, se ha resaltado el gran peso de la generación de empleo de la industria dependiente, y, dentro de ella, de las empresas demandantes a través de sus adquisiciones de bienes y servicios (indirecto), que supone más de un 50% del impacto total sobre el empleo.

EFFECTO TOTAL DE LA INDUSTRIA PORTUARIA

SEVILLA

Euros constantes 2000

Variable	1995	2000	Variación
Gastos personal	32.795.837	43.851.888	34%
Excedente Bruto Expl.	22.033.801	35.422.660	61%
Impuestos	52.444.430	51.522.483	-2%
Ventas	117.280.587	176.836.030	51%
Empleo	1.516	2.075	37%

EFFECTO TOTAL DE LA INDUSTRIA DEPENDIENTE

SEVILLA

Euros constantes 2000

Variable	1995	2000	Variación
Gastos personal	181.684.225	211.340.652	16%
Excedente Bruto Expl.	110.673.026	214.445.258	94%
Impuestos	64.474.317	89.165.472	38%
Ventas	962.560.764	1.500.319.835	56%
Empleo	8.442	11.090	31%

¹⁷ Para Andalucía, las TIOAN-95.

EFFECTO TOTAL (IT3) del PUERTO DE SEVILLA

SEVILLA

Euros constantes 2000

Variable	1995	2000	Variación
Gastos personal	204.747.311	242.748.216	19%
Excedente Bruto Expl.	127.252.066	234.903.438	85%
Impuestos	114.010.218	133.824.839	17%
Ventas	1.047.909.807	1.619.972.060	55%
Empleo	9.349	12.327	32%

VARIABLE EMPLEO

Año 2000	Directo	Indirecto	Inducido	TOTAL
Portuaria	972	722	380	2.075
Dependiente	3.009	6.443	1.638	11.090
oferentes	581	313	203	1.098
Demandantes	2.427	6.129	1.435	9.992
TOTAL(IT3)	3.981	6.443	1.903	12.327

VARIABLE EMPLEO

Año 1995	Directo	Indirecto	Inducido	Variación
Portuaria	851	583	82	1.516
Dependiente	3.096	4939	408	8.446
TOTAL(IT3)	3.946	4.939	464	9.349

Desglosado el impacto de las empresas demandantes en 2000 por tipo de mercancías resulta en primer lugar el sector “Ganadero y alimentario” con un 29% (“Cereales y sus harinas” supone el 60% del epígrafe), seguido del “Siderúrgico Metalúrgico” con el 27,25%, el “Abonos y Químicos” con el 15,36%, “Materiales de Construcción” con un 14,21%, el Energético con 3,86% y Otras Mercancías con un 10,35%.

Los datos del INE para 2000 ¹⁸ son de 545,2 mil empleados en la provincia de Sevilla, 2,3 millones en Andalucía y 15,9 millones en España, lo que situaría la participación del puerto de Sevilla en un 2,26% sobre Sevilla (L. López y J. I. Castillo elevan este dato al 2,35%) y un 0,52% sobre el empleo andaluz. Por lo que respecta al PIB a precios de mercado en 2000 ascendía para Sevilla a 19,62 millones de euros y para Andalucía a 82 millones (siendo el PIB per cápita sevillano el 102,6% del andaluz y el 76% del español) y podría estimarse que la aportación del Puerto se sitúa en el entorno del 2%.

¹⁸

Ocupados	1995	2000	2001	2002
Sevilla	441,8	545,2	599,1	605,2
Andalucía	1.720	2.329	2.453	2.499

(Miles. Fuente: INE, EPA IV Tr)

En los citados estudios dirigidos por el profesor Lebón se afirma que, con datos de 1995, el puerto generaba un 2,37% del valor añadido de la provincia de Sevilla y 2,17% del empleo, y que, utilizando los resultados de un trabajo anterior que contemplaba la incidencia regional, en torno al 65% del empleo generado en la región se localiza en la provincia de Sevilla, así como el 70% del valor añadido.

