

**VISITA CULTURAL  
CRUCERO FLUVIAL**



**SANTA CLARA**  
*Club*

**JUEVES 02 DE  
JULIO – 20.30 H.**

**2020**  
**Atrium**

## **HISTORIA DEL PUERTO DE SEVILLA**

**PRECIO: 15 € PERSONA.**

**CITA: PALACIO DE SAN TELMO (c/ Paseo de Roma)**

**RESUMEN:** Partiendo del muelle de San Telmo recorreremos toda la orilla histórica del río, analizando la evolución del sistema defensivo de la ciudad frente a las avenidas del río y sus principales afluentes.

**INSCRIPCIONES EN CONSERJERÍA A PARTIR DEL DÍA 10 DE JUNIO, HASTA COMPLETAR AFORO.**

**INCLUYE: CRUCERO, VISITA GUIADA, DOSIER DOCUMENTAL EN FORMATO DIGITAL.**

**DURACIÓN: 90 MINUTOS.**

**GRUPO MÁX. 20 PAX.**

**IMPRESINDIBLE ACUDIR CON DNI EN VIGOR.**



PROTOCOLO DE SEGURIDAD E HIGIENE



USO OBLIGATORIO  
DE MASCARILLA



DURACIÓN MÁXIMA  
DE LA VISITA  
2h



AFORO LIMITADO  
DE SEGURIDAD



Después del confinamiento, nuestro club ha vuelto a retomar las visitas culturales, esta vez ha sido una visita cultural, distinta a lo que estábamos acostumbrado; no hemos ido a ninguna iglesia, ninguna exposición ni a ningún museo, hemos hecho un paseo en un barco, un crucero fluvial por el río Guadalquivir, y organizado, una vez más, por Atrium, y explicada por nuestro amigo Emilio.



Quedamos citados en la puerta del palacio de San Telmo, y fieles a la hora, estábamos allí puntalmente; desde allí nos dirigimos al muelle de San Telmo, donde nos esperaba el barco.

La excursión consistía en un paseo, durante el cual Emilio nos explicaba la historia del puerto de Sevilla, y sobre todo las infraestructuras de que fue dotada, para su protección, tanto por avenidas del río, como de algún posible enemigo, y las continuas ampliaciones de que fue dotada, al crecer en importancia su comercio, y su uso.

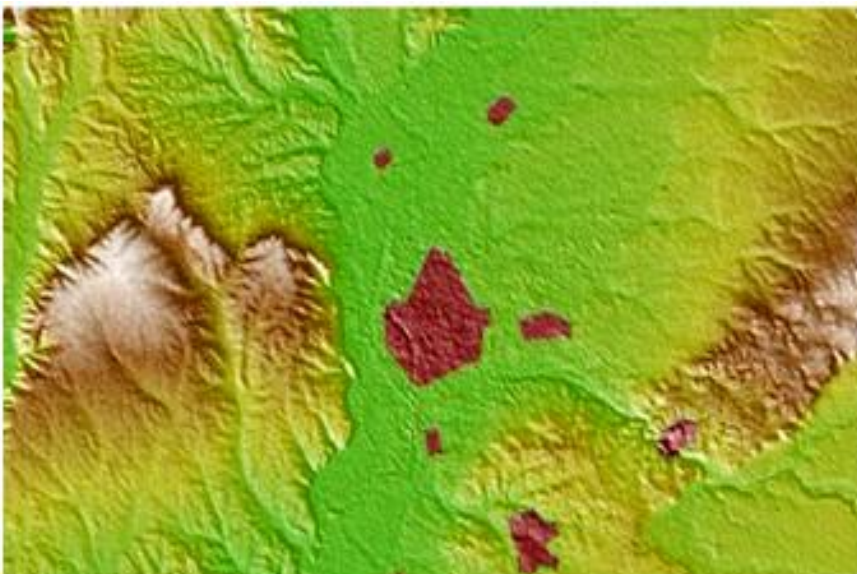
Hablar de Sevilla es hablar de su río, pues la ciudad se asienta junto al último vado posible antes de su desembocadura, al comienzo del gran triángulo que conforma su delta, lugar inundable de marismas donde el asentamiento del ser humano siempre ha encontrado muchas dificultades. En las proximidades de la ciudad se abren los valles de los ríos Rivera de Huelva y Guadaira, siendo el primero vía de comunicación con la Sierra de Huelva y el segundo con las Sierras Subbéticas, ambas ricas en recursos agrícolas y mineros. Pero si la situación de la ciudad en el marco de la Baja Andalucía resulta inmejorable, por su emplazamiento concreto, una vez desbordada la elevación que constituyó su superficie primitiva, y que la pone bajo la amenaza constante de ese mismo sistema fluvial que justifica su existencia. Más que a orillas del Guadalquivir, habría que decir que Sevilla se levanta en el interior de su cauce de avenidas y del de sus afluentes. Por este motivo, la supervivencia de la ciudad depende de su capacidad de defensa frente al riesgo permanente de las inundaciones catastróficas, y será este sistema de defensas el que históricamente marque los límites de la ciudad y el devenir de su puerto, principal fuente de riqueza a lo largo de su historia. De igual modo, los diferentes niveles de seguridad frente a las inundaciones han influido en la caracterización social de los distintos espacios urbanos, resultando a su vez que las estrategias de los grupos

