

El puente varado. Recuperación patrimonial y puesta en valor del puente de Alfonso XIII, en Sevilla, como hito paisajístico y nodo de los corredores fluviales del Guadalquivir y Guadaira

David Gómez Blázquez

Ecologistas en Acción-Ciudad de Sevilla. davigomez@yahoo.es

Antonio Fajardo de la Fuente

Asociación Parque Vivo del Guadaira. antoniofajardodelaf@gmail.com

Resumen:

La pérdida de uso del puente de Alfonso XIII no solo supuso el abandono y deterioro de esta pieza representativa de la ingeniería y la obra pública, asociada con las actividades portuarias de la Sevilla de la Exposición Iberoamericana, sino también su desprotección y reciente expolio. Pero su suerte y expectativas parecen empezar a cambiar gracias a la confluencia de las iniciativas públicas y ciudadanas. Especialmente, por la apertura del vecino parque del Guadaira, que ha convertido en una ventana de oportunidad el aprovechamiento del recinto donde se ubica; un espacio que puede mejorar la relación entre la ciudad y el puerto y convertirse en nodo entre el recientemente abierto corredor verde del Guadaira y el corredor que se configura como espacio dedicado al esparcimiento en sentido norte-sur de manera paralela a la dársena del Guadalquivir. Y también por la activación y empeño de varias entidades ciudadanas en rescatar y poner en valor este bien.

Palabras clave: patrimonio industrial, relación puerto-ciudad, corredor verde, hito paisajístico

Keywords: industrial heritage, port-city relationship, green corridor, scenic landmark

El puente: abandono, traslado y saqueo

El puente de Alfonso XIII, conocido popularmente en Sevilla como el "puente de Hierro", fue diseñado por el ingeniero José Delgado Brackenbury y construido por La Maquinista Terrestre y Marítima, de Barcelona, en colaboración con la empresa Scherzer Lift Bridge Co., de Chicago. El rey que le da nombre lo inauguró el 6 de abril de 1926 desde el crucero argentino Buenos Aires, acompañado por los tripulantes del hidroavión Plus Ultra, en lo que fue uno de los hitos de los prolegómenos de la Exposición Iberoamericana de 1929.

Con la Exposición Universal de 1992 se plantea la construcción de un puente móvil de mayor capacidad y fiabilidad, conocido como "de las Delicias", que sustituyera al ya obsoleto, cuyos problemas con los tableros móviles creaban trastornos a la navegación y al tráfico rodado y ferroviario. El viejo puente pierde su función en 1992, manteniéndose cerrado incluso al uso peatonal con sus tableros móviles alzados, pues su propietaria, la Autoridad Portuaria de Sevilla, no asume el coste de su mantenimiento.

En el año 1997 el ayuntamiento de Sevilla se compromete por escrito ante la Delegación de Cultura de la Junta de Andalucía¹ a reutilizar el puente como pasarela sobre el río para unir el barrio de San Jerónimo con la zona del Alamillo. Esta exigencia de la Delegación de Cultura para permitir el desmontaje de la estructura obligaba a la Autoridad Portuaria a desarmar y acopiar en sus instalaciones los distintos elementos del puente, manteniéndolos en perfecto estado hasta que llegara el momento de su traslado al nuevo emplazamiento.

El puente de Hierro se desmonta en 1998, apilándose sus piezas en el inmediato muelle de las

Delicias, sin que Junta de Andalucía, Puerto y Delegación Municipal de Urbanismo llegaran a acordar cómo financiar la operación de traslado y ubicación en el emplazamiento definitivo previsto. Así permanece hasta agosto de 2003, ante la pasividad de las distintas administraciones; especialmente de la Delegación de Cultura y de su Comisión Provincial de Patrimonioⁱⁱ. Ese año, para permitir la operación de conversión del muelle de las Delicias en zona de ocio y atraque de cruceros, se traslada y monta en su ubicación actual, en una parcela del puerto (el Área AL-9 del Plan Director del Puerto) situada junto al barrio de Heliópolis, vallada en su perímetro, con el objetivo declarado de que el espacio se acondicionaría para su uso como parque y mirador sobre la dársena portuariaⁱⁱⁱ.

