

LOS PUENTES SOBRE EL GUADALQUIVIR DE SEVILLA, HITOS DEL DESARROLLO HISTORICO DE LA CIUDAD

**Del puente de barcas (1171) a los puentes
de la Exposición Universal de 1992**



CENTENARIO
de la Asociación Territorial de
Ingenieros Industriales de
Andalucía Occidental (1918-2018)

Charla audiovisual de Nicolás Salas [22.02.2016]

Todos los puentes sobre el Guadalquivir, veinticuatro en total entre 1171 y 1992, aportan su propia historia y la anexa de la ciudad contemporánea.

Con la Reconquista de 1248 comenzó la idiosincrasia de la nueva sevillanía.

El puente de barcas (1171) (1) fue sustituido por el de Isabel II, vulgo de Triana, en 1852 (2), después de pasar decenas de años de proyectos inacabados. Este puente prestó servicios durante 681 años, casi siete siglos, desde el siglo XII al XIX.

Las obras para su construcción comenzaron en 1845. Luego siguieron el puente de Alfonso XII, para el ferrocarril Sevilla-Huelva, construido en 1880 (3), y la popular pasadera del agua en Chapina, abierta al público en 1898 (4). Ambos puentes fueron derribados para construir el paseo del Cristo de la Expiración a finales de los años cincuenta del siglo XX. En el siglo XIX se construyeron tres puentes.

Veintiocho años después, en 1926 (5), se inauguró el puente de hierro, oficialmente llamado de Alfonso XIII. Le siguió el de San Telmo, en 1931 (6). En 1933 (7) fue construido el puente movable y viaducto de San Juan de Aznalfarache.

Los dos puentes de hierro del Patrocinio se construyeron en 1935 (8) y 1972 (9). Ambos fueron destruidos para construir la autovía hacia Huelva y Extremadura, con nuevos puentes con motivo de la Exposición Universal de 1992. Otro puente ferroviario sobre la vega de Triana fue realizado en 1943 (10)

Los llamados puentes modernos comenzaron en 1968 (11), con el llamado del Generalísimo, actual de las Cigarreras, en la zona de las Delicias. Cuarenta y dos años después del puente de Alfonso XIII y treinta y siete del puente de San Telmo.

Los siguientes puentes construidos entre 1981 y 1992, trece años después, fueron los siguientes:

- 1.- Puente del Rey Juan Carlos I (1981),**
- 2.- Pasarela Corta de la Cartuja, en la carretera Huelva y Extremadura (1989),**
- 3.- Puente del ferrocarril Sevilla-Huelva (1982),**
- 4.- Puente de la Barqueta (1989),**
- 5.- Pasarela de la Cartuja (1989),**
- 6.- segundo puente para el ferrocarril Sevilla-Huelva (1991),**
- 7.- Puente de la Reina Sofía (1991),**
- 8.- Puente del Cristo de la Expiración, en Chapina (1991),**
- 9.- Puente de las Delicias, con tramo ferroviario (1991),**
- 10.- Puente del V Centenario (1991),**
- 11.- Puente del Alamillo (1992), y**
- 12.- Puente de Itálica (1992).**

La bibliografía sobre el Guadalquivir, es muy amplia. Seleccionamos como obras de síntesis las tituladas *Historia Gráfica del Puerto de Sevilla*, publicada en 1989 por Equipo Editorial 28 para la Autoridad Portuaria, y *Los puentes*, editada por el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puerto de Andalucía Oc. en 1999.

Por ciclos de construcción de los veinticuatro puentes sobre el Guadalquivir en Sevilla, tenemos el siguiente cuadrante:

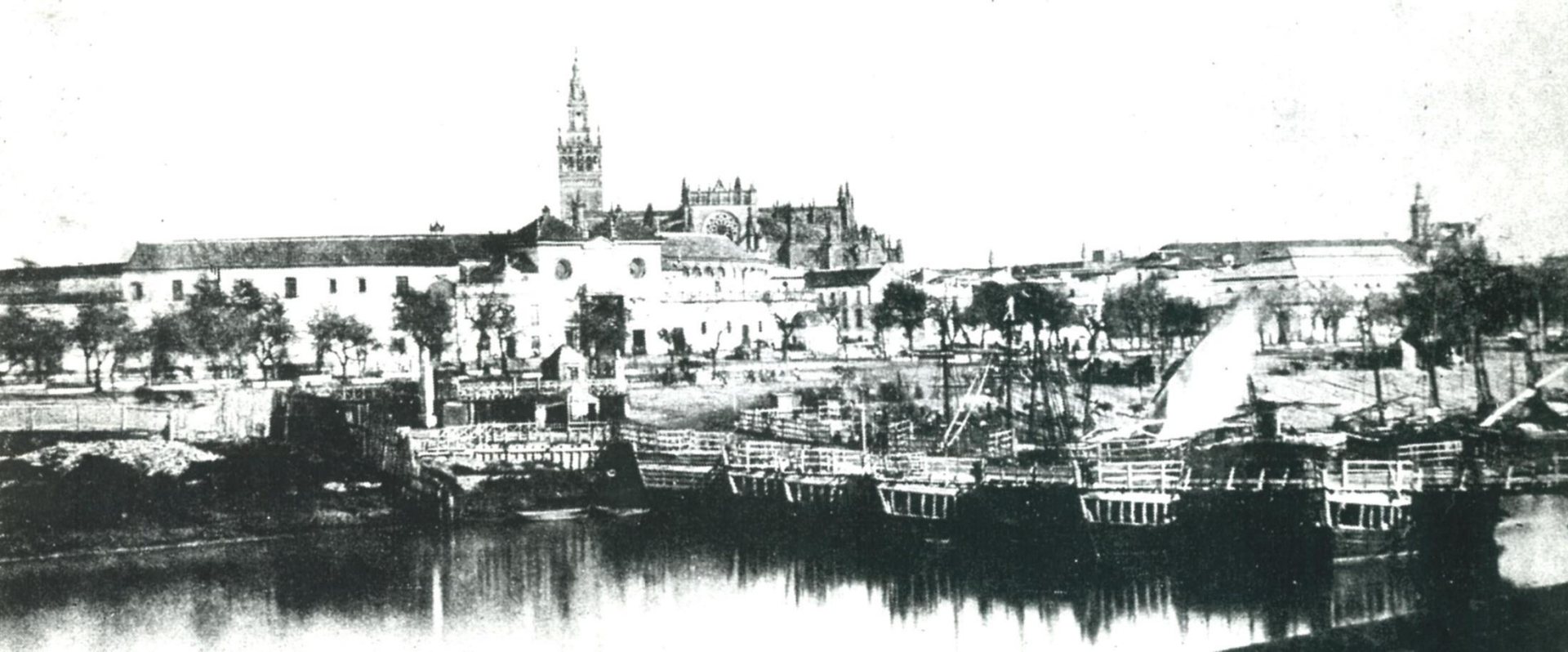
1171 hasta 1852 = Un solo puente (681 años)

Siglo XIX = Tres puentes (El de Triana (1852), el ferroviario (1880) y la Pasadera de Chapina (1898))

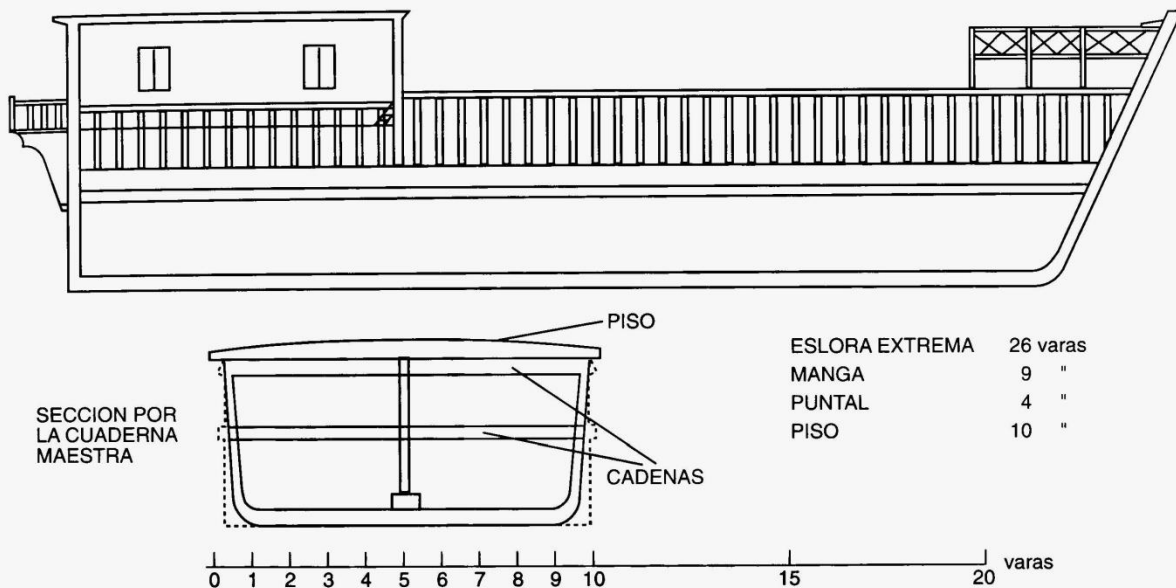
Primera mitad del siglo XX = 6 puentes. (Alfonso XIII, 1926; San Telmo, 1931; San Juan de Aznalfarache, 1933; los dos del Patrocinio, 1935 y 1972; y el del ferrocarril Sevilla-Huelva, 1943)

