

José
GONZÁLEZ ATHANÉ

Universidad de Extremadura

La influencia del río Guadalquivir en la imagen de la ciudad de Sevilla a lo largo de los siglos

Abstract: The history of the city of Seville is inseparably linked to the river that embraces it and as well was the reason for its foundation. A point on the flood plain of the Guadalquivir valley attracted the attention of the first settlers, referring to one of the mysteries that History has not yet resolved, which immediately were inhabited by the most ancient people of the Mediterranean.

The culture of Phoenicians, Celts, Carthaginians, Greeks and Romans shaped the city which saw its glory with the arrival of the Muslims. Six centuries of kings (13-19) commenced with the Christian Reconquest punctuated by vicissitudes of the history of our country, which culminated with the arrival of the third millennium, converting Seville and its river into a universally known binomial.

Key words: Ispal; Hispalis; Ixbilia; Spalis; Seville; Guadalquivir; Urbanism.

Resumen: La historia de la ciudad de Sevilla está inseparablemente ligada a la del río que la abraza y que, al mismo tiempo, fue la razón de ser de su nacimiento. Un punto de la llanura aluvial del valle del Guadalquivir atrajo la atención de sus primeros pobladores, referentes de uno de los misterios que la Historia aún no ha resuelto, que enseguida se vieron acompañados por los más antiguos pueblos del Mediterráneo.

La cultura de fenicios, celtíberos, cartagineses, griegos y romanos fue dando forma a una ciudad que conoció su esplendor con la llegada de los musulmanes. Con la Reconquista Cristiana dio comienzo el período de seis siglos de reyes (XIII-XIX) salpicados por los avatares de la historia de nuestro país que culminaron con la llegada del tercer milenio, haciendo de Sevilla y su río un binomio universalmente conocido.

Palabras clave: Ispal; Híspalis; Ixbilia; Spalis; Seville; Guadalquivir; Urbanismo.

INTRODUCCIÓN

La abundante documentación existente sobre la historia de Sevilla y de su río nos obliga a ser muy prudentes con el presente trabajo. No pretendemos revisar ni criticar la labor de tantos eruditos que se han ocupado en el tema, ni siquiera buscamos resultar originales o interesantes con el mismo; únicamente queremos exponer nuestra particular opinión aportando los conocimientos, las vivencias y el cariño que el autor ha experimentado a lo largo de sus años de estudio, trabajo y residencia en la ciudad de Sevilla.

El carácter «positivista» que, en nuestra opinión, poseen las instituciones y las gentes de esta ciudad es razón más que suficiente para reiterar nuestra pretensión, esperando aportar



Figura 1. Entrada de la flota de Indias a Sevilla.
Atribuido a A. Sánchez Coello, 1576-1600.

una reflexión subjetiva sobre una frase que nos dejó impactados en nuestros años de formación en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla: «Sevilla y el Guadalquivir han vivido siempre de espaldas...». Deseamos conseguir este objetivo aprovechando, precisamente, el hecho de no vivir ya en esa ciudad y tener que limitarnos a «mirarla» y hablar de ella desde lejos.

LOS ORÍGENES

Un capricho de juventud de la Madre Naturaleza motivó el enfrentamiento de dos sistemas montañosos al sur de la Península Ibérica, Sierra Morena y las Cordilleras Béticas. El resultado de tan larga pugna dio origen a una depresión de tierras, en cuyo seno, y con la ayuda de otros hermanos menores, vino a asentarse uno de los protagonistas de esta historia: el río Guadalquivir.

El tiempo fue testigo del pausado y desordenado trabajo que esta red fluvial iba depositando en forma de sedimentos a lo largo de dicha depresión, generando un riquísimo valle preñado de cereales, olivos, vides y frutales y moldeando la cara de un territorio cuajado de suaves ondulaciones, a veces campiña, a veces alcor y, al final, marisma.

Al mismo tiempo, ese lento y desordenado discurrir del río buscando morir en brazos de su madre, provocó la impaciencia de ésta, que se adentró en tierra a través del Golfo Tartésico para ir a encontrarse con aquél, precisamente, en el enclave de nuestra otra protagonista: la ciudad de Sevilla.

Los orígenes del territorio que nos ocupa tienen mucho que ver con la fascinante historia de Tartessos. A las teorías de Schulten sobre el origen ligur de esta zona, basadas en los escritos de Estrabón, Heródoto y Avieno, hay que añadir los innumerables trabajos de investigación histórica y arqueológica que, aún hoy, continúan buscando la localización de la, para unos, enigmática ciudad, y para otros, el más o menos extenso territorio de este reino.

Sea como fuere, recientes investigaciones geomorfológicas parecen confirmar las hipótesis de los sustanciales cambios sufridos por el Guadalquivir especialmente en su curso bajo, más concretamente, en el estuario de su desembocadura. Para el profesor Barragán de la Rosa¹ la elevación del Atlántico en las costas del S-O de la Península Ibérica hace 6.500 años provocó la aparición de una gran bahía que acercó el mar hasta lo que hoy es Villanueva del Río y Minas. Con el tiempo y el efecto de la erosión y el viento, esta gran bahía, (Golfo Tartésico), iría desecándose a medida que los sedimentos la fueran cubriendo, generando así una barrera entre el área norte (Lago Ligur) y la zona sur, parte del primario golfo, que daría origen a las actuales Marismas del Guadalquivir.



Figura 2. Mapa de situación del Golfo Tartésico.

¹ BARRAGÁN de la ROSA, F. J., *Evolución Geológica del Estuario del Guadalquivir (Bajo Guadalquivir) y su ocupación humana (II)*, 2007. En: <http://www.personal.us/fcojose/distancias/estuario-geologia/estuario2.htm>. Consultada el 28/9/2012.