sociales dominantes han condicionado notablemente las políticas de intervención frente a las avenidas.

### **Fig. 1. ESTRECHAMIENTO DE LA CUENCA ALUVIAL A SU PASO POR SEVILLA**

La progresiva ampliación del margen de seguridad ha proporcionado, por su parte, elementos espaciales muy valiosos para las sucesivas remodelaciones de la ciudad.

Sevilla se extiende entre el abrupto escarpe del Aljarafe al oeste y

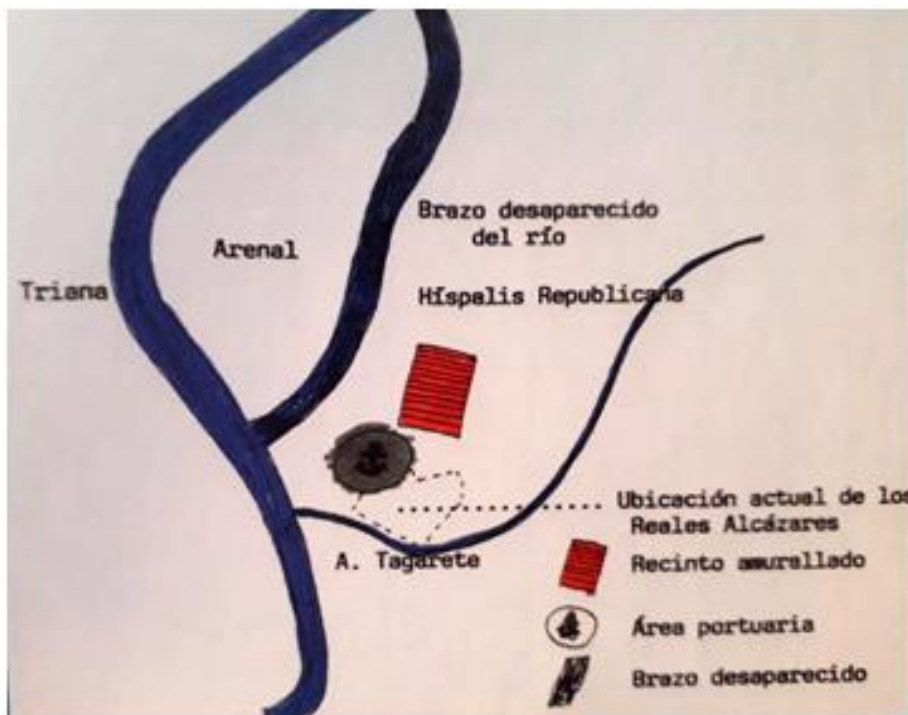


un conjunto de terrazas escalonadas al este que terminan en las elevaciones de los Alcores. El estrechamiento natural entre estos dos accidentes geográficos constituye una de las principales amenazas de inundación ya que, si bien a la altura de Sevilla la cuenca que conforman alcanza los 6 kilómetros de anchura, muy pronto aguas abajo se reduce hasta los 2 kilómetros (fig. 1).