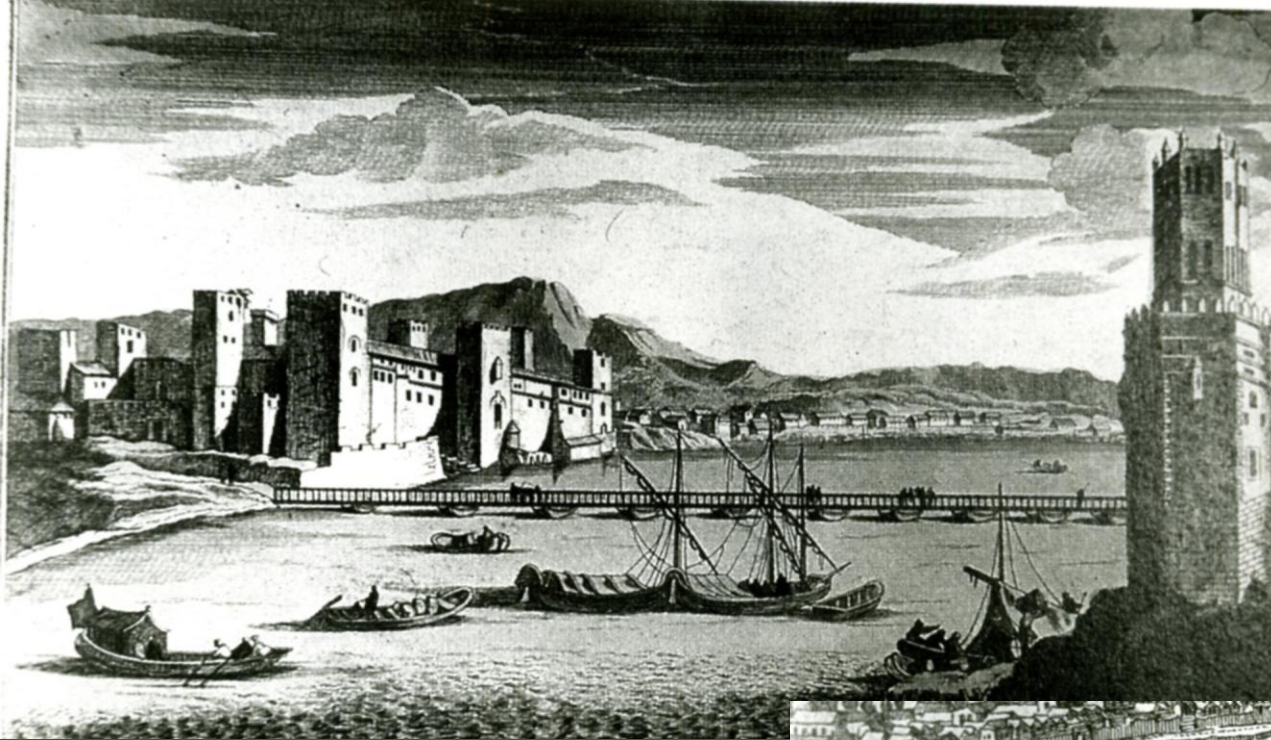
Segunda mitad del siglo XX = 6 puentes. (Del Generalísimo, 1968; Juan Carlos I, 1981; Carretera de Huelva, 1982; del FFCC, 1982 y dos Acueductos de Emasesa, en 1982 y 1984).

Exposición Universal de 1992 = 9 puentes (Barqueta, 1989; Cartuja, 1989; FFCC a Huelva, 1991; Reina Sofía, 1991; Expiración, 1991; Las Delicias, 1991; V Centenario, 1991; Del Alamillo, 1992; y de Itálica, 1992)



El puente de barca aparece en todas las numerosas vistas caballerías de los siglos XV al XVIII, hasta la edición de la primera carta urbana de 1771, la ordenada por el Asistente Pablo de Olavide. Foto de 1851 por Vignier





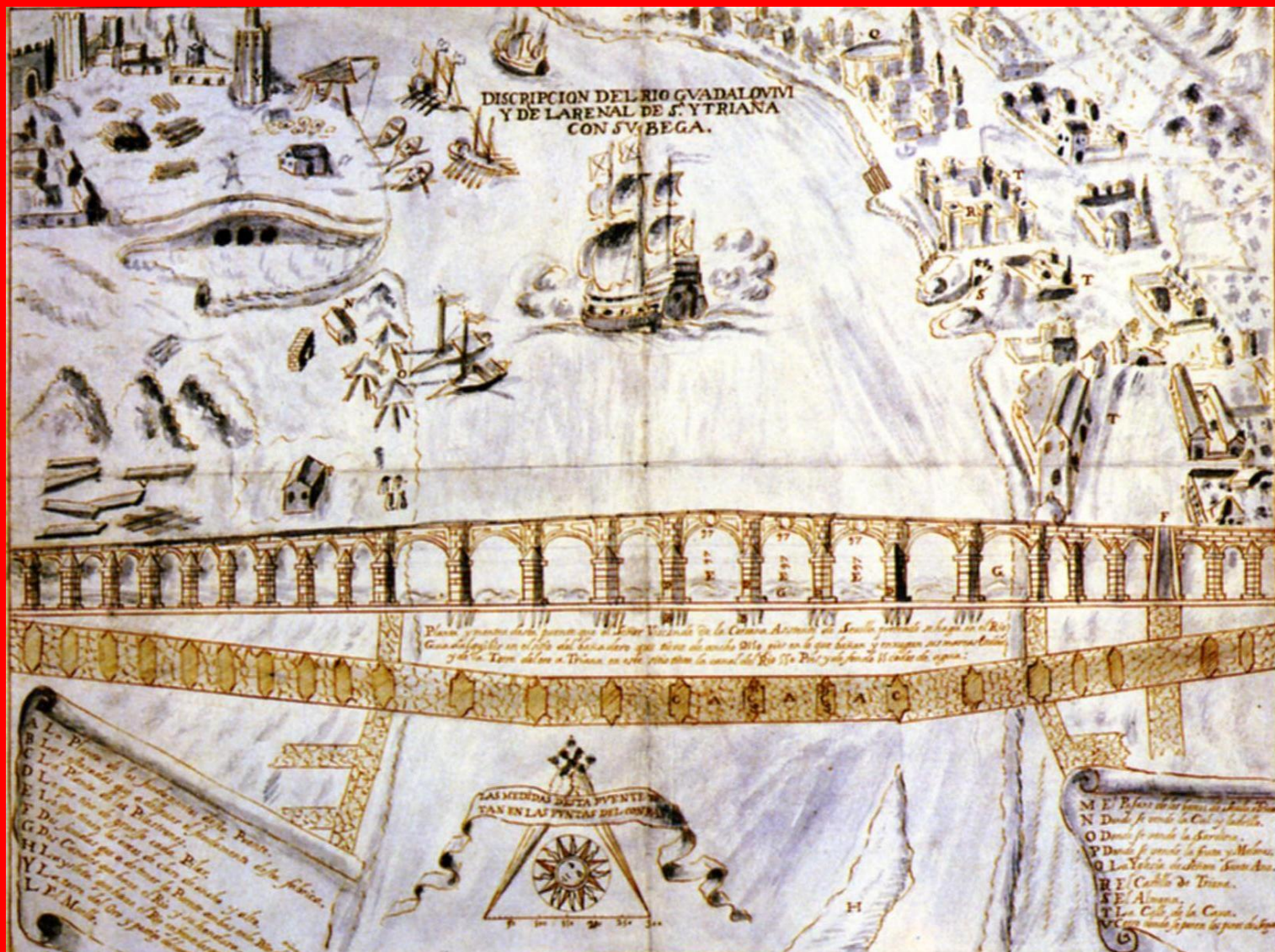
El puente de Barcas 1171-1852

Fue construido entre el 5 de septiembre de 1171 y el 9 de octubre de 1171 e inaugurado el día 10.

Califato de
Abu Yacub Yusuf

Vemos fragmentos de las vistas caballerías de un grabado de principios del siglo XVI con una elemental versión del puente de barcas. En segundo lugar, un grabado en cobre, aguafuerte, con vista del Castillo de San Jorge y el puente de barcas firmado por Louis Meunier, hacia 1630

