

Sevilla 9-8-74

Permanente Municipal

El Puente de Triana, en peligro

Desde mañana quedará totalmente cortada la circulación de vehículos

Proyecto de ordenación para el embellecimiento de la margen izquierda del Guadalquivir

El problema es antiguo, pero ahora va en serio: el puente de Isabel II, el castizo Puente de Triana, está en peligro. La Comisión Municipal Permanente, reunida esta mañana bajo la presidencia del alcalde, don Juan Fernández, dio por recibida una comunicación oficial dando cuenta de las conclusiones de una comisión de trabajo integrada en la Comisión Provincial de Servicios Técnicos y formada por don Rafael Alaña Gallata, delegado provincial de Obras Públicas; don José Ramón Pérez de Landa, Ingeniero jefe de la Jefatura Provincial de Carreteras; don Juan Brau Brau Carril, delegado provincial del Ministerio de Industria, y don José Félix Domínguez Corrales, Ingeniero representante del Ayuntamiento de Sevilla, de Tráfico.

Dicha comisión ha estudiado la actual situación del puente de Triana en relación con la seguridad de tránsito por el mismo.

En las conclusiones elaboradas se señala al Ayuntamiento que tome las medidas que se enumeran:

- 1.- Prohibir todo paso extraordinario por dicho puente.
- 2.- Suspender el paso de vehículos ligeros por el mismo.
- 3.- Pedir un informe especializado urgente para completar estas medidas.

Asimismo, en el informe se hace patente el estado del proyecto que Obras Públicas ha preparado para la solución definitiva de dicho problema.

El referido proyecto incluía la realización de obras de consolidación del referido puente por un valor aproximado de 60 millones de pesetas.

En consecuencia, la Comisión Municipal Permanente acordó prohibir a partir de mañana sábado la circulación rodada por dicho puente, dictando normas relacionadas con las desviaciones de tráfico que publicamos en otro lugar de este periódico.

ASUNTOS APROBADOS

El orden del día tratado en la sesión, incluía 70 asuntos. Como más importantes,

Corte a la circulación del Puente de Isabel II

De acuerdo con el dictamen del Grupo Técnico de Trabajo formado bajo la dependencia de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos, denunciando la falta de seguridad y el peligro del tránsito en el puente de Isabel II (Triana) y por su iniciativa, a partir de mañana sábado día 10, queda prohibida la circulación de vehículos por dicho puente.

El tráfico procedente de las calles Beris y San Jacinto seguirá por San Jorge, Callao y Castilla (con supresión del estacionamiento en cordón en el lateral derecho) para continuar por Chapina, plaza de Armas y Arjona y poder girar a la izquierda, aquellos que lleven por destino el centro de la ciudad.

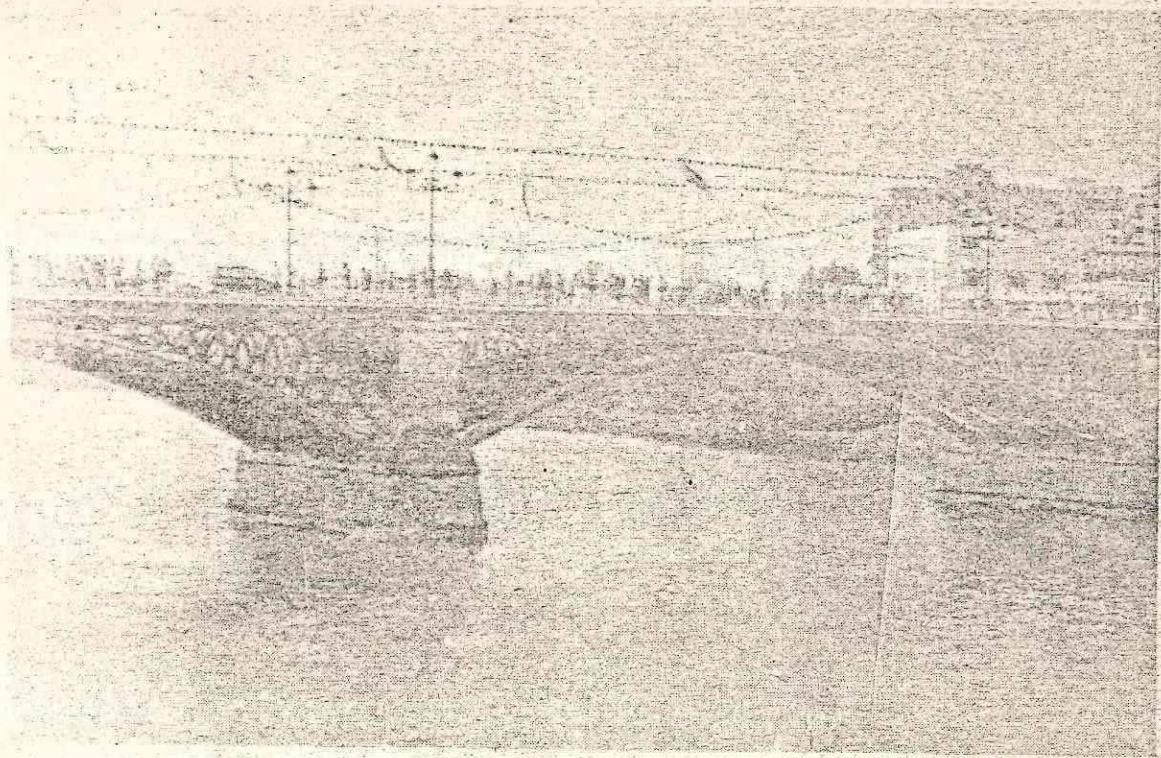
Los vehículos procedentes de calle Reyes Católicos con destino Alcazar, girarán a la derecha para seguir Arjona y Cristo de la Expiración, o bien a la izquierda para continuar por paseo de Colón y el puente de San Telmo.

Al mismo tiempo se interesa del Ministerio de Obras Públicas, se aceleren la tramitación y la adjudicación de las obras del Proyecto que supla las actuales dificultades y se pide un informe especializado urgente para complementar estas medidas.

Sevilla, 9 de agosto de 1974.
El Alcalde.

9 DE AGOSTO DE 1974

★ EL DICTAMEN DE LOS TECNICOS DENUNCIA SU FALTA DE SEGURIDAD



Al finalizar la reunión de la Comisión Municipal Permanente, se facilitó la siguiente nota del alcalde:

«De acuerdo con el dictamen del Grupo Técnico de Trabajo, formado bajo la dependencia de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos, denunciando la falta de seguridad y el peligro del tránsito en el puente de Isabel II (Triana), y por su iniciativa, a partir de mañana, sábado, día 10, queda prohibida la circulación de vehículos por dicho puente.

El tráfico procedente de las calles Betis y San Jacinto seguirá por San Jorge, Callao y Castilla (con supresión del estacionamiento en cordón en el lateral derecho), para continuar por Chapina, Plaza de Armas y Arjona, y poder girar a la izquierda, aquellos que lleven por destino el centro de la ciudad.

Los vehículos procedentes de calle Reyes Católicos con destino Altozano, girarán a la derecha, para seguir Arjona y Cristo de la Expiración, o bien a la izquierda, para continuar por Paseo de Colón y el puente de San Telmo.

Al mismo tiempo, se interesa del Ministerio de Obras Públicas se acelere la tramitación y la adjudicación de las obras del proyecto que supla las actuales dificultades, y se pide un informe especializado urgente para complementar estas medidas.