Con la prudencia con que debe manejarse los datos y estimaciones macroeconómicos y valorarse las diferentes fuentes, cabe afirmar que el impacto del puerto de Sevilla en la provincia tanto en términos de empleo como de renta se sitúa entre el 2% y el 2,4% y también que es extremadamente dependiente de la actividad de las empresas demandantes, que por supuesto tendrá causa en un gran número de factores específicos o sistemáticos, cíclicos o no, que afecten a su actividad económica, pero también a la adaptación del puerto a sus necesidades productivas y económicas que pudieran ser satisfechas por otras alternativas logísticas y de transporte.

Un alto en el camino

Hagamos un alto en el camino expositivo para recordar algunos de los rasgos básicos hasta aquí señalados y que tienen un significado económico.

La relación ambivalente de la ciudad con su puerto es una cuestión no resuelta y que viene de antiguo. El puerto parece a veces más un icono de pasadas glorias instalado en el imaginario de la ciudad, que una estructura productiva cercana a la que es necesario atender en sus carencias y potencialidades, invirtiendo los recursos necesarios y asumiendo los costes de todo tipo implicados. Desde hace más de cuatrocientos años se sabe que el obstáculo fundamental para la puesta en valor del Puerto es su acceso, ya se exprese en tiempo, coste, nave-gabilidad, limitación del tamaño de los buques de posible entrada, o en cualquier otro parámetro representativo, obstáculo que desde hace tiempo es removible tanto en términos técnicos como económicos, y a ese objetivo se han dirigido, con una u otra solución, los esfuerzos en los últimos cincuenta años.

El puerto ha ido a lo largo del tiempo emigrando hacia el sur, hacia la desembocadura del río, ocupando espacios marginales que progresivamente se han ido convirtiendo en acumulaciones de valor urbano y económico, lo que ha provocado su progresivo “desalojo” espacial.

El puerto tiene enormes potencialidades ¹⁹ derivadas de su carácter interior y de sus recursos, uno de ellos –la superficie– lo sitúa en el tercer lugar de España. El puerto dispone de grandes superficies semiociosas cuyo coste de oportunidad en términos económicos y sociales se ha elevado enormemente en los últimos quince años debido principalmente a causas demográficas y de crecimiento urbanístico, lo cual plantea tensiones de cambio de uso cuya creación de valor debería ser utilizada en el marco de enfoque global y equilibrado a largo plazo.

Esta situación provoca inmediatamente una reflexión sobre la necesidad de mejorar la relación con un *hinterland* que debe ser además extendido y desarrollado, y sobre la sustitución por espacios de la misma eficacia pero de menor coste de oportunidad. Según se desprende de los hechos, el objetivo perseguido por los responsables del puerto ha sido optimizar su papel en la cadena de transporte, quizá porque dadas las condiciones geográficas y de localización, más difícil resultaba, por ejemplo, incidir activamente en el desarrollo económico o incrementar el tráfico.

Las debilidades más importantes del puerto se sitúan en los costes y las dificultades que la esclusa y el calado presentan para el tráfico de grandes buques. La tendencia al crecimiento del tamaño de los buques a causa de las economías de inversión y de explotación que las economías de escala producen, ha acentuado la postergación del puerto de

¹⁹

En el análisis DAFO asumido por la Autoridad Portuaria aparecen como fortalezas la amplia disponibilidad de terrenos y como debilidades el calado insuficiente y la esclusa de dimensiones poco adecuadas. Cfr. M. A. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, “El puerto de Sevilla del siglo XXI” en *La economía sevillana al final del siglo XX*, Sevilla 2000.

Sevilla que no puede competir con otros que sirven a la misma fachada suratlántica y que no tienen esos problemas.

