

La corta de Tablada (1909-26): la obra que transformó el Puerto de Sevilla

Marcos Pacheco Morales-Padrón
Investigador independiente

Resumen

La apertura de la corta de Tablada o canal de Alfonso XIII (1909-1926) constituyó una de las intervenciones hidráulicas más importantes realizadas en el río Guadalquivir y marcó un punto de inflexión en la transformación del Puerto de Sevilla durante el primer tercio del siglo xx. Aunque la evolución de los muelles hispalenses ha sido tratada en estudios generales sobre la navegación del Guadalquivir y la historia urbana de la ciudad, la ejecución de esta obra ha recibido menor atención desde la perspectiva de la historia de la construcción y de la ingeniería portuaria. El objetivo principal de este trabajo es analizar el proyecto y la ejecución de dicha corta como pieza clave del proceso de modernización del Puerto de Sevilla, ahora que se cumplen cien años desde su inauguración. De manera específica, se examinan el contexto técnico y económico del plan de mejoras impulsado por Luis Moliní, las características constructivas de la obra y su impacto en la reorganización espacial de las instalaciones portuarias. El estudio se basa en el análisis de fuentes primarias conservadas en el Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

Palabras clave: Puerto de Sevilla; Moliní; Guadalquivir; historia de Sevilla.

The Tablada Cut (1909-26): the project that transformed the Port of Seville

Abstract

The opening of the Tablada Cut, also known as the Alfonso XIII Canal (1909-1926), was one of the most significant hydraulic engineering projects undertaken on the Guadalquivir River and marked a turning point in the transformation of the Port of Seville during the first third of the 20th century. While the evolution of Seville's docks has been addressed in general studies on Guadalquivir navigation and the city's urban history, the construction of this particular project has received less attention from the perspective of the history of construction and port engineering. The main objective of this work is to analyze the design and construction of this cut as a key element in the modernization process of the Port of Seville, now that one hundred years have passed since its inauguration. Specifically, the study examines the technical and economic context of the improvement plan promoted by Luis Moliní, the construction characteristics of the project, and its impact on the spatial reorganization of the port facilities. The study is based on the analysis of primary sources preserved in the Historical Archive of the Port Authority of Seville.

Keywords: Port of Seville; Molini; Guadalquivir; Seville history.

METODOLOGÍA Y FUENTES

La investigación se ha basado, fundamentalmente, en el análisis de fuentes primarias relacionadas con la planificación y ejecución de las obras de mejora del Puerto de Sevilla en las primeras décadas del siglo xx. Entre ellas destacan las memorias técnicas, proyectos de obras, informes administrativos y estadísticas portuarias elaboradas por la entonces Junta de Obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla, conservadas en el Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla. Esta documentación permite reconstruir tanto el proceso de planificación

de las intervenciones, como los aspectos técnicos, económicos y administrativos vinculados a la ejecución de la corta de Tablada.

Junto a estas fuentes primarias se ha recurrido a fuentes impresas contemporáneas —especialmente artículos técnicos publicados en la Revista de Obras Públicas— que aportan información directa sobre las características constructivas de las obras y los debates técnicos de la época.

El análisis de estas fuentes se ha complementado con bibliografía secundaria dedicada a la historia del Puerto de Sevilla y a la transformación del Guadalquivir entre los siglos xix y xx. La combinación

de documentación archivística, fuentes técnicas coetáneas y estudios historiográficos permite situar la apertura de la corta de Tablada dentro del proceso más amplio de modernización de las infraestructuras portuarias españolas.

EL PUERTO DE SEVILLA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

Contexto y características

El Puerto de Sevilla ha constituido históricamente uno de los principales nodos de articulación económica del suroeste peninsular. Su singular condición de puerto marítimo interior, conectado con el océano Atlántico a través de la ría o estuario del Guadalquivir, le otorgó desde época Moderna una posición estratégica dentro de las redes comerciales españolas. Sin embargo, el mantenimiento de esta función portuaria dependía en gran medida de la capacidad de adaptación de sus infraestructuras a las transformaciones del tráfico marítimo y de la navegación fluvial.

Durante el siglo XIX, coincidiendo con la consolidación del estado liberal y la expansión del comercio internacional, se impulsaron diversas actuaciones destinadas a mejorar las condiciones de navegabilidad del Guadalquivir y a dotar a Sevilla de instalaciones portuarias modernas. Entre ellas destacó la construcción de los muelles del Arenal, inaugurados en 1868, que respondían a las necesidades del tráfico marítimo de la época. No obstante, el progresivo incremento del tonelaje de los buques y la intensificación del comercio evidenciaron pronto las limitaciones estructurales de este modelo portuario decimonónico. Los problemas de calado en la ría, la sinuosa configuración del cauce estuarino en el tramo próximo a la ciudad y la insuficiencia de las zonas de servicio portuario dificultaban el desarrollo de un tráfico cada vez más exigente.

A finales del siglo XIX y comienzos del XX, estas limitaciones coincidieron con un contexto de creciente preocupación por la modernización de las infraestructuras españolas. Durante la Restauración, el Estado impulsó distintos programas de obras públicas orientados a mejorar las comunicaciones y fortalecer la integración económica del territorio. En este marco, los puertos adquirieron una importancia estratégica como

plataformas para el comercio exterior y el desarrollo industrial. El caso sevillano presentaba, además, una problemática específica derivada de su condición fluvial, que obligaba a intervenir tanto en el cauce del río como en las instalaciones portuarias propiamente dichas.

La ciudad de Sevilla afrontaba, además, un momento de transformación urbana y económica en las primeras décadas del siglo XX. Los preparativos de la futura Exposición Iberoamericana, inaugurada finalmente en 1929, reforzaron la voluntad de proyectar una imagen de modernidad y progreso. En este contexto, la mejora del Puerto se convirtió en una cuestión estratégica para el desarrollo económico de la ciudad y su área de influencia.

Fue precisamente en este escenario donde se planteó uno de los proyectos de ingeniería hidráulica más ambiciosos ejecutados en España en las primeras décadas del siglo XX: la apertura de la corta de Tablada o canal de Alfonso XIII. Integrada dentro del plan general de mejora del puerto elaborado por el ingeniero Luis Moliní a comienzos del siglo XX, esta intervención pretendía resolver los principales obstáculos que afectaban a la navegación en el tramo final del Guadalquivir y permitir la creación de nuevas instalaciones portuarias adaptadas a las exigencias del tráfico moderno.

Movimiento comercial

En 1910, año de referencia tras el comienzo de las obras de excavación de la corta de Tablada o canal de Alfonso XIII, se movieron 1 250 152 toneladas (Ruiz Romero de la Cruz 2004, 510); 229 587 de cabotaje y 960 911 hacia el extranjero (180 046 importación - 780 865 exportación), de los cuales 59 654 fueron para América (9012 importación y 50 642 exportación). Las principales mercancías de importación fueron carbón mineral, madera de tablonaje y viga, abonos, maquinaria y materiales de construcción; mientras que las de exportación minerales, plomo, corcho, aceite y vino.

