

El puente de Alfonso XIII (Sevilla)

Primer puente levadizo sobre el río Guadalquivir



MARCOS
Pacheco

Graduado en Historia por la
Universidad de Sevilla.

Cursando estudios de Doctorado
sobre el puerto de Sevilla en la
Universidad Pablo de Olavide
(Sevilla)



RESUMEN

El presente artículo intenta realizar un breve repaso histórico por la construcción del primer puente levadizo sobre el río Guadalquivir, así como su contexto, incidencia y desarrollo en el panorama portuario y urbano de la capital hispalense.

PALABRAS CLAVE

Guadalquivir, Alfonso XIII, Sevilla, puente levadizo

ABSTRACT

This article provides a brief historical review of the construction of the first bascule bridge over the River Guadalquivir, describing its context, impact and development in the port and urban panorama of Seville.

KEYWORDS

Guadalquivir, Alfonso XIII, Seville, bascule bridge

Marginado, excluido o incomprensido, llamen como quieran al viejo “puente de hierro”, una de las mayores joyas del patrimonio industrial hispalense del siglo XX.

Parte de su triste situación, actualmente desmontado y abandonado, se remontan a la propia redacción del proyecto como puente levadizo, allá por 1911. Su emplazamiento oblicuo, entre los muelles de Tablada y las Delicias, en cierta forma le condenó a ser trasladado. Esa disposición, en lugar de ser perpendicular respecto al eje del canal, obedecía al trazado ferroviario del puerto. Por otro lado, sus hojas móviles tampoco podían abatirse hasta los 80° grados originales, por lo que el acceso de embarcaciones a los muelles “río arriba” se veía limitada. La entrada en servicio del puente levadizo de las Delicias en 1990, unido al progresivo aumento de tamaño de los barcos, especialmente cruceros, hacía de esta venerable obra un estorbo para la navegación. No obstante, su destino no merecía ser el que ahora tiene: el olvido más descarado. Pero no adelantemos acontecimientos y hagamos un repaso por las características técnicas e históricas de este puente.

Diseñado en 1911, como dijimos, por el ingeniero José Delgado Brackenbury, fue construido entre 1919 y 1926 por



la empresa Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona. El coste del mismo fue de casi 3.000.000 de pesetas. Era un puente de estructura metálica con perfiles de acero, de ahí su apelativo “de hierro”; concretamente, en él se emplearon 201 toneladas de acero dulce, motivo por el cual en estos últimos años ha sufrido expolio. El vano central, el espacio por donde pasa el barco, tiene 56 metros de manga (anchura), aunque

esta medida se veía reducida por el ya mencionado incompleto cierre de sus tableros. Los mecanismos de sus dos hojas basculantes se accionaban con motores eléctricos sobre engranajes y cremalleras. El puente en su totalidad mide 169,42 metros de largo por 11 de ancho, quedando 8 para la calzada y 1,5 metros para las aceras. Tenía un carril para cada sentido más una vía férrea que aprovechaba el mismo tablero





por lo cual, se debía cortar la circulación cuando lo usaba algún tren. Realmente, era estrecho para el tráfico que llegó a soportar.

Como un edificio más de la Exposición Iberoamericana de 1929, fue inaugurado solemnemente con un desfile aeronaval presidido por Su Majestad el Rey Alfonso XIII al que acudieron, según fuentes de la época, 10.000 sevillanos. En su tiempo esta obra se consideró todo un adelanto en la ingeniería española pero que, con la clausura de dicho Certamen, su coste y baja rentabilidad, así como limitadas funciones, se transformaron en críticas como le pasó a su hermano de San Juan de Aznalfarache. Todo vino motivado por la especulación urbanística que se planteó sobre la dehesa de Tablada y que no llegó a materializarse debido al “Crack” del 29. Por ello, una de sus vitales funciones, que iba a ser conectar con la futura ciudad-jardín, se perdió. Tras esto, solo serviría como enlace con la base aérea de Tablada y el sur del Aljarafe. De esta manera, dos puentes levadizos (el de Alfonso XIII y San Juan), hermanos en el tiempo, características y casi apariencia, cruzaban el mismo río dos veces. Peor parado saldría el sanjuanero cuando se eliminó el torno de los Gordales y se olvidaron los planes de navegabilidad del Guadalquivir hasta Córdoba. Su función levadiza quedó, desde su inauguración, prácticamente anulada.

Pero los sevillanos volvieron a mirar al puente “de hierro” 47 años después de que sus tableros se abrieran por primera vez. En 1973 la Feria se trasladada a unos terrenos ganados al río, el meandro líneas arriba mencionado, por lo que el puente pasaba a convertirse en uno de los principales accesos al Real.

