

San Telmo, tercer puente levadizo del Guadalquivir¹



Marcos Pacheco Morales-Padrón²

Graduado en Historia por la Universidad de Sevilla

Resumen

El presente artículo intenta realizar un repaso histórico por la construcción del puente de San Telmo, así como su contexto e incidencia en el panorama portuario de la capital hispalense. Relación con esta que se mantendría hasta que su maquinaria, que le dotaba de su capacidad móvil, fuera retirada a principios de los años sesenta; trasladándose así la actividad portuaria lejos de los históricos muelles del Arenal.

Palabras clave

Guadalquivir, San Telmo, Sevilla, Puente

Abstract

The present article provides a historical overview of the construction of the San Telmo bridge, describing its background and impact on the inland port of Seville. This relation with the port remained intact until the machinery used to raise the bridge was removed at the start of the nineteen sixties and port activity was moved far away from the ancient wharves of the Arenal.

Keywords

Guadalquivir, San Telmo, Seville, Bridge

Estamos en 1912, han transcurrido sesenta años desde la construcción del puente de Isabel II (1852). Sevilla ha pasado de tener 112.529 habitantes en 1857 a 158.287 en 1910, de los cuales 30.000 viven en Triana. El tráfico de este barrio, así como el procedente de Extremadura y Huelva, que ha de circular por la dicha infraestructura como única vía de comunicación con Sevilla, su puerto y las estaciones de ferrocarril. Los otros puentes construidos, el ferroviario de Alfonso XII y la peatonal Pasadera del Agua, no estaban destinados a tal uso. Por lo que se observa, la capacidad del puente trianero a todas luces ya resultaba insuficiente; en especial a partir del uso de los tranvías de sangre y eléctricos.

Éstas, y otra muy importante que veremos después, fueron las razones que el por aquel entonces alcalde Antonio Halcón presentó al Ministro de Fomento solicitando la construcción de un nuevo puente sobre el Guadalquivir. La otra razón, tan poderosa como utilizada a lo largo de su vida, era la del estado de conservación del propio puente de Triana.

La Administración Estatal, más preocupada por acondicionar este último que por construir uno nuevo, y el Ayun-

tamiento, inmerso en el debate y gestión de la Exposición Iberoamericana con importantes problemas financieros, hicieron que a corto plazo la petición municipal no fructificase.

En el largo proceso hasta la inauguración del puente, el primer paso concreto fue el estudio de su emplazamiento, realizado en 1917 por el ingeniero de la Jefatura Provincial de Obras Publicas de Sevilla, Antonio Ibarra Miró. Aunque el tramo de río que interesaba quedaba limitado entre el puente del ferrocarril a Huelva y el inicio de la futura corta de Tablada, desde el principio se descartó la zona aguas arriba de Triana por considerarse que ello supondría ir contracorriente de la ciudad, cuya expansión hacia el sur, donde se situaría el futuro puerto y la Exposición, no dejaba lugar a dudas.

Con la ubicación concreta del puente junto al palacio de San Telmo, de donde toma su nombre, se consiguieron dos objetivos:

1º. Permitir la utilización de los magníficos terrenos de la margen derecha del río como futura zona residencial de calidad.



2º. Establecer un nuevo punto de conexión entre las carreteras de la margen derecha –Coria, Huelva y Mérida– con las de la margen izquierda –Madrid, Cádiz y Málaga– en el borde sur de la población; punto a la vez muy próximo a la zona portuaria e industrial anexa –fábricas de gas, electricidad, abonos minerales y fundiciones militares–.

El inconveniente de esta situación, que era la inutilización para la navegación del tramo comprendido entre el puente de Triana y la Torre del Oro, se salvaba diseñando un puente movable. Se citaban varias posibilidades como puentes giratorios, levadizos y levantables, proponiéndose como el más adecuado el sistema basculante americano “Scherzer”.

Con esta obra quedó definida la alineación de la actual avenida de la República Argentina, ya que se trazó una carretera desde el puente hasta el barrio de la Pañoleta, en Camas, recogiendo con ella los caminos de Coria, Huelva y Extremadura.

Para la feliz ejecución de la obra, la Jefatura de Obras Públicas consideró que lo mejor sería convocar un concurso público, y procedió a preparar un proyecto de bases que definiera las dimensiones y características del futuro puente. Al evento se presentaron dos propuestas, una con tramos metálicos en toda su longitud de la reputada casa francesa Schneider y Cía., con un presupuesto de 11 millones de pesetas, y otro de la constructora española Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles

(HIDROCIVIL), con proyecto del ingeniero José Eugenio Ribera y un coste de 8 millones.

La Dirección General eligió el puente de Ribera, si bien reduciendo su anchura de 20 a 15 metros y desglosando la parte decorativa, que se consideró como suntuaria y cuyo gasto no correspondía al Estado, sino más bien al Ayuntamiento. El presupuesto resultando fue de 5.821.318 pesetas.