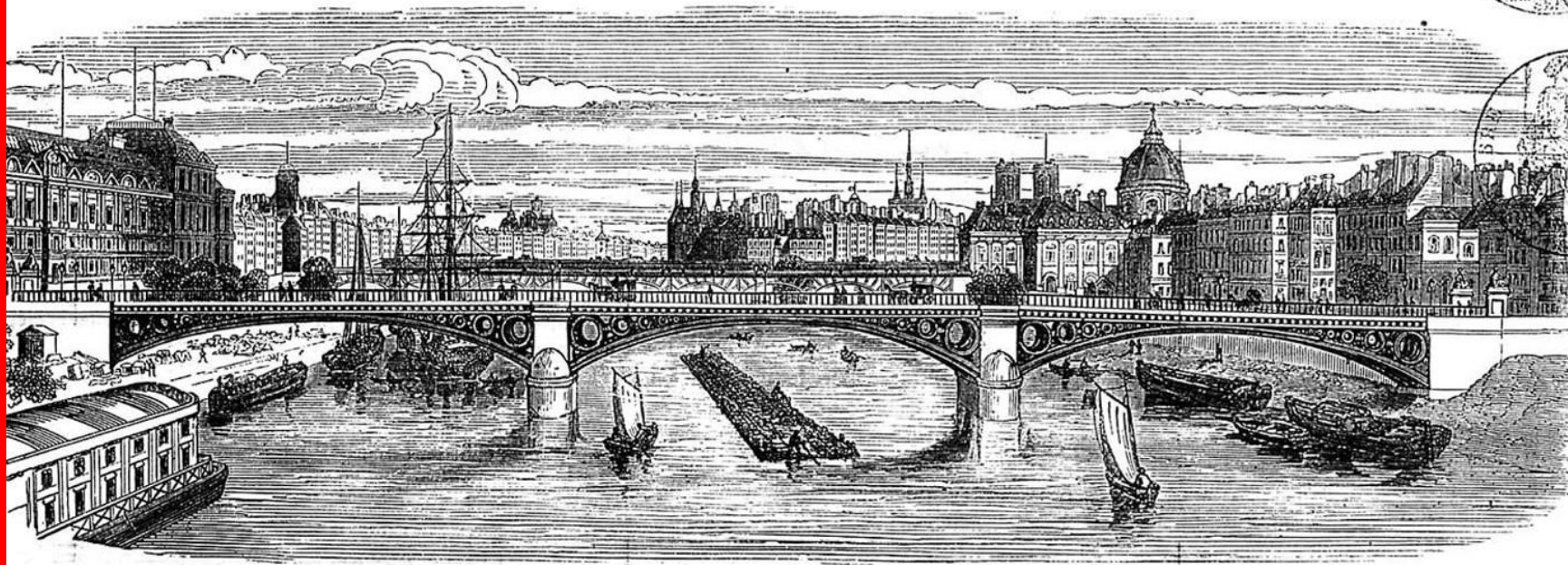




En 681 años de vida del puente de Barcas hubo numerosos proyectos para construir un puente de fábrica que lo sustituyera. Pero todos fueron estériles hasta 1845-1952. Este que proyectamos fue propuesto por Andrés de Oviedo por iniciativa del Asistente Diego Hurtado de Mendoza

L'ILLUSTRATION,

JOURNAL UNIVERSEL.



Abonnements pour Paris et les Départements :
fr. ; — 6 mois, 18 fr. ; — un an, 36 fr. ; — le numéro, 75 c.
collection mensuelle, 3 fr. ; le volume semestriel, 18 fr.
ABONNEMENTS POUR L'ÉTRANGER :
mêmes prix ; plus les droits de poste, suivant les tarifs.
Les abonn. partent du 1^{er} n^o de chaque mois.

20^e ANNÉE. VOL. XXXIX. N^o 1006

Samedi 7 Juin 1862.

Vu les traités, la traduction et la reproduction à l'étranger sont interdites.

BUREAUX : RUE RICHELIEU, 60.

Direction, Rédaction, Administration :

Toutes les communications relatives au journal, réclamations, demandes de changements d'adresse, doivent être adressées *franco* à

M. AUG. MARC, DIRECTEUR-GÉRANT.

Les demandes d'abonnement doivent être accompagnées d'un mandat sur Paris ou sur la poste.

SOMMAIRE.

Politique de la semaine. — Courrier de Berlin. — Courrier de Paris.

internationale. — Musée Campana. — Le Poème des beaux jours. — Le jeu des échecs. — Mise à flot d'un bâtiment de l'École française de marine.

nassas et le Mississippi. — Représentation à Berlin d'Actéa, ou la jeune

Y aquí tenemos el modelo del puente de Isabel II (Triana), el conocido como puente del Carrousel de Paris

El 23 de febrero de 1852, fue bendecido y abierto al tráfico de personas y carruajes, el puente de Isabel II, vulgo de Triana. Fue una fiesta en Sevilla, con el Guadalquivir de escenario
Autores: Fernando Bernardet y Gustavo Steinacher



Durante muchísimos años, el puente fue una pesadilla para los sevillanos. Y desde Madrid se empeñaron en destruirlo

Hubo una reacción inusual en Sevilla y al final el puente se salvó de la piqueta



EL PUENTE DE TRIANA

Imposible repararlo o reforzarlo

■ El profesor Fernández Casado, en su informe a la Alcaldía, sugiere su traslado aguas abajo, sólo para peatones

ABC MARTES 1 DE OCTUBRE DE 1974. EDICION DE ANDALUCIA. PAGINA 11

Carta-informe del profesor Fernández Casado a la Alcaldía

ES IMPOSIBLE LA REAPERTURA DEL PUENTE DE ISABEL II MEDIANTE REFUERZO O REPARACION

Podría ser trasladado aguas abajo, sólo para el paso de peatones, y construirse otro nuevo en su lugar

ABC DOMINGO 22 DE SEPTIEMBRE DE 1974. EDICION DE

El Colegio de Arquitectos solicita que se detenga el trámite de derribo del puente de Triana
ESTIMA QUE SUPONDRIA DESTRUIR UN IMPORTANTE FRAGMENTO DE LA CIUDAD