Pero la Autoridad Portuaria no solo no ha cumplido lo prometido, sino que ni siquiera ha evitado que la estructura haya sufrido el expolio de elementos, lo que socava la integridad de su conjunto.

El décimo aniversario del traslado del puente, en 2013, y la apertura en 2014 del vecino parque del Guadaira, situado a solo unos metros, ha provocado que distintas iniciativas ciudadanas pongan los ojos en la situación de esta vieja infraestructura. Así, desde entonces las asociaciones Parque Vivo del Guadaira, Ecologistas en Acción y Planuente vienen reclamando a la Autoridad Portuaria que asuma su responsabilidad como propietario del mismo, garantizando su protección, y cumpla sus promesas de ponerlo en valor.

Sin embargo, esta iniciativa no ha detenido el deterioro del bien: el Consejo de Administración del Puerto acuerda el 30 de julio de 2013 la extinción de la concesión de suelo a la cementera Holcim España, que ocupaba la parcela vecina por el sur, y el desmantelamiento de sus instalaciones ha favorecido un fácil acceso al recinto donde se localiza el puente de Hierro, que es vandalizado en el otoño de 2014, perdiendo buena parte de sus elementos ornamentales más frágiles.

La denuncia pública de esta situación por las entidades ciudadanas antes citadas provocó que, en diciembre de 2014, el Defensor del Pueblo Andaluz incoase de oficio la queja 14/5341 relativa al estado de conservación del puente Alfonso XIII, dirigida a la Delegación Territorial de Cultura, Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía, al Ayuntamiento de Sevilla y a la Autoridad Portuaria. En su Resolución de 17 de marzo de 2016 el Defensor del Pueblo indica que el citado puente, a través del Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de Sevilla tiene un "nivel de protección 'Global' al estar inscrito en el Sector 27.3 'Puerto', del Conjunto Histórico de Sevilla; y que, en base a esta adscripción del bien, ostenta un régimen de protección que implica a cargo de su propiedad realizar las obras de conservación y adaptación necesarias para adecuarlo a sus condiciones estéticas, ambientales, de seguridad, salubridad y ornato público exigidas en las normas" (...). Añadiendo que "la persistencia de acciones de expolio que amenazan la conservación de este bien denota una ineficaz responsabilidad en el deber de cuidado y protección, especialmente incompatible con la titularidad del Puente por parte de una entidad pública, especialmente llamada al celoso cumplimiento de sus obligaciones legales. Al igual que se adolece de una reacción diligente de las competencias de tutela y protección que incumben a las autoridades culturales para compeler al respeto de dichas normas". Y aboga por "un estudio en profundidad del futuro de esta instalación para consolidar su conservación y ofrecer la puesta en valor que merece proyectando la ubicación definitiva que sus características aconsejen".

Siguiendo las recomendaciones del Defensor del Pueblo Andaluz, el Ayuntamiento de Sevilla en Pleno aprobó, el 26-4-2016, "instar a la Autoridad Portuaria a extremar las medidas de vigilancia y protección de la estructura del Puente Alfonso XIII depositado en sus terrenos para garantizar su integridad, mantenimiento, goce y disfrute por los ciudadanos", y que el Ayuntamiento "promueva con la Delegación Territorial de Cultura y con la Autoridad Portuaria de Sevilla (...), junto con los

colectivos civiles implicados, una comisión cuyo objetivo sea el estudio de un diseño y propuesta de instalación, puesta en valor y conservación del Puente"; y que la misma "deberá realizar una labor de control y seguimiento del proyecto, así como del estado de conservación del Puente".

En cumplimiento de este Acuerdo, la Gerencia de Urbanismo ha aprobado^{iv} la constitución de una comisión mixta Puerto-Ayuntamiento para estudiar el futuro de esta infraestructura valorando las alternativas posibles.