El puente tenía tres vanos; los dos laterales eran arcos de hormigón armado de 44 metros de luz y el central, metálico y levadizo, de 48; éste estaba constituido por dos ménsulas de 25 metros que alojaban un sistema de contrapesos (patente americana de “Scherzer”). Este tramo levadizo fue proyectado y montado por la reputada empresa La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona³.

En lo que a la evolución del diseño se refiere, durante los años transcurridos desde su planteamiento hasta su construcción, la tendencia artística cambió, persiguiéndose entonces la sencillez de líneas y la sobriedad en la decoración. Por ello, cuando se comenzó la construcción del puente, los mismos arquitectos colaboradores se opusieron a que se realizaran aquellas ornamentaciones, que con tanta complacencia se presentaron en 1920. Así pues, se suprimió casi todo quedando el puente con una sencillez extrema, donde las únicas concesiones formales fueron el apilastrado de los tajamares y los arquillos de medio punto en el arriostramiento longitudinal de los tabiques de los tímpanos.



Una vez que en octubre de 1920 se resolvió el concurso a favor de la ya mencionada constructora española, el expediente sufre un parón hasta principios de 1925. Durante este periodo, aparte de los problemas administrativos y de falta de materiales, se presentaron otra serie de circunstancias que no ayudaron a agilizar el proyecto; como por ejemplo el desastre del Rif o el golpe de estado del general Primo de Rivera, además de otras más locales como los continuos retrasos en la Exposición y el reciente ensanche del puente de Isabel II, que había mejorado la comunicación entre Sevilla y Triana.

Para la construcción del puente de San Telmo, dadas las características del río Guadalquivir, los procedimientos empleados fueron decisivos. El importante calado en bajar y el riesgo de crecidas hacían imponer sistemas independientes, en lo posible, a estas variables. Por todo ello, para la cimentación de la obra, que fue a 18,3 metros de profundidad, por primera vez se emplearon cajones de



hormigón armado en lugar de los tradicionales cajones metálicos.

La obra principal del puente se concluyó en agosto de 1931, realizándose la prueba de carga en la mañana del día 13. Esta la protagonizaron bidones de agua, camiones y apisonadoras. No obstante, la apertura a la circulación se pospuso hasta el lunes siguiente.

Por fin, y tras seis años de obras, Sevilla contaba con un nuevo y magnífico puente. Obra, por cierto, que acabó con el tradicional servicio de barcas que cruzaban de una a otra orilla. Por orden, fue el sexto puente de la ciudad y, actualmente, el tercero de más antigüedad.

La construcción de este paso posibilitó la futura expansión del barrio de los Remedios a finales de los años cuarenta. De esta manera, nació la tan terrible especulación urbanística.

En 1964 el puente se vería afectado por una profunda reforma que cercenaría su capacidad levadiza. El tráfico viario se impuso al marítimo/fluvial. Con su inmovilización, los barcos, o al menos los comerciales, dejaron de arribar a la Torre del Oro. Así, se rompía el histórico maridaje portuario entre el Arenal y el Guadalquivir como vía comercial. Un divorcio del cual Sevilla aún no ha levantado cabeza, pues ya los sevillanos no conocen tan bien su río como antes. **ROP**



Notas

- (1) El primero es el puente de Alfonso XIII (1926) y el segundo el de San Juan de Aznalfarache (1930).
- (2) Actualmente desarrollando los estudios de Doctorado sobre el puerto de Sevilla en la Universidad Pablo de Olavide (Sevilla).
- (3) Unos años antes había participado en la construcción de la monumental Plaza de España del recinto de la Exposición (1929), además del tramo metálico del otro puente levadizo del Guadalquivir, el de Alfonso XIII (1926). Más tarde, formaría parte de la construcción de la esclusa del Guadalquivir (1934).

Referencias

Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Delegación Provincial de Obras Públicas, Servicio de Carreteras, Legajo 13426 (Unidad 349), Número de registro 1178.

RIBERA DUTASTE, José Eugenio. "El puente de San Telmo sobre el Guadalquivir, en Sevilla", en Revista de Obras Públicas, 1922, 70, tomo I (2375): 25-28.

RIBERA DUTASTE, José Eugenio. "Puente de San Telmo, en Sevilla, sobre el Guadalquivir", en Revista de Obras Públicas, 1931, 79, tomo I (2581): 372-377.

SALAS, Nicolás. Sevilla y sus puentes. Sevilla: Guadal-turia ediciones, 2009.

TORROJA MIRET, Eduardo. "Botadura y fondeo de los cajones de cimentación del puente de San Telmo", en Revista de Obras Públicas, 1926, 74, tomo I (2447): 110-112.

VV.AA. (Coordinación Eugenio Alonso Franco). Los puentes sobre el Guadalquivir en Sevilla. Sevilla: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1999.

VV.AA. (Coordinación General Javier Rubiales). Historia Gráfica del Puerto de Sevilla. Sevilla: Junta del Puerto de Sevilla y Equipo 28, 1989.

VV. AA (Coordina Leandro Álvarez Rey). Historia de Sevilla. La memoria del siglo XX. Sevilla: Diario de Sevilla, 2000.