Sevilla Industrial Bike



El paseo de Sevilla Industrial Bike se desarrolló durante la mañana del sábado 3 de mayo. Esta ruta pretende acercar a los inicios de la industrialización en Sevilla acercándonos a las fábricas de creación estatal: Real Almacén del Rey de Maderas del Segura (1735), en la calle Arjona; la Real Fábrica de Tabacos (1728-1757), en la calle de San Fernando; la Real Fábrica de Artillería (1727-1782), en la Avenida de Eduardo Dato; Las Reales Atarazanas (1252) en el muelle del Arenal.

Arrancamos desde la ‘Antigua estación ferroviaria de Plaza de Armas’ (1901); la estación principal de Sevilla hasta su desmantelamiento, entre 1990 y 1991, como paso previo para llevar a cabo las nuevas obras de infraestructura de la Exposición Universal, proceso en el que se derribaron todos los edificios de servicio de esta estación, perdiéndose un patrimonio ferroviario de indudable valor.

La primera parada tuvo lugar en el pabellón de ‘El Barranco’, actualmente en proceso de transformación en nuevo mercado gourmet, para conocer la historia del ‘Almacén del Rey de Maderas del Segura’ y de la ‘Lonja de Pescado de El Barranco’. Julián Sobrino nos cuenta el funcionamiento de estos almacenes; al más puro estilo de las películas del Oeste; los árboles talados en la lejana Sierra de Segura, junto a las fuentes en que nacía el Guadalquivir, eran arrastrados río abajo por las aguas hasta su llegada a Sevilla, donde quedaban los troncos atrapados entre las barcazas que mantenían a flote el puente de barcas que en la época unía Sevilla y Triana. En este tamiz fluvial se recogían los maderos que eran almacenados en el edificio recién creado. La antigua lonja, junto al puente de Triana y la antigua estación de Plaza de Armas, constituye uno de los escasos ejemplos de la arquitectura de hierro de Sevilla, un estilo que nació a mediados del siglo XIX y que se basa en una combinación de hierro y cristal.

Sin tener que desplazarnos, escuchamos la historia de ‘Puente de Triana’, antiguo puente de barcas que conviviría con la ciudad hasta mediados del siglo XIX, cuando en 1854 se inaugurase el actual Puente de Isabel II, conocido popularmente como Puente de Triana. Después de varios anteproyectos en 1844 los ingenieros franceses Fernando Bernardet y Gustavo Sternacher presentaron tres tipos de puentes: de piedras, colgante de alambre y de hierro colado con dos pillastres centrales. Finalmente se optó por el puente de hierro, convirtiéndose en la primera infraestructura de la ciudad construida en este material. Sus autores se inspiraron en el ya desaparecido Puente del Carrusel de Paris.

Pasando por la Torre del Oro, nos dirigimos hacia las ‘Reales Atarazanas’, una obra gótica y mudéjar realizada en fábrica de ladrillo, que muestra el influjo del arte almohade en las construcciones medievales en la ciudad, y donde asombran las enormes dimensiones de sus anchas y largas naves cubiertas por bóvedas de arista, apropiadas para la construcción de los mayores barcos de la época. Las Atarazanas Reales han sufrido transformaciones importantes, quedando en la actualidad sólo siete de aquellas diecisiete naves originales. Las Reales Atarazanas de Sevilla se crean poco después de acabada la toma de la ciudad a los musulmanes (año 1248) por el rey Don Fernando III de Castilla, cuando su hijo Alfonso X decide en el año 1252 la edificación de unas Reales Atarazanas para la construcción de galeras, en unos terrenos fuera del recinto amurallado y

cerca del río, en la zona comprendida entre la Torre del Oro, la Torre de la Plata, y las Puertas del Carbón y del Aceite. Los carpinteros de ribera se esforzaban en la construcción de barcos, los pescadores y almacenistas se dedicaban a la salazón del pescado, y los comerciantes a sus mercancías; sirviendo a partir del siglo XVIII como fábrica y depósito de artillería.

Desde este punto, seguimos en bicicleta hasta la 'Real Casa de la Moneda de Sevilla', penúltima parada oficial de la ruta. Este edificio ocupa una superficie irregular, casi de forma triangular. Se levantó en el mismo lugar donde antes se encontraba la ceca desde el siglo XIII. Sufrió varias reformas durante su uso como Real Fábrica, una reforma en el siglo XVI y otra en el siglo XVIII, cuando se le añadió la gran portada que conforma el acceso principal, obra de Sebastián Van der Borcht, así como otra serie de reformas de cara a solventar problemas de filtraciones y estructurales derivados del terremoto de Lisboa de 1755.

Nos dirigimos hacia la última parada, haciendo una breve pausa en la 'Real Fábrica de Tabacos'. Es casi la una de la tarde cuando llegamos a la 'Real Fábrica de Artillería', un edificio cuya tipología corresponde a la concepción de grandes edificaciones militares de la época con un sentido unitario del espacio. Su concepción inicial se basa en la definición de una cuadricula continua cuyo módulo de repetición está formado por cuatro pilares unidos por un sistema arquitrabado y cubiertos por una bóveda vaída, cuyas proporciones son las del gran horno de fundición. Con este sistema se lograba un espacio de grandes dimensiones capaz de albergar libremente los diferentes talleres en los que se había de desarrollar el proceso de producción. La ordenada secuencia estructural ha permitido que la fábrica se adaptara con facilidad a las sucesivas ampliaciones posteriores realizadas con nuevos sistemas constructivos y materiales diferentes a los originales. La Real Fábrica de Artillería, cuyo nombre original era "Fábrica de bronces", fue creada en torno al año 1565 en el barrio de San Bernardo, a extramuros de la Ciudad y fue objeto de numerosas modificaciones para adaptarse a la artillería moderna. De la edificación original no quedan restos ya que con la construcción de la nueva fábrica en 1720 se fue demoliendo progresivamente el taller antiguo hasta llegar al trazado original, un conjunto dentro de la trama urbana del barrio al que se le incorporan algunas calles como patios interiores. A finales del siglo XIX y principios del XX el edificio adquiere los límites con los que hoy lo conocemos. Durante siglos la fábrica ha sido uno de los principales elementos de desarrollo económico del barrio de San Bernardo, configurando así su carácter urbano.

Nos despedimos de Jane´s Walk hasta el año que viene, felicitando a Antonio Laguna y al resto de la organización por el gran trabajo que han realizado.