Sevilla, 9 de agosto de 1974.
EL ALCALDE».

SITUACION DEL PUENTE

Otra nota municipal, facilitada ayer a la prensa, dice así:
«Recibida una comunicación oficial dando cuenta de las conclusiones de una comisión de

trabajo integrada en la Comisión Provincial de Servicios Técnicos y formada por don Rafael Olalla Calleja, delegado provincial de Obras Públicas; don José Ramón Pérez de Lama, ingeniero jefe de la Jefatura Provincial de Carreteras; don Juan Grau Carril, delegado provincial del Ministerio de Industria, y don José Félix Domínguez Corrales, ingeniero representante del Ayuntamiento de Sevilla, de Tráfico.

Dicha comisión ha estudiado la actual situación del puente de Triana en relación con la seguridad de tránsito por el mismo.

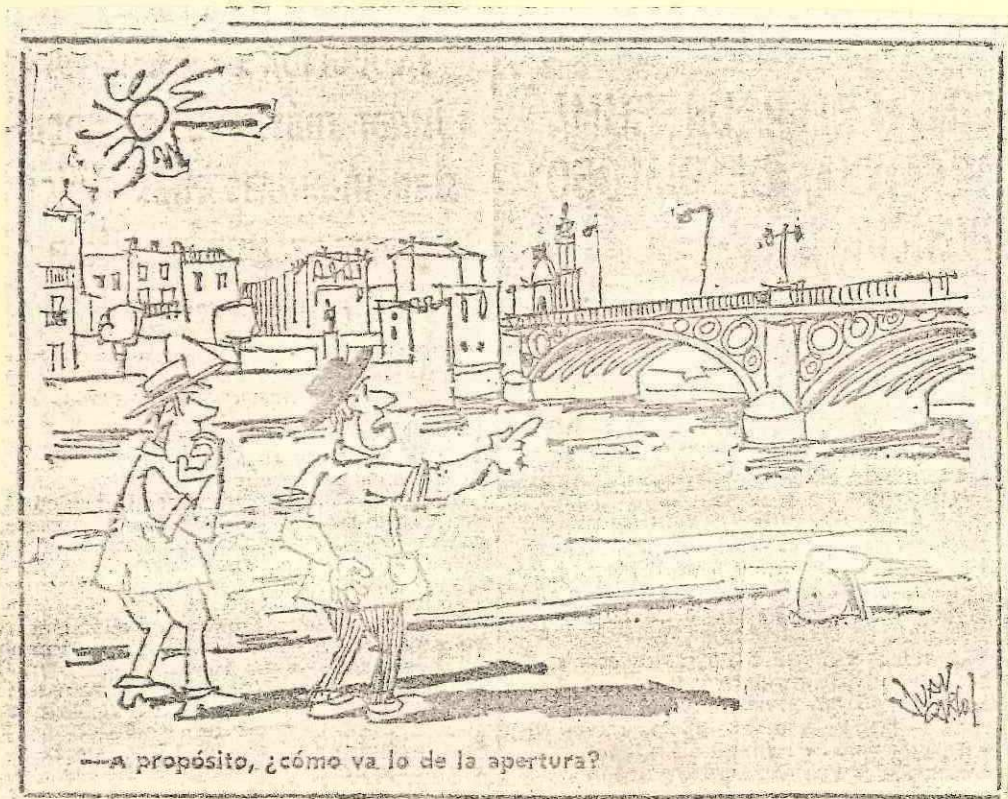
En las conclusiones elaboradas se señala al Ayuntamiento que tome las medidas que se enumeran:

- 1.—Prohibir todo paso multitudinario por dicho puente.
- 2.—Suspender el paso de vehículos ligeros por el mismo.
- 3.—Pedir un informe especializado urgente para completar estas medidas.

Asimismo, en el informe se hace patente el estado del proyecto que Obras Públicas ha preparado para la solución definitiva de dicho problema.»

Correo de Andalucía
(10-8-74)

ABC
27 - 8 - 74



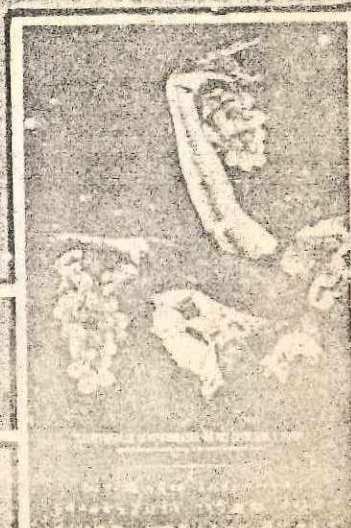
AHPSE. JEFATURA PROVINCIAL DE CARRETERAS.13301



PROYECTO DEL NUEVO PUENTE DE TRIANA

Según nuestras noticias, ha sido enviado ya al Ayuntamiento de Sevilla un proyecto de nuevo puente para sustituir al de Isabel II. El actual, cerrado al tráfico, es el último de su estilo y forja que existe en el mundo, ya que su hermano más parecido, que cruzaba el Sena en París, fue sustituido hace tiempo. El Municipio, pues, tiene la palabra. (Fotos F. Serrano.)

PÁGINAS ESPECIALES DEDICADAS A LA VENDIMIA DEL SHERRY



Se ha recibido en el Ayuntamiento el proyecto del nuevo puente de Triana

UNA VEZ EXAMINADO POR LA CORPORACION, SE FACILITARA REFERENCIA CONCRETA AL PUBLICO

Propuesta para que una calle de Sevilla sea rotulada con el nombre del periodista Ramón Resa

Sevilla al día

¿Habrá o no habrá nuevo puente de Triana? ¿Desaparecerá de la fisonomía urbana uno de los monumentos más representativos y —por qué obviar la palabra— castizos de la ciudad? Nada de esto se resolvió ayer en la Permanente. Las vacaciones son las vacaciones, y no se van a tomar acuerdos de tamaño envergadura en estos días. Septiembre es un mes taurino —se acerca la fiesta de la Virgen que hace vestirse de luces a toda la nómina—, pero para otra clase de toros. Y el puente es, hoy por hoy, uno de los muchos morlacos que la ciudad tiene en la arena. Desazemos que quien haya de tenerlo de maestro buen capote.

Capote bueno de verdad es el que cuentan, y no acaban, que tienen los chinos para eso del ping-pong, que anoche tuvo absortas durante mucho tiempo a muchas personas en Chapina. Mire usted por donde, al lado del río de nuestros tormentos... Ahora que tanto se habla en Sevilla de diplomacia y de diplomacias, no está mal estar visita. Que la diplomacia del ping-pong, por aquello del peloteo, del torreo con la mano izquierda, del tiento en la muñeca, es algo que también nos hace falta por estos pagos.

Pagos de verdad los que la sufrida infantería de los padres de familia tiene que hacer en estos días. Y esos sí que no pueden coger el avión y acercarse al Banco de Crédito Local para pedir un alivio...

ZETA.

La Permanente

A mediodía de ayer, bajo la presidencia del primer teniente de alcalde en funciones de alcalde, don Rafael Ariza Jiménez, por ausencia del titular, se reunió la Comisión Municipal Permanente para el despacho de los cuarenta y dos asuntos del orden del día.