Las posibilidades de diversificación de actividades son grandes como se ha visto en los últimos años en su desarrollo industrial y logístico. Su configuración productiva y su actividad sólo pueden entenderse en función de su hinterland, su tráfico y su situación dentro del subsistema portuario sur. El *hinterland* próximo no es una zona desarrollada y de hecho la provincia de Sevilla (que capta el 90% del tráfico de origen y destino) se sitúa en los últimos puestos de las clasificaciones económicas tanto en renta como en empleo. Los procesos de desindustrialización provincial afectan fuertemente a la actividad portuaria, y así las crisis de astilleros o de la minería han incidido negativamente en los datos de impacto y tráfico.

El puerto de Sevilla es un puerto principalmente de descarga y de tráfico exterior, como con cierta especialización en graneles sólidos y un buen índice de containerización de la carga general, al que corresponde el 1,4% del total del tráfico de los puertos de titularidad estatal, ocupando en la clasificación el puesto 16. Le corresponde el 5% del tráfico del subsistema sur y el 17% de la fachada suratlántica. Sus competidores más directos son los puertos de Huelva y Cádiz, pero también Algeciras, y Málaga en algunos tráficos.

En empleo y valor añadido, su participación en los valores provinciales se sitúa entre el 2% y el 2,4% manteniéndose bastante estables a lo largo del tiempo. Estos porcentajes en modo alguno son insignificantes sobre todo si se establecen con relación al PIB industrial, ya que en ese caso el porcentaje de participación estaría en el entorno del 12%. Lo que sí salta a la vista es el contraste entre la realidad y las potencialidades, por lo tanto las cifras actuales deberían servir no como decepción, sino como motivación para incrementarlas.

El futuro del puerto de Sevilla

El futuro del puerto de Sevilla no está ni mucho menos garantizado y siempre pasará por la mejora del acceso, obstáculo conocido desde hace siglos y que se ha intentado abordar de muchas maneras y en muchas ocasiones. En el análisis DAFO (debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades) ya citado, vuelven a aparecer como debilidades el calado y la esclusa insuficientes, y como “amenazas” la “capacidad amplia en sectores con incertidumbre de futuro” y “la pérdida de tráficos tradicionales a favor de puertos de la fachada”. Todo parece indicar que las amenazas se están traduciendo en verdaderos impactos negativos. La profunda terciarización de la estructura económica del *hinterland* y las crisis de alguna empresas tradicionalmente demandantes son factores ya presentes, y la competencia de otros puertos es algo que progresivamente se acentúa. El puerto de Huelva está siendo cada vez más competitivo en tráficos de minerales, chatarra y productos siderúrgicos, y también puede ser una alternativa válida a Sevilla en los tráficos con Marruecos como el de productos agrícolas, vehículos y pasaje. Cádiz pisa los talones a Sevilla en el ranking de puertos, y es bien conocido su auge en el tráfico de cruceros, pero además representa un competidor directo y capacitado en el tráfico containerizado y ro-ro con Canarias y en graneles de procedencia transoceánica. Algeciras y Málaga, en la fachada surmediterránea también extienden para algunas mercancías su *hinterland* a costa del de Sevilla.

Si no se toman medidas, si no se mejora el acceso, el puerto de Sevilla perderá progresivamente cuota de mercado y su crecimiento dependerá de la evolución de los mercados, variable sobre la que se tiene una limitada capacidad de acción. Esto aparece en muchos informes y estudios realizados o encargados por la Autoridad Portuaria, y así en 1998 los estudios de mercado indicaban que de no mejorar las infraestructuras de acceso la cuota de mercado en el tráfico andaluz podría pasar del 5,35% al 3,93% en pocos años, lo que implica un descenso de más del 20% producido por las desviaciones de tráfico a otros puertos mejor dotados, más baratos, y con fletes más bajos al poder utilizar buques de mayor parte ²⁰.