De cara a la construcción del nuevo puerto sobre la Corta, las relaciones comerciales con América tendrían un importante papel, pues se pretendían ampliar sus líneas regulares. En 1910 la exportación a dicho

continente estaba representada por aceitunas en salmuera, aceite, corcho, regaliz en rama, garbanzos, vino y ajos; en cambio, la importación la constituía maquinaria de los Estados Unidos, café, petróleo, sebo, coco y cacao.

En definitiva, ordenadas las estadísticas de los puertos españoles, de entonces (21), por el número de toneladas que representaba el movimiento total de cada uno, en 1910 el de Sevilla ocupaba el quinto lugar, solo por detrás de Bilbao, Huelva, Barcelona y Santander. Por lo tanto, podemos afirmar, claramente, que el único puerto marítimo de interior de España era uno de los más importantes.

El sistema de cortas en el Bajo Guadalquivir como correctivo del cauce

La rectificación del curso del Guadalquivir mediante la apertura de cortas constituye una práctica con larga tradición en la historia hidráulica del río. Desde época Moderna se llevaron a cabo diversas intervenciones destinadas a reducir la longitud navegable, eliminar meandros pronunciados y mejorar las condiciones de navegación entre Sevilla y su desembocadura. Estas actuaciones respondían tanto a objetivos portuarios como a necesidades hidráulicas relacionadas con el control de las riadas y la reducción de los problemas de sedimentación que afectaban al estuario.

Entre las primeras intervenciones documentadas destaca la corta de La Merlina, ejecutada entre 1795-96 por iniciativa de los ingenieros Scipion Perosini y Fernando Casado de Torres, en el contexto de las obras de mejora de la navegación impulsadas por el Consulado en el tramo bajo del Guadalquivir. Esta actuación permitió suprimir uno de los meandros más pronunciados en las proximidades de Coria del Río, reduciendo sensiblemente la distancia navegable en ese sector.

Durante el siglo XIX, con el desarrollo de la ingeniería civil y la consolidación de la administración de obras públicas, se intensificaron los proyectos de rectificación del cauce. En este contexto la Real Compañía de Navegación del Guadalquivir llevó a cabo la corta Fernandina, ejecutada en 1816 durante el reinado de Fernando VII, cuyo objetivo fue suprimir un amplio meandro del río en el tramo inferior del Guadalquivir,

en La Puebla del Río. Esta intervención, una de las primeras realizadas con criterios sistemáticos de ingeniería hidráulica, contribuyó a mejorar las condiciones de navegación y a reducir el tiempo de recorrido entre Sevilla y la desembocadura.

El *Proyecto general de mejora de la navegación del Guadalquivir*, redactado por el ingeniero Canuto Corroza y aprobado por real orden en 1859, contemplaba diversas intervenciones destinadas a mejorar las condiciones de navegación en la ría, entre ellas la apertura de varias cortas para eliminar curvas especialmente desfavorables. En el marco de estos proyectos se elaboraron distintos estudios y propuestas técnicas a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, que sentaron las bases de las actuaciones posteriores.

Durante las últimas décadas del siglo XIX y comienzos del XX, la Junta de Obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla, creada en 1871, asumió un papel central en la planificación de estas intervenciones. Los trabajos de encauzamiento, dragado y rectificación del río se integraron progresivamente en una estrategia más amplia orientada a garantizar la navegabilidad del Guadalquivir y a reforzar la posición del Puerto de Sevilla dentro del sistema portuario español. En este contexto se inscribe la recuperación del proyecto de la corta de Tablada, cuya apertura había sido ya propuesta en 1861 por el ingeniero Carlos Cortés y retomada posteriormente en distintos proyectos de defensa contra las inundaciones y mejora de la navegación.

Posteriormente, aguas abajo de La Puebla del Río, a la altura hoy de Isla Mayor, entre 1876-88 se ejecutó la corta de Los Jerónimos. Así, se evitaban los bajos de la Abundancia, la Mora y Arafes en la navegación por el Guadalquivir. Con una longitud de 6,6 km y una economía de recorrido de más de 12 kilómetros, la obra proyectada por los ingenieros Corroza, Cardenal y Cortés propició la aparición de la conocida Isla Mínima, en cuyas marismas actualmente se localiza el mayor arrozal de Europa.

PLAN MOLINÍ

Consideraciones generales

El 31 de diciembre de 1902 Luis Moliní Ulibarri, ingeniero director del Puerto de Sevilla, redactó el *Proyecto*

de las obras de mejora del puerto de Sevilla, de la Ría del Guadalquivir y de su desembocadura, siendo aprobado por Real Orden de 23 de junio de 1903. Nuestro protagonista, valenciano de nacimiento, llegó en el momento justo en el cual los muelles hispalenses habían llegado a una situación límite de sus capacidades (inaugurados en 1868) por el intenso tráfico que sostenían (769 492 en 1903).¹

En su proyecto Moliní defendía una serie de ejecuciones para los siguientes once años, con un coste total de 16 455 324 pts. (Moliní 1903, 36), divididas según se muestra en la Tabla 1.

En palabras de su autor, todo este conjunto de inversiones hacía falta para que:

(...) el puerto de Sevilla pueda considerarse terminado en la forma que exigen de consumo el modo de ser de los puertos modernos, el importante tráfico actual y el tráfico que, en próximo porvenir, se ha de presentar y la riqueza de la extensa región en que influye este puerto (Moliní 1903, 3).

Además, Moliní le lanzaba un órdago al ministerio de Fomento advirtiéndole que:

El puerto de Sevilla tiene, por un lado, título justo para ser ampliamente atendido por la administración, por su importancia propia y por su notable y constante progreso; y también tiene título

oneroso, porque, de los 52 millones, en números redondos, invertidos desde la constitución de la Junta de Obras, en 1871, hasta la fecha, solo ha contribuido el Estado con 14 millones, habiendo sido proporcionado el resto, 37, por la Junta, de sus propios recursos (Ídem).

Por otro lado, uno de los motivos generales que justificaban este gran plan de obras era que la apertura del canal de Alfonso XIII formaría parte del proyecto de defensa de Sevilla contra las inundaciones del Guadalquivir. Los efectos de esta corta en las riadas consistirían en rebajar su nivel y disminuir el tiempo de duración de su máxima altura. Por esta razón, este nuevo desagüe defendía más y mejor a Sevilla y Triana. Según Moliní: “Esta proposición está demostrada hasta la saciedad. Todos los ingenieros que se han ocupado de la cuestión han reconocido su exactitud, y hasta el vulgo, por instinto, cree en ella como en artículo de fe” (Moliní 1907, 544).