Según el teniente alcalde de Urbanismo

Dentro de un año comenzarán las obras en el Prado

★ La próxima semana saldrá a concurso la presentación de proyectos

Habla el Alcalde

A PRIMEROS DE AÑO EMPEZARA LA CONSTRUCCION DEL NUEVO PUENTE DE TRIANA

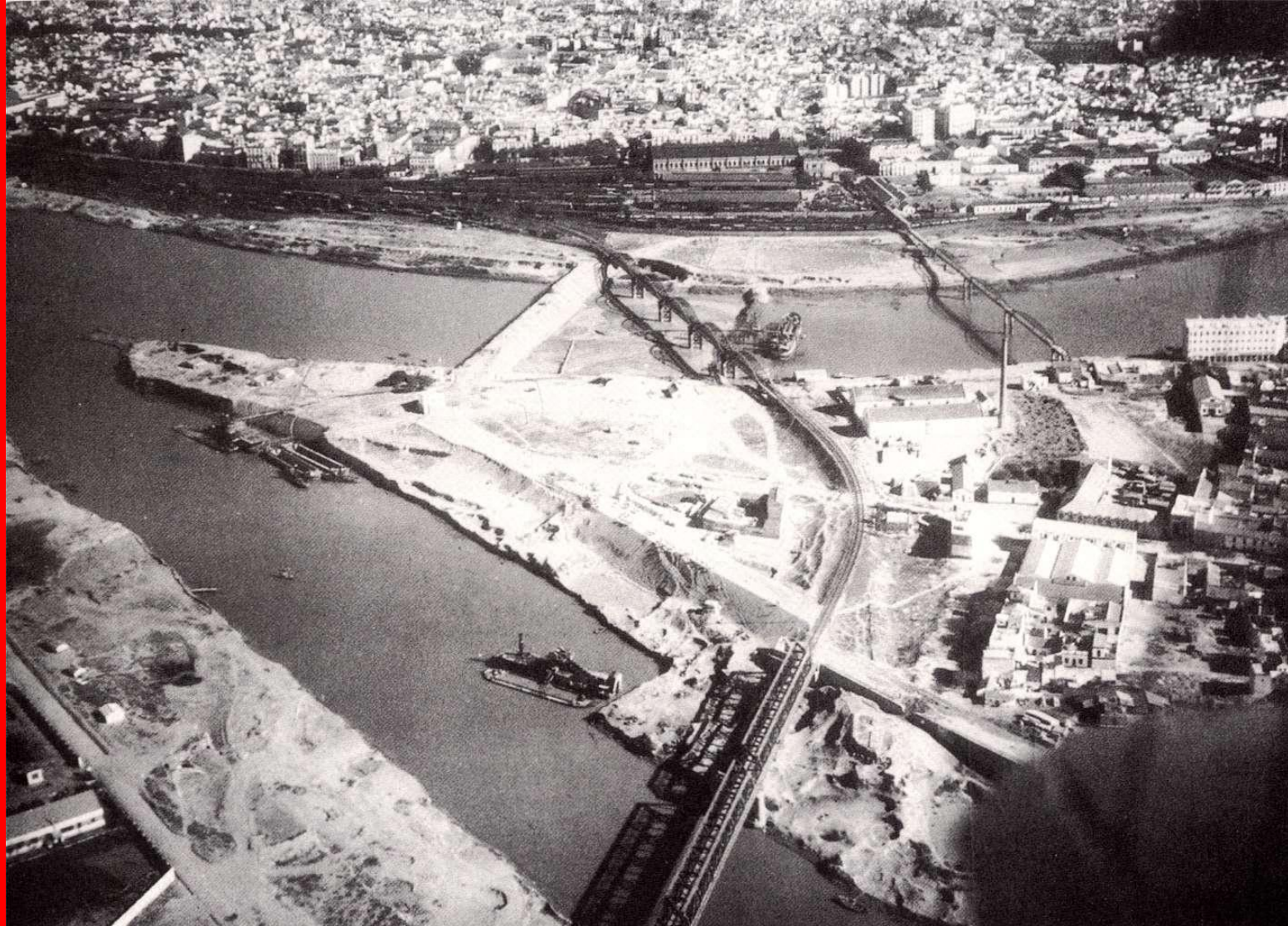
OBRAS PUBLICAS PAGARA TOTALMENTE SU IMPORTE

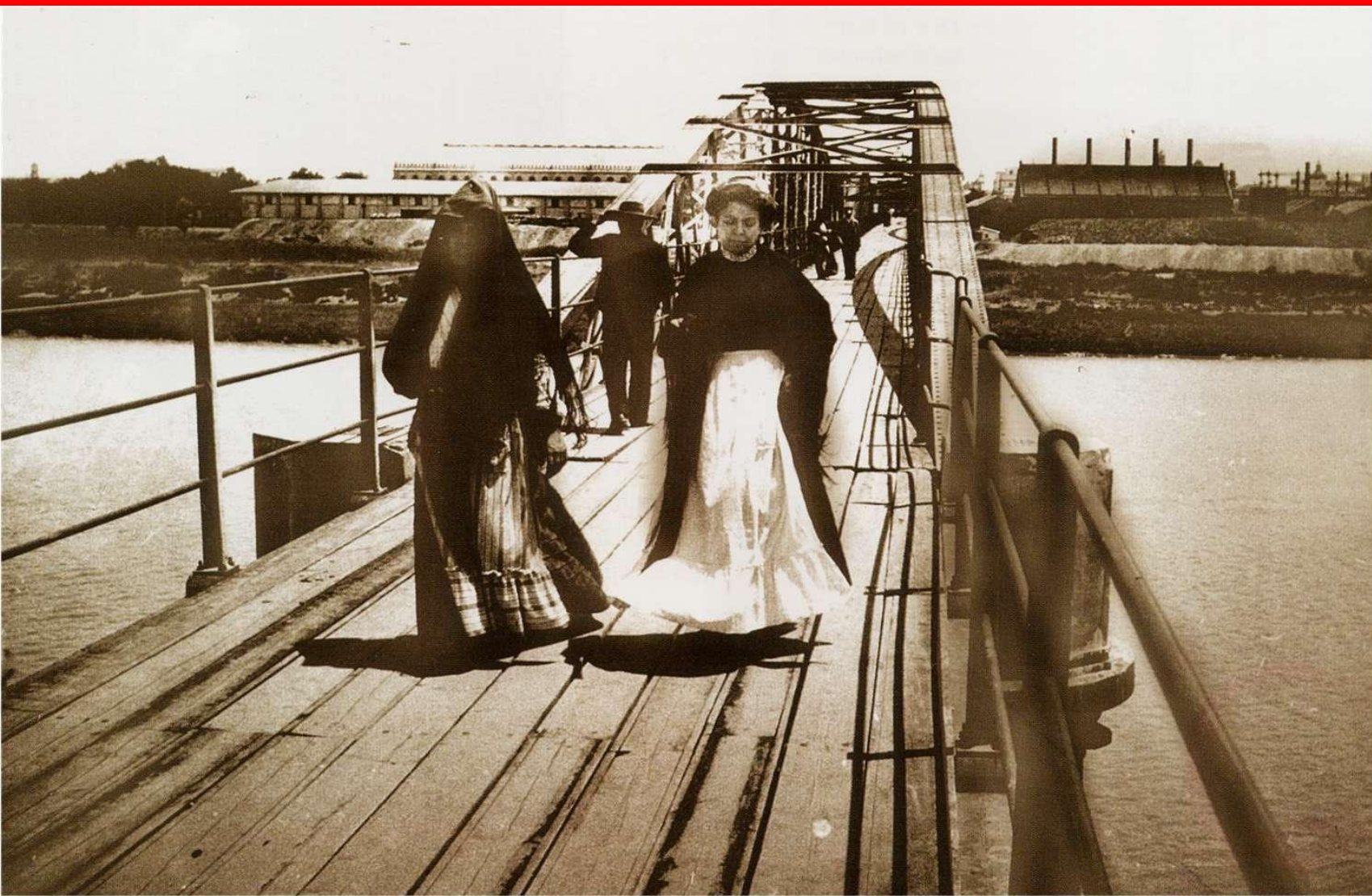
EL PROYECTO PASA A INFORME DE BELLAS ARTES

El puente de Alfonso XII, para el ferrocarril Sevilla-Huelva, construido en 1880, y la popular pasadera del agua en Chapina, abierta al público en 1898. Abajo, el puente ferroviario de 1943.

**Autor del
puente de
Alfonso XII:
Jaime Font y
Escolá.**

**Autores de la
Pasadera del
Agua:
Carlos A.
Friend y
Alfonso
Escobar**

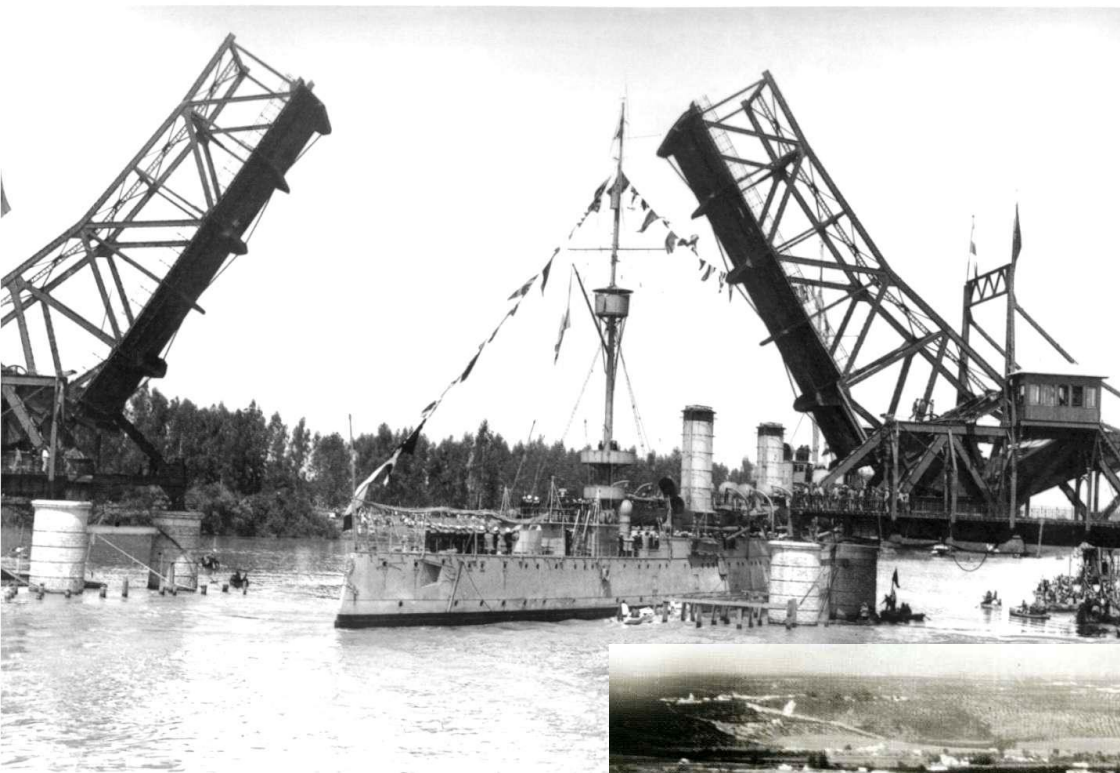




**La Pasadera del Agua facilitó el paso de los trianeros hacia Sevilla.
Vemos a dos cigarreras. Al fondo, la fábrica de Gas**

**En 1926 se inauguró el puente de Hierro, oficialmente llamado de Alfonso XIII.
Autor: José Delgado Brackenbury**



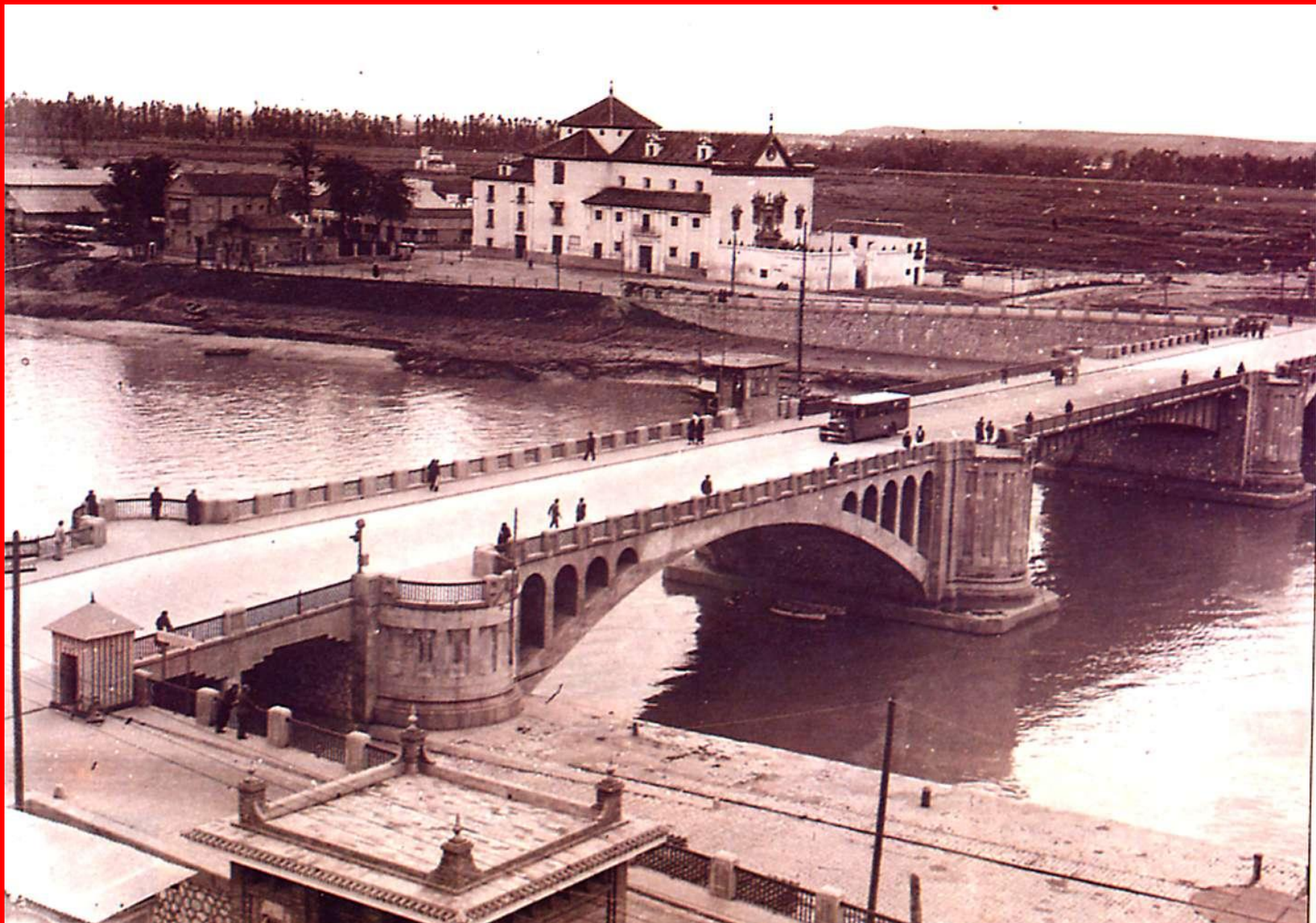


La inauguración del puente de Alfonso XIII y de la corta de Tablada, fue el día 6 de abril de 1926. Vemos al crucero argentino “Buenos Aires” donde viajó el rey Alfonso XIII, que presidió los actos

Espectacular vista de la corta de Tablada, el puente de Hierro, el cauce histórico de Los Gordales y Los Remedios, en 1926



Le siguió el de San Telmo, en 1931. Vean cómo estaba aún Los Remedios...