Esta teoría arranca, como ya hemos apuntado, de los trabajos de Schulten y especialmente de su interpretación de la «Ora Marítima», obra del poeta latino Rufo Festo Avieno (S. IV d.C.):

«pero el río Tartessos, fluyendo desde el lago Ligustino, a campo traviesa, envuelve una isla de pleno con el curso de sus aguas. No corre adelante por un cauce único, ni es uno solo en surcar el territorio que se le ofrece al paso, pues, de hecho, por la zona en que rompe la luz del alba, se echa a las campiñas por tres cauces; en dos ocasiones, y también por dos tramos, baña el sector meridional de la ciudad.»²

Este fragmento que nos habla del río Tartessos (¿nombre indígena del Guadalquivir?) y del Lago Ligustino, de donde fluye, justifica las hipótesis de Schulten en su obsesiva búsqueda de la civilización tartésica. No obstante, su influencia del positivismo tardo-romántico reinante en sus años de juventud, ha provocado las críticas de más de un investigador, lo que no resta valor alguno al ímprobo esfuerzo del profesor alemán que ha suscitado, desde comienzos del siglo pasado, el interés de innumerables líneas de investigación en este tema, especialmente en los últimos años con la aparición de la geoarqueología.

La Dra. Barral Muñoz³ explica en su tesis doctoral cómo tras la última glaciación que sufrió el planeta, el calentamiento global de ese momento provocó el derretimiento del hielo sobre la superficie terrestre y la consiguiente elevación del nivel del mar. En la Península Ibérica esta suavización del clima supuso una rápida expansión del encinar —de S a N— dando lugar al denominado «bosque mediterráneo», prueba elocuente de la acomodación del territorio a las condiciones del conocido Clima Mediterráneo.

Según Barral, los cambios en el litoral del sur de la Península Ibérica en los últimos 5.500 años coinciden con «altos niveles relativos del mar, un incremento de sedimentos costeros, la intrusión de aguas atlánticas superficiales y un reforzamiento de los vientos O-SO» que cuando culminan provocan el efecto contrario además de una acentuación de la aridez ambiental.

El descenso del nivel del mar, que Barral considera se produjo hace 1.870 años, vendría a coincidir con un episodio de «importantes cambios en la morfo-hidrodinámica de la vega baja del Guadalquivir» que habrían provocado la estabilidad de algunas zonas de la llanura aluvial en el momento de la expansión urbana de Sevilla en época romana.

Como vemos, la teoría de Barragán, nacida de los trabajos de Schulten, queda refrendada, a nuestro juicio, por el minucioso estudio geoarqueológico de la Dra. Barral.

En estas circunstancias, podemos imaginar cómo era el paisaje donde se asentarían los primeros pobladores de Sevilla; un inmenso llano aluvial del curso bajo del río, flanqueado por la cornisa del Aljarafe, al oeste, y por el escalonamiento de terrazas de los Alcores, al este. Estos pobladores, con toda probabilidad indígenas tartesios, explotadores de la riqueza de los yacimientos de plata y cobre de la cercana región onubense además de la extensión de Sierra Morena y de la región S-E, hasta los territorios de los oretanos y bastetanos, abarcaban también una amplia zona de marismas y de suaves promontorios entre los que se extendían prados que alimentaban al ganado y depresiones que cobijaban ríos con vegas de inusual riqueza agrícola.

En un principio la población indígena se asentó en las tierras altas del Aljarafe y en las colinas de la cercana Carmona y no sería hasta el siglo VIII a.C. cuando se atrevieran a descender a la llanura del valle del Guadalquivir, probablemente asegurada con diques y caminos que permitieran su tránsito en época de crecidas. Esto lo prueba el estudio estratigráfico del cercano Cerro Macareno, nueve kilómetros al norte del centro de Sevilla, verdadero «tell» arqueológico descubierto en los años 70 del siglo XX en las proximidades de San José de la Rinconada. En su estrato más bajo se han hallado restos correspondientes a la segunda mitad del siglo VIII a.C. —Bronce Final— identificándose como periodo «tartesio precolonial reciente».

² AVIENO, R. F., *Ora Maritima*. Trad. J. CALDERÓN de Avieno, *Costas Marinas*, Madrid, Ed. Gredos, 2001, Vv. 279-286, p. 319.

³ BARRAL MUÑOZ, M. A., *Estudio Geoarqueológico de la ciudad de Sevilla*, Sevilla, Universidad de Sevilla-Fundación Focus Abengoa, 2009.

El profesor Blanco Freijeiro⁴, discrepando de la fecha de fundación de Cádiz por los tirios en su búsqueda de las Columnas de Heraklés, nos da cumplida cuenta de cómo los fenicios no llegarían a las tierras de Tartessos hasta el siglo VIII a.C. en su afán mercantilista de obtención del bronce, en un primer momento, y de la venta de salazones y objetos manufacturados, posteriormente.

De la misma forma, nos descubre también el momento en que los griegos llegan a las costas de Tartessos —a mediados del siglo VII a.C.— por mediación de los samios y los focenses, sin determinar quiénes fueron los primeros, pues los escritos de Heródoto no son claros a ese respecto. No obstante afirma «[...] hasta la llegada de los samios nadie sabía hasta qué punto resultaba remunerador el negocio de tratar con Tartessos [...]»⁵, lo cual parece otorgarles la primacía del descubrimiento, cuestión que, a la larga, carece de importancia por ser ambos pueblos jónicos.

Lo que sí resulta curioso, en el caso de los focenses, es que Heródoto nos descubra la figura del legendario rey tartesio Argantonio que, a mediados del siglo VI a.C., recurre a aquéllos ante la amenaza de los medos de atacar el reino, pagándoles con lingotes de plata que financiaron la construcción de la muralla de Focea.

Según Blanco, esta generosidad con los griegos, que extiende también a los fenicios, probablemente se debiera a la escasez de artesanos y mercaderes que tenía Tartessos, suplida con el suministro de objetos manufacturados de lujo por parte de dichos pueblos.

