

# La navegabilidad del Guadalquivir

## Un proyecto ilustrado para mejorar el gobierno del río

**CARLOS A. FONT GAVIRA**

ARCHIVO GENERAL DE ANDALUCÍA



**E**n el siglo XVIII Sevilla perdió el monopolio comercial a favor de Cádiz. Los ilustrados pusieron el foco en el río, que pasó a ser centro de numerosas crí-

cas. En su opinión, una mejor utilización de su cauce y un acertado aprovechamiento de sus recursos naturales desembocaría, según la filosofía de la época, en un mayor progreso y felicidad de la sociedad.

Así, Francisco Fernández de las Peñas Ramírez de Guzmán, secretario de la Real Sociedad Patriótica de Sevilla, alertaba de la situación del río Guadalquivir con una mención a todo el entorno que vive alrededor del río: “Pueblos de una, y otra banda del río, labradores y criadores de ganados, circunvecinos de los inminentes peligros, y repetidos sustos, que les causan las inundaciones por falta de desagüe en las avenidas grandes”.

En el año 2006, el Archivo General de Andalucía adquirió un volumen manuscrito encuadernado, compuesto por 116 folios, con un testimonio del expediente formado acerca de un proyecto presentado por la Sociedad Económica de Amigos del País de la ciudad de Sevilla para la mejora de la navegabilidad del río Guadalquivir.

El expediente está formado por las copias de 20 documentos, comprendidos entre el 31 de octubre de 1778 y el 8 de noviembre de 1784. Como apéndice final, incorpora nue-

ve planos originales realizados a la aguada, con expresión del trazado del río, así como con los proyectos de cortas y presas que se proponían para su composición.

Este proyecto se inicia a raíz de la convocatoria hecha por la Sociedad Económica de Amigos del País de Sevilla con la concesión de un premio a un discurso que pudiera contribuir a mejorar la navegabilidad del río. No es casualidad que el expediente se inicie en una fecha tan señalada como 1778, en la que se promulgó el Reglamento de Libre Comercio con América.

Por otra parte, las tradicionales inundaciones que afectaron históricamente a la ciudad de forma catastrófica y que habían motivado diversas intervenciones desde fines del siglo XVII, convirtieron la reforma del río en uno de los principales problemas a solventar. En palabras del escritor y militar ilustrado sevillano, Antonio de Ulloa (1716-1795), con motivo de la grave inundación que hubo en el año 1758 en Sevilla, en su reconocimiento del río Guadalquivir, “le parecía imposible evitar las riadas tan crecidas, y perjudiciales a las ganados se daban los dos cortes de los tornos grandes del río y principalmente el de Coria”, y añadió en una carta que “sino se halla tan próximo al mar haría una representación sobre estos cortes, con razones tan fuertes y consecuentes que nadie podría oponerse a ellos”.

El proyecto premiado fue realizado por Francisco Pizarro, maestro de Matemáticas en el Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla, y fue informado por Antonio de Ulloa.

Forman parte también del volumen las copias de las Reales Órdenes impartidas para poner el proyecto en ejecución, y la Memoria sobre el estado del río y el modo de restablecer la navegación y de prevenir las crecidas, elaborada por el capitán de navío Julián Sánchez Bort, nombrado inspector de las obras, para proyectar las acciones que habían de emprenderse. Los

EL GUADALQUIVIR

“Es indescriptible que Sevilla, mi muy amada Patria desde su fundación, ha sido siempre famosa debiendo sus principales riquezas y felicidades a su caudaloso Río Guadalquivir por el cual ha estado difundiendo y noticiando sus

grandezas a todo el Orbe”. Tan laudatoria descripción del río Guadalquivir pertenece al militar y escritor español Antonio de Ulloa, quien elaboró un complejo informe sobre las deficiencias que acusaba y las mejoras que el río necesitaba. Imbuido de las ideas de la Ilustración, en pleno siglo XVIII, una política reformista era contemplada como la más adecuada para aprovechar al máximo el único puerto fluvial de España.



**DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA** del estado antiguo del Río de Sevilla, a Guadalquivir; Copiado a la letra del original que levantó en España, en tiempo que lo poseyeron los Romanos, el celebre Geógrafo de la antigüedad Pesto Rufo Avieno, en el año de 366, y después abierto en Roma, solo se han aumentado a este los nombres modernos de los pueblos y ríos, para mayor claridad.



Archivo General de Andalucía (1778-1784).