Las características topográficas de la ciudad se pueden sintetizar como sigue. En la margen izquierda del río se encuentra el sector más extenso de la ciudad, emplazado en una amplia plataforma de una altura media de 8 metros. Esta plataforma se eleva hasta un máximo de 17 metros, con una media de 12 en una reducida extensión sobre la que se situaba el primitivo núcleo de población, delimitado por las calles Francos, Gloria, Fabiola y Cuesta del Rosario. En esta plataforma de la margen izquierda aún se puede apreciar claramente la depresión correspondiente al antiguo cauce que atravesaba la ciudad, teniendo la cota más baja, de 4.5 metros, en la zona sur de la Alameda (fig. 2).

**Fig. 2. EL RÍO EN ÉPOCA ROMANA**

La superficie edificada extramuros al norte de la ciudad se encuentra mayormente en una plataforma de cota 8 metros. La zona de expansión oriental se extiende hacia la



terrazza baja del Guadalquivir, cuyo punto de referencia más claro es el Cerro del Águila, enclavado entre las cotas 14 y 17. La zona meridional es la más deprimida de la margen izquierda del río, con una altura media de 6 metros, confluyendo en ella los cursos del Tamarguillo y el Guadaira.

En la margen derecha se extienden Triana y los Remedios, perfectamente delimitados hoy en día por la dársena y el río vivo. Se trata de una superficie con muy poco relieve, con una altura media de 6 metros, teniendo su cota máxima en la plaza del Altozano, situada a 8 metros. El resto del terreno se deprime hacia el escarpe del Aljarafe, dentro del corredor aluvial, donde confluye con un antiguo cauce, *La Madre Vieja*. El peligro que amenazaba Sevilla históricamente queda en evidencia teniendo en cuenta que una avenida de 6000 metros cúbicos por segundo (frecuentes al menos una vez cada lustro) superaría los 8 metros de altura, sumergiendo bajo más de 3 metros de agua el sector norte intramuros. Teniendo en cuenta que ha habido avenidas de 9000, y hasta de 16000 m<sup>3</sup>/por seg. podemos comprender la necesidad imperiosa de protección para la ciudad.

Siguiendo nuestro paseo, llegamos a una zona, en la margen izquierda del río, la derecha según nuestra marcha, cubierta de arbolado donde se ubicaba el primer paseo público que tuvo la ciudad, continuación del paseo de La Alameda, que se inauguró a finales del siglo XVI (1574) por el Conde de Barajas que drenó con acequias los terrenos donde se iba a construir la alameda, los cuales se inundaban a menudo con las aguas que allí se acumulaban de los asiduos desbordamientos del río, los remanentes de las fuentes públicas y las aguas residuales de escorrentía. A pesar de la muralla y de las infraestructuras de drenajes acometidos, la Alameda siguió constituyendo una de las zonas más inundables de la ciudad, por su cercanía al río y por su baja cota. A título de ejemplo en el año 1649, año de la fatídica epidemia de peste que asoló Sevilla, se relata que la Alameda estaba tan inundada que se navegaba por ella con barcos.

En 1764, 190 años después de su inauguración, se iniciaron nuevas obras de gran importancia promovidas por el Asistente Larrumbe, que consistieron en la plantación de más de 1600 álamos, el aumento del número de fuentes a seis y la colocación en la zona norte de dos nuevas columnas que el escultor Cayetano de Acosta realizó y erigió rematadas con dos leones portando cada uno de ellos un escudo, el de España y el de Sevilla. Toda esta zona de esparcimiento desapareció con la llegada del ferrocarril en 1852. Continuando con estas zonas de esparcimiento,

nos comenta la creación del Jardín de las Delicias. La primera urbanización de esa zona como espacio de recreo data del siglo XVIII, con el asistente Pablo de Olavide y con la labor del asistente José Ávalos. En un primer momento eran conocidos como jardines de la Bella Flor, porque en esa zona había un camino ajardinado que conducía a un molino llamado así. A comienzos del siglo XIX el asistente José Manuel Arjona diseñó los jardines de esta forma y los renombró como jardines de las Delicias. El director de su construcción fue Claudio Boutelou.

Si observamos estas primeras fachadas de la calle Torneo, podemos distinguir que están muy elevadas, respecto a las que tienen inmediatamente detrás, esto es por la creación de un muro de contención para proteger al ferrocarril.

Emilio nos cuenta ahora un poco de la historia del puerto.

