

## MEMORIA .

---

### Primera parte

---

Con fecha 19 de Mayo de 1917, el Ilmo. Sr. Director General **ANTECEDENTES.** de Obras Públicas, ordenó á ésta Jefatura procediera al estudio de una carretera, que figuraba en el vigente plan de Obras Públicas con el nombre "UNIÓN EN SEVILLA DE LAS CARRETERAS DEL ESTADO CONSTRUIDAS EN LA MÁRGEN IZQUIERDA, CON LAS DE LA MÁRGEN DERECHA, CON UN PUENTE SOBRE EL RIO GUADALQUIVÍR," y encargado el Ingeniero que suscribe de la formación del referido proyecto, redactó primeramente un proyecto de emplazamiento del puente sobre el río Guadalquivir, acompañado de los planos indispensables para formar clara idea de la conveniencia é importancia del emplazamiento que proponía, proyecto de emplazamiento que fué aprobado por R. O. de 12 de Junio de 1917, definido según en aquellos documentos se detallaba, en la parte de Sevilla, por sus distancias anotadas, referidas á la actual llamada Puerta de Jerez, y en la parte de la margen derecha, ó sea Triana, por las distancias á los ángulos de las calles del Betis, con las de Quemada y Puerto, y cuyas cotes respectivas, son de 55,60 y 69,65 ms., respectivamente: No tenemos pues nada que añadir á las consideraciones que en la Memoria del referido proyecto se detallaban y sobre las cuales no insistimos.

Aprobado el emplazamiento por dicha R.O., citada en la misma, se autorizaba también para que por ésta Jefatura se estudiase un puente levanteable, en las condiciones que en la misma se detallaban y el trozo de carretera de unión á las construídas.

Esta Jefatura, teniendo en cuenta la naturaleza especial de la obra creyó conveniente, dividir el estudio ó proyecto en dos; uno que se refiriera solo al puente y sus avenidas de acceso, tanto en la parte de Sevilla como en la de Triana, y necesitando tener por su situación, dentro de la misma Ciudad, caracter ornamental adecuado al sitio, creía mas conveniente, fuera solo de bases para un concurso de proyecto; y otro de caracter mas corriente que se refiriera exclusivamente, á la parte de carretera que habría de unir, el puente y sus avenidas, con las carreteras ya construidas por el Estado en la márgen derecha.

El primer proyecto de bases para el concurso del puente, fué redactado y enviado á la Dirección General para su aprobación, habiendo sido devuelto, con informe del Superior Concejo de Obras Públicas, para su modificación, conforme á las prescripciones del citado Concejo, proyecto de bases que está terminándose de redactar.

La otra parte del mismo proyecto ó sea, lo que se refiere solo á la parte de carretera de unión desde el puente en proyecto, á las carreteras construidas por el Estado en la márgen derecha, es á la que se refiere la presente Memoria, que forma parte del adjunto proyecto, y en la cual vamos á tratar de detallar el, mismo en todas sus partes.

Como decíamos en la Memoria primera, existen sobre el Guadalquivir en las proximidades de Sevilla, tres puentes metálicos; uno para el servicio exclusivo de la Compañía de Ferro-carriles de M. E. A., en su ramal á Huelva, emplazado en la zona Norte de la Ciudad, y oblicuo con relación al rio, Otro aguas abajo de éste, normal al rio, y emplazado á 175 ms; pero que es solo para la instalación de agua y gas, con piso de madera y con paso solo para peatones. Por último aguas abajo

NECESIDAD É IMPORTANCIA DE LA PARTE DE CARRETERA.