Plano del Río Guadalquivir desde la Algava hasta San Lucar de Barrameda según el curso que actualmente llevan sus aguas.

citados 20 documentos aparecen ordenados cronológicamente, desde el 31 de octubre de 1778, que es el que inicia el volumen,

hasta el 8 de noviembre de 1784, en que se da por concluida la tramitación del proyecto para su prevista ejecución.

La política hidráulica de los Borbones en España pasaba por la elaboración de varios estudios como el que fue objeto el río Guadalquivir. Antonio de Ulloa, militar imbuido de las ideas ilustradas, escribió un amplio informe sobre las deficiencias que acusaba el río, así como las obras a realizar para su mejor uso. La habilitación del río Guadalquivir supondría no solo el buen estado del mismo, sino igualmente de los territorios que baña este puerto fluvial que, a ojos de los ilustrados, no solo poseía un gran pasado sino, también, un gran futuro.

Aparte de las condiciones geológicas y geográficas del curso fluvial del Guadalquivir, inherentes a su propia naturaleza, el informe destaca el impacto humano que soportaba el río desde tiempos antiguos. Las actividades industriales asentadas en las riberas del río recabaron las críticas de los reformistas ilustrados: “Desde Córdoba hasta la Puebla, en las poblaciones por donde pasa, no hay otro lugar más pronto

**Este proyecto se inicia por la convocatoria hecha por la Sociedad Económica de Amigos del País de Sevilla con la concesión de un premio a un discurso que contribuyera a mejorar la navegabilidad**

y fácil donde arrojar las cenizas de las alfarerías y fábricas de jabón, los escombros, y basuras, que el del río, y si se considera lo que esto abulta en el discurso de cada año, y en el de un siglo, podrá admirar que sus aguas no hayan formado causa por otro sitio muy distante del que tienen pues cuanto entra en el de pesado, queda en su curso”, escribe Ulloa.