Autor: José Eugenio Ribera

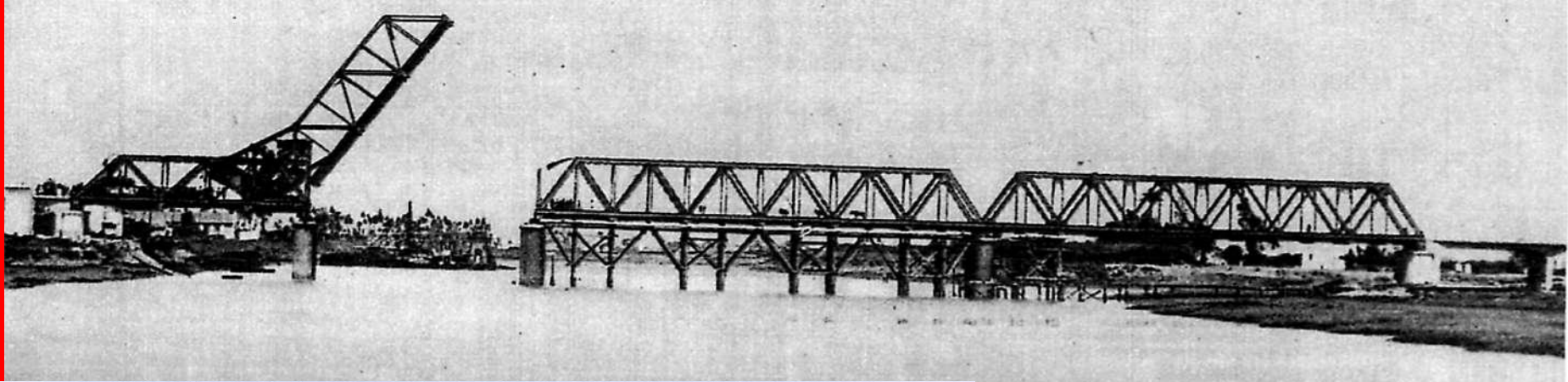
Inaugurado en 1931, fue proyectado en 1917 y su historia es muy compleja

Participaron los arquitectos Gustavo y Roberto Fernández Balbuena y otros

Dos estampas. El puente de San Telmo, abierto para el cruce de un pesquero. Y a la derecha, las cigarreras de Triana utilizando las falúas para ir a Sevilla antes de 1931



En 1933 fue construido el puente movable y viaducto de San Juan de Aznalfarache
Autor: José Delgado Brackenbury



Los dos puentes de hierro del Patrocinio se construyeron en 1935 y 1972



**Autor primer puente:
Félix de los Ríos**

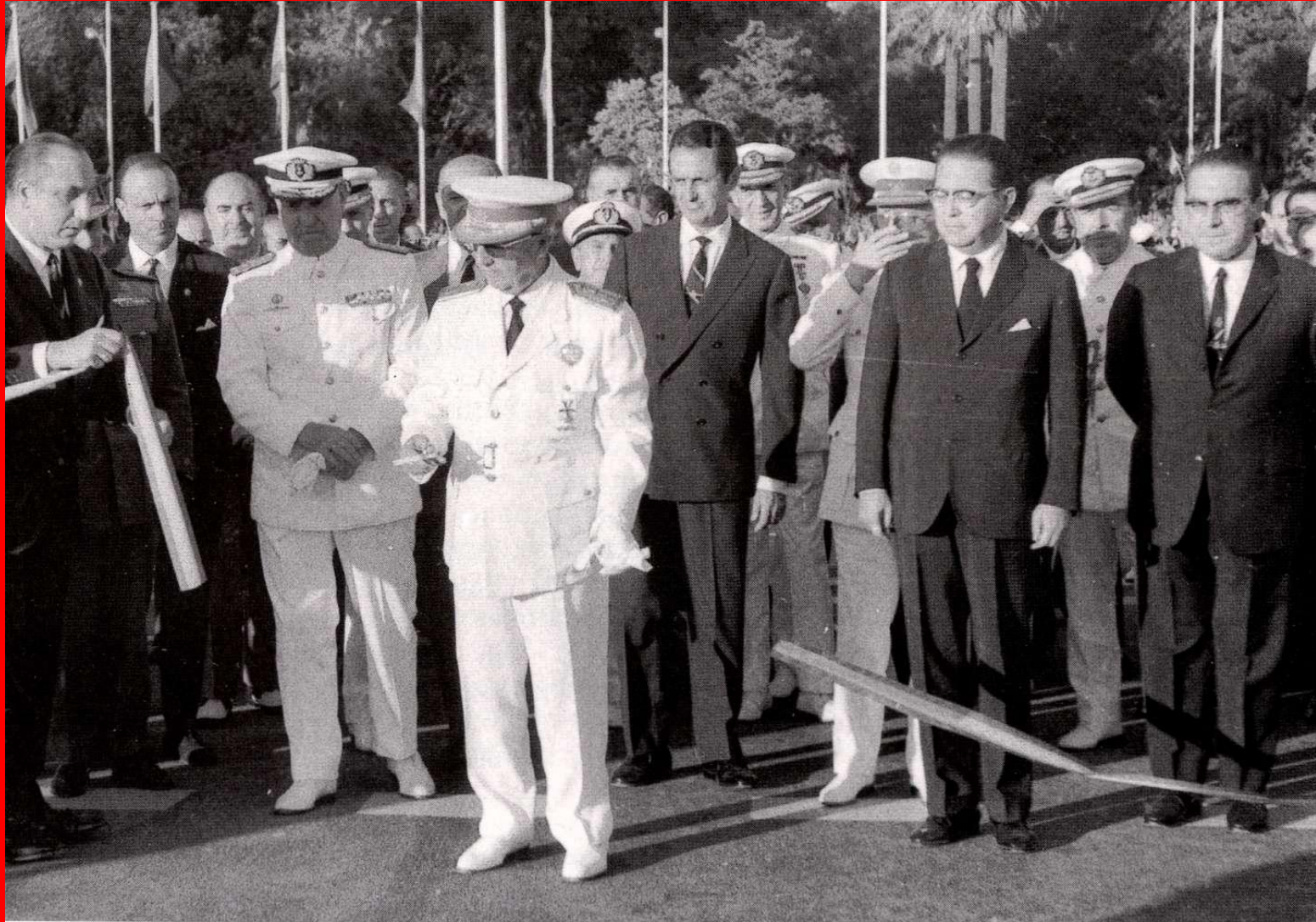
**Autor segundo puente:
Juan Medina Martos**



Los puentes modernos comenzaron en 1968, con el llamado del Generalísimo, actual de las Cigarreras, en la zona de las Delicias

Autor: Ministerio de Obras Públicas

**Podemos
ver a
Fraga,
López
Lozano,
López
Bravo,
Silva,
Moreno de
la Cova...**





**Curiosa perspectiva de las obras
anexas al puente del Generalísimo
(hoy de Los Remedios o de las
Cigarreras), y del puente ya
terminado**



Puente de la Barqueta (1989), primero de los nueve puentes de la Expo 92
Autores: Juan José Arenas y Marcos José Pantaleón





El puente de la Barqueta fue construido en tierra y luego virado a su lugar



Pasarela de la Cartuja (1991) – Autor I. Viñuela





En primer término, la Pasarela de la Cartuja, y al fondo, los puentes de la Barqueta y del Alamillo. Esta es la Calle Ancha de Sevilla...