Terminado el despacho, el señor Ariza Jiménez recibió en la Alcaldía a los informadores municipales, a quienes manifestó que del orden del día se han retirado una propuesta sobre imposición de multa y demolición por realización de obras en la carretera de circunvalación, en prolongación de la avenida de la República Argentina, para un más detenido estudio del problema, ya que había sido retirada anteriormente por la Delegación de Urbanismo, y otra referente a informe de la Corporación en el expediente sobre instalación de elementos mecánicos en un café-bar de la carretera Sevilla-Rincónada, kilómetro 6,20, pendiente del oportuno dictamen de autorización del Gobierno Civil.

Entre los asuntos del orden del día —añadió— destacan, por su importancia, entre otros, los siguientes:

Factura de 148.500 pesetas por la confección y suministro de medallas conmemorativas de la inauguración del nuevo emplazamiento de la Feria de Abril; certificación única de las obras de instalación

y modificación de alumbrado en calle Marcos Gago, por 694.726 pesetas; factura de 3.548.108 pesetas por el suministro de fluido para el alumbrado público de la ciudad y dependencias municipales durante el mes de julio, y conceder al Ayuntamiento de Córdoba del Eto. la adjudicación de la Banda Municipal los días 21 y 22 del actual, con excepción del 30 por ciento del contrato, establecido en el reglamento de dicha Banda.

En asuntos urgentes se dio cuenta de un escrito del presidente de la Asociación de la Prensa, en nombre de su Junta directiva, interesando la rotulación de una calle de Sevilla con el nombre de Periodista Ramón Resa.

La Permanente —agregó— ha considerado lo plausible de esta petición, por lo que ha pasado el asunto al Negociado de Estadística para que haga la propuesta correspondiente para su aprobación definitiva.

Por último, el señor Ariza Jiménez manifestó a los informadores que el Ayuntamiento había recibido el día anterior el proyecto de nuevo puente para sustituir al de Isabel II, actualmente cerrado al tráfico, para que la Corporación dictamine sobre el caso. Dicho proyecto —dijo— de la Subdirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas, ha pasado al Negociado de Registro para su posterior envío a la Alcaldía, quien en los próximos días dará cuenta a la Prensa sobre los distintos particulares del indicado proyecto.

MARGINALIAS

Ya ves cómo no era verdad que el verano se hubiera ido de veraneo.

— ★ —

¡Mira que si no se fuera hasta que se arreglara lo del puente de Triana!

— ★ —

* Calle Serpentes *

Por Fausto Botello

EL PUENTE DE TRIANA, PROBLEMA

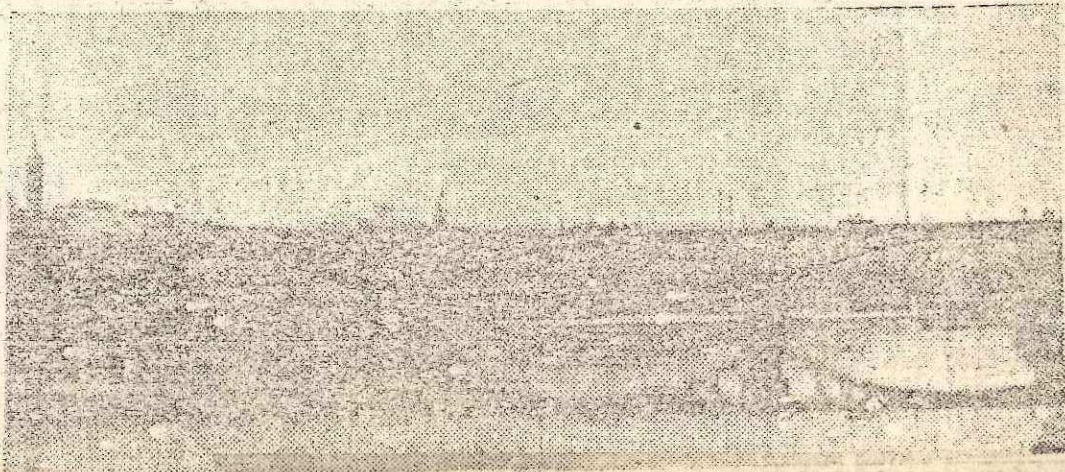
EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS HA ENVIADO AL AYUNTAMIENTO UN PROYECTO DE CONSTRUCCION DE NUEVA PASARELA

LOS TRIANEROS ESPERABAN LA CONSOLIDACION Y REPARACION DEL CASTIZO PUENTE

Los industriales y comerciantes, los más perjudicados con la situación

Las hermandades del barrio exponen su preocupación de cara a la Semana Santa

El Alcalde irá a Madrid tan pronto como pueda recibirle el Ministro de Obras Públicas para tratar, de forma amplia, sobre el problema del Puente de Isabel II. El Alcalde, dará forma así a la propuesta plenaria —aunque justo es decir que antes que el Ayuntamiento Pleno tomase esta decisión, don Juan Fernández Rodríguez-García del Busto había solicitado ya audiencia con don Antonio Valdés González Roldán— que pedía que nuestro Municipio hiciese oír la voz de Sevilla clamando por la reparación de un puente cargado de tradición que, además, cumplía el fin primordialísimo de ser pieza clave para las comunicaciones entre el barrio de Triana y el resto de Sevilla.



EL NUEVO PUENTE DE TRIANA

Calzada de 182 metros de longitud y 20 de ancho

La idea, la solución, el proyecto presentado por el Ministerio de Obras Públicas del nuevo puente de Triana lo hemos tenido ante nuestros ojos. Ya adelantábamos ayer en nuestra edición que el Departamento Ministerial no quería imponer de ninguna manera la solución entregada al municipio sobre esta vía, sobre el Guadalquivir. Solo pretendía, vista la necesidad de un nuevo puente que reemplazara el viejo de Isabel II, aportar un proyecto que puede ser admitido o no, ya que el Ministerio deja opción al Ayuntamiento y a todos los organismos representativos de la ciudad, la solicitud de un nuevo estudio de posibilidades para la citada vía. Lo que sí urge es la realización del puente, por los problemas de acceso que está originando el cierre del tramo actual.

LA SOLUCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

Y así es el proyecto de Obras Públicas, la solución apuntada, cuyo estudio tiene fecha de octubre de 1973, aunque desde hace ya varios años se habían realizado sugerencias y anteproyectos. La solución expuesta en el proyecto es que hay que demoler el puente de Isabel II y construcción de uno nuevo que descansará sobre la cimentación del antiguo, convenientemente acondicionado.

El puente que se ha proyectado —repetimos que es una idea, una solución al problema actual— armoniza perfectamente con el llamado del Generalísimo frente a la Plaza de España construido en 1968 y también con el tramo central del antiguo de San Telmo, construido en 1965. El proyecto del nuevo puente de Triana es de estructura de seis cuchillos de hormigón pretensado a 3,20 metros de separación enlazados por un forjado superior de 20 centímetros y mediante ocho vigas mostreras por vano, dos en los centros de éstos y dos en los extremos rectangulares y otros tantos circulares a los cuartos y en las proximidades de los apoyos. Cada cuchillo se divide en cuatro elementos de forma T, los dos centrales compuestos de un pilar y dos semipilares con una longitud total de 45,20 metros y simétricos respecto al eje de cada pilar. Estos se articulan en sus pies teniendo 11,40 metros de

altura y sección variable con alzada trapezoidal creciente al pie con 30 cm., hasta enlace con el dintel donde tiene 290 cm. **ANDENES LATERALES**

Los elementos laterales constan también de un pilar y dos dinteles que a él acceden, pero el conjunto resulta ligeramente asimétrico en geometría, pero totalmente en estructura.