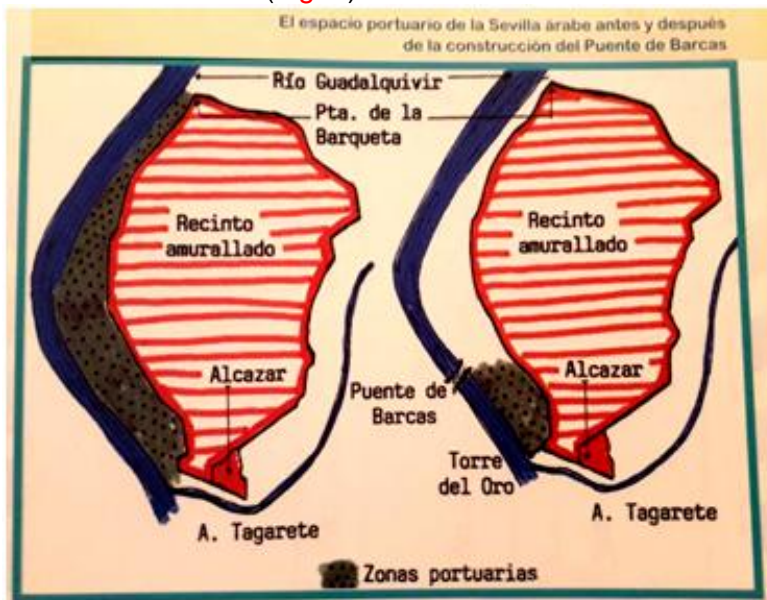
Del puerto de los fenicios, fundadores de la urbe, no tenemos noticia arqueológica aunque a buen seguro fue de notable importancia. Los primeros restos portuarios proceden de fuentes arqueológicas romanas, que lo sitúan en un lugar indeterminado entre los Reales Alcázares y la Catedral, aproximadamente en el espacio que ocupa hoy la plaza Virgen de los Reyes, donde probablemente se situaría el foro portuario. Esta zona quedaba a orillas de un brazo desaparecido del río, que cruzaba la ciudad desde el actual puente de la Barqueta, por las calles Calatrava, Alameda, Amor de Dios, Campana, Sierpes y Avenida de la Constitución, retornando al cauce principal a la altura de la Torre del Oro (Fig. 2). Precisamente vinculado a este desaparecido brazo del río, aparece otra zona romana portuaria secundaria, que se situaría en las proximidades de la actual plaza del Duque. Por último, y aún de tiempos romanos, existen también evidencias de una tercera zona portuaria situada en las proximidades de la plaza Puerta de Jerez. Esta tercera zona se situaría sobre un afluente del Guadalquivir, el Tagarete, que discurría por esta zona pocos metros antes de desembocar en el Guadalquivir, cerca de la Torre del oro (Fig. 2).

Durante la primera dominación musulmana el puerto carece de un espacio específico, pues las embarcaciones se localizaban a todo lo largo de su cauce principal, entre la puerta de la Barqueta y la desembocadura del arroyo Tagarete. Esta situación variará con la construcción por el emir Abu Yacub Yusuf del Puente de Barcas hacia 1170, que reducirá el espacio portuario al situado entre el puente y la Torre del Oro (finalizada hacia 1220 como bastión defensivo principal del frente sur de la urbe), espacio que configura el puerto histórico de la ciudad (Fig. 3).

El uso portuario de este espacio se verá consolidado por la reestructuración de las Reales Atarazanas ejecutadas, ya en tiempos cristianos, por Alfonso X.

A principios del siglo XV y en las proximidades de la Torre del Oro se construye un muelle de piedra destinado a descargar los materiales que se utilizaban para la construcción de la Catedral. En esta misma centuria el almirante Alfonso Enríquez manda construir un segundo muelle, cuya localización exacta desconocemos, si bien parece deducirse por la descripción de Morgado (1587) que a finales del siglo XV el puerto de Sevilla se articulaba en tres espacios, todos en la orilla de la margen izquierda: el muelle del Ingenio, llamado así por la grúa utilizada para descargar la piedra destinada a la Catedral; el muelle del Barranco, situado aguas arriba, junto al Puente de Barcas; y por último el Arenal, espacio situado entre ambos y cuya actividad giraba en torno a las Atarazanas.