Esta comisión nace sin embargo con dos incumplimientos, al no formar parte de ella ningún representante de la Delegación Territorial de Cultura, ni tampoco de los colectivos civiles que se han implicado en la protección y puesta en valor del artefacto^v. Si bien, al haberse decidido finalmente, al parecer, que los partidos políticos con representación municipal puedan nombrar integrantes de la comisión, algunos de éstos han designado como tales a personas de algunos de dichos colectivos.

El papel del puente y del recinto en el que se encuentra en la relación puerto-ciudad: hito paisajístico y nodo territorial de los corredores Guadaira-Guadalquivir

El ente gestor del puerto de Sevilla ha mostrado hasta el momento un escaso interés en la integración puerto-ciudad; aparte de las demandas de los sistemas generales que el propio puerto ha necesitado para resolver sus problemas de accesibilidad o de otros servicios básicos, así como de integración con el tejido económico de su *hinterland*. Ello se ha manifestado en la escasa atención prestada a los antiguos terrenos portuarios cuando perdían su función, siendo abandonados o convertidos en aparcamiento, como ha sucedido incluso en los espacios más próximos al conjunto histórico. Las actuaciones emprendidas para proveer de nuevos espacios libres a la ciudad en la mayoría de los casos no han sido de propia iniciativa portuaria, como ha ocurrido con la adaptación como paseo del antiguo muelle de Nueva York (2010)^{vi}. Cuando el puerto ha intervenido directamente con sus recursos, como sucede en los muelles de las Delicias (2003), dedicado a uso mixto para cruceros y para instalaciones de ocio, el resultado no ha sido satisfactorio conforme a las expectativas despertadas.

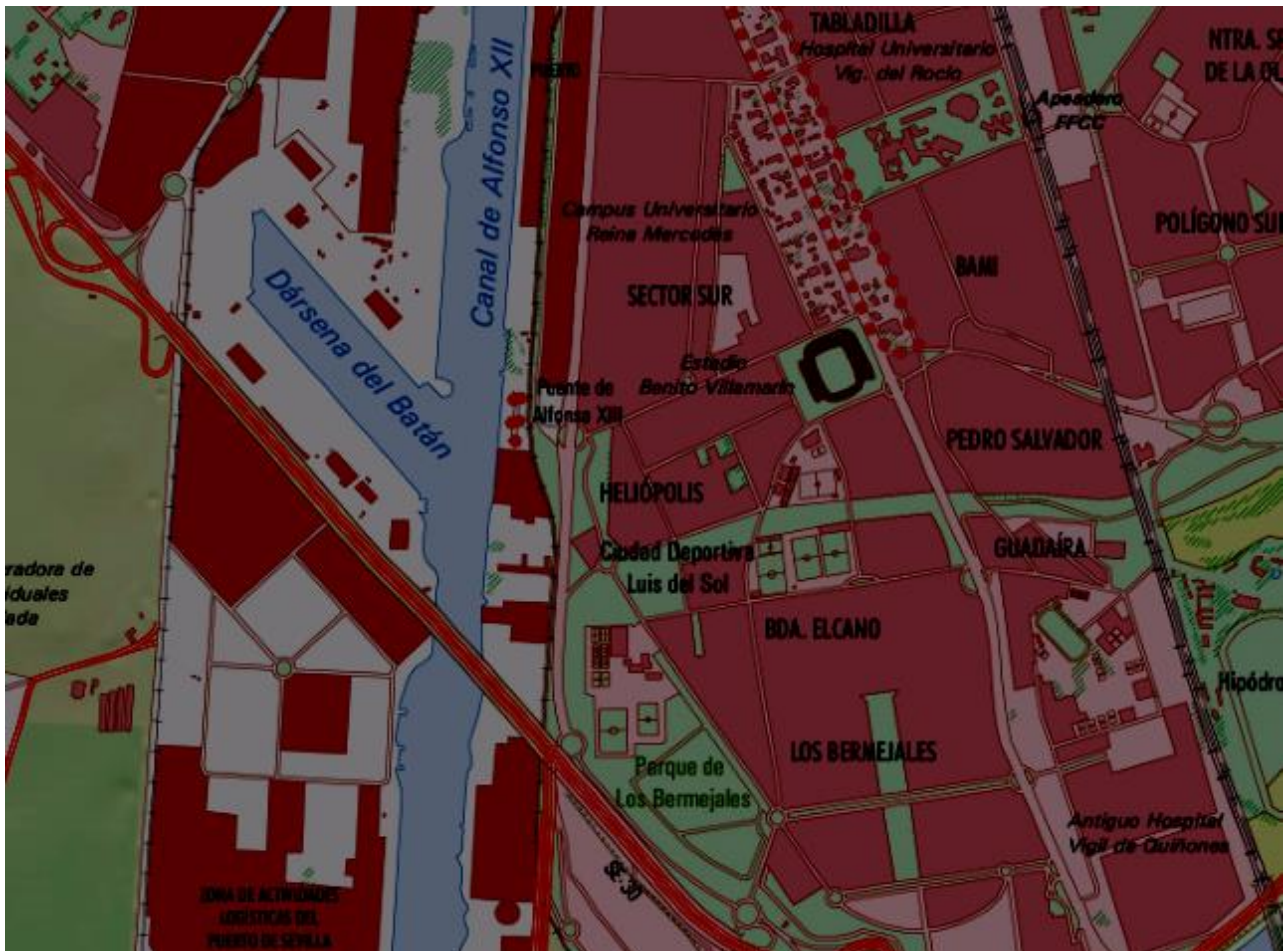
El Plan Director del Puerto de Sevilla 2020, en esto de forma coordinada con el vigente PGOU (2006), considera a los muelles de Tablada y de las Delicias como zonas destinadas a "actividades complementarias", con usos vinculados al turismo de cruceros, y a los antiguos tinglados levantados con motivo de la Exposición Iberoamericana a actividades terciarias vinculadas al ocio, la cultura, etc. Esta decisión consolida el eje norte sur que desde el parque de Alamillo y en torno al antiguo cauce del Guadalquivir y su dársena va constituyendo uno de los corredores verdes con mayor potencial de uso y atractivo de la ciudad y su área metropolitana. En este sentido, se ha abierto una ventana de oportunidad al estar ahora el viejo puente depositado en una parcela portuaria que colinda con el nuevo parque del Guadaira, pues su aprovechamiento y puesta en valor reforzaría la continuidad de este corredor verde hacia el sur y hacia el este.