20

ALATEC-HASKONING CONSULTORES, Asistencia técnica para el estudio de alternativas de las obras para la modificación del acceso al puerto e incidencias previstas de tales obras en el tráfico, la operación portuaria y zonas de servicio, 1998.

LIMITACIONES ACTUALES

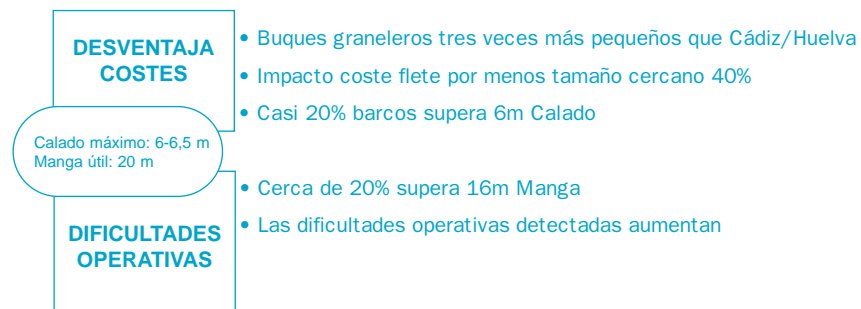


figura quince

En la Memoria del Puerto del año 1997 se vuelve a hacer alusión a la absoluta necesidad de nueva esclusa y más calado, y en las previsiones del Plan de Inversiones del Puerto 1998-2002 se establecía que el año de entrada en servicio del proyecto sería el 2003 ²¹. La inversiones propuestas ascendían a 11.314 millones de pesetas, de las cuales un 32% correspondían a la nueva esclusa (3 años de plazo de construcción) y un 26% a los trabajos de dragado (1 año de plazo). Los incrementos de tráfico producidos por estas inversiones debían justificarlas y arrojar un resultado coste-beneficio, valor actualizado neto o tasa interna de rentabilidad de la inversión, aceptables.

OPCIÓN ELEGIDA PARA EL DESARROLLO DEL PUERTO

Actuaciones	Descripción	Impacto previsto
Dragado	•Incrementar profundidad río 8m.	•Acceso barcos de mayor calado
Esclusa	•Construcción de la nueva esclusa 33m. manga	•Acceso barcos mayor calado y manga
Obras complementarias	•Adecuación Canal Alfonso XIII y brazo Guadalquivir •Desarrollo muelle ribera	• Mejora de navegabilidad • Area atraque buques mayor calado
Infraestructura Terrestre	•Desarrollo nuevas carreteras acceso	•Conexión carretera nuevo muelle

figura dieciseis

La Autoridad Portuaria de Sevilla ve soportado actualmente el futuro del puerto sobre tres pilares: el Plan de Utilización de Espacios Portuarios, el Plan Director del puerto de Sevilla y el Plan de Desarrollo ²². El Plan de Desarrollo, elaborado en 1999 con la colaboración de la consultora McKinsey, enfatiza la importancia del puerto para Sevilla por la dimensión del tráfico marítimo (17% de la fachada suratlántica, crecimientos superiores al resto, puerto interior cercano a núcleos de producción y consumo, tráfico con Canarias), por su impacto económico, y por la evitación del impacto medioambiental que tendrían sistemas de transporte alternativos. El Plan insiste en las consabidas limitaciones del acceso al puerto (también para el mercado de construcción de buques al que tiene acceso Astilleros de Sevilla) que se sintetizan en la *fig.15* y que producen desventajas en costes y dificultades operativas. Las opciones propuestas se recogen en la *fig.16* y entre ellas vuelve a destacar el dragado y la esclusa, ascendiendo la inversión a 17.400 millones de pesetas (104,5 millones de euros), de las cuales 9.000 millones (51,7%) corresponden a la nueva esclusa, 3.000 (17,24%) millones al dragado, 2.000 a restauración y protección de márgenes y otros 2.000 millones al establecimiento de vertederos terrestres, inversión que sería financiada, aproximadamente, de la siguiente manera: 57% Fondos Europeos, 21% enajenación de patrimonio, 17 % inversión del dragado asumible por terceros, 5% recursos generados.