El medio dintel del lado del río tiene 21,20 metros de longitud y cierra un vano intermedio al enlazarse por articulación de rótula con el correspondiente del elemento central adyacente; el del otro lado tiene 23 de longitud, con la misma organización que los otros y altura decreciente desde 3,20 metros hasta 0,95 metros sobre el estribo, en el cual se sustenta con articulaciones de giro.

También se señala en esta solución los andenes laterales sobrepuestos de tablero con 3 metros de ancho, sobrealto de 25 centímetros y reborde exterior de 50 x 20 cm². Se pavimentarán las losetas del mismo tipo que las del puente de San Telmo, que podrían ser solidarias de las piezas prefabricadas. El puente tendrá una pavimentación de aglomerado asfáltico ejecutado en caliente con una superficie de 14 metros de anchura por 184 metros de longitud. **BARANDILLAS Y ACCESOS**

También se concreta en la solución las barandillas del puente de 184 metros de longitud en ambos lados y la consolidación de las cimentaciones existentes mediante rellenos de hormigón sumergido e inyección de cementos en todo el volumen de las mismas.

En concreto, y citándonos al plano que hemos visto el proyecto realizado, ofrece una longitud el puente de 182 metros y una anchura de 20 metros con una calzada para el tráfico de catorce, y dos andenes laterales de tres metros.

Entre los acondicionamientos más importantes que se producen por esta solución, especialmente, en los accesos al mismo, está el enlace de la calle Betis con la de Castilla mediante una calzada de paso inferior bajo el puente. Las calles Castilla, San Jorge y Callao conservarán su ornamento, no así la calle Betis y el acceso desde la plaza del Altozano a dicha calle, que se modifica debido a su paso inferior bajo el puente. La

calle Betis se ensancha a 7,50 metros a base de reducir el paseo actual junto al río.

El presupuesto de esta solución se concreta en 59.013.414 pesetas de octubre de 1973.

Insistimos que, según nos dijo el ingeniero jefe de Carreteras, que el Ministerio quiere que el proyecto salga a información pública. Por otra parte, sabe la posibilidad de estudiar la realización de un puente como el actual, totalmente nuevo, pero con las mismas características ornamentales. Depende de la aceptación de la solución presentada o que Municipio y organismos de la ciudad, no consideren la idea presentada ahora y soliciten otra nueva estructura.

FERNANDO GELAN

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

Sevilla al día

El Colegio de Arquitectos ha salido al paso del posible derribo del puente de Triana. Al margen de que esté en posesión de la razón o no, de que lo que expone en su nota sea realizable o lo contrario, estimamos de mucha importancia el hecho. Y lo consideramos porque todas las veces que se levantan con la sana intención de buscar lo mejor para Sevilla no sólo nos parecen muy respetables, sino dignas de alabanza y encomiables. Así ha de ser recibida, en nuestra modestísima opinión, la nota facilitada por el Colegio de Arquitectos. Qué duda cabe de que quienes la han confeccionado tienen unos conocimientos que avalan sus opiniones. Ni entramos ni salimos en ellas, pero, insistimos, nos parece encomiable todo lo que muestre su preocupación por aportar algo en beneficio de la ciudad. El diálogo, el contraste de pareceres, puede dar lugar a la luz, y en este caso la luz es muy importante. Está en juego algo realmente significativo en la historia y en el momento actual sevillanos.

Anteanoche nos llegaba la noticia de la muerte de José Mojica. Ayer conocíamos de él una faceta que, por su vinculación a Sevilla, no nos resistimos reservárnosla. José Mojica, ya en su época de fraile, cantó por una y exclusiva vez en nuestra ciudad. Fue en la iglesia de los Capuchinos, con motivo de una novena a la Divina Pastora. Un hecho singular del que fue escenario Sevilla.

Y terminamos. El rector de nuestra Universidad dice hoy en este mismo número algo que tiene su trascendencia: «Todos los alumnos que solicitaron plaza en la Universidad de Sevilla han sido admitidos.» Las puertas de la Universidad, pues, han estado abiertas para todos los que hicieron méritos para llegar a ellas. Que la cultura esté al alcance de todos es importante. —ZETA.

El puente de Triana

Con el ruego de publicación recibimos la siguiente nota:

«El Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental y Badajoz, preocupado por las informaciones publicadas en la Prensa local en los días pasados acerca del incierto destino del puente de Isabel II y los proyectos de construcción de un nuevo puente que lo sustituya, consciente de la gravedad que el tema tiene, y en su calidad de institución responsable del patrimonio de la ciudad, hace pública la siguiente nota:

Teniendo en cuenta que desde hace varios años se conocían las condiciones del puente, así como la necesidad de adoptar soluciones para preservar la vida del mismo, a la vez que cubrir las exigencias funcionales que la vida de la ciudad demanda, consideramos muy negativa la actuación de los organismos oficiales, Ministerio de Obras Públicas y Ayuntamiento de Sevilla, que ante una difícil situación, de la cual son responsables, adoptan la solución

más primaria y más destructiva: el derribo del puente de Isabel II.

El puente de Triana constituye uno de los casos más claros de elemento urbano singular, cuyas características principales son:

a) Es una obra de ingeniería civil de alta cualificación, tanto por la racionalidad de su trazado y su bello diseño, como por el empleo de técnicas que innovaron los procedimientos constructivos al uso.

b) Constituye uno de los pocos ejemplos europeos del diseño y la tecnología del siglo XIX, y testimonia las realizaciones del momento en nuestra ciudad, dentro de las tendencias más progresivas de la arquitectura y la ingeniería.

c) Forma parte de uno de los más cualificados paisajes urbanos de Sevilla: el formado por las márgenes del río, el paseo de Colón, con la torre del Oro y la Maestranza, la calle Betis, el Altozano, la capilla del Carmen y la Asociación Sevillana de Caridad, obras ambas de Amal González; los Almacenes Reales de Madera y el mercado del Barranco, actualmente en restauración.

Dentro de este conjunto arquitectónico, el puente de Isabel II constituye el nexo fundamental y la pieza indiscutible del mismo, cuya desaparición supondría destruir arquitectónicamente un importante fragmento de la ciudad.

Desde esta perspectiva, es evidente

que no se puede sacrificar una ciudad, y menos aún una de sus piezas más cualificadas, a las exigencias «funcionalistas» del tráfico urbano, por encima de todas las demás consideraciones, que son las que dan una dimensión más real al problema.

Desde un punto de vista urbanístico, parece más lógico tratar de crear nuevos accesos a Triana y a las nuevas áreas de la ciudad situadas en aquella dirección, que apoyar todo el funcionamiento en un solo punto: el puente de Isabel II.

Por otra parte, no puede descartarse la existencia de soluciones técnicas al problema de la solidez del puente, que resolverían la situación en menor tiempo que uno nuevo, cuya construcción dejaría por más de un año totalmente interrumpido el paso.