Otra etnia que llega alrededor del siglo VII es la celta, o por su proximidad la celtíbera, venida desde Extremadura o Lusitania, la que, en opinión de Blanco, en torno al 600 a.C. se encontraba ya en Andalucía y detentaba el poder en Tartessos. Para los historiadores romanos, los celtas o celtíberos actuaban como mercenarios en ayuda de los tartesios y de sus descendientes turdetanos; con el tiempo se terminarían fusionando ambos pueblos como lo prueban los hallazgos arqueológicos encontrados.

Llegados a este punto nos damos cuenta de la importancia que tuvo para la cultura tartesia la aportación de otras culturas venidas del Mediterráneo. Fenicios y griegos, interesados en la riqueza metalúrgica de Tartessos, favorecieron el intercambio mercantil con éste al mismo tiempo que su colonización. Así, surgió una nueva cultura cargada de influjos del oriente mediterráneo que se manifestó en el arte, la espiritualidad y, especialmente, en la lengua y el sistema de plasmación de ésta, el alfabeto fenicio. Es lo que Blanco denomina la *Cultura Orientalizante Tartésica*, refrendada por los hallazgos del Tesoro del Carambolo.

Finalmente sólo nos queda incluir un último invitado a este crisol de culturas: los cartagineses, que si bien llegaron como pacíficos colonizadores hijos de los fenicios, tras su enfrentamiento con Roma en las Guerras Púnicas hostilizaron a la población ibérica y tartesia a partir del primer tercio del siglo III. Los tartesios, utilizados como mercenarios por Cartago, abandonaron a la flota de Asdrúbal en su lucha con los romanos; esta rebelión supuso el final de Tartessos que terminó sucumbiendo ante el poder cartaginés.

Todas estas circunstancias constituyeron el escenario donde nació la *Ispal* o *Spal* primitiva, nombre con que designaban los indígenas a Sevilla y que el profesor Blanco nos la describe así:

«Entre las islas que suelen formarse durante las avenidas, hay una mesa estrecha y larga como una pincelada más intensa en la acuarela de grises del paisaje invernal y palustre. Así se contempla el solar de Sevilla desde el Aljarafe cuando las aguas del río forman una sábana que alcanza a la Pañoleta. Los barcos mercantes podían arribar a aquella mesa en todo tiempo. Sobre ella nació la Sevilla antigua, la que va desde los Jardines de Murillo a la Plaza del Salvador.

La circunstancia de que hasta la altura de Sevilla fuese navegable el Guadalquivir para los cargueros antiguos, acarrió el nacimiento de la ciudad en ese punto preciso, ni más arriba ni más abajo.»⁶

⁴ BLANCO FREIJEIRO, A., *Historia de Sevilla. La ciudad antigua (de la prehistoria a los visigodos)*. 3ª Ed., Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1984.

⁵ BLANCO FREIJEIRO, A., *Historia de Sevilla. La ciudad... op. cit.*, p. 71

⁶ BLANCO FREIJEIRO, A., *Historia de Sevilla. La ciudad... op. cit.*, p. 89.

En efecto, esta es la razón que motivó el nacimiento de Sevilla. Desconocemos si ya los tartesios emplearon ese enclave como puerto circunstancial desde donde dar salida a la producción agrícola del valle mientras seguían asentados en las seguras cotas del Cerro Macareno o de la cercana Carmona o, lo que es más probable, si sería utilizado por los fenicios para cargar sus barcos con el metal procedente de Riotinto y descender por el Guadalquivir hasta el puerto de Cádiz.

Una u otra razón, motivaron un primitivo asentamiento indígena entre los siglos IX-VIII del que tenemos referencia por los trabajos de Francisco Collantes de Terán⁷ en las excavaciones de la Cuesta del Rosario. De su estudio estratigráfico se desprende no sólo la aparición de este primer asentamiento «indígena turdetano» sino su posterior colonización fenicia (siglos VII-VI) y cartaginesa (siglo III) la cual, todo parece indicar, fue también la que propició su destrucción violenta.

Morfológicamente hablando, la Sevilla de ese momento se reducía a una isla situada a una cota media de 15 metros sobre el nivel del mar, con unas dimensiones de 450 por 200 metros, similar a una elipse de eje mayor N-S que tendría su centro en la actual calle del Aire y que estaría arropada al oeste por el río y al este y al sur por el arroyo Tagarete⁸.

HÍSPALIS: PRIMERAS NOTICIAS DE CONSOLIDACIÓN URBANA

La llegada de Roma al valle del Guadalquivir a finales del siglo III no supuso, en un principio, un especial reflejo de su todavía arcaica cultura en los habitantes del territorio conquistado. Escipión el Africano sitúa un contingente de veteranos en Itálica, un punto al N-O de Ispal, buscando una mejor posición estratégica de cara al control de las vías de paso de los minerales provenientes de la Sierra de Huelva y de la frontera con Lusitania.

Mientras tanto, en la mencionada Ispal, la población romana se reduciría a unas pocas personas, comerciantes y negociadores con interés en las minas que, más que colonizar a la población indígena, estarían impregnándose de la cultura de ésta.

Pero a mediados del siglo I a.C., cuando la República estaba llegando a su fin, la ahora llamada *Hispalis* era una de las más importantes ciudades de la Bética. Varrón nos habla de su muralla, de sus astilleros, de su puerto y de su foro. Efectivamente, en ese momento la ciudad habría alcanzado ya un desarrollo urbano que superaría con creces al primitivo recinto heredado de los turdetanos. El profesor Blanco, incluso, lanza la hipótesis de la situación del *cardo* y *decumanus maximus* —el primero partiendo de la calle de la Alhóndiga hasta la calle Abades y el segundo coincidiendo con la calle Águilas— así como del *foro cívico*, que ubica en un principio en la calle Mármoles y que, supone, se trasladaría posteriormente a la actual plaza de la Alfalfa.