A lo largo del siglo XVII se producen ampliaciones del puerto ante el aumento del tráfico comercial, pero la propia dinámica del río (aterramientos, riadas, sedimentaciones en la Barra de Sanlúcar) y el aumento en el tonelaje y calado de los barcos van a dificultar la navegación, marcando el inicio de la decadencia del puerto de Sevilla el traslado de la cabecera de la flota a Cádiz en 1680, y poco después, en 1717, la Casa de Contratación de Indias y el Consulado Marítimo. Estos traslados no sólo estuvieron motivados por el aumento de tamaño de los buques, también se pueden enumerar otras causas complementarias como la carencia de grandes espacios de almacenamiento, el mal estado de las atarazanas, la falta de talleres para carenado y



mantenimiento de buques, el rudimentario utillaje para la carga y descarga de mercancías y la desidia ciudadana de una urbe que prefirió, ya en el siglo XIX, vivir de espaldas al río.

En 1930 se construye la corta de Tablada y comienza el desplazamiento de la zona portuaria hacia el sur. En 1950 se convierte parte del cauce histórico en dársena y se construye la primera esclusa. En 2010 se inaugura la segunda esclusa y se da acceso a buques de mayor eslora, si bien queda pendiente la realización del dragado del lecho del río, aún en debate entre las administraciones. Actualmente la ciudad de Sevilla cuenta con una serie de muros que la defienden tanto del cauce principal como de los secundarios, conformando una red de 104 km que habilita la urbanización de 5.600 has., largo camino desde las 260 has., que aseguraba la cerca almohade.

En nuestro recorrido fluvial, nos encontramos con una réplica de la nao Victoria, está hecha con materiales modernos, y después forrada con madera.

Toda esta historia ha tejido una fuerte vinculación de la ciudad con el puerto, si bien esto se aprecia mejor en los tradicionales barrios que han poblado sus orillas.



Triana es una collación marinera por excelencia, barrio por otra parte muy acostumbrado a sufrir las avenidas del río y a sentir por tanto su lado más peligroso. Un paseo sin embargo por la iglesia de Santa Ana nos recuerda la importancia de los gremios marineros y el arrojo y valor de ilustres vecinos, todos vinculados al mar. Tradicionalmente se han empleado las orillas de Triana para la



pesca y para la construcción y reparación de buques: **Orilla de la calle Betis durante el siglo XVI (fig. 4)**. Como curiosidad diremos que el murallón de Triana, en calle Betis, es uno de los muros de defensa más antiguos que se conservan, ya que fue ejecutado por el arquitecto Félix Peraza en 1784, si bien ha sido muy restaurado. Por otra parte, el muro de defensa del Paseo de La O está levantado con materiales de derribo de la muralla almohade, poco después de su demolición. Esta defensa la construyeron y pagaron los propios vecinos de Triana con estos materiales que le suministró el Ayuntamiento. Otro barrio marinero es San Vicente o los Humeros, otrora puerto importante en época islámica. En este barrio, es posible todavía imaginar el trañín portuario a través de los nombres de sus calles Bajeles, Dársena, Redes. También acogió esta collación a gremios relacionados con el transporte de mercancías, como el de los carretilleros.

El barrio del puerto propiamente dicho es el Arenal, dividido entre las collaciones de Magdalena y Santa María (Catedral), pues al ser extramuros y de uso industrial no tenía parroquia propia. Este barrio, siempre de poca seguridad, se vio acrecentado por el desarrollo de algunos centros gremiales relacionados con el comercio marítimo, como el de Toneleros, situado en la parte sur del mismo (hacia el Arco del Postigo) o el de Cesteros, lindando con el Puente de Barcas. Desde

tiempos islámicos acoge distintos edificios relacionados con su función portuaria, caso de la Atarazanas, la Aduana o la Casa de la Moneda.