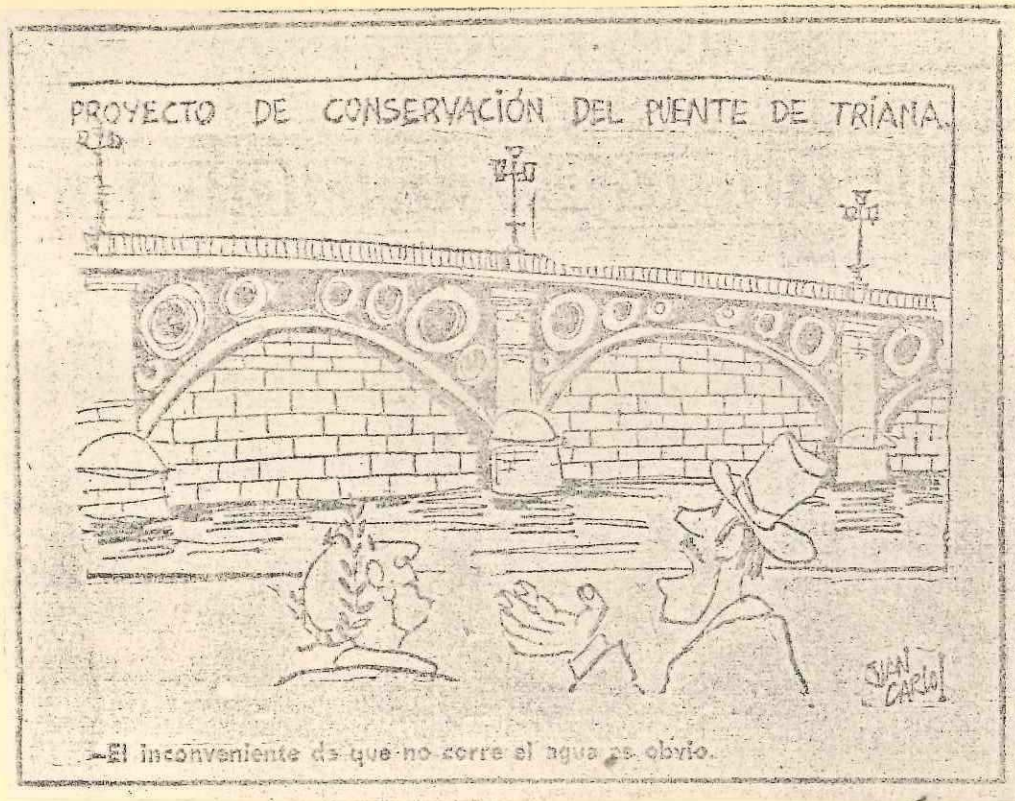
Finalmente, existen dos aspectos dignos de tener en cuenta. El primero, el colapso circulatorio provocado en Triana al no modificar provisionalmente el tráfico del sector, desde que se clausuró el puente, y que está llevando al barrio al límite de su capacidad económica. Y el segundo, la muestra de incoherencia en la planificación que supone la redacción de un proyecto de embellecimiento de las márgenes del río, junto con la destrucción del puente, sin duda uno de los elementos de mayor interés estético situados en el Guadalquivir.

A la vista de la situación, pedimos al Ministerio de Obras Públicas y al Ayuntamiento de Sevilla:

- 1) Detener el trámite de derribo del puente de Isabel II.
- 2) Exigir las medidas necesarias que alivien la congestión del tráfico en Triana.
- 3) Publicación de los estudios llevados a cabo sobre el problema del puente y su funcionamiento.
- 4) Someter a información pública el proyecto existente, incluyendo las actuaciones en el Altozano y puerta de Triana.

Por otra parte, pedimos que se pronuncien públicamente respecto a este tema la Comisión de Conservación del Patrimonio Histórico-Artístico; la Universidad, la Delegación Provincial de Bellas Artes, los Colegios Profesionales y cuantas entidades se sientan responsables del futuro de nuestra ciudad.

ABC. (25-9-74)



AHPSE. JEFATURA PROVINCIAL DE CARRETERAS. 13301

EL PUENTE DE TRIANA DEBE SER DECLARADO MONUMENTO NACIONAL

Sevilla al día

El dictamen ha sido claro. No deja lugar a dudas. Nos referimos, naturalmente, al dictamen de la Comisión del Patrimonio Histórico Artístico sobre el Puente de Isabel II. La decisión ha sido terminante: debe ser declarado monumento nacional, lo cual entrañaría la obligación de su total conservación. El acuerdo tomado por la Comisión, que publicamos en este mismo número, es explícito al recordar la incidencia que la construcción de un nuevo puente tendría en otros monumentos anejos al puente de Isabel II. Creemos que la Comisión del Patrimonio Histórico Artístico no ha hecho más que cumplir con su obligación de velar por lo que ella considera, con suficiente conocimiento de causa, como valores indestructibles. Nuestro dibujante Juan Carlos apunta hoy, en esta misma edición, una solución con su personal gracejo. No faltarán especialistas que sabrán aunar la necesidad de una conservación con los intereses de Sevilla, y sobre todo de ese singular barrio que es Triana.

Noticia que nos alegra es la que se refiere a los siete millones de pesetas que la Mutualidad Nacional Agraria va a otorgar para paliar el paro agrícola que nuestra provincia padece. Aunque estimamos siempre que lo de paliar sólo debe ser un paso, bienvenida sea para seguir por el camino que conduzca a solventar el problema laboral-agrario.

Como estaba previsto, en el día de ayer se inauguraron, con presencia del subsecretario de Justicia, las II Jornadas Nacionales de Toxicología. La toxicología pasa fuerte en el mundo actual. Son buenas los temas que se tratan para que nuestros científicos comuniquen sus conocimientos, que beneficiarán a la sociedad. Que Sevilla sea el escenario de este Congreso nos debe enorgullecer. A ver si pronto podemos lucir ese Palacio de Congresos que la ciudad está pidiendo a voces.—ZETA.

El futuro del puente

La Comisión del Patrimonio Histórico Artístico de esta capital, en sesión celebrada el día 25 de los corrientes, examinó el proyecto de nueva construcción del puente de Triana o de Isabel II, acordando lo que sigue:

Primero. Incoar expediente con carácter de urgencia de declaración de monumento histórico artístico de carácter nacional a favor del puente de Isabel II.

Segundo. Es criterio de la Comisión que el puente, por sus circunstancias históricas, su excepcionalidad estructural y su vinculación a la historia de Sevilla y de Triana, debe ser respetado y consolidado adecuadamente. Por ello se propone que se constituya una comisión integrada por los técnicos más cualificados, españoles e incluso extranjeros, que estudien la posibilidad de una consolidación que garantice sus requerimientos técnicos y sin pérdida de su actual fisonomía.

Al mismo tiempo, recuerda la incidencia que la construcción de nuevo puente tendría en otros monumentos, como la pequeña capilla de la Virgen del Carmen, obra de Anibal González, e incluso en el modelado del entorno urbanístico de Triana, y sobre todo la destrucción de todos los restos arqueológicos y basamentales, aún subsistentes, del antiguo castillo de San Jorge, situado bajo el ac-

tual mercado, inmediato al puente, que quedarían pisados por el viario que se proyecta.

ABC. (27-9-74)

El Alcalde habla otra vez del puente de Triana

Antes de final de mes el Ayuntamiento se pronunciará oficialmente sobre el tema

El Ministerio de Obras Públicas, dispuesto a hacer lo que los sevillanos quieran

El alcalde convocó anoche con urgencia, a su regreso de Madrid, una «rueda de Prensa» para informar de unas gestiones realizadas en la capital de España durante la mañana, con motivo de su visita al Ministerio de Obras Públicas.

El alcalde indicó que quería aclarar algunos puntos relativos a la actuación municipal en el problema del puente de Triana, que está teniendo eco en algunos periódicos nacionales.