El propio ingeniero director sabía que en su camino encontraría personas, incluso de Sevilla, que se opondrían a su proyecto de expansión para el Puerto, especialmente por las expropiaciones necesarias. Él mismo decía que:

Ciertamente, no faltarían personas que consideren prematuras, desproporcionadas y hasta exageradas las reformas y mejoras (...) Estas

Mejora del puerto	Plazo de ejecución	Obras	Importe parcial	Importe total
	2 ½ años	Apertura del canal de Alfonso XIII	3 703 622	11 435 324
	2 años	Construcción de un puente giratorio sobre dicho canal	1 170 346	
	3 años	Construcción de un muelle de atraque emplazado en la orilla izquierda del mismo	1 840 751	
	6 años	Instalación de la zona de servicio perteneciente al muelle anterior	3 298 591	
	3 años	Reparación y reforma del muelle actual y de la zona de servicio	1 422 012	
	2 años	Adquisición de material de dragado	1 320 000	
Mejora de la ría y su desembocadura	4 años	Obras de márgenes	100 000	3 350 000
	7 años	Dragados	1 200 000	
	7 años	Obras de márgenes	350 000	
	7 años	Dragados	1 900 000	
	3 años	Dragados de mejora de la canal en la desembocadura	350 000	
Total			16 455 324 pts.	

Tabla 1. Plan de obras propuesto por el ingeniero Moliní para la ría del Guadalquivir y puerto de Sevilla (Moliní 1911, 295).

gentes, rindiendo culto, al parecer, a cualidades de sensatez y de prudencia, y haciendo gala de tendencias raquíticas, que no vacilan en calificar de prácticas, ni sienten el progreso en ninguna de sus manifestaciones, ni son capaces de contribuir a su realización, ni conocen sus leyes, ni se dan cuenta de la prelación de los factores de que depende la evolución total de la producción de la riqueza (Moliní 1911, 295).

En definitiva, el Puerto de Sevilla:

(...) deberá mejorarse, a su vez, de tal suerte, que, cambiando radicalmente el concepto que esencialmente informa su actual modo de ser, quede en disposición de prestar a la riqueza y al tráfico los importantísimos servicios que en todas partes se encomiendan a los puertos modernos (Moliní 1903, 53).

Consideraciones específicas

Prescindiendo de las obras de mejora de la barra o desembocadura del Guadalquivir, y de otras que debían ejecutarse en la ría, la corta de Tablada tenía por insustituible misión evitar la necesidad de navegar los meandros y puntas del Verde, Tablada y Los Remedios, además de las pasadas de puerto Parra y Los Gordales (Zapata 1992, 38). Los calados disponibles en los mencionados parajes, comprendidos entre Gelves y Sevilla, no se podían conservar de un modo permanente si no era construyendo una corta. Sucedió que cuanto más fuerte era una avenida de aguas, mayor era, inevitablemente, el aterramiento o disminución de calado resultante en esas vueltas.

Además, el Canal también favorecía a la navegación por acortar la longitud de la ría en unos 4 kilómetros, facilitando con ello la transmisión de la marea, aumentando la altura de plea e incrementado la duración de la estoa de plea en el tramo que se encuentra el puerto; lo cual equivalía a un aumento de la profundidad disponible.

Por otro lado, la corta de Tablada proporcionaba el mejor espacio para la creación de nuevos muelles, exentos de los defectos y dotados del material que le faltaba al del Arenal. Este último adolecía graves defectos, consistentes en: zona de servicio

frecuentemente inundable, por ser muy escasa la latitud de esta; inaceptable distribución de su superficie, haciendo imposible toda maniobra de trenes por estar superpuestos el paso y movimiento de estos con el de los vehículos, y porque quedaba poco espacio para el depósito y movimiento de las mercancías; deficiencia del servicio de grúas; emplazamiento y disposición de los tinglados de mercancías; escasez de fondo en la zona de atraque de los barcos, lo cual les obligaba a quedar muy separados del muelle o aceptar los riesgos de varar y escorar; y no se podían efectuar dragados en los atraques o canal, además de levantar la rasante de la zona de servicio para sacarla fuera del alcance de las avenidas, porque de realizarse comprometería la estabilidad del muro y terraplenes (Moliní 1911, 296).

Moliní lo tenía claro, la institución que dirigía necesitaba muelles y zonas de servicio con todos sus accesorios. En unas pocas palabras, el nuevo Puerto de Sevilla debía cumplir la misión que incumbe a los puertos modernos. La construcción de la corta de Tablada proporcionaba el único emplazamiento posible, práctico y económico para estos nuevos muelles, que “tanto han de influir en el desenvolvimiento comercial de Sevilla y de la región en que influye su puerto” (Moliní 1903, 52).

Plazos de ejecución

El 22 de marzo de 1910, por Real Orden, se fijó un plazo de ejecución inicial de cuatro años solo para las obras de excavación; 1914 debía coincidir con la inauguración de la exposición Hispanoamericana, posteriormente cambiada de fecha y nombre.

La realidad fue muy distinta, pues las aguas no correrían por dicho canal hasta 1926.

Plan económico

Las obras comprendidas en el plan Moliní debían ser costeadas con los recursos propios de la Junta de Obras, y con los proporcionados directamente por el Estado. No obstante, el Puerto de Sevilla imprescindiblemente tenía que atender a un grupo de gastos de carácter permanente, cuyo importe venía a mermar las cantidades que podía destinar a la ejecución del magno proyecto.

Gastos	Partidas	Importe parcial	Importe total
Administración	Secretaría	19 400	24 600
	Pagaduría	5200	
Empréstito	6 000 000 pesetas (intereses y amortización)	450 000	450 000
Dirección facultativa		86 000	
Servicios del puerto	Movimiento y maniobras de vagones entre el muelle y las estaciones	49 200	95 000
	Grúas	3900	
	Alumbrado de la zona de servicio	19 600	
	Policía del muelle	22 300	
Servicios de la navegación	Balizamiento de la ría y de la desembocadura (boyas luminosas)	64 000	
	Teléfono a lo largo de la ría hasta la desembocadura y de intercomunicación entre los servicios y obras del puerto	36 500	
Conservación de las obras	Conservaciones de muelles, zona de servicio, vías, edificios y embarcaderos	87 000	392 000
	Conservación de obras de encauzamiento en las márgenes	125 000	
	Conservación de los fondos de la canal navegable	180 000	
Total		1 148 100 pts.	

Tabla 2. Relación de gastos de la Junta de Obras (1910). (Junta de Obras 1911, 135).

En 1910, un año después del inicio de las obras, los gastos anuales permanentes ascendían a 1 148 100 pts., divididos según se muestra en la Tabla 2.

Ahora bien, en 1910 la Junta de Obras venía cobrando, como recursos propios de todas clases, una cantidad que puede evaluarse en 1 200 000 pesetas, según se muestra en la Tabla 3.

Partidas	Importe total
Arbitrios sobre mercancías	999 658
Ídem sobre carga y descarga	191 392
Productos de teléfonos, aprovechamiento de márgenes y servicios del puerto	29 670
Total	1 220 679 pts.

Tabla 3. Relación de ingresos de la Junta de Obras (1910). (Junta de Obras 1911, 179-80).