En la segunda mitad del siglo XVIII las defensas de Sevilla frente a la inundación seguían basándose en los muros de origen almohade que la rodeaban. Todo lo que quedaba extramuros, o bien era inundable, como los barrios populares de San Bernardo, La Calzada, San Roque, Humeros y Triana, o bien tenía que dotarse de su propio sistema de defensivo (tapias, muros o fosos), como el Monasterio de Santa María de las Cuevas, el Hospital de las Cinco Llagas, el Colegio de Pilotos de San Telmo o la Real Fábrica de Tabacos, principales edificaciones situadas en el exterior del recinto amurallado. Sin embargo en esta época comienza un interesante debate ilustrado sobre posibles soluciones a las avenidas que además hicieran compatible el uso de la orilla por la ciudadanía. Surge así el proyecto del Patín de las Damas en 1771, paseo situado desde la Puerta de la Barqueta hasta la de San Juan. Recordemos que, justo en la Barqueta, el río tendía a buscar el antiguo cauce que atravesaba la ciudad, por lo tanto la obra, sin perder su carácter lúdico, debió empezar por realizar una estructura sólida. A continuación los jardines se extendían hasta el barrio del Arenal pasando por el de los Humeros, formando un espacio conocido como Paseo de las Delicias, lo que explica que posteriormente se denominaran *Delicias de Arjona* a los jardines dispuestos a partir de la Puerta de Jerez y en dirección sur por este asistente, a partir de 1825.

Por otra parte, entre 1784 y 1785, se construyó un nuevo malecón escalonado en el Arenal, luego sustituido por los nuevos muelles, aún conservados, de la obra de Pastor y Landero de 1860, y el Murallón de Triana, en la calle Betis, que en buena medida es el mismo que hoy vemos.

A principios del siglo XIX y gracias a las obras de mejora del asistente Arjona, la ciudad comienza definitivamente a desarrollarse fuera de las murallas y claramente orientada hacia el sur. El

proyecto de Arjona, apoyado por la presencia de los Duques de Montpensier años más tarde en San Telmo, propiciaría la única ampliación coherente de la que ha disfrutado Sevilla.

**Fig 5 Jardines del Cristina.** Intervención del asistente Arjona. A la izda se aprecia la desembocadura del Tagarete, soterrado en 1849.

En cuanto a la obra hidráulica, Arjona dotó al paseo de un nuevo

malecón, desde el Cristina hasta Eritaña, que en parte se conserva y que ha servido de modelo para todos los que han venido detrás. Además, encargó a su estrecho colaborador, el arquitecto Balbino Marrón, el soterramiento del Tagarete bajo la calle Nueva, hoy San Fernando, obra ejecutada entre 1847 y 1849, integrando la fábrica de tabacos y el Colegio de San Telmo en la Ciudad, y abriendo el camino hacia la urbanización en dirección sur (fig. 5). Para apuntalar este plan los dos artífices dispusieron la línea del ferrocarril a Cádiz a partir de 1859 sobre un terraplén que contenía las crecidas del Tamarguillo, que desembocaba al final de la zona urbanizada entonces (actual Puente de las Delicias).

Las gran inundación de 1876 produjo una conmoción entre los sevillanos que por primera vez se dieron cuenta del gran error que había supuesto deshacerse del sistema defensivo de las murallas sin tener previsto un sistema alternativo. Desde que la riada de 1168 nadie había puesto en duda la eficacia de la muralla frente a las avenidas durante siete siglos. Pero el progreso a veces es retroceso, el 8 de diciembre de 1876, sólo 8 años después del derribo de las murallas, reventaron los nuevos muros de defensa del ferrocarril y anegara más de dos terceras partes de la ciudad. Entonces, se le pidió a toda persona implicada en el gobierno de la ciudad que hiciesen un esfuerzo ímprobo para encontrar soluciones que pusieran a salvo a los ciudadanos durante las avenidas. De este esfuerzo colectivo nacieron todos los planes de contención que, más tarde o más temprano, se

edificaron para componer las actuales defensas de la ciudad. En 1881, tras otra grave riada, se presenta el proyecto de Juan Talavera, aprobado en 1885, que por primera vez plantea una defensa global de la ciudad. Su plan se basaba en la unión de los ríos Tagarete y Tamarguillo y su posterior desvío; la creación de muros de defensa al norte y al sur, aprovechando las infraestructuras ferroviarias; la construcción de un paseo elevado aprovechando el antiguo malecón del Arenal, nivelándolo con los jardines del Cristina, que desde su ejecución por Arjona, nunca habían sido superados por las aguas; y reforzar el malecón que este asistente había construido hasta la altura de Eritaña. El plan Talavera se demostró equivocado en cuanto al desvío del Tamarguillo y Tagarete, como certificaron las dramáticas riadas de 1948 y 1961, pero en otras intervenciones se demostró acertado, por ejemplo en la protección del Arenal con la nivelación del actual Paseo de Colón.