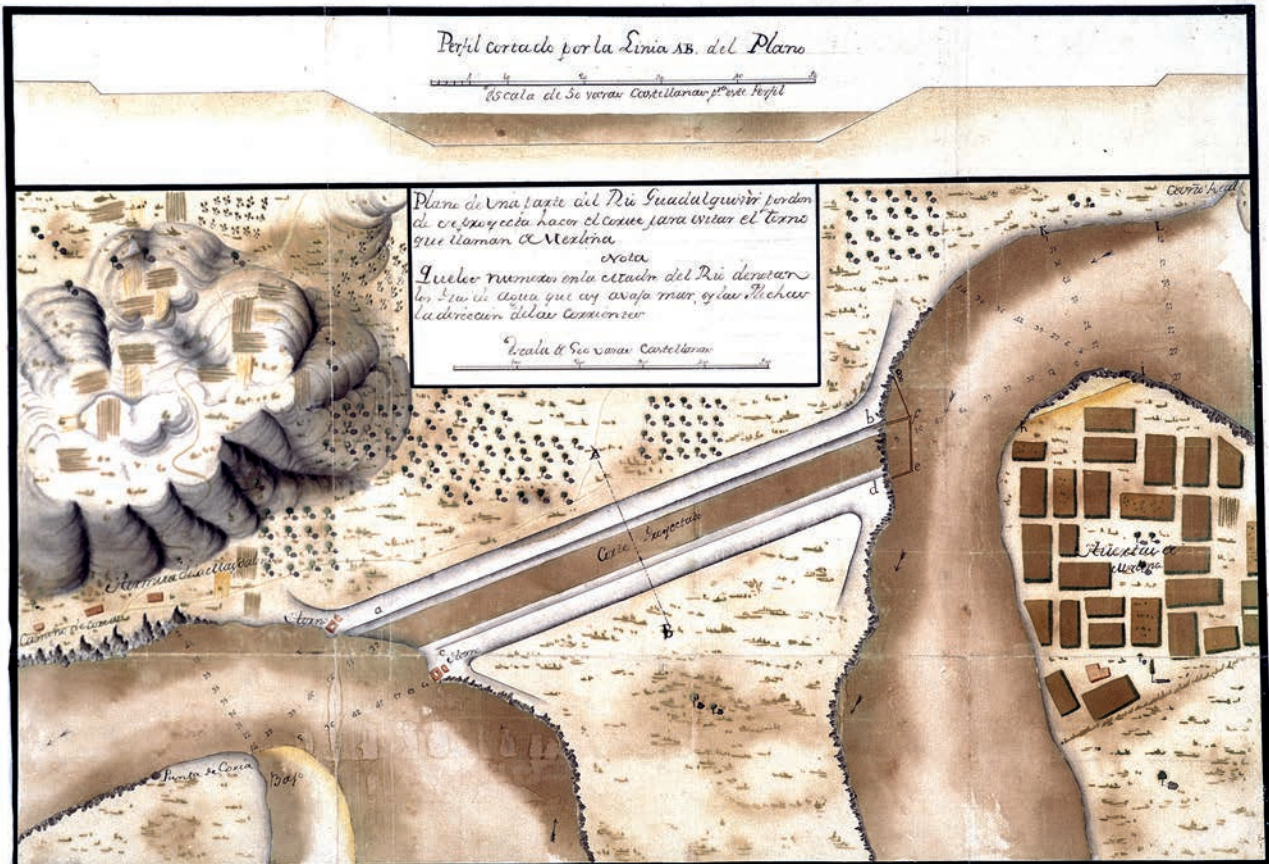
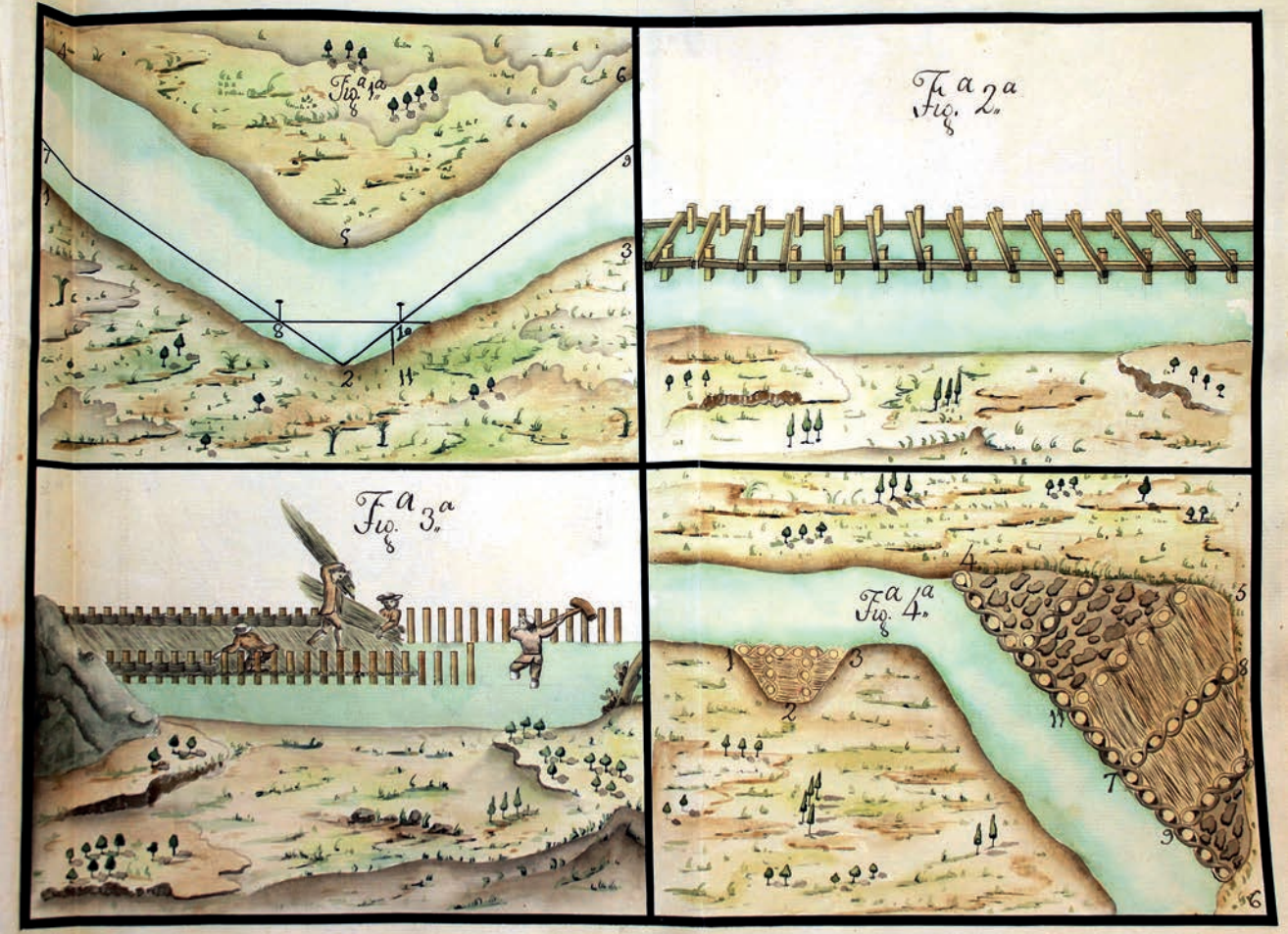
Son también motivo de crítica la permanencia de algunas ruinas de edificios que se encontraban a orillas del río, ya que algunas de ellas fueron cayendo al agua. Ulloa refería como “peñascos grandes que se hallan encima como de más gravedad han rodado y caído al canal, como ha sucedido entre San Juan de Aznalfarache y Gelves donde se halla una piedra grande ya caída en el canal, que cayó de uno de aquellos barrancos, y con el tiempo se formará en ella un bajo de mucho peligro, haciendo considerable daño a las embarcaciones”.

