

EL RIO GRANDE

El Guadalquivir (wadi al-Kabir -río grande-) para los árabes que invadieron la Península Ibérica en el 711, es el mayor Río de Andalucía y el quinto de España.

Desde tiempos de los tartesos y durante mucho tiempo el Guadalquivir fue el eje de la civilización en la época y se navegó desde los primeros tiempos en que fenicios y egipcios comenzaron sus intercambios comerciales con los habitantes de la zona. En aquella época se llamaba Tartesos al río.

Más tarde los romanos lo bautizaron como Betis. De su nombre viene el nombre de la Bética, la provincia más meridional de Hispania (lo que hoy sería Andalucía).

La Sevilla primitiva nació allí dónde el cauce del río dejaba de ser navegable para las grandes embarcaciones, aunque en aquella época el río era navegable hasta Córdoba por barcos de pequeño calado, creándose en esta ciudad un puerto y un foro comercial en época romana.

Desde el momento de su fundación por Julio César la historia de Sevilla está íntimamente ligada a la del río Guadalquivir.

El nombre romano de Híspalis se troncó por el de Isbiliya desde que en el año 712 la ciudad cayó bajo la dominación islámica. Durante los cincos siglos de dominación Sevilla desempeñó un papel político y cultural de primer orden, aunque el papel del río como vía navegable disminuye.

La ciudad es reconquistada en 1248, cuando la flota de Castilla, al mando del Almirante Bonifaz embiste el famoso puente de barcas y las cadenas que cerraban el río junto a la torre del oro. Durante esta época Sevilla se convierte en la base de la marina de Castilla.

Pero seguramente el momento más brillante para la ciudad y su río tiene lugar durante los siglos XVI y XVII. Su valor estratégico al estar la ciudad río adentro (lo que la protege de ataques navales del enemigo) y logístico (al estar en el centro de una zona agrícola tremendamente rica y productiva), hacen de Sevilla el Puerto de América.

Durante el siglo XVI y gran parte del XVII, Sevilla es el punto de partida de las grandes expediciones hacia América y el punto de llegada de los barcos cargados de oro y plata.

Pero la ventaja que tuvo inicialmente el puerto se va a convertir en su principal enemigo. Como otros muchos de los puertos situados en ríos, la navegación era complicada, provocando los bancos de arena más de un incidente. Esto unido al aumento del tamaño y por consiguiente del calado de los nuevos buques hace que el Puerto de Sevilla vaya perdiendo gradualmente importancia a favor del vecino Cádiz, que se convierte en el nuevo puerto del comercio con América en 1680.



Hacia principios del siglo XX, y debido a los peligros de las crecidas del Guadalquivir y a la necesidad de potenciar el puerto, uno de los motores económicos de la ciudad y su región, se emprenden una serie de obras que cambiarían el curso del río. En principio se elimina el último meandro antes del puerto, creándose un canal artificial de norte a sur, que corresponde con la actual ubicación del puerto. El trazado sufrió varios cambios durante la primera mitad del siglo XX, culminando en 1963 con el tapón de Chapina.

De este modo el río a su paso por la ciudad de Sevilla se convierte en una dársena, con una esclusa que mantiene el nivel del agua en la bajamar.

Próximamente está prevista la inauguración de una nueva esclusa más al sur (de nuevo el puerto se desplazará hacia el Sur, dejando el terreno libre para usos de la ciudad). La nueva esclusa permitirá la arribada de barcos de mayores dimensiones.