Lo que sí está claro es que la Sevilla romana, sucesora de la Ispal indígena, seguía, como ésta, debiendo su razón de ser al río, que ahora se conoce como *Baetis* y que, por los hallazgos arqueológicos y los análisis geológicos, discurría en aquel entonces por la actual Alameda de Hércules, calle Tetuán y Plaza Nueva, bien como cauce primero, bien como brazo secundario del que hoy conocemos, con el que se uniría a la altura de la Torre del Oro. Asimismo, recientes excavaciones confirman la existencia de instalaciones dedicadas a la conserva y salazón de pescado y al almacenamiento de ánforas de aceite para su carga en barcos en zonas cercanas a este brazo fluvial. Esto refrenda la existencia de algún muelle portuario al oeste de la ciudad próximo a una puerta de poniente de la muralla, si no a ese foro que aventuraba Blanco y que abarcaría las plazas de la Alfalfa y el Salvador.

En época Imperial la ciudad creció hacia el noroeste debido a que el arroyo Tagarete, que servía de foso defensivo natural, impedía su extensión en dirección sureste además de, como el Baetis, tener la costumbre de

⁷ COLLANTES de TERÁN, F., *Contribución al estudio de la topografía sevillana en la Antigüedad y en la Edad Media según los más recientes hallazgos arqueológicos*. Tesis doctoral, Sevilla, 1956, publicada en Sevilla, 1977.

⁸ BLANCO FREIJEIRO, A., *Historia de Sevilla. La ciudad... op. cit.*, p. 91.

desbordarse con frecuencia. Esta circunstancia justificó la construcción del recinto amurallado de Híspalis con un doble objetivo: por un lado defenderla de las riadas y, por otro, de los ataques de los lusitanos. No obstante, extramuros y próximos a la catedral y a la Puerta de Jerez, se construyeron los astilleros, el puerto, almacenes de grano y un *Foro de las Corporaciones*. Más allá del flanco este debieron ubicarse el circo y el anfiteatro; también se erigió un acueducto que abastecía de agua a la ciudad desde unos manantiales próximos a Alcalá de Guadaíra y que venía a parar a una puerta del este de la muralla, la de Carmona. Posteriormente, en época musulmana, se rehabilitaría dicho acueducto que no pararía de prestar servicio hasta el siglo XIX: nos estamos refiriendo a los famosos *Caños de Carmona*.

En este punto volvemos a hacer hincapié en lo que nos sirve de línea argumental para este trabajo: la influencia que el río seguía teniendo sobre la ciudad y la importancia que ésta adquirió gracias a él. Merced a su uso como canal de llegada y salida de productos agrícolas que venían, tanto de localidades del valle situadas más arriba de su enclave, como de la Mauritania Tingitana, podemos afirmar que Sevilla se convirtió en el centro neurálgico del comercio de la Bética.

Y así transcurrieron los siglos, siendo Híspalis testigo de la helenización de Roma, del nacimiento y desarrollo del cristianismo, de la fractura y posterior ocaso del Imperio hasta que, en el siglo V, se vio sacudida por la invasión de los pueblos germanos. A partir de ahora cambiará su nombre por el de *Spalis*, la Sevilla Visigoda, que perdurará casi tres siglos y que acogerá en su «poco renovado» trazado urbano a personalidades de la talla de San Leandro y San Isidoro.

IXBILIA Y EL WAD AL-KABIR: EL ESPLENDOR DE AL-ÁNDALUS

En el amanecer del 28 de abril de 711, *Tarik*, lugarteniente de *Musa b. Nusayr* en Tánger, desembarca en la roca de Gibraltar con 7.000 hombres ayudados por los partidarios de los hijos de *Witiza*. Se apoderan de Carteya y avanzan por la vía romana hacia el norte, en dirección a Sevilla. Esta fecha será señalada por la Historia como el día en que el Islam pone por primera vez su pie en Europa.

Todo parece indicar que fue *Musa b. Nusayr* el que a finales del verano de 712 conquistó Sevilla después de tomar las plazas de Medina Sidonia, Alcalá de Guadaíra y Carmona, en su camino hacia Mérida. La población visigoda huyó de la ciudad buscando refugio en Beja, retornando de nuevo a *Spalis* una vez que *Musa* reemprendiera la marcha en dirección a los territorios emeritenses, el cual, al enterarse del hecho, ordenó a su hijo '*Abd al-Aziz b. Musa* que volviera a hacerse con la ciudad entre las conquistas de Niebla y Mérida, en julio de 713, donde ya sí se produjo la ocupación definitiva de la misma. Así lo recoge el profesor Boch Vilá en su libro sobre la Sevilla Islámica⁹ donde también refiere cómo '*Abd al-Aziz* se convierte en el primer *Wali* –gobernador– de al-Ándalus, estableciendo su capital en Sevilla entre 713 y 716, año en que es asesinado.

La extensión del presente trabajo nos obliga a obviar muchos de los acontecimientos históricos que tuvieron lugar en Ixbilia durante los 536 años de presencia musulmana, sin embargo referiremos aquí aquéllos que marcaron los cambios sustanciales en la ciudad:

- 712; conquista de *Spalis* por *Musa b. Nusayr*
- 713-716; capital de al-Ándalus
- 756; creación del Emirato Omeya en Córdoba por *Abd al-Rahman I*
- 844; incursiones wikingas o normandas frenadas por *Abd al-Rahman II*
- 929; creación del Califato Omeya en Córdoba por *Abd al-Rahman III*
- 1023-1091; Taifa de Sevilla, gobernado por la familia *Banu 'Abbad*
- 1091-1147; Sevilla almorávide
- 1147-1248; Sevilla almohade

⁹ BOCH VILÁ, J., *Historia de Sevilla. La Sevilla Islámica, 712-1248*. 2ª Ed., Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1984.

Podemos decir que la ciudad que encuentran los musulmanes a principios del siglo VIII, poseía un aspecto muy parecido a la *Hispalis* romana, heredada a su vez por los visigodos y que, salvo las transformaciones de los edificios públicos romanos para convertirlos en iglesias, no había sufrido más cambios profundos, ni en su dimensión ni en su morfología.