Por tanto, el mismo Moliní afirmaba que “se ve, pues, que, desgraciadamente, los recursos de la Junta son apenas suficientes para pagar sus gastos permanentes”. Por consiguiente, sea por medio de subvenciones

fijas o entregas de cantidades determinadas,² era indispensable la aportación del Estado, el cual acudiría a las peticiones hispalenses.

Para terminar, consideramos muy importante transcribir las siguientes palabras del propio Moliní por tener, en el siglo XXI, aún sus declaraciones la máxima vigencia:

Es, pues, visto que el puerto de Sevilla, por ser el único interior y de verdadera penetración que existe en la Península (...) debe, por toda clase de razones, recibir el impulso que se considere necesario para llevar su mejora a aquel grado de desarrollo que se repite indispensable para que reúna las condiciones de un verdadero puerto moderno, capaz de influir como se necesita en la riqueza nacional, desarrollando las del suelo y las del subsuelo de una de las regiones más extensas e importantes de la Península.

No debe olvidar, pues, el Estado, al distribuir los recursos de que pueda disponer para la mejora de puertos, esta especial situación y esta grandiosa misión del puerto de Sevilla, que no puede ser sustituido, para realizarla, por ningún otro puerto de España (Junta de Obras 1911, 8).

CORTA DE TABLADA O CANAL DE ALFONSO XIII

Antecedentes

Entre las obras comprendidas en el *Proyecto General de Mejora de la Navegación del Guadalquivir*, redactado por el ingeniero Canuto Corroza, aprobado por Real Orden el 3 de agosto de 1859, ya se encontraba la apertura de la corta de Tablada. El 27 de marzo de 1861 el ingeniero Carlos Cortés redactó el proyecto de ejecución de dicha obra, incoándose el oportuno expediente de expropiación, el cual llegó en su tramitación hasta la tasación de los terrenos, lo que tuvo lugar en 1864. En noviembre de 1867 el inspector general José Gómez Ortega, al informar sobre las recientes obras ejecutadas en el Puerto de Sevilla, se lamentó de que Manuel Pastor y Landero no hubiera iniciado la corta de Tablada, por considerar su ejecución indispensable para la mejora de la navegación por el Guadalquivir. Por tanto, la obra quedó paralizada (Moliní 1903, 14).

Con motivo de los proyectos de defensa de Sevilla contra las inundaciones, en 1900 el ingeniero Javier Sanz y Larumbe rescató esta corta, primando sobre la de la Madre Vieja (vega de Triana y La Cartuja).³ En 1902 el Gobierno aprobó su proyecto, quedando reconocida la utilidad de dicha apertura. Con este respaldo Moliní vio confirmada la utilidad de su plan, siendo aprobado por Real Orden de 23 de junio de 1903.

Datos técnicos

La corta de Tablada o canal de Alfonso XIII ponía en comunicación directa el fin del tramo de la ría donde se ubican los muelles del Arenal, y se iniciaba el turno de Los Remedios, con la parte central del tramo en curva de puerto Parra (Gelves). Tenía una longitud total de 5864 metros, una profundidad de 13-16 metros y una anchura comprendida entre 80-100 metros (Moliní 1903, 183).

Su trazado interrumpía todas las servidumbres de comunicación con la dehesa de Tablada, las cuales serían restituidas por medio del futuro puente levadizo de Alfonso XIII, o “de Hierro”.

El volumen total de excavación de la Corta fue de 7 298 361 m². De este monto, 3 105 161 m² correspondieron al tramo comprendido entre Sevilla (puente de

Las Delicias) y el río Guadaira (convenientemente desviado desde el barrio de Heliópolis), cantidad que se depositó en terraplenes y caballeros⁴ de la margen izquierda. Dichas tierras tenían por objeto ser utilizadas para emplazar en ellas la zona de servicio y edificios auxiliares del muelle de Tablada, además del futuro sector sur de la Exposición Iberoamericana (Moliní 1903, 161).

Importó la excavación y depósito de tierras 3 465 530 pesetas. La ejecución material de las obras accesorias, restablecimiento de servidumbres en cada orilla, desagües, saneamiento de los terrenos ocupados por los terraplenes y desviación del Guadaira tuvo un coste de 185 045 pesetas. Por tanto, ascendió el presupuesto total de las obras a la cantidad de 3 650 576 pesetas; y el de contrata, aumentado con los gastos imprevistos, a 4 271 174 pesetas (Ídem).

Primeros pasos

El 22 de diciembre de 1906 se aprobó la excavación de la corta de Tablada. A partir de entonces se comenzó a incoar el expediente de expropiación, en el que figuró como perito de la Junta de Obras el ya mencionado Javier Sanz y Larumbe (Junta de Obras 1907, 4).

Propietarios y predios	Expropiación (m ²)	% Del total
Ayuntamiento de Sevilla (paseo y jardín público)	18 500	0,76
Compañía de Ferrocarriles Andaluces (vía férrea)	26 700	1,10
Herederos de Alejandro Quijano (huerta del Carmen)	150 000	6,18
Fourcade y Prevost – tierra de labor	9500	0,39
Basilio del Camino Hermanos – cortijos de Tablada y Batán	870 000	35,86
Veredas y caminos de uso público	34 000	1,40
Arroyo Tamarguillo	3250	0,13
Hospital de la Resurrección de Utrera – cortijo del Cuarto	1 293 500	53,32
Río Guadaira	20 000	0,86
Total	2 425 850	100

Tabla 4. Relación de propietarios afectados por las expropiaciones del canal de Alfonso XIII (1910). (Junta de Obras 1911, 11-15).



Figura 2. Sevilla. Mejora trascendental. Inauguración de la Corta de Tablada. *Actualidades*, año II, nº 59, 31-03-1909, p. 18.