No era una cuestión baladí, ya que el teniente de fragata y capitán del río Guadalquivir denunciaba la estrechez de algunos canales para el pasaje de embarcaciones. Los inconvenientes que dificultaban la

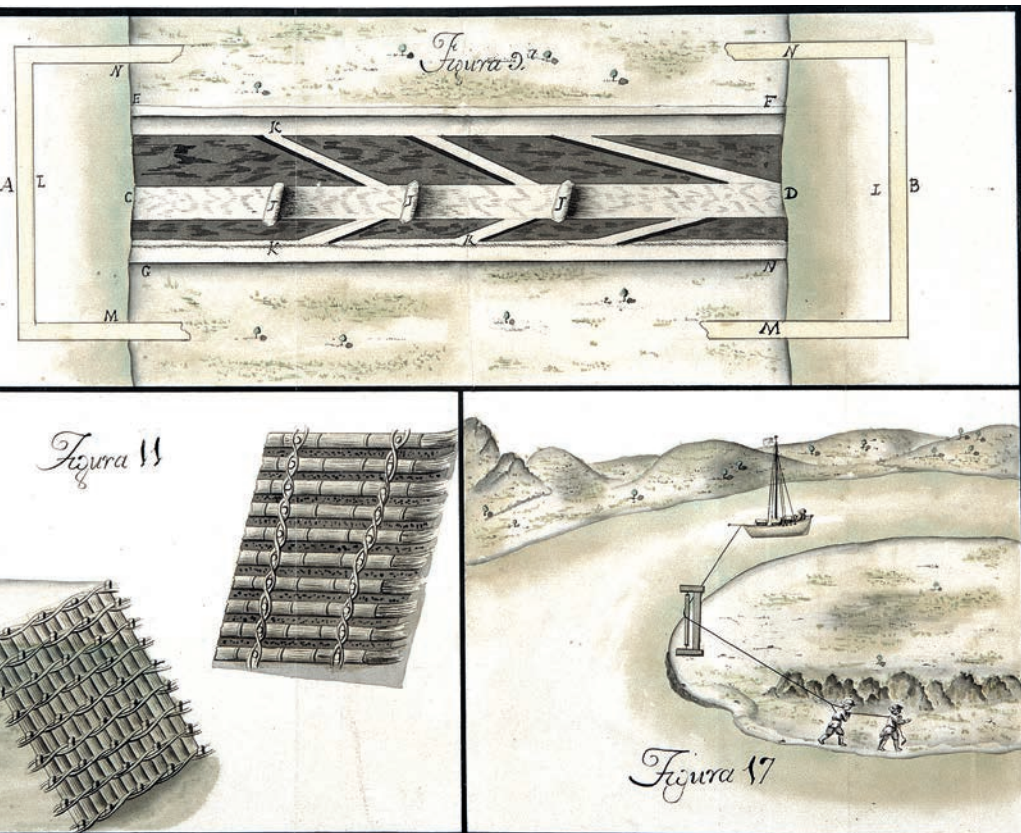
navegación consistían, fundamentalmente, en los bajos y, principalmente, en la zona de El Copero, situada en el entronque de la dársena del río Guadalquivir y conectada con su cauce, aunque resaltaba que aún conservaban algún canal para que pudieran navegar algunas embarcaciones que excederían las 100 toneladas.

**EJEMPLOS EXTRANJEROS.** Ulloa señalaba, en el caso grave de derrumbe en las orillas del Guadalquivir con el consiguiente peligro para las poblaciones vecinas, el ejemplo de otras realidades del continente “pues en todas las ciudades cultas de Europa en cuanto las atraviesan los ríos, se hallan revertidos de sus cauces, y hermosos muelles en todo quanto corren, y aún algo más, por la parte donde entran, y por donde salen, así se observa en Lyon de Francia, en Burdeos, en Bayona, en Nantes, en Orleans, en Paris, en Bruselas, en Amberes, en Rotterdam, en Londres, en Augsburg, etc”.