Tras hacer un breve resumen de su actuación como alcalde en defensa de algunos monumentos sevillanos, y dando de forma especial el «caso Coliseo España», señaló que han pasado cinco años desde su toma de posesión y que puede decir con satisfacción que ha procedido leal y dignamente en favor de la Sevilla histórica y artística.

Deseo aclarar —indicó el alcalde— el momento actual del Ayuntamiento y del Ministerio de Obras Públicas en relación con el puente. El Ayuntamiento tuvo noticias hace un mes de un comunicado de cuatro ingenieros de Obras Públicas comunicando el peligro que suponía el tránsito rodado por el puente. Entonces el Ayuntamiento proce-

dió en consecuencia, y cerró al tráfico rodado dicho puente, ya que no hubiera sido humano otra cosa. Después, el señor Fernández Casado nos envió el documento y amplió informes, que ha aparecido en la prensa sevillana, donde se hace una detenida historia del puente, sus peligros y la necesidad de un nuevo puente. Diez días después, recibimos el proyecto de puente de Triana del Ministerio de Obras Públicas, proyecto de puente parecido al del Generalísimo, con una anchura de veinte metros. Después hemos recibido la visita de un alto funcionario del Ministerio, Modesto Figuera, subdirector general de Planificación de Carreteras, con quien, tras una amplia charla, se convino que la construcción del nuevo puente sería totalmente a expensas del Ministerio de Obras Públicas, y que se haría el puente que Sevilla deseara. El Ministerio, en todo momento —añade— admite el puente que Sevilla quiera y como quiera, todo costeado por el propio Ministerio.

Como es lógico, se ha abierto un período de información técnica para que los mejores técnicos españoles, e incluso extranjeros, informen sobre lo que conviene hacer.

Indicó asimismo el Alcalde que el director de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, don Juan Bataneros —con el que se había entrevistado por la mañana en Madrid— le había anunciado que enviaría a Sevilla a un destacado técnico para que inspeccionase e informase sobre el puente de Triana.

Quando tengamos todos los datos precisos será cuando el Ayuntamiento se pronuncie sobre lo que crea aconsejable para Sevilla. Mientras tanto —agrega— el Ayuntamiento no ha dicho nada sobre lo que piensa hacer. Todo cuanto se diga y se está diciendo es totalmente falso, y cuantas informaciones se publican se hacen sobre un terreno incierto a todas luces. Nosotros queremos la mayor información técnica de los mejores especialistas españoles e incluso extranjeros para saber lo que a Sevilla interesa.

Esta mañana hemos visitado en el Ministerio de Obras Públicas al Director General de Carreteras, quien nos ha dicho y repetido que se hará el puente que Sevilla quiera, recaicándonos que cuantos gastos suponga la construcción del puente que precisan los sevillanos será totalmente por cuenta del Ministerio. Repito, que cuando tengamos todos estos datos, entonces, y sólo entonces, el Ayuntamiento resolverá lo mejor para Sevilla.

Se refirió a continuación el Alcalde a la urgencia de la construcción del nuevo puente, vital para el barrio de Triana.

El Ministerio nos ha dado un plazo, que finaliza el 31 del presente mes, para cuya fecha esperamos tener cuantos datos precisamos. Entonces, sólo entonces, decidirá la Corporación Municipal, siempre de acuerdo con lo que a Sevilla interesa. Al Ayuntamiento le interesa conservar la parte más esencial de Sevilla con todo su esplendor y magnificencia, si ello es posible.

Por último el Alcalde indicó que si el puente se puede salvar, será salvado y que en ese caso, también el Ministerio de Obras Públicas está dispuesto a pagar los gastos de la reparación.

CONSERVACION DEL PUENTE DE TRIANA

Sevilla 10-10-34

Mediante sustitución de su tablero y refuerzo de pilares y estribos Informe del ingeniero don Juan Batañero

Ayer, 24 de Septiembre, a las 11 horas, se reunió en el despacho de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas un Comité de Inspección que suscribe para el informe sobre la probabilidad de conservar, con su autonomía actual, el puente de Triana (puente de Isabel II), que comunica la Plaza del Aljoraco con el Paseo de Colón, en Sevilla. Puesto que, construido en 1832, ha sido durante muchos años la única comunicación de Sevilla con Triana y con las carreteras de Sevilla a Huelva y de Sevilla a Madrid por Merida.

INFORME SOBRE EL PUENTE DE ISABEL II, LLAMADO PUENTE DE TRIANA

El Excmo. Ayuntamiento de Sevilla y la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas han requerido al Ingeniero que suscribe para que informe sobre la probabilidad de conservar, con su autonomía actual, el puente de Triana (puente de Isabel II), que comunica la Plaza del Aljoraco con el Paseo de Colón, en Sevilla. Puesto que, construido en 1832, ha sido durante muchos años la única comunicación de Sevilla con Triana y con las carreteras de Sevilla a Huelva y de Sevilla a Madrid por Merida.

El puente, de evidente belleza, puede considerarse como un monumento, entre otros muchos, incorporado al alma de Sevilla. Y son explícitas las campañas de prensa y los dictámenes de corporaciones doctas que se han desarrollado, en estas últimas semanas, en favor de su conservación. Aunque nada serviría conservar la actual estructura del puente, si no puede cumplir su función de comunicación entre las dos márgenes del río, aceptando las cargas que proporcione el tráfico actual. Y sería lógico conservar únicamente como reliquia a contemplar, construyendo a su lado, más o menos próximo, otro puente utilitario que, independientemente de las dificultades que impondría en la ordenación de la red de vías de circulación que hubiera de conducir al mismo, significara grandes desembolsos en expensas; y, además, disminuiría el interés que suscita el puente actual, al restarle perspectiva de conservación.

Adosando los voladizos de las aceras actuales, cuyas mensuras de celosías nos atrevemos a calificar de leas. A este informe han precedido otros del ingeniero de Caminos, don Carlos Fernández Casado, catedrático de Puentes de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid. En estos informes se afirma, y se demuestran, que los arcos de fundición del puente actual, principales elementos de resistencia del mismo, son incapaces de aceptar las cargas que imponen los voladizos que hoy circulan por las vías públicas; que la fundición es muy sensible a los fatigos de fatiga que pueden producirse por la variación de las cargas; que las roturas de la fundición se producen de forma frágil, sin previo aviso; y que, por tanto, la continuación de utilización del puente, en el estado en que hoy se encuentra, podría dar lugar a un colapso de la estructura de resultados catastróficos. Este ingeniero, después de haber estudiado los informes del señor Fernández Casado y los planos del puente que se conservan en la Jefatura de Carreteras de Sevilla, y después de haber inspeccionado personalmente el puente y de haberlo hecho inspeccionar por tres de sus colaboradores, no puede por menos de estar conforme con las apreciaciones del señor Fernández Casado.

El problema del puente de Triana se plantea, pues, con las siguientes soluciones posibles: 1.ª) Demolición total y sustitución por otro puente nuevo, sea metálico o de hormigón, aprovechando íntegramente, o con algún estribo o modificación, las pilas y estribos existentes. Esta solución debe ser desechada por ir contra los deseos y aspiraciones del pueblo y de las autoridades de Sevilla. 2.ª) Dejar el puente actual como reliquia y construir un puente nuevo que tome el servicio del antiguo. Ya hemos enunciado, más arriba, las dificultades de esta solución, que también debe ser desechada. Debe añadirse, además, que su plazo de ejecución, hasta entrar en servicio eficaz, sería notablemente superior al de cualquier otra de las soluciones que, en este informe, se enumeran.