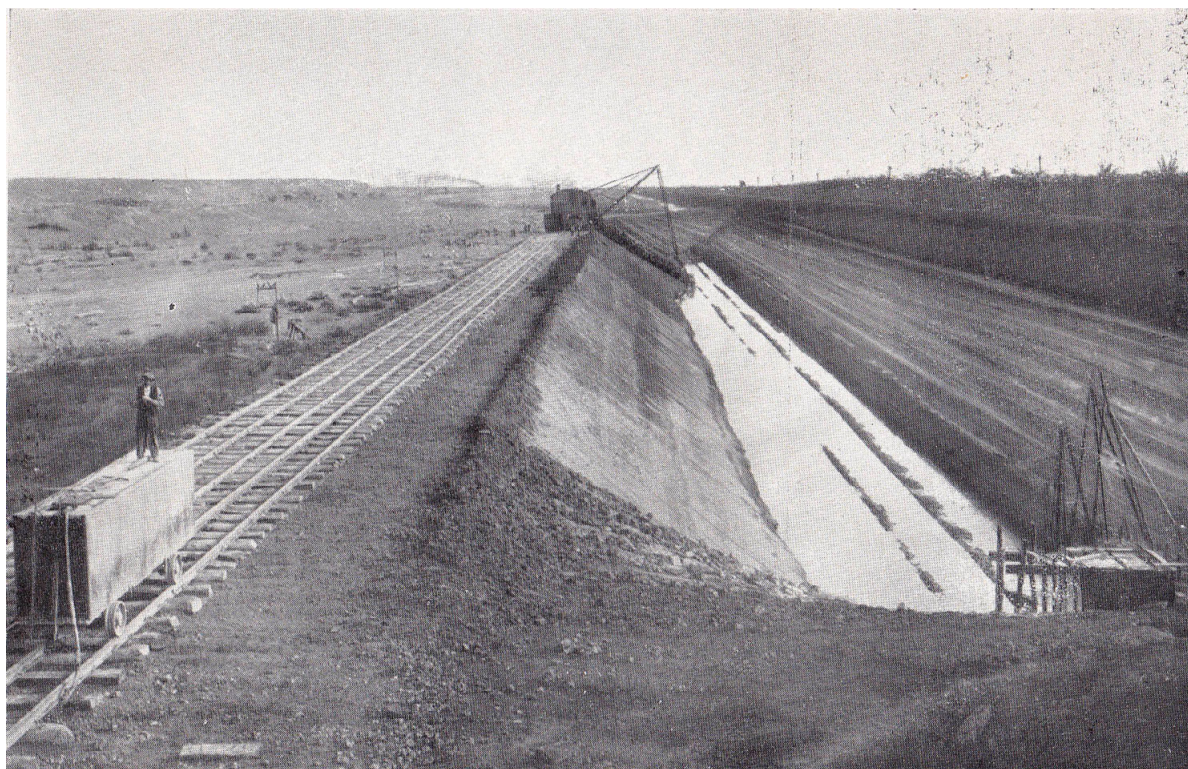


Figura 3. Primeros tajos de la corta de Tablada. Colección particular Marcos Pacheco Morales-Padrón.

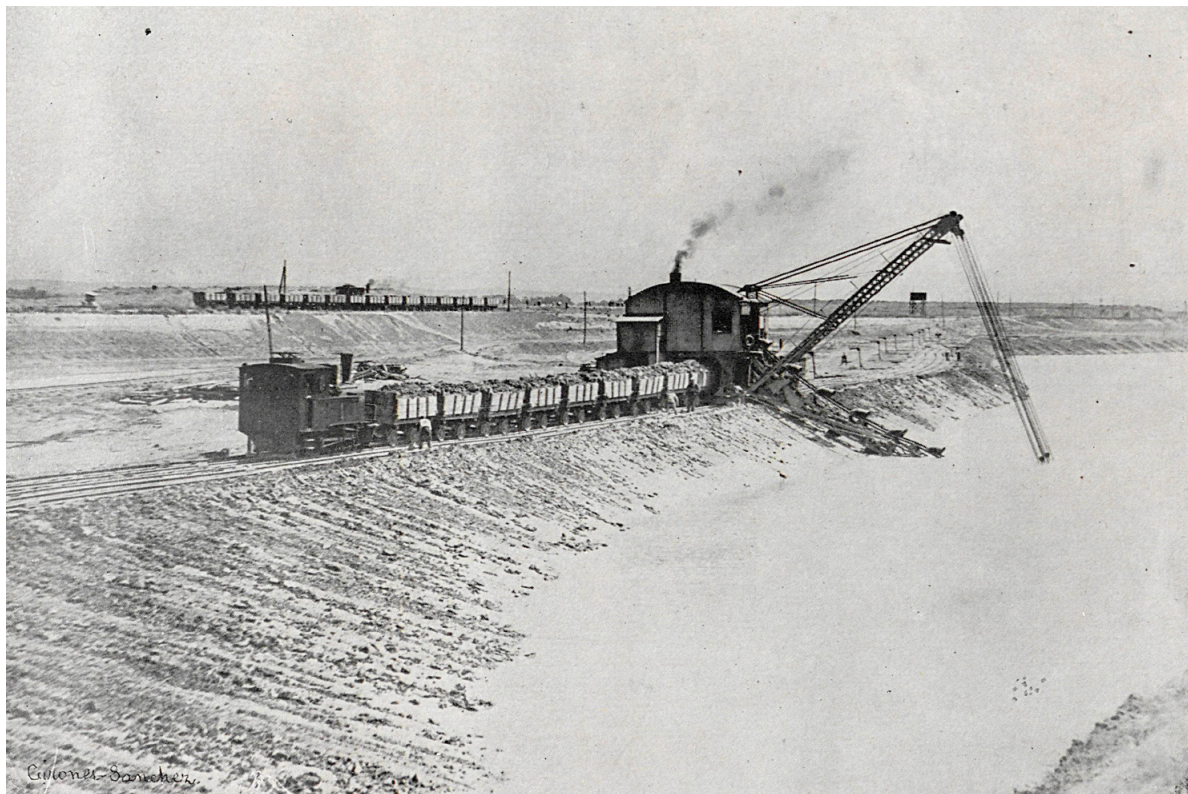


Figura 4. Excavadora de rosario. Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla. *Memoria del (...)*, 1911, p. 34.

de 10 metros, con objeto de que el fondo, que debía servir para instalar los talleres del segundo tajo por donde marcharían excavadoras y trenes, estuviese seco; el segundo tajo alcanzó, por consiguiente, una profundidad de 12,50 metros para llegar a la cota de excavación de 16 metros. Alturas ambas que permitieron trabajar con un talud suficientemente tendido para no temer desprendimientos provocados por el peso de las máquinas (Moliní 1912, 37).

Cuando se trabajó en los tajos bajos, con las arcillas más húmedas y mojadas, conforme iba aumentando la profundidad se tuvo que luchar contra numerosas dificultades que influyeron gravemente en el rendimiento. Esta situación acarrió a las excavadoras dos inconvenientes principales, a saber: primero, las arcillas pastosas se apelmazaban en el interior de los cangilones, impidiendo que la mayor parte de su contenido cayera a la tolva. El segundo fue debido a que el material mojado, una vez que se depositaba en los vagones, ocasionaba abundante goteo, lo cual reblandecía el

terreno en que se asentaba la vía férrea, deformándose esta gravemente al pasar la maquinaria pesada, presentándose baches, desnivelando las ruedas y enterrando las traviesas que las sostenían. Moliní se lamentaba diciendo que: “semejante estado de cosas conduce a pérdidas de tiempo muy apreciables, que perjudican la buena marcha de los excavadores” (Moliní 1912, 38).

Los rendimientos de las máquinas, considerados con independencia de la marcha de sus respectivos vaciadores, fue de 110-150 m³/h para las que llevaban la escala de 20 y 13 m de longitud, respectivamente. Se empleaban de 15-20 minutos en el transporte y vaciado de un tren, compuesto de 20 vagones, llevando una carga útil de 80 m³.