Los cambios introducidos por los musulmanes se desarrollaron lentamente y vinieron motivados por una cultura, religión, sociedad, sistema tributario y político diferentes. Ixbilia no destacaba especialmente sobre otras ciudades islámicas, pero sí tenía una personalidad propia que la acompañó a lo largo de los cinco siglos de presencia árabe.

Estaba situada en una encrucijada de caminos, por donde pasaban viejas calzadas romanas que la unían a Córdoba y a Mérida así como la arteria fluvial que permitía la llegada de los barcos desde Sanlúcar de Barrameda, el Puerto de Santa María, Rota y Algeciras. Esta arteria, a la que los musulmanes llamaron «el río grande», en árabe, «*al-wadi al-Kabir*», nexo de unión no sólo con el mar, sino con poblaciones ribereñas de más al norte, hasta llegar a la propia capital del califato, era la vía de transporte de los productos del campo de todo el valle. Por el wad al-Kabir navegaban los cereales de la campiña, frutas de los huertos, el aceite del aljarafe y los materiales de construcción que abastecían a los pueblos de la ribera. Era el soporte económico de pescadores y barqueros que transportaban a la gente de un lugar a otro por necesidad o como simple recreo. La Sevilla abbadí empleó el tratado del almotacén *Ibn Abdún* para regular, entre otras materias, el comportamiento de cuantos ciudadanos usaban el río.

Contaba con almadrías de vela o de remo con distintos calados dependiendo de la carga, del lugar de destino o de su uso. El profesor Valencia Rodríguez, en un bonito texto, nos describe algunos pasajes de cómo era la vida en el río:

«La Laguna Chica se situaba en el ámbito de la actual Alameda de Hércules, como hija de un antiguo brazo del Guadalquivir. Ese río siempre presente en la vida de la ciudad, en el comercio que unía a la ciudad con Córdoba a través de él o en los barqueros que transportaban a los sevillanos de aquel tiempo en sus anaceas –‘juergas’ según el vocablo local– hasta Triana o Santiponce[...]¹⁰»

Era un río más verde y menos poblado que en la actualidad, rodeado, probablemente, de bosques y también más extenso, con lagunas que arropaban el flanco occidental de la muralla y que se dejaban ver en la puerta de la Barqueta y en las inmediaciones de la Torre del Oro. En los siglos XII y XIII las orillas del río estaban repletas de fincas de recreo con torres iluminadas con candiles desde donde se contemplaba el continuo ir y venir de las almadrías y los cárabos que atracaban en los embarcaderos sitios junto a las puertas de la ciudad¹¹.

También, desde Alcalá del Río, bajaban las barcas con tinajas de agua potable que los azacanes repartían en los barrios anejos a las dos mezquitas mayores de Sevilla.

Como medida de salubridad, a finales del siglo XII, el todavía gobernador almohade *Abu Yúsuf Yákuab al-Mansur*, ordenó la rehabilitación del acueducto romano que traía el agua potable desde Alcalá de Guadaíra, los ya mencionados Caños de Carmona, y que venía a completar la red de pozos urbanos de Ixbilia.

Yemeníes y beréberes, como ya hemos dicho, acometieron despaciosamente los cambios en la ciudad hasta la llegada de los vikingos o normandos a mediados del siglo IX. El saqueo de la ciudad y el deterioro de sus murallas de época romana, llevó a Abd al-Rahman II a reconstruirlas y a ampliarlas al mismo tiempo que fundamentó las atarazanas y renovó el puerto de herencia romana y visigoda. De las murallas se aprovechó parte del lienzo oriental y se reforzó el trecho occidental para evitar las riadas.

¹⁰ VALENCIA RODRÍGUEZ, R., «La hija del agua», *Sevilla Almohade, 1248*. Sevilla, Agencia Andaluza del Agua, Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, 2008, pp. 40-41.

¹¹ BOCH VILÁ, J., *Historia de Sevilla. La Sevilla Islámica... op. cit.*, p. 207.

La insumisión de Ixbilia al emirato Omeya de Córdoba supuso la destrucción en el siglo X de la zona este del recinto amurallado, quedando de nuevo la ciudad abierta y desprotegida, especialmente por el flanco de acceso desde Córdoba. Además el primer califa, Abd al-Rahman III, promovió la construcción del alcázar junto al palacio del gobernador –*Dar al-Imara*– que posteriormente sería la residencia de la familia ‘*abbadí*’ y de los califas almohades.

Ab al-Rahman II había transformado en el siglo IX una antigua basílica visigoda en la primera mezquita aljama que tuvo Sevilla, la de Ibn ‘*Addabas* –hoy iglesia de El Salvador– hasta la erección de la gran mezquita almohade ordenada construir por el califa *Abu Yáku*b *Yúsuf* durante el mes del ramadán de 1172 acabada en 1176 convirtiéndose posteriormente en la Catedral de Sevilla. Su alminar, la famosa torre de la Giralda, también ordenada por dicho califa en 1184, dos meses antes de su muerte, fue terminado por su hijo Abu Yúsuf Yákub al-Mansur, quien la dotó en 1198 de cuatro esferas desiguales recubiertas de láminas de oro como coronación del alminar.

Ambas mezquitas reordenaron su entorno con sendas alcaicerías. La de Ibn ‘*Addabas* –alcaicería vieja– abarcaba el espacio comprendido entre el templo y la Puerta de Carmona y era el zoco de las mercancías de lujo. La nueva mezquita aljama, con la ampliación del sahn, impuso la recuperación del espacio existente entre la plaza de San Francisco y la propia mezquita, situándose en él la alcaicería nueva, mercado de especias, perfumes, telas y talleres de sastres.

Fruto, una vez más, de la influencia del río y del uso de éste como centro de las transacciones comerciales, Sevilla se reestructuró en su área meridional, concentrando, al mismo tiempo, en las proximidades del puerto, las sedes del poder político, administrativo y fiscal. Los almohades culminaron este hecho reforzando las defensas del Alcázar, ampliando el puerto y protegiéndolo con las torres del Oro y de la Plata.