21

El análisis de la viabilidad (financiera, económica y social) del proyecto se hizo según la metodología del Manual de Evaluación de Inversiones de Puertos de la Dirección General de Puertos, elaborado por la consultora TEMA.

22

El Plan General de Ordenación Urbana y el Plan Estratégico de Sevilla son planes de ámbito superior que afectarán de forma significativa al puerto. Sobre la planificación elaborada por el propio puerto, véase el apartado “Proyectos de futuro” de la página web de la Autoridad Portuaria, www.apsevilla.com.

La Autoridad Portuaria estimaba que el efecto entre realizar o no las inversiones propuestas significa 1.400.000 toneladas, es decir un 30% del tráfico actual. Por un lado se consolidaría un tráfico en riesgo de casi 1.000.000 de toneladas (en las que se incluyen 700.000 toneladas en contenedores y 145.000 toneladas en cereales que se canalizarían a través de otros puertos utilizando buques mayores con ahorros importantes) y se atraería un tráfico adicional de 400.000 toneladas, además de una posible generación de tráfico de 300.000 tons. En las *fig 17* y *fig 18*²³ se reflejan las aspiraciones de tráfico a largo plazo y de captación de buques.

figura diecisiete

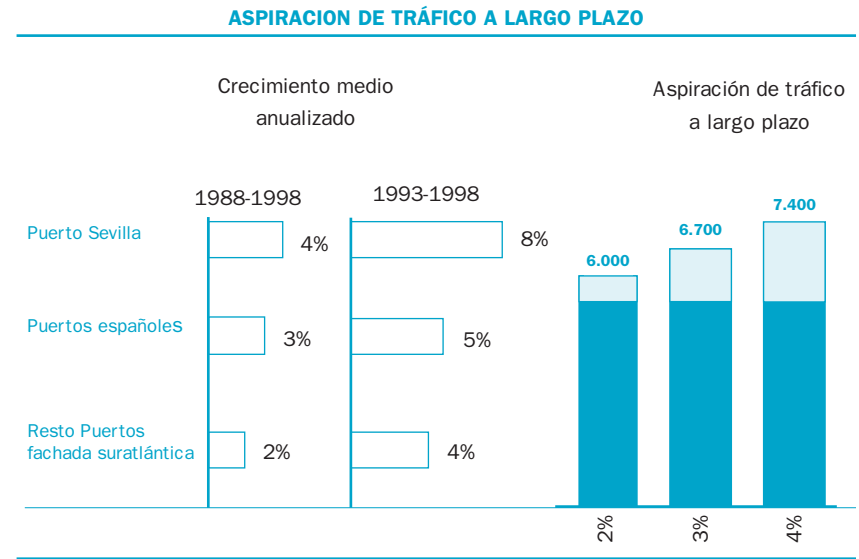
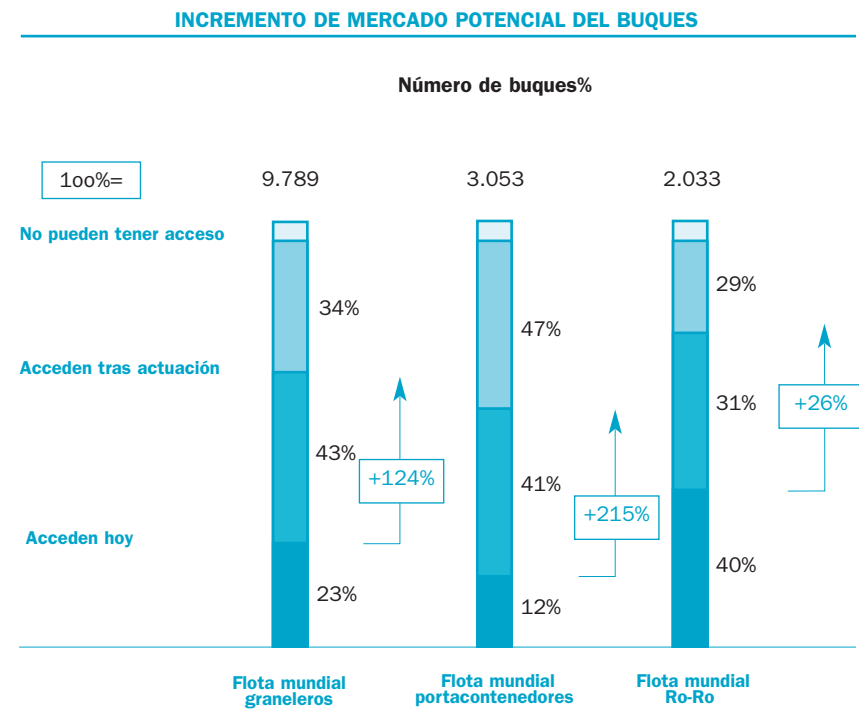