3.ª) Reforzar la estructura antigua, conservando su forma, con el objeto de que pueda hacer frente a las solleciones de las cargas previstas en la vigente Instrucción del Ministerio de Obras Públicas para puentes de carretera. Esta solución también debe ser desechada por las razones siguientes: a) El refuerzo de los arcos inferiores, principal elemento resistente, como ya se ha dicho, trataría su aspecto de elegante, por mucho que se quisiera disminuir los elementos añadidos para el refuerzo. En definitiva se destruiría la sensación estética que ahora produce el puente. b) El refuerzo no puede ser concebido para que acepte, por sí solo, los esfuerzos originados por las cargas; si es refuerzo tiene que deformarse conjuntamente con la estructura antigua; y esta, además de estar ya solicitada por las cargas permanentes en el momento de efectuar el refuerzo, tiene que soportar con los elementos añadidos las solleciones originadas por las sobrecargas producidas por el tráfico. Aunque se añaden estas últimas al máximo, no se pueden evitar, en forma absoluta, los problemas de fatiga y de rotura frágil de la fundición de los arcos primitivos del puente. c) Sustituir el puente por otro con su misma forma y las mismas dimensiones, pero fabricado con materiales modernos que produzcan una seguridad suficiente. Esta solución constituiría una aberración, independientemente de su coste. Basta imaginar que es lo que se pensaría de una propuesta de demoler la Torre del Oro, o la iglesia del Salvador, para sustituirlas con otras construcciones, copia fiel de las anteriores, pero realizadas con materiales modernos. d) Conservar la forma actual del puente, sustituyendo el tablero y descargando de su trazo bajo a la parte antigua que resta de la estructura primitiva (arcos y anillos de enlace entre aquellos y el tablero). Esta última es la única solución que se considera como aceptable. El actual tablero pesado, con emparrillado metálico, losa de hormigón y pavimentado de adoquines, puede ser sustituido por otro de estructura metálica en acero de alta resistencia, con vigas en I, colocadas entre los arcos actuales, formando la calzada con una chapita de acero ortotropa, sobre la que se extendería una capa de rodadura de mortero de resina. Solución similar a la que adoptamos en el puente de la Salve de Bilbao y que viene dando resultados muy satisfactorios, con una circulación intensa de vehículos, en gran parte pesados. El tablero sería autocrispante entre sus apoyos en pilas y estribos, y los arcos y anillos de la estructura antigua dejarían de trabajar y podrían conservarse indistintamente, restándose las pocas roturas que en los mismos existen. Puede objetarse que esta solución falsea la función estructural. Evidentemente, a nadie se le ocurriría construir un puente de vigas rectas, que es en lo que va a convertirse el de Triana si se acepta esta solución. Por lo tanto, se propone, además, que se proponen, añadiendo, por debajo, unos arcos que no

Sevilla (10-10-74)

Trabajasen, tanto más cuanto que el arco es una de las formas estructurales más antiguas y depuradas.

En nuestro caso, sin embargo, no se trata de construir un puente de nueva planta, sino de conservar una reliquia incorporada, como se dice al principio, al alma de Sevilla y, a juicio de este ingeniero, es la única forma de conseguirlo.

Puesto que se ve que es posible, con la solución quinta propuesta, el conservar el aspecto actual del puente, cabe preguntarse si la reforma que se ha de hacer podría aprovecharse para ensanchar la calzada y obtener seis vías de circulación, en vez de las cuatro que ahora existen.

No parece aconsejable esta posibilidad:

a) Porque ello exigiría ensanchar los voladizos que hoy sustentan las aceras, este ensanchamiento de los voladizos, que adquirirían una dimensión desmesurada dentro de las normas usuales en la construcción de puentes, haría resaltar, aún para el profano, las anomalías estructurales de la solución propuesta, haciendo aparecer como abusivamente cargados los arcos extremos que son exactamente iguales, en forma y dimensiones, a los centrales.

b) Porque la gran pantalla de sombra arrojada por unos voladizos exagerados minimizaría

el valor estético de la estructura antigua que se pretende conservar, cambiando notablemente la fisonomía del puente a la que están acostumbrados los sevillanos.

c) Porque de nada valdría la ampliación del ancho de la calzada en el puente, si no se amplía al mismo tiempo la anchura de los accesos; pero esta última afectaría a los edificios situados a la entrada del puente por la parte de Triana; uno de los cuales es la capilla del Carmen que goza del fervor de los trianeros; su demolición, aunque fuese reconstruida más lejos, produciría un impacto semejante al de la demolición del puente. De esta posibilidad se ha hecho ya eco la prensa de Sevilla.

De todo lo que antecede, en cuya exposición este ingeniero ha procurado, para una mayor

claridad, no utilizar otros tecnicismos que los imprescindibles, se deducen las siguientes:

CONCLUSIONES

I.—El puente de Triana, en Sevilla, es conservable en su aspecto actual, respetando todos los elementos primitivos del mismo que se conservan, procediendo simplemente a la sustitución del tablero actual, apoyado en los arcos, por otro autorresistente en estructura metálica con acero de alta resistencia y capa de rodadura, muy ligera, de mortero de resina.

II.—En la elaboración del pertinente proyecto de reforma, deben tenerse muy en cuenta los procesos de demolición del tablero actual y de montaje del nuevo, a fin de no dañar las partes estructurales antiguas que se desea conservar.

III.—No es conveniente, por razones estéticas, el ensancha-

miento de la calzada actual, que debe ser mantenida con cuatro vías de circulación únicamente.

IV.—En el proyecto debe considerarse también la reparación de los elementos antiguos que aparecen dañados; y el reconocimiento y posible refuerzo de las plicas y estríbos existentes, en los que habría que apoyar la nueva estructura del tablero.

Creyendo haber cumplido el encargo que le fue confiado, este ingeniero tiene el honor de elevar el presente informe a la consideración del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla y de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas, esperando que pueda servirles para ayudar a tomar sus decisiones en cuanto al futuro del puente de Triana.

Madrid, 15 de octubre de 1974.

EL INGENIERO DE CAMINOS
Fdo.: Juan Batanero.

Pueblo - (19-10-74)

EL PUENTE DE TRIANA, PUEDE CONSERVARSE

(informa don Juan Batanero, en informe al alcalde)

El ingeniero don Juan Batanero, en el anunciado informe al alcalde de Sevilla, ha señalado a nuestra primera autoridad municipal que, después de analizar diversas fórmulas propuestas, considera como la más aceptable la de conservar la forma actual del puente de Triana, sustituyendo el tablero del mismo y descargando de su trabajo a la parte antigua que resta de la estructura primitiva. En este informe, cuyo texto ha sido facilitado por el alcalde a los medios informativos sevillanos, el ingeniero madrileño aconseja, por otra parte, no aprovechar la oportunidad para ensanchar la calzada y obtener las seis vías de circulación —dos más de las que actualmente existen— que le fueron sugeridas por el alcalde. El citado técnico apoya su criterio señalando que para ello habría que ensanchar los

voladizos, que adquirirían una dimensión desmesurada, rompiendo la armonía que caracteriza a esta pasarela.