Cegado el brazo secundario del río por los visigodos, la Sevilla islámica se extendió hacia el oeste y hacia el norte, necesitando un segundo cerco en dicho flanco y la reconstrucción del oriental, junto con su ampliación, hasta la Macarena. De nuevo fueron los almohades, con sus dotes para la obra pública, los que racionalizaron el tema. Así, en 1174 se ordenó construir un puente de barcas que uniera Sevilla con el arrabal de Triana –auténtica puerta del Aljarafe y acceso al territorio occidental de al-Ándalus– construido con barcazas unidas mediante fuertes cadenas de hierro que, además de facilitar el paso de personas y tropas, ponía el límite al espacio portuario para embarcaciones de mayor calado. Para su defensa se edificó el castillo de *al-Fath* –posteriormente San Jorge– en la margen derecha del río, que servía de aduana y sede de la recaudación de impuestos.

Otra obra almohade de los últimos años fue la Torre del Oro, baluarte avanzado del puerto sevillano construido en 1221, desde la que se tendían cadenas a un bastión de la orilla de Triana para cerrar el puerto. Era una torre albarrana que, junto con la de la Plata, formaban parte del sistema defensivo avanzado del Alcázar.

Ponemos fin aquí a un período de esplendor conjunto del río y la ciudad. El cambio en la cultura, la política y la sociedad sevillana impreso por los musulmanes, motivó el desarrollo de ésta fundamentado en la influencia que el río siguió teniendo sobre ella. Emires, califas, reyes de Taifa, almorávides y almohades contribuyeron con sus obras al cambio en la imagen de la ciudad. Los huertos, pozos, norias y jardines, como el de la Buhaira, llevaron el frescor y la belleza hasta el corazón de Ixbilia, haciendo de ella un oasis. Era la hija del wad al-Kabir... era la *hija del agua*.

SEVILLA: SEIS SIGLOS DE REYES, SEIS SIGLOS DE INDECISIÓN

Fernando III el Santo entraba en Sevilla el 22 de diciembre de 1248, siete meses después de que el almirante *Bonifaz* rompiera las cadenas del puente de barcas durante el asedio de la ciudad y un mes después de izar su estandarte en el Alcázar tras la capitulación musulmana.

Se encuentra con una ciudad vacía; sólo la población mozárabe, algunos mudéjares y los judíos moraban en sus respectivos barrios. Sin embargo se queda sorprendido con su puerto, donde se alcanzan las atarazanas de Ab al-Rahman II, mantenidas por Al-Mutamid y ampliadas por los almohades. Sabe que el río y el puerto forman parte, desde hace tiempo, de la red comercial de la Europa latina y de la del Mediterráneo islámico.

Así, en 1251, Fernando III otorga el *Fuero de Sevilla* donde adquiere especial protagonismo el *Barrio de la Mar* –el Arenal– que alberga a todas las personas relacionadas con la navegación, el comercio marítimo y los oficios marineros¹².

Alfonso X, en 1253, renueva las instalaciones portuarias, construyendo unas nuevas atarazanas entre el Postigo del Aceite y la Torre de la Plata, lo que propició el crecimiento del Arenal al sumarse a sus primeros habitantes, (marineros de la flota real), los beneficiarios del reparto de tierras por haber ayudado a la conquista de Sevilla y los repobladores de la misma. También se asentaron en dicho barrio los empleados de las Atarazanas Reales, (carpinteros, herreros, calafates y cirujanos), galeotes, menestrales y cómitres de las galeras reales.

Posteriormente, a la mencionada población, se añadieron los pescadores de río, barqueros, marinos profesionales y comerciantes de distintos puntos del mundo, que fueron formando distritos o calles –Génova, Bayona, Placentines, Alemanes, Francos, Catalanes, etc.– o barrios gremiales –Carretería, Cestería, Tonelería, Humeros, etc.– urbanizando así el cinturón de la ciudad que constituía la orilla izquierda del río.

Al mismo tiempo, y durante los siglos XIV y XV, el centro de la ciudad se fue reorganizando urbanísticamente. Los musulmanes habían dejado una ciudad cercada por una sólida muralla de época almohade dotada con 16 puertas que eran el arranque de calles perpendiculares a las mismas y que, salvo el cardo y decumanus, presentes desde la ocupación romana, se revolvían en laberínticos trazados buscando la ansiada sombra. Las plazoletas eran, sencillamente, una dilatación en una estrecha calleja o el vestíbulo de una puerta de la muralla.

Sin embargo los cristianos se encontraron grandes espacios vacíos constituidos por huertos o vertederos que se fueron ocupando con la erección de conventos y edificios religiosos. A este respecto lo mismo ocurrió con las más de 20 mezquitas que tenía la ciudad, sobre las que se erigieron templos cristianos que en su mayor parte formaron las 27 parroquias o collaciones con que contaba la ciudad a principios del XVI a las que se añadieron con posterioridad las de San Bernardo y San Roque¹³.

Los siglos XIII y XIV, sin embargo, fueron testigos de momentos críticos en la historia de Sevilla como refiere Ladero Quesada¹⁴. Los intentos de reconquista de la ciudad por parte de los musulmanes, afincados en el norte de África o en los territorios de la Península fronterizos con Castilla, la escasez de repobladores o las epidemias del XIV y XV supusieron duros reveses en el desarrollo y crecimiento de la misma.

Mientras tanto el puerto seguía siendo el motor de la economía sevillana, aunque hasta el siglo XV no contara con un muelle de piedra merced a la demolición de la mezquita aljama, que proporcionó las ruedas de molino utilizadas como pavimento en el denominado «muelle de las muelas» y que contaba con una grúa o «ingenio» que dio el sobrenombre a la puerta de San Juan situada enfrente de la Cartuja de las Cuevas. También se reactivó la margen derecha del Guadalquivir con la ampliación del arrabal de Triana y la mejora del puente de barcas, auténtica puerta de acceso al Aljarafe.