Para juzgar los resultados obtenidos con el material empleado, según Moliní:

En ninguna parte se han empleado los talleres, compuestos por excavadoras y trenes, para hacer grandes remociones de tierras pertenecientes a formaciones arcillosas, húmedas y mojadas,

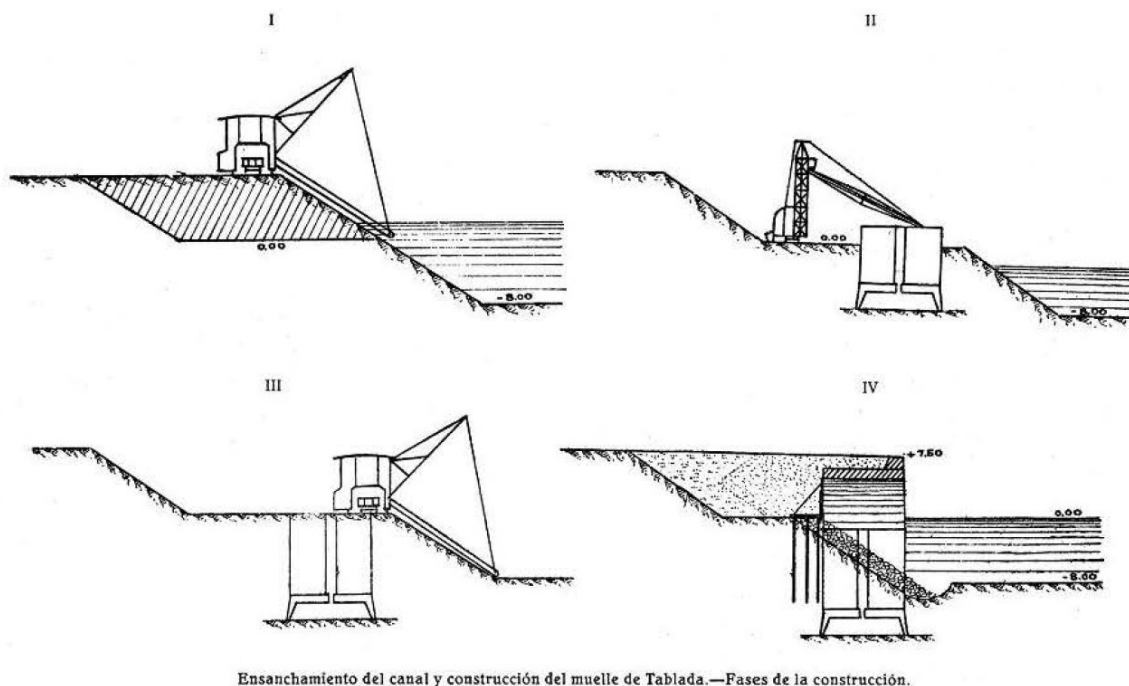


Figura 5. Ensanchamiento del canal y construcción el muelle de Tablada – Fases de la construcción, *Revista de Obras Públicas*, nº 2.459, agosto 1926, p. 374.

como las que se encuentran en el canal de Alfonso XIII. Podemos, pues, tener la satisfacción de que en España se está ejecutando el trabajo más difícil de movimiento importante de tierra que se ha presentado en Europa (el siguiente sería el canal del mar Blanco) (Ídem).

Muelle

El 30 de agosto de 1916 se presentó el proyecto de ampliación del muelle de Tablada. Redactado por el sucesor de Molini, José Delgado Brackenbury, se pretendía actualizar la idea de 1903, que contemplaba un muelle de 400 metros, hasta duplicarlo.⁵ El objetivo era responder al incremento del tráfico de mercancías tan importante que se produjo entre 1902-13. En un principio el muelle consistiría en una estructura formada por tableros horizontales, de hormigón armado, soportados por apoyos aislados (Zafra 1902, 8). Sin embargo, el aumento del precio de los materiales de construcción y, muy especialmente, del hierro aconsejaron la construcción de un muelle sobre bóvedas de hormigón.

Tras la finalización de la Primera Guerra Mundial, en diciembre de 1918 se reanudaron los trabajos en la Corta, comenzándose el ensanchamiento del canal, que se ejecutó primeramente sobre la margen izquierda, en combinación con las obras del muelle, las cuales dieron comienzo, a su vez, el 20 de mayo de 1919 (Delgado 1926, 373).

El muelle, tal y como se ha construido, se compone de una serie de bóvedas de medio punto, de 12 metros de luz, sobre pilas espaciadas, a 16 metros entre ejes. Sobre las bóvedas corre un muro de frente, que completa el atraque, con su coronación enrasada a 7,50 metros sobre la bajamar viva. El terreno natural, entre los apoyos, se excavó en talud de 1,50 metros de base por 1 metro de altura, defendido con un revestimiento de piedra en seco, el cual arranca de la cota -9 metros.

Para toda la construcción del muelle no se empleó otro material que hormigón armado en las pantallas, pilotes y cajones de trabajo, y, en masa, para las bóvedas, el frente de atraque y los apoyos. En todos estos hormigones se emplearon gravas y arenas del río, en



Figura 6. Obras de excavación del canal de Alfonso XIII, construcción del muelle de Tablada y ensanche de la margen derecha. Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla. PS00363.



Figura 7. Obras de excavación del canal de Alfonso XIII, construcción del muelle de Tablada y ensanche de la margen derecha. Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla. PS00404.



Figura 8. Obras de excavación del canal de Alfonso XIII, construcción del muelle de Tablada y ensanche de la margen derecha. Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla. PS00413.

las proporciones respectivas de 800 y 400 litros para el m³ de hormigón, y con dosis de cemento, variables en las distintas partes de la obra. Todo el hormigón armado se dosificó a 350 kg de cemento, las bóvedas a 200, los apoyos a 175 y el muro de frente a 150 (Delgado 1926, 375). Se emplearon unos 60 000 m³ de hormigón, y para su amasado y distribución se utilizó una instalación compuesta de una hormigonera con su cargador, torre de 15 metros con torno de elevación y tolva y canaleta suspendidas del vértice de la torre; sistema Lakewood, siendo esta la primera aplicación en España (Anónimo 1920, 193).

El conjunto de la obra significó la hinca por aire comprimido de 54 apoyos con 750 metros de longitud total y la de 6850 lineales de pilotes.

Aguas abajo del muelle quedó un ensanchamiento, el cual se utiliza como zona de revirada para los buques de gran eslora.

El 26 de marzo de 1926 el buque Cabo de Plata, de 3000 toneladas y de la naviera sevillana Ybarra, realizó las pruebas de navegación del canal de Alfonso XIII antes de su inauguración oficial, programada para el 6 de abril (Zapata 1992, 44).

Costes

El precio total de las obras del conjunto de Tablada fue de 24 800 000 pesetas distribuidas, en números redondos, como se muestra en la Tabla 5.



Figura 9. Obras de excavación del canal de Alfonso XIII, construcción del muelle de Tablada y ensanche de la margen derecha. Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla. PS00419.

Actuaciones	Coste
Expropiaciones	2 800 000
Adquisición de material de trabajo	3 300 000
Excavaciones y dragados	9 600 000
Construcción del muelle	5 900 000
Construcción del puente	3 200 000

Tabla 5. Relación de costes del conjunto de obras en torno al canal de Alfonso XIII. (Zapata 1992, 59).