Segundo puente para el ferrocarril Sevilla-Huelva (1991)

Autores: José Antonio Fernández Ordoñez y Julio Martínez Calzón



Puente del Cristo de la Expiración, en Chapina (1991)



**Dos perspectivas
del puente del
Cristo de la
Expiración (1991)**

**Autor:
José Luis
Manzanares Japón**



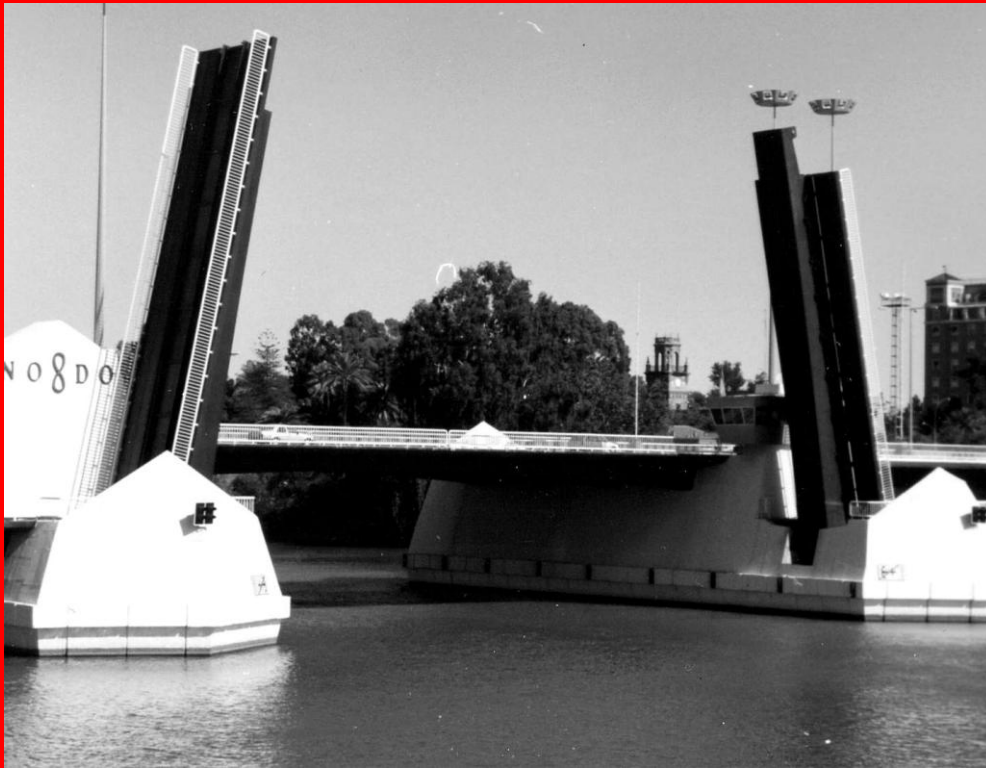
Así era el Guadalquivir desde 1949 hasta 1992. Vemos el corte del río y las instalaciones deportivas universitarias allí construidas. Así como el paseo avenida...



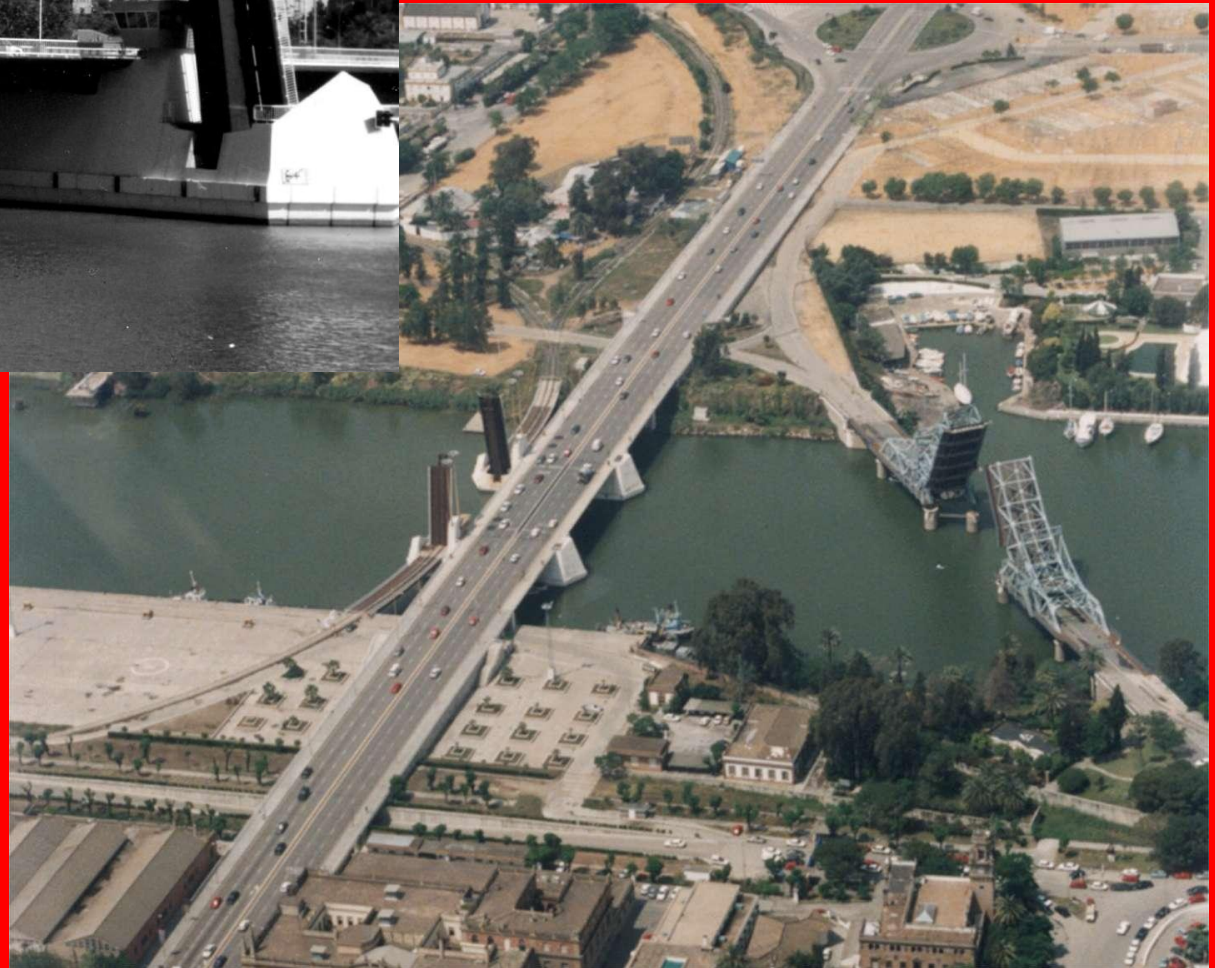
Puente de las Delicias, con tramo ferroviario (1991)



**Autor: Ministerio de Obras
Públicas y Ayuntamiento de Sevilla**



**Otras vistas del
puente de las
Delicias y del puente
de Alfonso XIII
(Hierro), antes de su
derribo**





Perpectivas del puente del V Centenario.

El Ayuntamiento se opuso a que tuviera seis carriles...

**Autor: José Antonio
Fernández Ordoñez y Julio
Martínez Calzón y otros**





El puente del V Centenario, en construcción en 1990

Puente del Alamillo (1992) – Detalle del Pilono

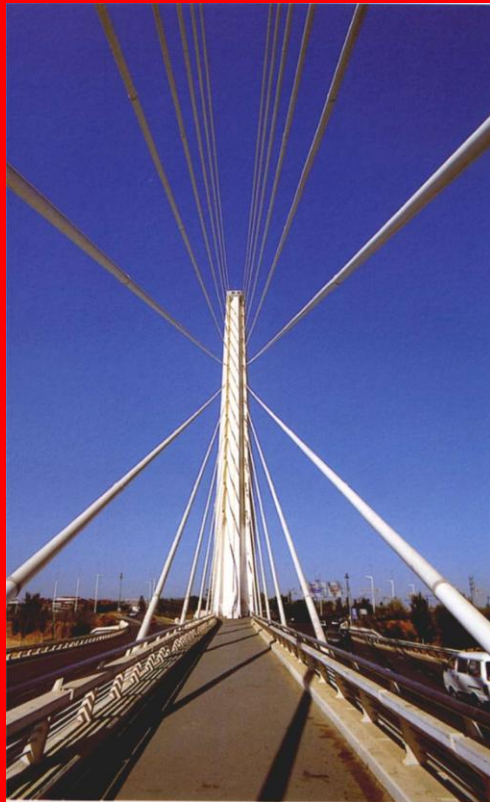




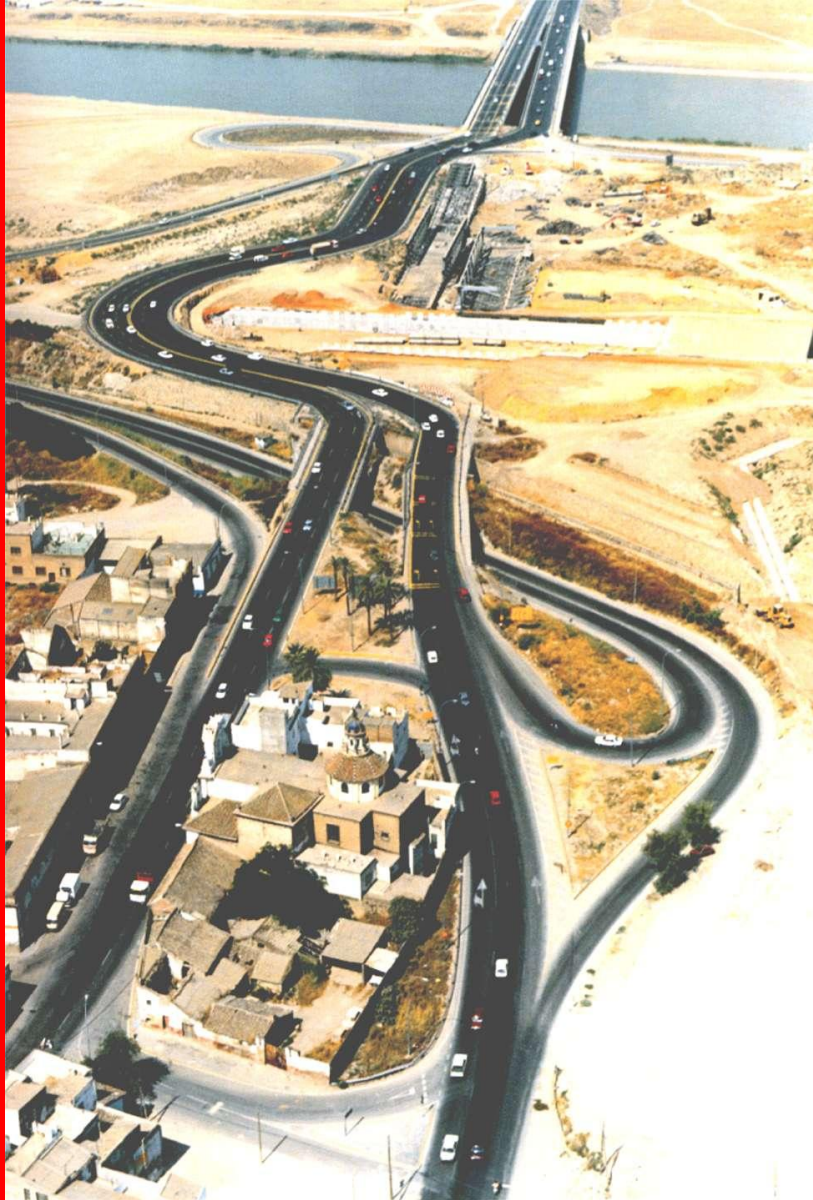
**Perspectivas del
puente del
Alamillo y del
puente de Itálica**

