

DIARIO ABC

18 de Septiembre de 2020

JAVIER RUBIO

El Puerto se compromete a destinar 100.000 euros para mejorar la conservación del puente de Alfonso XIII tras su estudio por el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico

El Puerto de Sevilla destinará 100.000 euros a la rehabilitación del Puente de Hierro  
Reclaman de nuevo al Puerto de Sevilla que se dé uso al puente de Alfonso XIII  
El puente de Hierro no tiene dueño

De todo el patrimonio industrial que queda en desuso, los puentes presentan la mayor paradoja de conservación. Al despojarlos de la función para la que fueron construidos, su propia pervivencia se pone en entredicho: ¿qué se hace con un puente que no salva ningún obstáculo? El Puente de Hierro, un artefacto de 200 toneladas de acero, que salvó la dársena del Guadalquivir entre 1926 y 1992 es un ejemplo perfecto de la triste existencia que sucede a la vida útil de estas estructuras.

Arrinconado en la margen izquierda de la corta hidráulica que contribuyó a salvar durante 66 años, el acuerdo que firmaron ayer la Autoridad Portuaria de Sevilla y la Consejería de Cultura viene a rescatarlo algo del olvido en que está sumido desde hace 17 años en que se trasladó a la antigua desembocadura del Guadaira. El presidente del Puerto, Rafael Carmona, y el director del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico (IAPH), Juan José Primo Jurado, suscribieron ayer un convenio para el análisis de los bienes patrimoniales del puerto

hispalense.

En concreto, el acuerdo establece un presupuesto de 100.000 euros para «la mejora y el mantenimiento del Puente de Hierro» conforme a las necesidades que revele el estudio in situ que llevará a cabo el IAPH. El protocolo se extiende a otros bienes raíces como las naves de la avenida de las Razas o diversos pabellones de la Exposición Iberoamericana de 1929 y muebles del puerto como anclas, hélices, maquetas y obras de arte entre las que destaca el lienzo «Pentecostés», de la escuela sevillana, fechado en 1620.

La silueta del Puente de Hierro está inserta en la memoria sentimental de prácticamente todas las generaciones de sevillanos del siglo XX

Pero el Puente de Hierro se lleva todos los titulares porque concita sobre sí la memoria sentimental de tantos sevillanos que durante tres cuartas partes del siglo XX lo tuvieron presente cada vez que desparramaban la vista sobre el río.

Lo que queda hoy en pie en lo que pomposamente se llama oficialmente Mirador del Batán no es ni sombra de lo que fue: hubo que renunciar a los dos tramos exteriores de aproximación, los contrapesos que le conferían su carácter levadizo con apenas un motor de 30 CV y otros elementos de la estructura cuando se desmontó finalmente en 1998. Se salvó del achatarramiento por la presión ciudadana, pero pronto se convirtió en un problema que todos querían quitarse de encima.

De hecho, hasta en dos ocasiones se llegó a plantear su empleo como pasarela peatonal en emplazamientos distintos a lo largo de la dársena fluvial de la ciudad. Primero se pensó en llevar el puente aguas arriba para conectar Los Remedios y el muelle de Nueva York. Se trataba de prolongar la calle Virgen de Regla. Así lo recogía el plan especial de ordenación portuaria de 1994, aunque la propuesta no pasó del papel. De hecho, el convenio para la fábrica de Altadis, sin uso desde 2007, rescata una pasarela sobre la lámina de agua pero descartado el Puente de Hierro.

En 2003, llegó a firmarse un convenio tripartito entre la Junta, el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria. La idea era remolcarlo 7,3 kilómetros para que cumpliera su función en el meandro de San Jerónimo, muy cerca del aterramiento donde arranca la defensa hidráulica del casco urbano. La propuesta era demencial y pronto se reveló inviable. El traslado de una estructura de esa magnitud y ese peso era el doble de cara que la opción final: construir una pasarela ligera de uso peatonal.

Las obras se presupuestaron en 6,2 millones de euros con un plazo de ejecución de 15 meses. El Ayuntamiento, cuya delegación de Urbanismo desempeñaba precisamente el hoy presidente de la Autoridad Portuaria, se hacía cargo de la redacción del proyecto; el Puerto se encargaba de trasladar la estructura y la Junta correría con la reconstrucción. Pero finalmente la Administración autonómica se echó para atrás y la Autoridad Portuaria movió el puente pero en sentido contrario: lo llevó al sur, frente a la dársena del Batán, donde iba a construirse una zona verde de ocio.

Ha sido objeto continuado de expolio por bandas de chatarreros que se llevaban los roblones de su estructura

Ahí lleva 17 años, sometido durante mucho tiempo al expolio sistemático de bandas de chatarreros que se llevaban los roblones con los que se machihembraron los perfiles de acero de su estructura. Sin que se sepa muy bien qué hacer con él.

El puente de Alfonso XIII, sobre la corta del mismo nombre ejecutada durante la dictadura de Primo de Rivera, era el segundo paso fijo para vehículos de la ciudad. El primero fue el puente de Triana, al que siguió la pasadera del agua de los ingleses a la altura de Chapina, pero por la que sólo se podía pasar a pie.

El de Hierro salvaba la dársena resultante conectando la margen izquierda, la de Sevilla, con Tablada, en la que todavía no se había ejecutado la corta de los Gordales, la lengua de tierra baldía donde se instala la Feria de Abril desde 1973.

Trabajos en los accesos del puente, la foto más antigua en el Archivo de ABC, fechada en 1923

Trabajos en los accesos del puente, la foto más antigua en el Archivo de ABC, fechada en 1923 - Serrano

Su construcción se sometió en todo a los plazos que observa la ciudad para las grandes obras públicas: se incluyó en el proyecto Moliní de 1902 que contemplaba diversas mejoras para el puerto hispalense. Entonces se planeó un puente que giraba sobre una pila central como los conmutadores que daban acceso a las naves ferroviarias.

Incluido en el plan Moliní de 1902 de mejoras para el Puerto, tardó veinticuatro años en materializarse

Doce años después, el concurso convocado pretendía levantar un puente móvil de doble hoja. La empresa más potente del panorama ferroviario español por entonces, la Maquinista Terrestre y Marítima (MTM), de Barcelona resultó vencedora pero la falta de acuerdo en los modificados que quería introducir en la propuesta inicial originaron que se declarara desierto y el concurso volviera a empezar.

No fue hasta 1919 cuando se asume un nuevo proyecto del ingeniero José Delgado Brackenbury con presupuesto de tres millones de pesetas que en 1920 se puso en marcha con el encargo a MTM. Su posición, oblicua respecto del cauce que salvaba, vino determinada por el radio de curvatura de la línea de ferrocarril porque, antes que nada, el puente tenía uso ferroviario.

Su inauguración, en 1926, a cargo del crucero argentino «Buenos Aires» en el que volvieron los héroes del avión «Plus Ultra», recibidos por el Rey Alfonso XIII, se convirtió en una ocasión memorable para la ciudad. Esa vinculación sentimental fue la que lo salvó aunque no ha evitado su posterior olvido e incuria.