Recordemos que el presupuesto inicial asignado fue de 4 271 171 pts., pero que por su dilatación en el tiempo (23 años desde su aprobación) alcanzó un sobrecoste del 600%.

Inauguración

La apertura de la corta de Tablada, junto con el puente y muelle anexos, se produjo el 6 de abril de 1926.

Solemnemente efectuada por el rey Alfonso XIII a bordo del crucero Buenos Aires, dicho buque de la armada argentina traía desde el estuario del Río de la Plata a los tripulantes del hidroavión Plus Ultra. Al barco le siguieron, desde Palos de la Frontera (Huelva), donde se recogió al monarca, una flotilla de embarcaciones de la Armada, a las que en Sevilla se unieron todas las escuadrillas de aviones de la base de Tablada (160 aparatos). Parada militar, acompañada de una gran variedad de barcos y botes locales, que, según las crónicas de la época, fue, y ha sido, uno de los mayores acontecimientos públicos de la historia reciente de la ciudad. Sobre las orillas del Guadalquivir se agolparon cerca de 10 000 personas y no es para menos (Salas 1991, 97), pues las obras habían empezado a ejecutarse en 1909 tardando, por tanto, ¡17 años en inaugurarse!

Veinte días después el canal de Alfonso XIII quedó abierto a la navegación, hasta la actualidad.



Figura 10. Imagen aérea del crucero Buenos Aires navegando por la corta de Tablada y atravesando el puente de Alfonso XIII. Colección particular Marcos Pacheco Morales-Padrón.

Comparativa con otras obras similares contemporáneas

Si se sitúa en perspectiva comparada, la corta de Tablada puede entenderse como parte de un ciclo de grandes intervenciones hidráulicas que caracterizó el tránsito entre los siglos XIX y XX, cuando el crecimiento del comercio internacional y el aumento del tonelaje de los buques impulsaron profundas transformaciones en las infraestructuras de navegación. En el ámbito internacional, algunas de las obras más emblemáticas de este proceso fueron los grandes canales interoceánicos. El canal de Suez, inaugurado en 1869 tras diez años de trabajos (1859-69), presenta una longitud aproximada de 164 km y una anchura inicial en superficie de entre 60-100 metros, con profundidades que originalmente rondaban los 8 metros. Su construcción supuso un coste estimado de unos 433 millones de francos. De forma similar, el canal de Panamá, cuya apertura tuvo lugar en 1914 tras un complejo

proceso constructivo iniciado por Francia en 1881 y retomado por Estados Unidos en 1904, alcanza unos 82 km de longitud y fue diseñado para permitir el paso de buques mediante un sistema de esclusas. Su coste final superó los 375 millones de dólares de la época. Aunque la escala técnica y geográfica de estas obras era muy superior a la de la corta de Tablada, todas respondían a una misma lógica de intervención sobre el medio natural para adaptar las vías de navegación a las nuevas exigencias del transporte marítimo moderno.

En el contexto europeo, las actuaciones hidráulicas se orientaron principalmente a mejorar la navegabilidad de los grandes ríos y a modernizar los puertos interiores. Las obras de canalización del Rin, desarrolladas a lo largo del siglo XIX y principios del XX, incluyeron rectificaciones del cauce, encauzamientos y dragados destinados a asegurar calados suficientes para la navegación comercial, facilitando el acceso de buques fluviales de mayor capacidad a puertos como Mannheim o Basilea. Del mismo modo, las mejoras



Figura 11. Imagen actual del canal de Alfonso XIII y muelle de Tablada, desde el puente de Las Delicias (28-06-2017). Colección particular Marcos Pacheco Morales-Padrón.

realizadas en el Elba para garantizar el acceso marítimo al puerto de Hamburgo implicaron dragados sucesivos y rectificaciones del cauce, que permitieron incrementar progresivamente los calados disponibles desde unos 4-5 metros a mediados del siglo XIX hasta más de 8 en las primeras décadas del siglo XX. Estas intervenciones, aunque menos espectaculares que los grandes canales interoceánicos, tuvieron una enorme importancia para la integración de las redes fluviales en los sistemas industriales europeos.

En comparación con estas grandes obras, la corta de Tablada presentaba dimensiones más modestas, pero no por ello menos significativas en el contexto español. Su radica, por tanto, no tanto en su escala absoluta como en la combinación de funciones que reunió en una misma intervención. A diferencia de los grandes canales interoceánicos, concebidos como infraestructuras de tránsito marítimo global, o de las canalizaciones fluviales europeas orientadas principalmente a mejorar la navegación, la obra sevillana integró simultáneamente tres objetivos: la rectificación

del cauce del Guadalquivir, la mejora de las condiciones de acceso al puerto y la creación de un nuevo espacio portuario destinado a sustituir progresivamente las instalaciones históricas situadas en el Arenal. De este modo, la apertura del canal de Alfonso XIII no solo resolvió problemas técnicos de navegación, sino que impulsó una reorganización estructural del sistema portuario sevillano y de su relación con el desarrollo urbano de la ciudad.

CONCLUSIÓN

A punto de cumplirse cien años en el momento en que redactamos este artículo, el 6 de abril de 1926, la inauguración de la corta de Tablada o canal de Alfonso XIII marcó un punto de inflexión en la historia del Puerto de Sevilla. Hasta ese momento, las instalaciones portuarias habían evolucionado adaptándose progresivamente a las necesidades del tráfico marítimo, pero manteniendo en esencia el modelo configurado en la

segunda mitad del siglo XIX tras la construcción de los muelles del Arenal en 1868. La apertura del nuevo canal supuso la primera transformación estructural de este sistema portuario, al mejorar las condiciones de navegación en el tramo final del Guadalquivir y posibilitar la creación de nuevos espacios portuarios capaces de responder a las exigencias del tráfico mercantil del primer tercio del siglo XX.

El análisis del proyecto y de su ejecución permite situar nuestra obra protagonista dentro de un programa más amplio de modernización de las infraestructuras portuarias impulsado por el ingeniero Luis Molini. La obra respondía a una doble necesidad: por un lado, resolver las dificultades de navegabilidad derivadas de los meandros y de la insuficiencia de calados en el tramo comprendido entre Gelves y Sevilla; por otro, crear un nuevo espacio portuario que permitiera ampliar las instalaciones existentes y adaptarlas a las nuevas exigencias del comercio marítimo. En este sentido, la Corta se concibió como una intervención estratégica destinada a garantizar la continuidad del papel económico del Puerto de Sevilla en el sistema portuario español.

Desde el punto de vista técnico, la ejecución de las obras puso de manifiesto la complejidad de una intervención caracterizada por el enorme volumen de movimiento de tierras y por las dificultades derivadas de las condiciones geotécnicas del terreno, formado por arcillas húmedas y materiales poco estables. Estas circunstancias, unidas a las interrupciones y modificaciones introducidas respecto al proyecto inicial, explican en gran medida la prolongación de los trabajos entre 1909-26 y el considerable incremento del coste final de la obra, que pasó de algo más de cuatro millones de pesetas previstos inicialmente a cerca de veinticinco millones. Este tipo de desviaciones no fue excepcional en las grandes obras hidráulicas y portuarias de la época, que con frecuencia se enfrentaban a limitaciones técnicas, financieras y administrativas derivadas de la escala de las intervenciones.