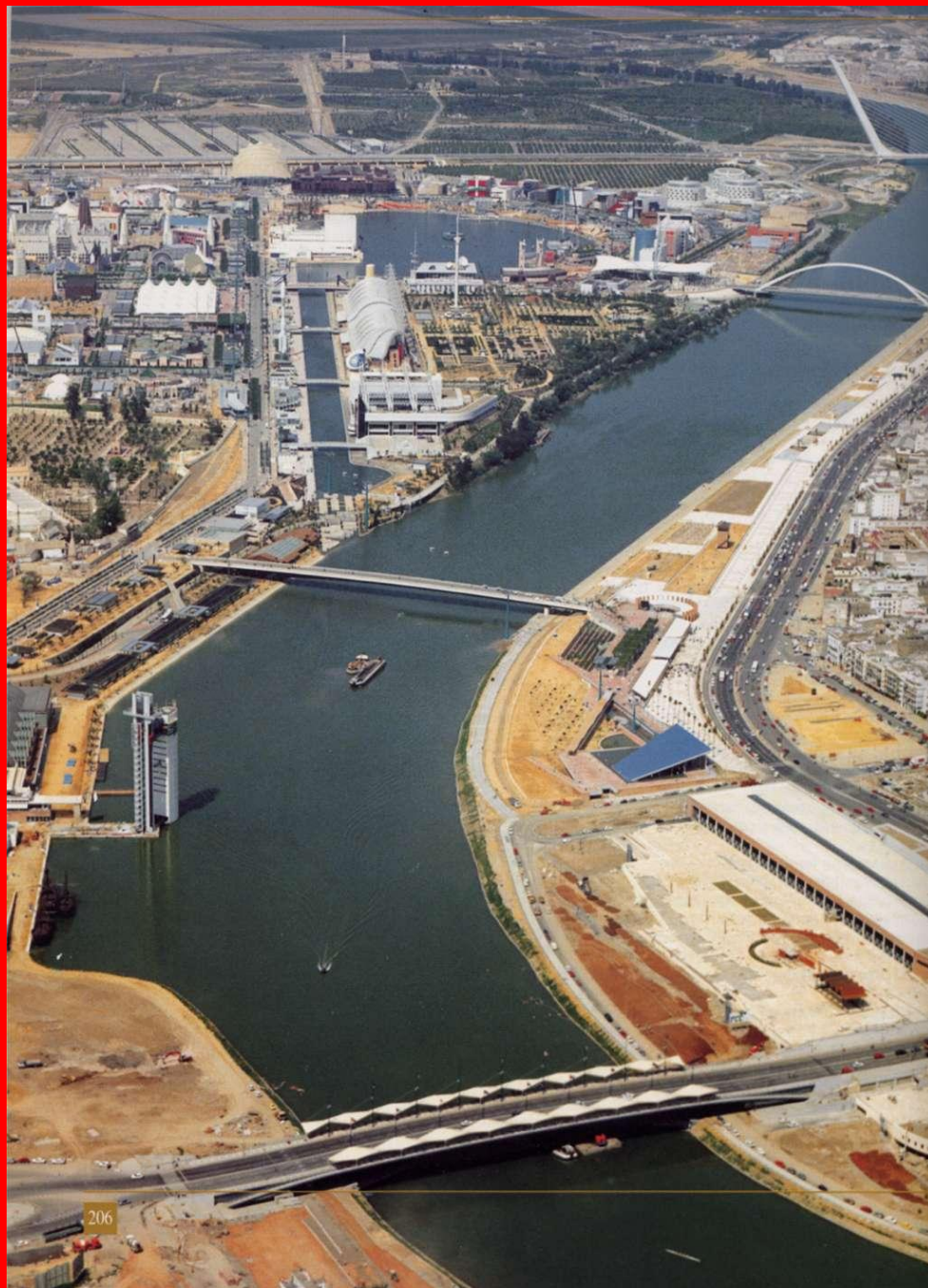
**Autor: Santiago
Calatrava y
otros**

**Puente de
Itálica. Autor:
Emilio Miranda
Valdés y MOPU**



**Puentes de Itálica (1992) y del Alamillo (1992)
y perspectiva del acceso a Sevilla por Huelva**





Así es el nuevo cauce del río desde 1992. Vemos los puentes de la Expiración, de la Cartuja de la Barqueta, del Alamillo...



Puente Juan Carlos I (Con doble carril, 1981)

Autor: Ministerio de Obras Públicas (Fernando Romero Concha)



Puente Reina Sofía (1991) – Autores: Juan J. Arenas y Marcos J. Pantaleón





Puentes del Rey Juan Carlos I (1981) y de la Reina Sofía (1991)



**Detalle del monasterio
de la Cartuja
(restaurado).
Y vista general de la
Exposición de 1992, en
la Cartuja**



Hemos llegado al final de nuestra síntesis sobre los puentes y ahora prestamos atención a la idiosincrasia sevillana que fijamos en 1248 y que marca la Historia de Sevilla hasta nuestros días.

Comentamos antes la razón primera de la Reconquista (1248), con la Repoblación de la ciudad y que luego conformaría el Reino de Sevilla durante los siglos XV-XVIII hasta el comienzo de las Provincias en 1835.

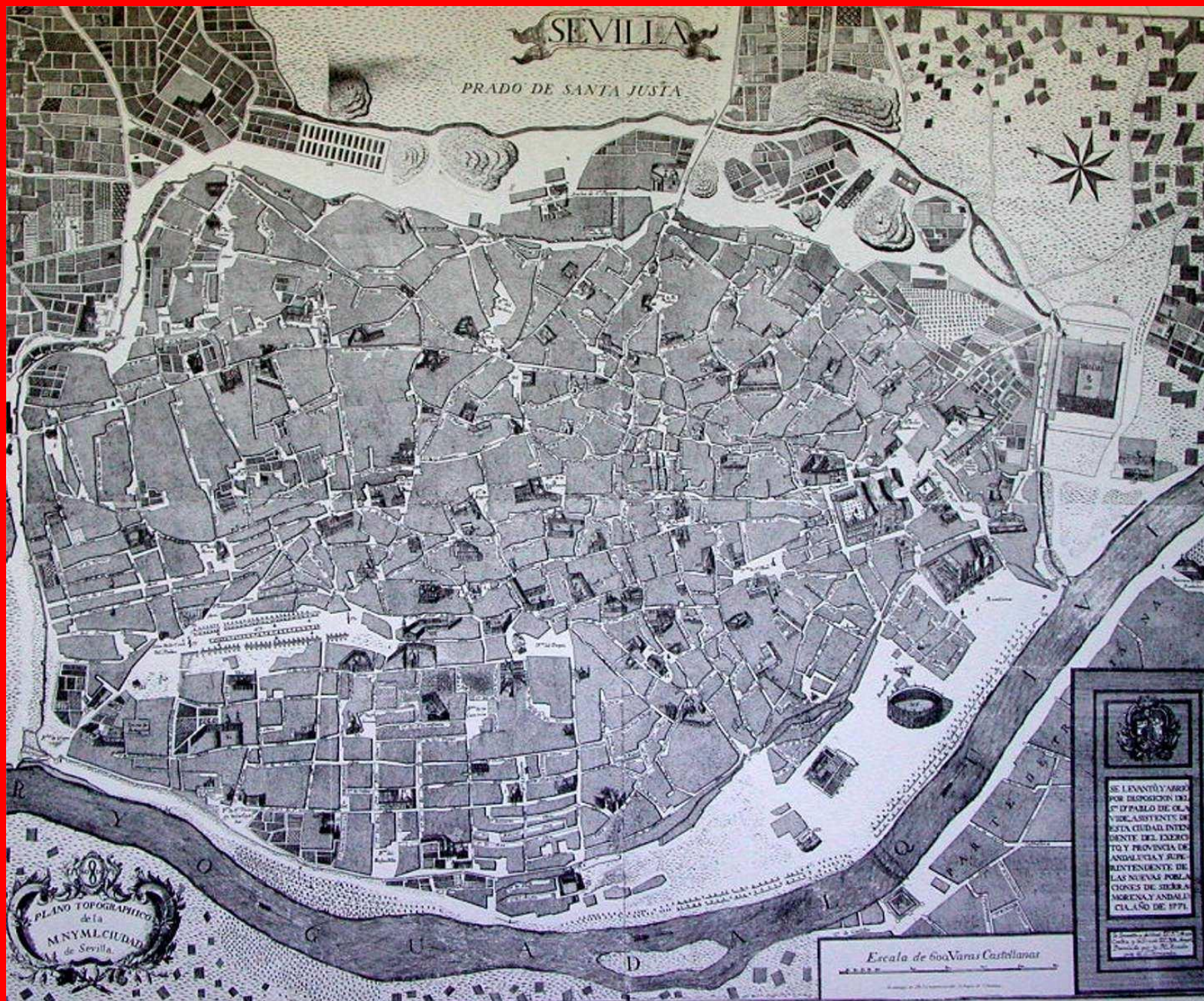
Ahora fijamos la atención solo en la evolución del siglo XX.

