



Difundir y dar a conocer al gran público el rico Patrimonio Documental custodiado en el Archivo General de Andalucía es el objetivo marcado con el ciclo "El Documento del mes". Por ello, seleccionamos mensualmente de entre nuestros fondos una pieza destacada por su relevancia histórica y cultural, para sacarla a la luz y difundirla de manera comentada, intentando hacerla accesible a todos los ciudadanos.

Más información en: [www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos](http://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos)

Horario de visita, de lunes a viernes, de 9 a 14 horas.  
Patio del Archivo.



Archivo General de Andalucía  
C/ Almirante Apodaca, nº 4  
41003 Sevilla  
[informacion.aga.ccd@juntadeandalucia.es](mailto:informacion.aga.ccd@juntadeandalucia.es)  
Telf.: 671 536 300  
Fax: 955 024 512

# UN PROYECTO ILUSTRADO PARA EL RÍO GUADALQUIVIR

Código de referencia: ES.41188/Caja 4834.13.

Título: *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..*

Fechas: 1778-1784

Características físicas: Un volumen, con 117 folios en papel, manuscritos.  
Encuadernación en pasta española.  
Contiene 20 documentos ,11 dibujos y 5 planos.

## Sevilla, y el comercio fluvial

El río Guadalquivir ha ejercido una gran influencia en las tierras de la Baja Andalucía, siendo como era navegable hasta Sevilla y Córdoba. Desde época romana, el tráfico fluvial hasta Híspalis y Córdoba fue muy intenso, llegando incluso -para determinados tipos de embarcaciones- hasta Cástulo (actual Linares), según algunos autores. Pero no fue hasta el Descubrimiento de América en 1492 y su posterior conquista cuando el río, junto al puerto de Sevilla, adquirió una proyección universal. Esta importancia se ve ratificada al establecerse en ella la Casa de la Contratación en 1503, que ejercerá el monopolio comercial con las nuevas tierras. Sevilla, a partir de entonces, se convirtió en el principal puerto comercial de Europa donde recalaban todas las riquezas y productos americanos, y cuya pujanza económica atrajo a numerosos comerciantes de todas las latitudes de Europa.

¿Por qué Sevilla fue elegida como puerto principal y no se optó por un puerto marítimo? Cádiz, puerto atlántico por antonomasia, era la candidata natural, pues con su bahía podía haber sido apta para ser Puerto de Indias, pero presentaba una gran vulnerabilidad: era una ciudad casi aislada de la Península y estaba expuesta a los ataques por mar, como aconteció numerosas veces a lo largo de la Edad Moderna. Por el contrario, el puerto de Sevilla ofrecía más seguridad, protección y control al estar situado 100 kilómetros tierra adentro, por lo que consiguió obtener el monopolio comercial con América y ser cabeza del entramado de redes comerciales de la época.

Pero no todo eran ventajas en la elección de Sevilla como puerto principal para el comercio con las posesiones americanas. Como gran inconveniente, el río presentaba un trazado sinuoso desde el mar, poblado de marismas con numerosos *tornos* o meandros, y con *bajos* de poco calado que no permitían buques de gran tonelaje (400 toneladas era lo máximo autorizado), a lo que se sumaba la denominada *barra de Sanlúcar* [de Barrameda], producto de la acumulación de fango, lodos y demás partículas que arrastradas por el río, que se convertía en un paso peligroso para los navíos que entraban o salían hacia Sevilla y que les obligaba a maniobrar con sumo cuidado y no demasiado peso. En espera de las condiciones favorables de los vientos y las mareas, los barcos tenían que permanecer en la zona largos periodos de tiempo, con la lógica exposición a contrabandistas, robos y temporales.

Todas estas razones motivaron, entre otras, que la actividad comercial fuera gravitando paulatinamente de Sevilla a Cádiz, que ya en época del monopolio sevillano ostentaba la sede aduanero-portuaria de la Carrera de Indias. Y es a partir de 1717 cuando Sevilla sufrió un gran cambio al trasladarse a Cádiz la Casa de la Contratación, con la decadencia comercial y económica que ello provocó en la ciudad.

## Un proyecto para la mejora de la navegabilidad del río

En el año 2006, ingresó en el Archivo General de Andalucía a través de una adquisición un volumen manuscrito encuadernado con todos los documentos que conforman el expediente del 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. Incorpora al final nueve 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 inició a raíz de la convocatoria hecha por la Sociedad Económica de Amigos del País de Sevilla para la concesión de un premio a un *Discurso* que pudiera contribuir a mejorar la navegabilidad del río, y a recuperar con ello su tráfico fluvial. No es casualidad que el expediente se inicie en una fecha tan señalada como 1778, en que se promulga el Reglamento de Libre Comercio con América, con la consiguiente pérdida de las ya escasas prerrogativas comerciales que le quedaban a la ciudad.

Por otra parte, las tradicionales inundaciones que afectaron históricamente a Sevilla de forma catastrófica, y que habían motivado diversas intervenciones parciales en el río desde fines del siglo XVII, convertían a éste en uno de los principales problemas de la ciudad, que clamaba por una solución definitiva. El proyecto premiado fue realizado por Francisco Pizarro, maestro de Matemáticas en el Real Colegio Seminario de San Telmo, y fue informado por el Teniente General de la Real Armada, el también sevillano Antonio de Ulloa. En dicho proyecto se contemplaba la eliminación de tornos y bajos, que eran el principal problema del río, con un sistema de cortas que favoreciera restablecer la navegación y prevenir las crecidas.

De todo lo proyectado sólo se llegaría a abordar de manera inmediata la llamada corta de Merlina, en Coria del Río, en los años finales del siglo, prolongándose los efectos catastróficos del río hasta mediados del siglo XX, en que se concluye el sistema de cortas ideado y proyectado 200 años atrás.