Un nuevo jarrón de agua caería sobre la desdichada infraestructura en 1988. Esta se vio implicada en un triste suceso en el que se barajaron dos versiones. Por un lado, y por razones que se des-

conocen, los responsables de su maquinaria lo dejaron levantado una noche de niebla. Precisamente esa madrugada el ginecólogo del hospital Virgen del Rocío Rafael López que iba a cruzar por él, no se percató de que las señalizaciones no funcionaban, con lo que se estrelló contra el tablero. La otra versión señala a un desgaste de los contrapesos, lo que originó que él mismo tendiera a subirse. Desde entonces, la Junta de Obras del Puerto empezó a estudiar seriamente su reemplazo.

Con el paso de los años, y el paulatino crecimiento hacia el sur de la ciudad, el puente se fue quedando insuficiente; muchos sentían que estorbaba. Para la Exposición Universal de 1992 se decidió un sustituto, donde el viejo pontón quedaría como uso peatonal. El cercano puente de las Delicias, con sus flamantes colores blancos, seducía a los marineros que arribaban a los muelles aledaños, mientras que el azul apagado del Alfonso XIII, no hacía más que oxidarse.

Finalmente, en 1992 era cerrado incluso a los peatones como medida de presión para acabar con él. No obstante, el colectivo de ciudadanos Planuente se movilizó para impedirlo, consiguiendo en 1994 que no pudiera ser desmantelado ni desmontado. A pesar de la valiente lucha ciudadana, su estructura fue cercenada en 1998 y sus pilares dinamitados para que nunca más recobrara





su sitio original. El primer barco que atravesó el puente de Alfonso XIII fue el crucero de la Armada Argentina ARA Buenos Aires el 26 de abril de 1926 y, el último, la patrullera española Laya el 13 de febrero de 1998. Así terminaba su vida portuaria activa. Sus restos fueron recolocados en una esquina del muelle de las Delicias, irónicamente frente a la sede la nueva Autoridad Portuaria. Durante 66 años de servicio, permitió el paso de innumerables buques de todo tipo y sobre sus tableros, de generaciones de sevillanos. El futuro que le deparaba al quinto puente que la ciudad tuvo y el primero levadizo no era muy halagüeño.

Por el elevado coste de su traslado y reacondicionamiento, se desechó su reutilización en San Jerónimo como pasarela peatonal. Finalmente, en 2003 el “puente de la discordia”, que estaba agravando las relaciones entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, acabó siendo transportado por la avenida de las Razas en una espectacular operación nocturna hacia su nuevo destino, la antigua desembocadura del río Guadaira. Iba a estar integrado en un incierto mirador hacia el Puerto. Si bien el plan tenía el visto bueno, al final no se actuó sobre él como se pedía para su integración en el nuevo parque de los Bermejales-Heliópolis. Tampoco faltaron propuestas de ocio para levantar un bar de copas o un restaurante en su

estructura, pero ambas se hundieron en el Guadalquivir.

Esta es la actitud que profesan nuestros mandatarios locales por el patrimonio industrial de Sevilla. Para más inri, no está solo en tal lacrimoso futuro, pues las naves ferroviarias de San Jerónimo o las fábricas de vidrio y artillería, lamentablemente, también le acompañan. Ni que decir tiene que en otros países europeos le hubieran dado otro destino que no éste. Ha sido un signo de modernidad para la ciudad durante mucho

tiempo, y en nuestras manos aún está la posibilidad de que no se redacte su venta como chatarra.

Desde entonces (2003), el puente de Alfonso XIII o “de hierro” permanece dormido a la orilla de su río, viendo pasar los barcos que llegan a la ciudad que le defenestró. 📍

REFERENCIAS

- DEL MORAL ITUARTE, Leandro. El Guadalquivir y la transformación urbana de Sevilla (Siglos XVIII-XX). Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla (Biblioteca de Temas Sevillanos), 1992.
- SALAS, Nicolás. Sevilla y sus puentes. Sevilla: Guadalturia Ediciones, 2009.
- SALAS, Nicolás. Navegación. Homenaje al Guadalquivir. Sevilla: Guadalturia Ediciones y Fundación Cámara del Comercio y la Industria en Sevilla, 2010.
- VV.AA. (Coordinación General Javier Rubiales). Historia Gráfica del Puerto de Sevilla. Sevilla: Junta del Puerto de Sevilla y Equipo 28, 1989.
- VV.AA. (Coordinación Eugenio Alonso Franco). Los puentes sobre el Guadalquivir en Sevilla. Sevilla: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1999.
- ZAPATA TINAJERO, Amalia. La reconversión del Puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX. Sevilla: Junta del Puerto de Sevilla, 1992.