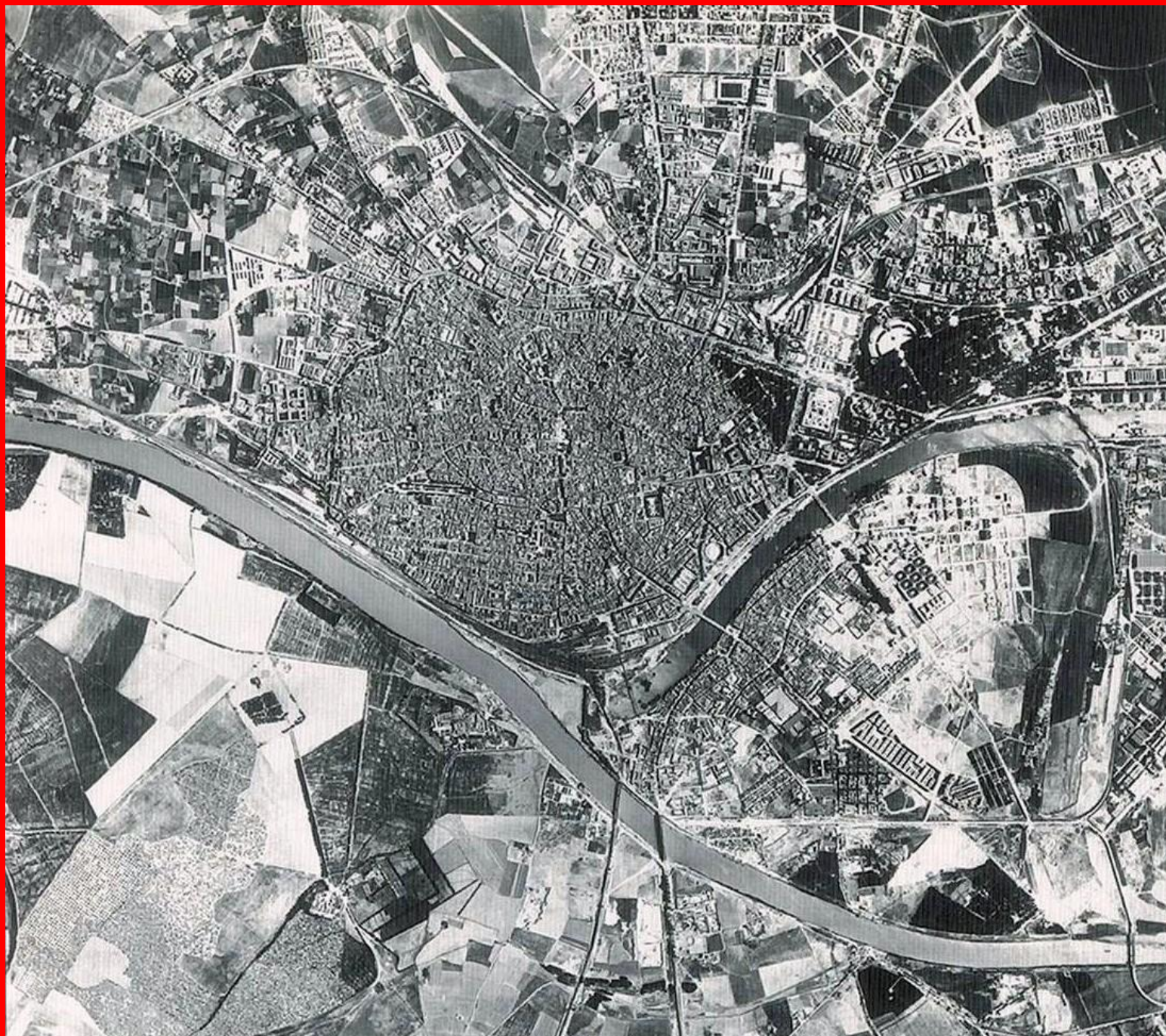
Partimos de la evolución urbana y arquitectónica, demográfica y social de la ciudad desde 1771 hasta la catástrofe del Tamarguillo.

Seguimos con la metamorfosis de Sevilla desde 1961 hasta 1978.

Y analizamos algunos hitos que marcaron la evolución de Sevilla. Por ejemplo, el período 1898-1931. Luego los años 1931-1939... 1940-1952... 1957-1961... 1961-1977... 1977-1982... 1992...

**Plano de
Olavide
1771**





**Plano de
1946**



La riada de 1961 (Tamarguillo) inició la metamorfosis de Sevilla hasta 1977

Desde 1954 hasta 1974, durante veinte años, la Torre de los Remedios fue el símbolo del espíritu de la ciudad



Pescando en los charcos de la calle...
Una manera de protestar sin posible rechazo policial



Siete siglos de historia

Durante seiscientos ochenta y un años, el puente de barcas sobre el Guadalquivir fue testigo de los más trascendentes acontecimientos históricos sevillanos, con dos épocas básicas durante los siglos XII-XIII y XVI-XVII. La apertura del puente de barcas en 1171 desarrolló la socio economía de Triana, el Aljarafe y la Sierra Norte de la provincia. El puente fue uno de los símbolos del período almohade y contemporáneo del acueducto de los Caños de Carmona, los jardines de la Buhayra y la torre-Giralda de la nueva Mezquita. Luego, durante la Sevilla Alfonsina (siglo XIII) y la Sevilla del Imperio (siglos XVI-XVII), volvió a ser testigo del orto y ocaso de la ciudad y su río. Y las demografía, impulsada por las migraciones cambiaron el carácter de la ciudad y crearon una idiosincrasia que dura hasta nuestros días.

La Sevilla del 98

Terminado el ciclo del puente de barcas, después de seiscientos ochenta y un años, tres nuevos puentes se incorporaron al Guadalquivir: el de Isabel II, vulgo de Triana; el del ferrocarril Sevilla-Huelva, y la Pasadera del Agua, en el sitio de Chapina con servicio peatonal. La ciudad vivió durante el siglo XIX un nuevo orto y ocaso sociopolítico, provocado éste por el Desastre del 98 y sus antecedentes. Los tres nuevos puentes, coincidentes con la Sevilla Federal (1868-1898), impulsaron el desarrollo económico de la margen derecha del Guadalquivir y fueron contemporáneos del alumbrado de gas, de los tranvías de mulas, de la llegada de la electricidad (1894) y la fundación del Ateneo (1887). El Ateneo fue desde 1887 hasta 1936, el foro básico de la ciudad. Todo el desarrollo cívico surgió en las tertulias del Cenicero y el Tranvía y también en su Biblioteca. Y otra vez, en dos ocasiones, las migraciones cambiaron el carácter ciudadano (1900-1930/1936).

Nuevo Renacimiento sevillano

El tercer capítulo de la historia de los puentes de Sevilla abarca casi el primer medio siglo XX, entre los puentes de Alfonso XIII (1926) y del ferrocarril Sevilla-Huelva (1943). Otros tres nuevos puentes (de San Telmo, de San Juan de Aznalfarache y del Patrocinio), completaron las mejoras de las comunicaciones entre ambas orillas del Guadalquivir. En este período y con motivo de la larga gestación de la Exposición Iberoamericana (1909-1929), surgió un nuevo Renacimiento sevillano, que fue clave para la modernización de la ciudad y promoción de la cultural. Por desgracia, causas externas volvieron a frustrar la mejor oportunidad de recuperar el lugar nacional e histórico que correspondía a Sevilla. Solo la enseñanza se mantuvo al margen de las mejoras sociales y económicas de la Exposición Iberoamericana. Y otra vez hubo otra oleada migratoria que alteró el carácter de la ciudad.

La Sevilla de la transición

El penúltimo capítulo de la historia de los puentes de Sevilla, que abarca desde 1968 hasta 1982, es uno de los más ricos en acontecimientos decisivos para la ciudad y para España. La transición política del Régimen del general Franco (1936-1975) a la democracia, fue protagonizada por todas las fuerzas políticas más o menos clandestinas en un tiempo de tardofranquismo, de actividades antifranquistas, en las que Sevilla cambió de piel urbana y residencial, sufrió la escasez de viviendas sociales, junto a cincuenta y tres suburbios y veinticinco refugios. Además, la ciudad se enfrentó a veinte años perdidos por el proyecto de Canal Sevilla-Bonanza y a la tragedia provocada por el Tamarguillo. 1961 fue el año nefasto... La enseñanza fue el problema clave y hasta 1968 no se superó la política de la II República, que fue una excepción en la lucha de los maestros de escuela contra los caciques.

La Sevilla del siglo XXI

Si Sevilla pudo entrar en el siglo XX gracias a la Exposición Iberoamericana de 1929, ahora puede decirse que la Exposición Universal de 1992 la situó en el umbral del Tercer Milenio, con tres lustros de anticipación. Y los puentes sobre el río Guadalquivir son el mejor exponente de la gran evolución registrada por la ciudad y su área metropolitana entre los años 1987-1992. Los nueve puentes construidos en un solo lustro, superan todas las épocas históricas desde el primitivo puente de barcas. Más aún, la Expo-92 permitió el reencuentro de la ciudad con el Guadalquivir y la ruptura del cerco ferroviario que impedía su normal expansión urbana. Desde entonces Sevilla vivió un nuevo tiempo de Renacimiento, de esperanza, similar a los años veinte. Y una vez en el siglo XXI, la ciudad vuelve al estancamiento social, económico y, sobre todo, cultural. Sevilla está otra vez “sin pulso”...