

VIVA SEVILLA / 16/10/2015

AGUSTÍN AEGUELLES MARTÍN

Muchas grandes ciudades del [mundo](#) nacieron, crecieron y se desarrollaron a orillas de un gran río. En el caso de Sevilla, la singularidad del Guadalquivir ha definido el perfil de la ciudad y ha contribuido a la estética de su paisaje urbano y al conocimiento y difusión de la belleza de su imagen. Un gran río es para una gran ciudad la maravillosa oportunidad de modelación de unos entornos especialmente placenteros. El perfil hidrológico del Guadalquivir Bajo, y su cualidad de navegable, han añadido características muy específicas a su cauce urbano en Sevilla.

El Guadalquivir en Sevilla fue cruzado por nuestros antepasados prehistóricos, por turdetanos, tartesios, fenicios, romanos y visigodos, sin que hubiera para ello en la ciudad ni un vado ni un puente. Fue durante el período almohade, sólo 77 años antes de la reconquista de Sevilla por Fernando III, cuando se dotó a la ciudad de un puente de barcas, que prestó sus [servicios](#) hasta 1852, en que se inauguró el icónico Puente de Isabel II, emblemático nexo de Sevilla y Triana, puerta del Aljarafe.

Hoy, un elenco de [singulares](#) puentes unen las orillas del Guadalquivir, tanto de su cauce histórico como de su dársena portuaria. En ese elenco de puentes se aúnan funcionalidad estructural y estética del diseño de prestigiosos Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, no siempre conocidos por la mayoría de los sevillanos. Entre ellos, es ejemplar el citado Puente de Triana, ejemplarmente adaptado estructuralmente para perpetuar su servicio y su presencia.

Otros puentes han corrido peor suerte y ya no es posible ni ese servicio ni esa presencia, los

ha demolido la piqueta iconoclasta que un día derribó la Pasarela metálica que fue portada de la Feria del Prado desde 1896 hasta 1921, la misma piqueta que derribó palacios, teatros y conventos históricos de la ciudad. Pero hoy, aún tenemos la posibilidad de rescatar de su triste lecho de invalidez, un puente que fue útil portada fluvial símbolo de la Exposición Iberoamericana de 1929. Es el Puente de Hierro, Puente de Alfonso XIII que espera mejor destino que permanecer varado en la orilla izquierda de la dársena en la que fue fundamental elemento del tráfico portuario y ciudadano.

Un día de 1926, formando parte de un gran proyecto portuario, fue inaugurado por Alfonso XIII, y un día de 1998 fue sustituido, desmontado y arrumbado, con el compromiso de la Autoridad Portuaria de una ubicación adecuada. Han pasado los años y los depredadores de las estructuras metálicas - los mismos que roen el monumento a Colón ubicado al final del Meandro de San Jerónimo, han empezado poco a poco a destruirlo. Nuestras administraciones, tienen obligación de conservar y reubicar este puente que es patrimonio común; entre otras cosas porque un día se comprometieron a ello.

El Puente de Alfonso XIII es un puente que identifica una época de la ingeniería civil, y situado en otro enclave del Río, narraría en vivo una página de la Historia de Sevilla y una página de la Historia de la Ingeniería. Se debería elegir su nuevo emplazamiento, así como realizar un presupuesto realista de su reconstrucción y una propuesta de financiación. Un concurso de ideas, organizado por la Autoridad Portuaria, en el que se ofrecería a colaborar el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, podría ser la primera actuación de esta importante operación para la ciudad.

Con ello, podría, además, resolverse un problema de conectividad peatonal y ciclista, o de tráfico ligero entre orillas, en algún tramo paisajístico del Río, que actualmente dispusiera de pasos muy separados. Si del resultado del concurso de ideas se obtuviera alguna propuesta más imaginativa, distinta de las más convencionales, de las que a primera vista pudiéramos estar pensando, bastaría con que fuera viable y digna y que cumpliera el objetivo de contribuir a no vaciar nuestra historia de las realidades tangibles que la hacen más fácilmente legible e interpretable.