figura dieciocho



23
Las figuras 15, 16, 17 y 18 están tomadas de la presentación de M. A. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ *Puerto de Sevilla. Presente y futuro*, Conferencia, Sevilla, 2 de mayo de 2002.

En la actualidad se prevén inversiones de 35.000 millones de pesetas (210 millones de euros) hasta el 2010 (de las cuales un 45,7% corresponde al nuevo acceso marítimo), y de 45.000 millones de pesetas –270 millones de euros– hasta 2020). Algunos análisis señalan que los impuestos generados por la actividad del Puerto podrían ascender a la cantidad suficiente para financiar los casi 100 millones de euros de inversión del nuevo acceso.

Nos consta que existen (han existido y, si no se resuelve el problema, seguirán existiendo sin que lleguen a transformarse en realidades) otras posibles soluciones y respuestas, pero todas lo son al problema antiguo, constante y no resuelto de la dificultad de acceso. Hemos descrito brevemente la que propone la Autoridad Portuaria, y será cosa de sus autores proponer y justificar otras alternativas que puedan caber. Nos consta también que pueden existir otras perspectivas analíticas y otros intereses, pero lo que parece innegable es que el puerto de Sevilla es una pieza económica básica en una provincia que no destaca precisamente por la abundancia de iniciativas económicas y que las actuaciones propuestas respetan las reglas de juego del mercado y de la libre competencia. Retrasar su puesta en marcha sería condenar al Puerto, como empresa, a la indefensión.

A modo de conclusión

Las conclusiones debe sacarlas cada cual a partir de los datos expuestos y de los que puedan aportarse desde otras perspectivas, y son los procedimientos establecidos en un Estado democrático y de derecho los que deben llevar a la formación de una decisión que es más que probable que no satisfaga a todos, pero que responda al bien común (que no es el interés de todos y cada uno) y se ajuste a la legalidad. En la actualidad, se está a la espera de la resolución del Ministerio de Medio Ambiente sobre la memoria de Impacto Medioambiental de las Inversiones propuestas por la Autoridad Portuaria. La financiación parece estar resuelta y la justificación de las inversiones ha convencido a los responsables de autorizarlas.

Desde aquel discurso de Franco y aquella resolución del V Consejo Económico Sindical de 1953 que reconocía que “se impone un acondicionamiento general del Puerto de Sevilla y de su acceso para que sea capaz de recibir buques de 30 pies de calado contra la limitación actual de 17 pies”, ha llovido mucho, y no siempre a gusto de todos. No siempre, por supuesto, a gusto del puerto de Sevilla. Mucho se ha hecho, pero no suficiente en lo que respecta al acceso. Ya sería hora de hacerlo, o de saber si se debe o no se debe hacer.