Enrique II y Enrique III aumentaron y refundieron los privilegios otorgados en el Fuero de Fernando III a los marinos y comerciantes genoveses, que les permitía tener «barrio y cónsules propios» y regulaba los derechos fiscales con que se gravaba su actividad mercantil.

El descubrimiento de América y la creación de la Casa de Contratación por los Reyes Católicos en 1503, supusieron otro impulso fundamental en el desarrollo del puerto y de la ciudad de Sevilla. El monopolio del

¹² GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. y BELLO LEÓN, J.M., «El puerto de Sevilla en la baja Edad Media. Siglos XIII-XV», ABUFALIA, D. y GARÍ, B. (Coords.), *En las costas del Mediterráneo occidental: las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, Barcelona, Ed. Omega, 1996.

¹³ MORALES PADRÓN, F., *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos*. 3ª Ed., Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1989, p. 253.

¹⁴ LADERO QUESADA, M.A., *Historia de Sevilla. La ciudad Medieval*. 2ª Ed., Valladolid, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1980.

comercio con las Indias favoreció la llegada de gentes de todo el reino y de extranjeros con intereses comerciales en el nuevo territorio, incluidos los banqueros. Es el momento de esplendor económico, social, político, y religioso de la ciudad, especialmente durante el reinado de los Austrias Mayores en el siglo XVI, donde Sevilla adquiere la proyección universal que perdura hasta nuestros días. El Renacimiento renueva también la manera de pensar sobre el urbanismo sevillano. Se reordenan los trazados de calles, se limpian los espacios y se amplían buscando mejores perspectivas para los edificios públicos que los presiden, se refina la arquitectura; en definitiva, se procede al saneamiento y mejora de la vida de la ciudad introduciendo el sol en sus calles y plazas que, sin embargo, no pierden el encanto oriental insuflado por los cinco siglos de cultura andalusí.

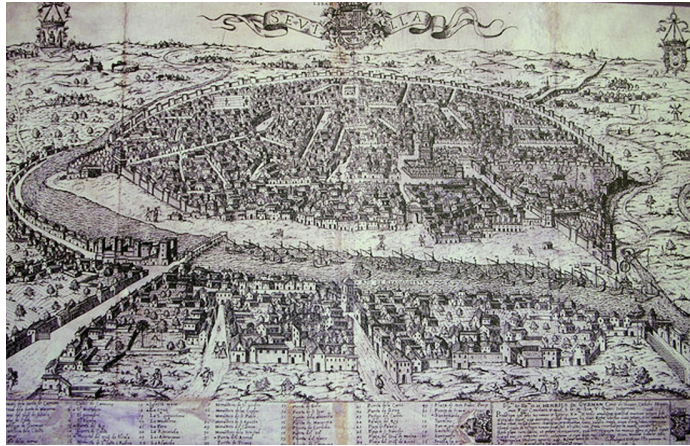


Figura 3. Sevilla en 1585. Ambrosio Brambilla. Biblioteca Nacional de España.

Pero la decadencia del XVII, siglo de luces para las artes y las letras sevillanas, hizo mella en su economía cuando el continuo depósito de sedimentos en el fondo del Guadalquivir empezó a impedir el paso de barcos de mayor calado, lo que motivó, finalmente, el traslado de la Casa Lonja a Cádiz en 1717.

El puerto de Sevilla comienza entonces su progresivo desplazamiento hacia el sur. El desarrollo del barrio de los Humeros —entre la puerta de Triana y la puerta Real— y el puente de barcas habían acotado el espacio del puerto comercial al barrio del Arenal, con la Cestería y la Carretería como trama edificada entre la muralla y el río. En esta trama se ubicaban, en el XVII, las atarazanas Alfonsíes, parte de las cuales sirvieron de solar al Hospital de la Caridad, la Casa de la Moneda y, más allá de la corcha de la Torre del Oro, el Seminario de San Telmo.

Con la construcción en el monte del Baratillo de la plaza de toros —de madera— de la Maestranza en el siglo XVIII, desaparece el último obstáculo natural que impedía el desarrollo urbano del Arenal. Además, se edifica también en este siglo la Real Fábrica de Tabacos —cuya fachada norte organiza el trazado de la calle San Fernando— y se siembran las alamedas en las orillas del río que rematan en la de San Telmo, con lo que la zona sur comienza a consolidarse y a mostrar una primera fachada ordenada al Guadalquivir en su margen izquierda.

En el XIX se derriba el murallón de la Torre del Oro, lo que da continuidad a las alamedas antedichas, que comienzan a extenderse hacia el sur con la creación de los paseos de Cristina y las Delicias impulsados por el ilustrado *José María de Arjona*. Se explana y define la Plaza de Armas al norte del puente de barcas la que, años más tarde, servirá de solar a la estación de ferrocarril de su mismo nombre.

Entre 1853 y 1890, durante el reinado de Isabel II y la Primera República, se desarrollaron las obras más importantes en las márgenes del Guadalquivir. En 1852 se inaugura el Puente de Triana que enlaza los ejes de calle Arjona —en la orilla izquierda— y la plaza del Altozano y calle San Jacinto en Triana, reemplazando al viejo puente de barcas. En 1859 llega el ferrocarril a Sevilla penetrando en la ciudad a través de dos líneas: la *Córdoba-Sevilla*, que construye su estación en Plaza de Armas y la *Sevilla-Jerez-Cádiz* que lo hace en el barrio de San Bernardo en 1860. La primera de ellas afectó singularmente al sector urbano occidental próximo al río debido al trazado paralelo de sus vías al cauce de éste, lo que impidió, durante más de 130 años, el acceso y las vistas de la ciudad al origen de sí misma.

