

ABC SEVILLA-E. BARBA-28.01.2019

El puente de Alfonso XIII no tiene quien le quiera. El conocido como puente de Hierro de Sevilla, retirado de la dársena del Guadalquivir con motivo de las profundas reformas urbanísticas provocadas por la Exposición Universal de 1992 y sustituido entonces por el puente de las Delicias, lleva más de 20 años almacenado y abandonado entre la maleza a la espera de que las administraciones pongan en marcha un proyecto que sirva para recuperarlo y darle uso. Pero no sólo son económicos los problemas con los que se han topado a la hora de reflotar esta infraestructura sino de mera propiedad. Según fuentes de la Autoridad Portuaria consultadas por este periódico, el puente carece de documentación sobre su titularidad. Literalmente, no hay un solo papel que indique quién es su dueño.

Esa falta de documentos en torno a la propiedad del puente vienen también dificultando bastante la puesta en marcha de proyecto alguno, ya que ninguna administración pública quiere complicarse legalmente hablando. Para poder utilizar el puente y aprobar un gasto de esta envergadura, como es obvio, cualquiera de los poderes e instituciones públicas deben obtener respaldo de los altos funcionarios (secretarios, interventores), pero ninguno de ellos tiene la capacidad de dar el visto bueno a trámite alguno si antes no queda claro que esta infraestructura es propiedad de la administración que corresponda. Y no ha logrado definirse a causa de esa ausencia de papeles del puente.

Este hecho, como es lógico, no ha ayudado nada cuando se ha puesto en la mesa alguna iniciativa para reformar o reutilizar la gran estructura metálica por parte de Ayuntamiento, Junta de Andalucía, Estado o la Autoridad Portuaria. Ninguna de estas administraciones puede, de hecho, asegurar tajantemente que el puente es suyo. No hay un solo papel que indique quién es su dueño. Si a ello se añade la falta de dinero para cuestiones de esta índole que viene lastrando a todas ellas, se explica en parte la pasividad con respecto al puente, que fue apartado del río definitivamente en 1998 para ser colocado en el muelle de las Delicias. Cinco años más tarde, en 2003, el Puerto lo trasladó a su ubicación actual, la dársena del Batán, a la espera de que alguna propuesta obtenga el respaldo suficiente como para plantearse moverlo de allí, terrenos de la Autoridad Portuaria de Sevilla pese a que ésta no pueda tomar la iniciativa en solitario para darle nueva vida a la estructura.

La amenaza de su demolición, que llegó a barajarse a causa de los costes que suponía cualquier idea, estimuló a varios colectivos ciudadanos que se alzaron en favor de su defensa y conservación como monumento histórico de la ciudad, aunque por el momento carece de

protección alguna en este sentido y ni siquiera es Bien de Interés Cultural. Se constituyó de esta forma la plataforma ciudadana Planuente (plataforma para salvar nuestro puente), que logró que se conservara la estructura hasta que se colocó en su posición actual, en la margen izquierda a la altura del Batán y en paralelo a la avenida de las Razas, desde donde es visible. De hecho, la opción que más fuerza ha cobrado en los últimos años, por barata y menos compleja técnicamente, es la de convertir la zona en un parque público con el puente de mirador a la zona portuaria. Tampoco eso ha avanzado, con todo.

Ya en el propio traslado efectuado en agosto de 2003 se produjo un importante conflicto entre administraciones por la falta de consenso, oficialmente por el desencuentro en torno a la ubicación de la infraestructura. El traslado se produjo, de hecho, a pesar de no estar autorizado por la Comisión Provincial de Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucía. Finalmente no se llevó el puente a San Jerónimo, tal y como en su momento acordaron la Delegación de Urbanismo, la Autoridad Portuaria y la Junta de Andalucía, sino a la zona sur de los terrenos del puerto, donde permanece. Por aquel entonces ya hubo varios roces en torno a la titularidad de la estructura que no trascendieron. Después de que el proyecto de San Jerónimo -convertir el histórico puente en pasarela peatonal entre ese barrio y el parque del Alamillo- quedara en el aire por la indecisión del Gobierno regional, que no terminó de respaldarlo, el Puerto de Sevilla decidió acometer el traslado a un lugar en el que la gran estructura resultara menos molesta para la propia actividad portuaria, al estar ocupando el muelle de las Delicias.

Los responsables del puerto expusieron entonces que el traslado del puente se realizaba «de acuerdo a la legalidad, ya que es un movimiento que se lleva a cabo dentro de los terrenos portuarios», por lo que «no es necesaria la autorización de la Consejería de Cultura». En este sentido recordaron que «en los terrenos portuarios se han trasladado otras obras de interés cultural sin necesidad de obtener ninguna autorización especial por parte de las administraciones públicas. La Autoridad Portuaria está actuando con todo respeto a la legislación y después de haber informado al Ayuntamiento y a la Junta de Andalucía», dijeron para insistir en que las operaciones se estaban llevando a cabo «con las medidas de seguridad correspondientes y dentro de la legalidad». En ese momento ya se atisbaba ese conflicto de propiedad en el fondo.

Varias asociaciones ciudadanas han denunciado en los últimos años el estado de abandono del puente. Tras varias reuniones con la Autoridad Portuaria, las entidades cívicas reclamaron que se extremen las medidas de vigilancia y protección de la estructura del puente, así como que se incluya en el catálogo de Bienes de Interés Cultural (BIC) de la Junta de Andalucía. Han indicado estas asociaciones que no tienen noticias de la promesa del Puerto de plantear al Ayuntamiento y a la Consejería de Cultura un grupo de trabajo para darle una solución a esta infraestructura. La Autoridad Portuaria ya tanteó a inversores privados, sin éxito alguno, para convertir el puente de Hierro en un mirador al Guadalquivir.

Una vida de exposición a exposición

El puente de Hierro unía el final de la avenida de las Razas con Tablada y los terrenos que años después se convirtieron en el real de la Feria cruzando el río Guadalquivir a la altura de la corta de Tablada. Promovido con motivo de la Exposición Iberoamericana de 1929, fue diseñado por el ingeniero José Delgado Brackenbury, bajo patente de la empresa Scherzer Lift Bridge Co. de Chicago y construido por la empresa Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona. Su construcción fue necesaria debido a la realización del Canal de Alfonso XIII, que dejaba la dehesa de Tablada sin acceso por tierra. El puente fue inaugurado por el rey Alfonso XIII el 6 de abril de 1926 desde el crucero argentino ARA Buenos Aires, acompañado por los tripulantes del Plus Ultra, y se convirtió en el cuarto puente construido en la capital andaluza sobre el río tras el de Triana, el puente ferroviario de Alfonso XII y la Pasadera del Agua, además de ser el primero de carácter móvil. En su estructura metálica se emplearon 201 toneladas de acero dulce. Otra gran exposición en la ciudad, la Universal de 1992, acabó con la vida útil del conocido puente.