Más allá de su dimensión estrictamente técnica, la apertura del canal de Alfonso XIII tuvo importantes consecuencias urbanas y territoriales. La nueva infraestructura favoreció el progresivo desplazamiento de la actividad portuaria desde los muelles históricos del Arenal hacia nuevos espacios situados al sur de la ciudad, donde era posible disponer de superficies

más amplias y mejor adaptadas a las necesidades del tráfico marítimo contemporáneo. Este proceso se desarrolló paralelamente a las transformaciones urbanas experimentadas por Sevilla en las primeras décadas del siglo XX, especialmente en el contexto de los preparativos de la Exposición Iberoamericana, contribuyendo a redefinir la relación entre la ciudad y el río.

En este sentido, la corta de Tablada actuó como un elemento estructurador del desarrollo portuario contemporáneo de Sevilla. A partir de la creación del nuevo canal se configuró un eje portuario meridional en torno al cual se concentrarían progresivamente las instalaciones portuarias, industriales y logísticas desarrolladas a lo largo del siglo XX. Aunque la intervención no resolvió por sí sola todos los problemas estructurales del Puerto —particularmente los relacionados con el dragado permanente del cauce—, sí estableció las bases territoriales y funcionales que permitieron la evolución posterior del sistema portuario sevillano.

En definitiva, el estudio de la corta de Tablada permite comprender cómo una intervención hidráulica concreta se inscribe en un proceso más amplio de modernización de las infraestructuras portuarias y transformación de la relación entre ciudad, río y puerto. La obra impulsada por Molini no solo respondió a las necesidades técnicas de la navegación fluvial, sino que también contribuyó a redefinir la organización espacial del puerto y su papel en el desarrollo económico de Sevilla durante el siglo XX.

Por concluir, hemos pretendido demostrar que, una vez más, y aunque parezca una evidencia, resulta indudable que la vida de Sevilla siempre ha estado ligada a la de su puerto, al que debe su preponderancia, y la historia así lo confirma en todos los tiempos.

NOTAS

- 1 Sobre todo, a raíz de la exportación masiva de mineral de hierro, y otros, de la sierra Morena de Sevilla.
- 2 El 8 de mayo de 1904 el rey Alfonso XIII donó medio millón de pesetas para iniciar las obras de la Corta.
- 3 Obra que no ejecutaría la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir hasta 1975-82.
- 4 Depósito de tierra sobrante colocado al lado y en lo alto de un desmonte.
- 5 En 1945 se aprobó un nuevo proyecto de ampliación de 400 metros, para alargarlo hasta los actuales 1200 metros.

LISTA DE REFERENCIAS

- Anónimo. 1907. *Impugnación a las obras de la corta que se pretenden ejecutar en la Dehesa de Tablada*. Sevilla: Tipografía de Gironés.
- Anónimo. 1909. Tablada, Guadalcaín y Guadalmellato, *Revista de Obras Públicas*, tomo II, nº 1.749, pp. 138-140.
- Anónimo. 1920. La colocación de hormigón para los nuevos muelles del puerto de Sevilla, *Revista de Obras Públicas*, vol. 68, tomo I, nº 2.325, pp. 193-95.
- Corroza, Canuto. 1856. *Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir en su región marítima*. Madrid: Imprenta José de Cosme de la Peña.
- Delgado Brackenbury, Manuel. Agosto 1926. Puerto de Sevilla. El Canal de Alfonso XIII y sus muelles, *Revista de Obras Públicas*, nº 2.459, pp. 373-377.
- Junta de Obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla. 1907. *La Corta de Tablada*. Sevilla: Tipografía de Gironés.
- Junta de Obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla. 1907. *Extracto del proyecto de las Obras de apertura de la Corta de Tablada aprobado por R.O. de 22 de Diciembre de 1906*. Sevilla: Tipografía de Gironés.
- Junta de Obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla. 1911. *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1908, 1909 y 1910*. Sevilla: Imprenta de Gironés.
- Junta de Obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla. 1911. *Plan de las Obras necesarias para la terminación de la mejora del Puerto de Sevilla*. Sevilla: Tipografía de Gironés.
- Junta de Obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla. 1911. *Resumen de Importación y Exportación y movimiento General de Mercaderías, Embarcaciones y Trenes. Año de 1910*. Sevilla: Impr. De Francisco de P. Díaz.
- Moliní, Luis. 1903. *Proyecto de las obras de mejora del Puerto de Sevilla, de la ría del Guadalquivir y de su Desembocadura*. Sevilla: Imprenta de Gironés.
- Moliní, Luis. 1907. Río Guadalquivir. Corta de Tablada, *Revista de Obras Públicas*, tomo I, vol. 55, nº 1.871, pp. 542-545.
- Moliní, Luis. 1912. Obras de apertura del Canal de Alfonso XIII, *Revista de Obras Públicas*, nº 1.896, 1912, pp. 37-40.
- Moliní, Luis. 1911. Carácter general de la mejora que debe sufrir la vía marítima del Guadalquivir, *Revista de Obras Públicas*, nº 1.862, pp. 295-97.
- Moral Ituarte, Leandro del. 1992. *El Guadalquivir y la transformación urbana de Sevilla (Siglos XVIII-XX)*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla (Biblioteca de Temas Sevillanos).
- Rubiales Torrejón, Javier (coord.). 1989. *Historia Gráfica del Puerto de Sevilla*. Sevilla: Junta de Obras del Puerto de Sevilla y Equipo 28.
- Ruiz Romero de la Cruz, Elena María. 2004. *Historia de la navegación comercial española. Tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad hasta la conclusión del siglo xx*. Madrid: Puertos del Estado (Ministerio de Fomento).
- Salas, Nicolás. 1991. *Sevilla. Crónicas XX. Tomo II (1921-1940)*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla (Colección de Bolsillo).
- Zafra, Juan Manuel. 1902. *Proyecto de muelle en la corta de Tablada*. Sevilla: Imprenta de Gironés.
- Zapata Tinajero, Amalia. 1992. *La reconversión del Puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo xx. De los muelles fluviales a la dársena cerrada*. Sevilla: Junta de Obras del Puerto de Sevilla.

Marcos Pacheco Morales-Padrón es historiador e investigador especializado en la historia del río Guadalquivir y del Puerto de Sevilla.

Citar como: Pacheco Morales-Padrón, Marcos. 2026. La corta de Tablada (1909-26): la obra que transformó el Puerto de Sevilla. *Revista de Historia de la Construcción* 6: 19-36. <https://doi.org/10.4995/rdhc.2026.25500>.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9738-8870>

Copyright: 2026 SEDHC. Este artículo es de acceso abierto y se distribuye bajo los términos de la licencia Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.