En 1864 se inicia el derribo de la muralla occidental, paralela también a las vías del ferrocarril. Pero ya no tenía sentido: se demolió una muralla para darse de bruces contra un paredón de 1.300 metros que ocultaba el



Figura 4. Puente de Triana. (Fotografía de A. Gregory Zaier).

fracaso urbanístico a que había llevado el progreso. Fracaso que se manifiesta también con la extensión de la vía hasta el recién remodelado puerto en 1870. Las alamedas y los paseos impulsados por los duques de Montpensier delante de su palacio, fueron mermando en anchura debido al ansia especuladora del ayuntamiento, que parceló el espacio resultante entre el caserío y las plataformas de los muelles con solares que se edificaron rápidamente.

Así, el viejo Barrio de la Mar, se fue transformando y llenando de edificaciones que ya no tenían usos industriales. Los Humeros, la Carretería y la Cestería pasaron a ser residencia de sevillanos ansiosos de encontrarse con el río aunque fuera a costa, por poner un ejemplo, de adosarle a la plaza de toros de la Real Maestranza las manzanas de la calle Adriano ocultado así gran parte de su bellissimo volumen. Mientras tanto, en la orilla de enfrente, Triana seguía mostrando al río la más hermosa de sus caras: la castiza fachada de su calle Betis reflejándose en el Guadalquivir sobre el antiguo muelle de pescadores.



Figura 5. Triana. Emilio Sánchez Perrier, 1888-1890.

¿SEVILLA Y EL GUADALQUIVIR HAN VIVIDO SIEMPRE DE ESPALDAS?

Sevilla despidió al siglo XIX sustituyendo la barrera de su cerco occidental por la «playa de vías» de la línea ferroviaria que llegaba desde Córdoba. Había saltado también parte de las murallas orientales por razones sanitarias, pero el ordenamiento del terreno nuevo no se había estudiado suficientemente¹⁵.

¹⁵ CUENCA TORIBIO, J. M., *Historia de Sevilla. Del Antiguo al Nuevo Régimen*. 4ª Ed., Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1991.



Figura 6. Sevilla. Exposición Iberoamericana 1929, planos y nomenclatura.

La «Ley para el saneamiento y reforma interior de las poblaciones de 30.000 o más almas de 1895», motivó la redacción del Plan General de Reformas de José Sáez López, centrado en una modificación del viario del casco y en la dotación de edificios para cuarteles, escuelas, mercados, mataderos, y cárcel.

El rosario de leyes de ensanche promulgadas en España desde 1864 a 1892 no se pone en práctica en Sevilla hasta la Dictadura de Primo de Rivera con la convocatoria del *Concurso de Proyectos de Ensanche Exterior de 1929*, avocado al fracaso por la proximidad de la República y la posterior Guerra Civil.

En 1912, *Miguel Sánchez Dalp* y en 1917, *Juan Talavera Heredia*, redactaron sendos planes de ensanche de Sevilla. El primero consistió en la creación de una rígida trama hipodámica de manzanas achaflanadas que bordeaba por el este el casco viejo, únicamente rota por los arrabales, las vías del tren y los accesos desde Málaga y Córdoba; El segundo proponía la apertura de grandes vías en el casco que iban a parar, tomando como centro la Giralda, a las distintas puertas orientales de la ciudad, prolongándose, más allá de las mismas, en cinco largos radios que albergaban entre ellos una trama rectangular-poligonal que se adaptaba a la forma de los arrabales y urbanizaciones preexistentes (Barrio de Nervión y San Bernardo).

Este proyecto fue aprobado en 1918 y su reglamento en 1923, aunque la llegada de la Dictadura de Primo de Rivera y la futura Exposición Iberoamericana de 1929, acabaron frustrándolo en pro del citado concurso de proyectos de ensanche del año 29.

Fruto de este concurso fueron los proyectos de *García Mercadal* y de *Ulargui*, ambos parecidos en su voluntad de expandir la ciudad hacia el este irradiando las vías principales del casco histórico a través de sus puertas orientales y de trazar otras arterias concéntricas con el borde del mismo. El segundo de ellos es el que mejor se adaptó a las necesidades de Sevilla, y de hecho es el que, con posterioridad, los planes generales de 1946, 1962 y 1987, persiguieron desarrollar.

Llegados a este punto, creemos haber conseguido descubrir las razones que motivaron el emplazamiento, la función, la forma y la estructura urbana de Sevilla en su relación milenaria con el río Guadalquivir. Sólo nos queda hablar de los dos acontecimientos que, a nuestro juicio, supusieron el cambio radical en esta relación y que coincidieron ambos en el siglo XX.

El primero de ellos fue la Exposición Iberoamericana de 1929. Las necesidades de modernización que tenía la ciudad a comienzos de siglo hicieron que los esfuerzos de sus habitantes apostaran por acercarse por primera vez

a su río, aprovechando la expansión hacia el sur de las avenidas de la Palmera y Manuel Siurot, de la creación del barrio de Heliópolis y del aprovechamiento del Parque de María Luisa. En ese entorno se situó el nuevo puerto, se resolvió el problema de los desbordamientos proyectándose la corta de la cartuja, se ubicaron los pabellones de los distintos países y, como elemento singular, se erigió la Plaza de España.

El segundo, y que mejor expresa el cambio en la manera de pensar de los sevillanos, fue la Exposición Universal de Sevilla de 1992. Se buscaba el abrazo de uno y otra añorado desde siglos, apropiándose de los terrenos situados al otro lado de lo que, paradójicamente, ya no era un río, sino una dársena de tranquilas aguas que aseguraban no volver a enfadarse con Sevilla.

Los resultados, al igual que en 1929, dejaron algo que desear. Al final lo que se hizo fue construir un recinto volcado hacia sí mismo que volvió su espalda a la ciudad una vez más. Lo más positivo fue el impulso modernizador que el evento supuso para Sevilla, que vio como aparecieron cuatro nuevos puentes que la acercaban a la margen de Triana y de la Cartuja, cómo se cumplía su viejo sueño de una ronda de circunvalación acorde con los tiempos y, especialmente, como se resolvía, por fin, su problema con el transporte ferroviario.

Como epílogo dejamos en el aire una pregunta: *¿Sevilla y el Guadalquivir siguen viviendo de espaldas?*