Igualmente aporta un dato curioso en la organización humana del cauce fluvial puesto que en Europa existen “policías del río” y también exhorta a las autoridades a “obligar a los dueños de tierras contiguas al río de formar malecones en toda su pertenencia para sujetarlo. En Francia



Plano que recoge una parte del río Guadalquivir comprendida entre la Punta del Verde y bajo del Copero.



## Más información:

- “Expediente formado acerca de la representación hecha por la Sociedad Económica de Amigos del País de la ciudad de Sevilla para la mejora de la navegabilidad del río Guadalquivir”. 4834.13 Archivo General de Andalucía (AGA).
- **Chaunu, Pierre**  
*Sevilla y América: siglos XVI y XVII.* Universidad de Sevilla, 1983.
- **Castillo Martos, Manuel; Rodríguez Mateos, Joaquín y Suárez Japón, Juan Manuel**  
*Sevilla y su río en el siglo XVIII. Un proyecto ilustrado para la mejora del cauce del Guadalquivir.* Universidad de Sevilla, 2012.

En esta página y en la anterior se recogen las obras hidráulicas para domesticar el curso del río propuestas por Pizarro.

### El proyecto de Pizarro no fue aplicado por la delicada situación hacendística. El apoyo a la guerra de Independencia de las Trece Colonias había mermado las capacidades financieras del Reino

se llaman Levees, en Flandes y Holanda Diques; la de Loyre (río Loira) acompañan este río por una y otra orilla más de 100 leguas de distancia desde Nantes hasta pasado Orleans, siendo tan ancho que el camino que está sobre ellas, sucediendo otro tanto en el Sena, en el Rhin...”.

Incluso la experiencia ilustrada francesa se tomaba como ejemplo más allá de Europa, pues se veía válido para las colonias americanas. En el siglo XVIII Francia poseía una serie de territorios en Norteamérica, de manera dispersa, que formaban sus posesiones de Canadá (Quebec) y la Luisiana, ésta última sin unos límites geográficos precisos, pero destacando la gran ciudad comercial de Nueva Orleans situada en el delta del río Mississippi. Sobre este gran río, verdadera arteria fluvial de Norteamérica, el informe hace unas referencias interesantes: “El Mississippi, río de los más caudalosos, y grandes por la larga distancia que corre se sujeta en toda la que atraviesa en terrenos bajos con los malecones, y éstas son suficientes para contenerlo en tal modo, que en sus crecientes las aguas se hallan más altas, que el suelo de la Nue-

va Orleans como 16 pies, siendo por allá su profundidad de 40 brazas”.

Aunque la comparación entre los ríos Misisipi y Guadalquivir pueda parecer desproporcionada, por las diferencias obvias entre su longitud, caudal y medio físico, lo cierto es que la intención del ilustrado Ulloa era poner el acento en la desidia y falta de voluntad de las autoridades españolas para aplicar programas reformistas en situaciones obvias.

El río Guadalquivir, con su importancia histórica, era concebido como un proyecto de futuro si se aplicaban las políticas adecuadas. La peculiaridad de ser un puerto fluvial resaltaba su valor y su potencial, como subrayaba el ilustrado hispalense: “En España la única ciudad que tiene río navegable de embarcaciones grandes es Sevilla, haya estado en todos tiempos tan abandonada a sus estragos, ni por la necesidad de contenerlos, ni por la comodidad de hermosearla y disfrutar las proporciones que ofrece se haya pensado en revestir sus orillas por las dos bandas”.

El premio recibido por Francisco Pizarro no fue óbice para que se estudiaran

otros proyectos, como el plano de Francisco Fernández de Angulo en ese mismo año 1780, y la creación de organismos para mejorar la navegabilidad del río Guadalquivir, como el Consulado Marítimo y Terrestre (Real Cédula del 24 de noviembre de 1784).

El proyecto de Pizarro, finalmente, no fue aprobado ni aplicado por la delicada situación hacendística que atravesaba España. El apoyo del rey Carlos III a la guerra de Independencia de las Trece Colonias (1775-1783) había mermado las capacidades financieras del reino. No obstante, en 1784 se constituyó una Comisión de Estudios para estudiar las obras pertinentes a ejecutar en el río y en 1792 Francisco Pizarro elabora un nuevo proyecto, junto a los arquitectos Félix Caraza y Manuel Bernardo Mateos, que proponía ejecutar la Corta de Merlina. Esta obra, que facilitó un acceso marítimo seguro a la ciudad de Sevilla disminuyendo el tiempo de paso para los barcos, se encargó a Scipión Perosini y supuso la primera gran obra moderna en el antiguo trazado del río Guadalquivir. ■