Ese recinto, que el Plan Director del Puerto dedica a "usos urbanos-portuarios", está localizado a solo cien metros de la entrada del parque del Guadaira en la avenida Padre García Tejero, separados exclusivamente por la rotonda de acceso al Puerto Este en la avenida de Las Razas y de un ramal del ferrocarril portuario. La puesta en uso de este recinto permitiría la unión del corredor norte-sur paralelo a la dársena del Guadalquivir con el conformado sobre el antiguo cauce del Guadaira; un arco de más de 100 ha que relaciona el sureste de la ciudad, y que tiene un potencial de continuidad hasta los Alcores por el cauce fluyente del río Guadaira.

La reciente creación de la comisión antes referida, impulsada por el puerto y el ayuntamiento, y en la que deberían participar aquellas instituciones, entes y colectivos ciudadanos interesados, es otra oportunidad para diseñar las medidas oportunas que conviertan el puente y su entorno en un mirador sobre el puerto. Y ello sin perjuicio de la posible ubicación definitiva que en su momento se pueda determinar para esta estructura como pasarela peatonal, tal y como fue comprometido por el Ayuntamiento de Sevilla y prometido a la ciudadanía en su día. Un destino definitivo sobre el que existen diversas posturas^{vii}:

Sea este destino finalmente el que sea, en lo que sí que hay unanimidad es en que ha de garantizarse que el bien no sufra más expolios; que ha de realizarse el mantenimiento oportuno para que minimizar en lo posible la degradación del mismo; y que el recinto donde éste se ubica, como hito paisajístico y mirador sobre el puerto, ha de adecuarse cuanto antes como espacio libre de uso público, como está planificado, y unirse al corredor verde conformado por el parque del Guadaira.