Transferidas las competencias de defensa de la ciudad al gobierno central, éste encargará hasta cuatro proyectos entre 1892 y 1895, siendo finalmente elegido el presentado por el ingeniero Javier Sanz Larrumbe, cuya primera fase se ejecuta entre los años 1901 y 1903, y que a la postre generaría una nueva vinculación de la ciudad con el río, conocida como el *río del 29*, pues su inauguración no se produciría hasta este año. Entre las primeras obras ejecutadas mencionamos la desviación del curso del Tamarguillo y el Tagarete hasta hacerlos desaguar en el Guadaira, a la altura de la actual barriada de las Tres Mil Viviendas, y a su vez desviando éste más al sur, para desembocar aguas debajo de la Punta del Verde. Este plan buscaba la liberación de inundaciones de un amplio territorio, que contiene las actuales avenidas de la Raza, Palmera y Manuel Siurot, y que se consideraba imprescindible para todo el proyecto de Exposición Iberoamericana. Este proyecto estaba ligado a otras dos obras, planteadas por el ingeniero Luis Molini, que se traducían en la realización de la Corta de Tablada y el soterramiento del brazo de los Gordales (fig. 8), que atravesaba el actual campo de la Feria.



Este proyecto estaba ligado a otras dos obras, planteadas por el ingeniero Luis Molini, que se traducían en la realización de la Corta de Tablada y el soterramiento del brazo de los Gordales (fig. 8), que atravesaba el actual campo de la Feria.

**fig. 8. En el centro de la foto tramo eliminado de cauce histórico, llamado Los Gordales, en color morado los tramos añadidos**

La ejecución de la Corta de Tablada supuso dotar de río a una zona al sur de la ciudad que antes no lo tenía, en torno a la exposición del 29, ya que el

río, recordemos, viraba hacia poniente a la altura del actual puente de las Delicias, si bien todo el tramo creado, llamado Canal de Alfonso XIII, terminó teniendo un uso más comercial-portuario que de disfrute urbano, pese a los intentos de desplazar el ocio hacia esta zona, como el caso de la conocida playa de María Trifulca.

Estas obras tuvieron continuidad con las intervenciones posteriores a la exposición, en lo que se conoce como el plan Delgado Brackembury, desarrolladas entre 1929 y 1950, que buscaban dos objetivos principales, por una parte convertir el nuevo canal del Alfonso XIII en dársena, con la construcción de una esclusa, y en segundo lugar realizar obras de defensa para el barrio de Triana. Esto se resume en dos actuaciones fundamentales, la primera fue el tapón de Chapina, que uniría por tierra a Sevilla con Triana por primera vez en su historia y convertiría el tramo de río que atraviesa la ciudad en dársena, cuya altura de aguas quedaba controlada por una esclusa. La segunda fue la apertura de un nuevo cauce fluvial conocido como el canal o corta de la Vega de Triana, que desvió el curso del río a la altura de Plaza de Armas (justo antes del tapón) para que rodeara Triana por el oeste. Este nuevo canal se soterró en parte para las obras del 92, volviendo a unir Triana y la Cartuja, que habían quedado separadas por este nuevo cauce, que discurría por donde hoy se dispone la avenida Expo '92, al pie del rascacielos Torre Sevilla.

Por otra parte, y en lo concerniente al puerto, es destacable que, una vez concluida la esclusa en 1950, se comienza a desarrollar el conocido como Canal Sevilla-Bonanza, que a través de una serie de cortas va salvando los meandros del Guadalquivir río abajo, reduciendo a la mitad (45 kms.) el trayecto desde Sevilla a la desembocadura de Sanlúcar.