ABC - (20-10-74)



EL PLENO MUNICIPAL VOTO POR LA CONSERVACION DEL PUENTE

ABC.
(22-10-74)

Sobre el mar de las confusiones y las polémicas, el informe Batanero avanza a todo trapo. Hasta podría decirse, después del pleno municipal de ayer, que los días restantes hasta noviembre, jornadas de espera según teníamos entendido, son ya ociosos. Se veía venir. El debate consistorial fue bien explícito, pues ni aun las contadísimas reservas allí expuestas llegaron a representar una resta a la unanimidad. Todo lo más el «sí, pero...» giscardiano donde la objeción se concilia con la afirmación. Pero la unanimidad hallaría su más alta calidad expresiva en el imperativo de la rapidez. ¿El puente de Isabel II, monumento nacional? Bueno. ¿Que no hará falta echarlo abajo ni desplazarlo para garantizar las comunicaciones? Pues mejor. Pero pronto, porque el problema de Triana no admite espera.

EL PUENTE DE ISABEL II

A continuación se da lectura a una propuesta sobre manifestar el deseo del Ayuntamiento de Sevilla de que se conserve el puente de Isabel II, efectuando en el mismo las obras precisas para que pueda cumplir su finalidad.

A petición del alcalde, se da lectura al informe del ingeniero don Juan Batanero, técnico en puentes, ingeniero de reconocida capacidad en la materia, cuyo informe hicimos público íntegramente días pasados.

El señor Montero Romero manifiesta que aunque está de acuerdo con el voto de sus compañeros, desea salvar el suyo, ya que disiente del sentir de los mismos, ya que hubiera deseado que se hubiese construido un nuevo puente, acoplándole los elementos ornamentales que fuera. Siempre he creído más eficaz construir uno nuevo que no arreglar el actual, aunque reconozco el deseo de los sevillanos. Aunque sé que es el sentir de la mayor parte de la población y de algunos organismos, diré que sí, en contra de mi voluntad.

El señor Romero Pérez de León manifiesta que con el informe del señor Batanero se ha dado con la solución más justa y equilibrada. En el momento que se hizo público el pliego del puente se produjo una verdadera conmoción en Sevilla. Entonces la opinión de la Corporación no estaba definida y si anonadada ante los informes que indicaban que había que destruir el puente y hacer uno nuevo. Mi opinión, como la de todos los sevillanos, es que se conserve el puente y no se destruya, ya que a todos los sevillanos les aberra su desaparición. El puente de Triana no puede destruirse, y espero que el alcalde no lo consentirá, como tampoco permitiré que se destruyese el Coliseo España.

Tengo que felicitar al alcalde por la labor que lleva a cabo de impedir que se destruyan las cosas artísticas y monumentales de Sevilla, en cuya labor está desarrollando un gran tesón. Me consta que el alcalde no es conformista con la destrucción del puente, por cuyo motivo he leído numerosos informes de personalidades entendidas en la materia, para que se estudie una solución que evite su destrucción.

Vamos a gastar —dice— muchos millones en el embellecimiento de las márgenes del río, se va a ensanchar Chapina. En cuanto al puente, pido se lleve a cabo su reparación, y al mismo tiempo pido se estudie lo pertinente para que el río vuelva a correr y se evite la contaminación de sus aguas por las algas, según informes facilitados por el Laboratorio Municipal. El río debe correr como sea por el medio que sea.

El señor Castillo interviene para decir de la propuesta recoge el sentir de Sevilla. Pero admitido que el puente hay que mantenerlo, según la propuesta, lo he oído, pero quiero cargar la tinta y decir que si el puente se mantiene en toda su amplitud, hay que buscar soluciones para que Triana no quede desconectada. Hay que hacer que el asunto del puente resuelva rápidamente. Como se trata de un proyecto, estimo que hay que guar-

dar las felicitaciones para otro día. Mi deseo es que las cosas se resuelvan con la mayor celeridad. Pero las felicitaciones, dejémoslas para cuando se termine el puente.

El señor López-Cirara dice que este es asunto muy debatido. El puente, lo único que tiene de valor es su fisonomía. Pienso que se debe conservar su fisonomía. Pero hay que tener en cuenta a los trianeros, que precisan que el puente se termine de una forma u otra. El problema de Triana precisa una rapidísima solución. Si se aprueba la propuesta de la Alcaldía, debemos acelerar los trámites al máximo, para que Triana tenga resuelto su problema, que es lo más importante. La propuesta la apoyamos todos.

El señor Carvajal Martín dice que la Comisión de Bellas Artes declaró monumento histórico al puente, lamentando que esa misma Comisión, en otros monumentos de Sevilla, y en especial con el río, que es monumento histórico por naturaleza, se diese el caso que ningún organismo pusiese el grito en el cielo. Se va a conservar el puente, pero hemos abandonado, pese a las voces de Aurelio Murillo y otros sevillanos, que el río corra por Triana.

El señor García Díaz manifestó: Es natural que intervenga en este Pleno con todo interés, ya que al ser delegado de Triana, mi intervención es obligada. Desde mi puesto he consultado al mayor número de trianeros posible, me he reunido con ellos en determinados momentos, y puedo decirles que entre los trianeros los hay que quieren que se arregle el puente actual, con las consiguientes reparaciones de seguridad; otros, que se haga un nuevo puente. Lo que queremos todos los trianeros, y es muy justo, es pasar por nuestro puente. Es de tal importancia la solución de este asunto, que estimo necesario que el puente quede totalmente resuelto lo antes posible. Hay, como he dicho, a quienes no les importa que se construya un nuevo puente y otros que desean el arreglo del actual. Pero en lo que todos los trianeros somos unánime es en que las cosas se arreglen a la mayor rapidez, entre otros y muy importantes motivos, porque el comercio y la industria de Triana se están resintiendo sensiblemente con la actual situación.

INTERVENCION DEL ALCALDE

El alcalde interviene para manifestar lo siguiente: Como hemos dicho varias veces, ha habido informes que nos han parecido insuficientes cuando en estos informes iba la propuesta de sustituir el actual puente por otro nuevo. Por eso nuestro interés en recibir el mayor número de informes de las más destacadas personalidades en la materia. Entre otros, recibimos un informe de don Juan Batanero, catedrático, técnico en puentes y personalidad muy conocedora de la materia. Este informe lo interpretamos como que es un nuevo puente que se va a hacer en el que se conserve parte del actual con su fisonomía. Será un puente nuevo en lo esencial y tendrá la vitalidad de un nuevo puente. Tiene la dificultad que no va a tener más calzada como deseábamos, ya que entonces no podría conservar su fisonomía. El proyecto anterior tampoco era malo y contaba con más calzada. En reunión de la Comisión de Gobierno se estudiaron las diversas propuestas y se acordó traer la del señor Batanero a votación, ya que la propuesta puede dejar satisfechos a todos. En cuanto a la rapidez en la solución es cosa que desde el primer día hemos puesto todo nuestro empeño, ya que en menos de un mes se han llevado a cabo todas las gestiones e informes. Nuestra postura no es la de vencedores ni vencidos, ya que se va a conseguir un nuevo puente modernizado y reconstruido totalmente.

La Alcaldía, en nombre de la Corporación, va a felicitar al Ministerio de Obras Públicas por su generosidad para con Sevilla y agradecer al ministro haya tenido esta atención con Sevilla para que se haga lo que se quiera con cargo al Mi-

nisterio. Por consiguiente, se somete la propuesta a votación. ¿Se aprueba? Fue aprobada por unanimidad.