Consideramos, en cualquier caso, que además se deben de establecer cautelas en las dos parcelas portuarias colindantes por el sur (antiguas instalaciones de las empresas Holcim y Entrecanales y Tavora), ahora solares, para que no se instalen ahí usos que sean incompatibles o degradantes de los valores ambientales, paisajísticos y de uso que se pretenden potenciar en el recinto donde se ubica el puente y del inmediato parque del Guadaira, así como con la habitabilidad y calidad de vida de los muy cercanos barrios de Heliópolis, Reina Mercedes y Los Bermejales. Las instalaciones preexistentes, dedicadas a la carga y descarga de graneles, eran actividades molestas por la emisión de polvo y por los ruidos y, además, se implantaron muy posteriormente a la existencia de las vecinas zonas residenciales. La disponibilidad de nuevos suelos portuarios vinculados a la nueva esclusa y puestos en carga recientemente permiten que estas parcelas, destinadas a *operaciones portuarias* según el Plan Director del Puerto de Sevilla 2020, puedan acoger usos compatibles con el vecino parque del Guadaira y las áreas urbanizadas próximas.



Localización actual del puente Alfonso XIII, entre el puerto y el parque del Guadaira
Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2015). Sevilla, escala 1.30.000.
Cartografía de las Aglomeraciones Urbanas de Andalucía.
<http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/lineav2/web/>



Localización del Puente de Hierro en el canal de Alfonso XIII en su emplazamiento original, hacia 1962

Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, Fondo SACE(Servicios Aéreos Comerciales Españoles); RFSACE.20543 <http://cartotecadigital.icc.cat>





Situación actual del Puente de Hierro y del recinto en el que se ubica, entra la zona portuaria y el Parque del Guadaira.

Fotografías: Eduardo Naranjo

Fuentes:

Autoridad Portuaria de Sevilla. (2008): *Plan Director del Puerto de Sevilla 2020*.

Fernández-Andrade Marín, Carlos. (2014): "Puente de Alfonso XIII o de Hierro: un malogrado puente de Sevilla". (Ed.): Buenas prácticas de protección del patrimonio natural y cultural: buena praxis en patrimonio industrial. Sevilla. Universidad de Sevilla, 2014, pp 87-89.

i Moción al Pleno del Ayuntamiento de Sevilla del grupo político Ciudadanos. Actas del pleno de 24-06-2017.

ii Las asociaciones Parque Vivo del Guadaíra, Ecologistas en Acción – Ciudad de Sevilla, Plataforma para Salvar Nuestro Puente (Planuente) han pedido sin éxito explicaciones a la

Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía y al Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla sobre el cambio en la protección del puente: tenía reconocida una Protección Integral (o nivel "A") en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1987 que fue rebajada a una Protección Global (nivel "B"), en 2001, sin que conste ningún documento oficial que explique este cambio. Ese año, en el documento de Avance del Plan Especial de Protección del Sector 27 "Puerto-Lámina de Agua" del Conjunto Histórico de Sevilla ya aparece con protección nivel "B".

iii ABC de Sevilla 29-08-2003. <http://www.abcdesevilla.es/hemeroteca/historico-29-08-2003>

iv Acuerdo del Consejo de Gobierno de la GMU del Ayuntamiento de Sevilla el 28-12-2016. <http://www.europapress.es/andalucia/sevilla-00357/noticia-consistorio-aprueba-convenio-puerto-conservacion-integracion-puente-alfonso-xiii-20161228170942.html>

v A las asociaciones Parque Vivo del Guadaíra, Ecologistas en Acción–Ciudad de Sevilla, Plataforma para Salvar Nuestro Puente (Planuente), se le han unido con posterioridad la Asociación para la Defensa del Patrimonio Histórico-Artístico de Andalucía (Adepa), Asociación Vecinal Bermejales Activa y Comité Internacional para la conservación y defensa del Patrimonio Industrial (TICCIH-España).

vi Programa para la Rehabilitación de la Cuenca y del Dominio Público Hidráulico. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir-Ayuntamiento de Sevilla.

vii Diario de Sevilla 10 de octubre de 2015. http://www.diariodesevilla.es/sevilla/mesa-tecnicos-decidira-uso-darle_0_961104017.html