La situación actual de las defensas de Sevilla se ha alcanzado a través de transformaciones recientes muy importantes y que podemos resumir en los siguientes puntos:

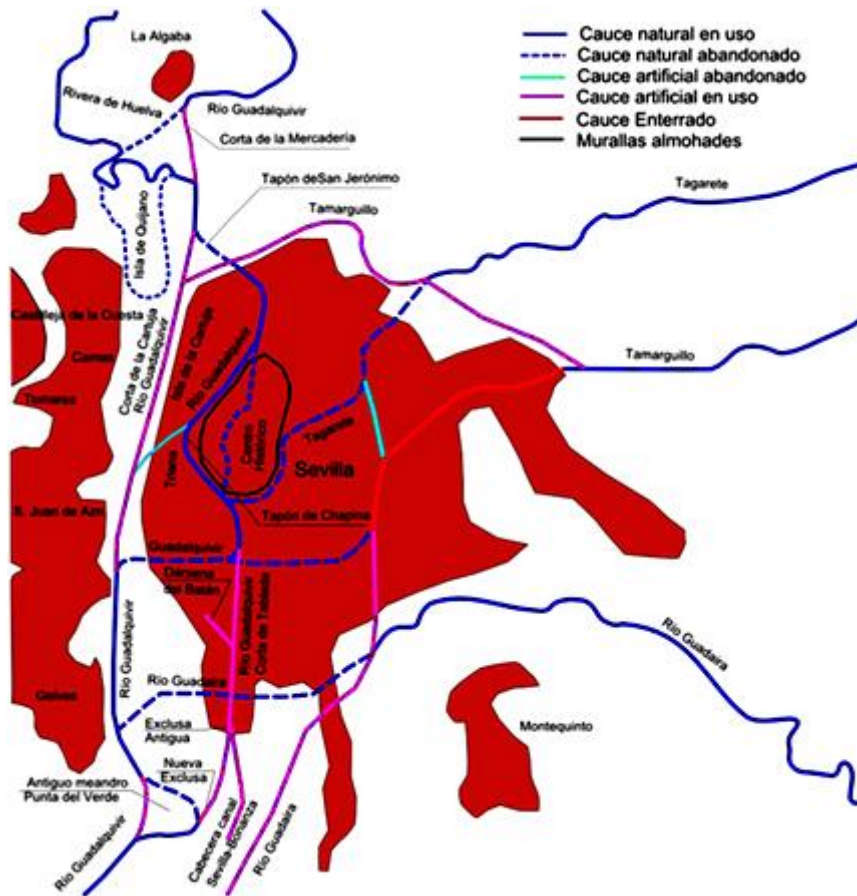
En primer lugar, en el norte de la ciudad, la desviación del Tamarguillo (que ya se ha unido anteriormente al Tagarete) al Guadalquivir por San Jerónimo, primero al meandro del mismo nombre, más tarde a la Corta de la Cartuja. La primera obra en este sentido, planteada ya por Talavera, no calculó correctamente el cauce que podía alcanzar este arroyo, y así, el 25 de noviembre de 1961, se desbordó anegando una serie de barrios y el sector norte del casco histórico. Apresuradamente se procedió en los años posteriores a ampliar la capacidad del caudal y se dio solución definitiva a este problema.

En segundo lugar, por el este, el nuevo encauzamiento del Ranillas hasta el Guadaira.

En tercer lugar, por el sur, y relacionado con el punto anterior, el nuevo dique de la margen derecha del Guadaira, así como la posterior desviación de éste por medio de una gran canalización que lo conduce a una distancia de más de 20 kilómetros aguas abajo del Guadalquivir.

En cuarto y quinto lugar la apertura de las cortas de Punta del Verde al sur y de La Cartuja al noroeste, siendo esta última la que por fin hizo desaparecer uno de los grandes problemas de Sevilla frente a su río, el desbordamiento a la altura del meandro de San Jerónimo, en el frente norte de la ciudad.

En sexto y último lugar, y ligado



al plan de obras del 92, el desterramiento de Chapina, el tapón de San Jerónimo, la recuperación del cauce histórico, la eliminación del trazado ferroviario en las proximidades de Plaza de Armas y recuperación de la orilla de Torneo para esparcimiento ciudadano, siendo esta calle un legado del año 1992 similar a lo que fue la Palmera para el 1929.

Valga esta fotografía para resumir la historia del río y Sevilla

**Evolución histórica del cauce del Guadalquivir a su paso por Sevilla.**

CON ESTO DIMOS POR TERMINADO EL PASEO FLUVIAL, Y LA VISITA