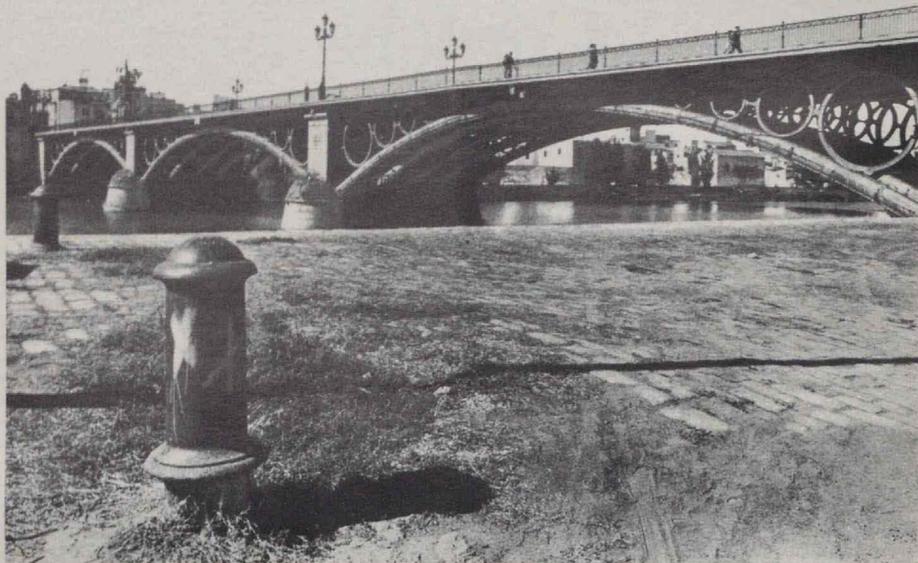


DESTRUCCION DE SEVILLA: AHORA TRIANA



HACE tres años, en octubre de 1971, se firmaba la *Declaración de Praga*, Resolución para la Protección de los Monumentos Culturales de los siglos XIX y XX. En ella, junto a otros puntos, se incluyeron los dos siguientes:

«1.—Considerar como tarea urgente el reforzamiento de la protección de los monumentos arquitectónicos, artísticos, técnicos o de otra importancia cultural de los siglos XIX y XX, pues constituye, a escala mundial, un problema real.

2.—Las experiencias existentes demuestran que los monumentos culturales de esta época se encuentran considerablemente amenazados, sobre todo en razón de frecuentes reutilizaciones, que van en contra de su importancia cultural. Todo aplazamiento de la protección representaría una posibilidad más para su destrucción y para la pérdida irreparable de documentos importantes de la evolución histórica y la desaparición de sus efectos estéticos, en tanto que ejemplos

de las creaciones artísticas de la época en que fueron contruidos.»

En España ha existido, y aún permanece, una visión estereotipada de la herencia a conservar. La conocida limitación de vejez de cien años para proceder a la declaración de «monumento» en el momento en que fue establecida, significaba suspender tal calificación a las obras de nuestro siglo y de casi todo el XIX.

Especialmente las construcciones derivadas de los avances tecnológicos y de la superación, mimetismos formales de los lenguajes históricos, gozan de una arraigada incomprensión entre gran parte de las autoridades gubernativas locales y de las instituciones culturales reconocidas como tales. Hasta fecha muy reciente no han sido declaradas como monumentos nacionales una selección de obras de Gaudí, el más destacado arquitecto español del Modernismo.

Sevilla se encuentra ahora frente a una gran polémica con el des-

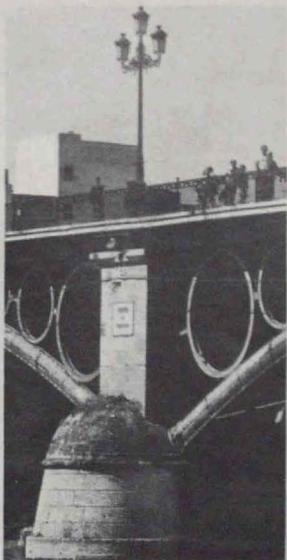
tino del Puente de Triana, que ha sido cerrado al tráfico rodado. Frente al expediente de demolición abierto por Obras Públicas, que pretende sustituirlo por otro de hormigón pretensado, gran número de ciudadanos —al margen de la grave molestia circulatoria que su cierre comporta— se preguntan sobre el diagnóstico de irreparable que los ingenieros que llevan el caso han fijado taxativamente, sobre la peligrosidad que de la noche a la mañana se ha abatido sobre el puente, sobre su no reparación en el momento justo por quienes deberán velar por la seguridad y la economía de los contribuyentes sin esperar a las manifestaciones de lesiones fatales.

Instituciones de la ciudad (Colegio de Arquitectos, Comisión del Patrimonio Artístico, entre otras), a todas las cuales la Alcaldía debería oír con el respeto debido a los administrados, se han manifestado a favor de la conservación del puente, a costa de las consultas técnicas, incluso

a los especialistas extranjeros que fueran menester, habiéndose incoado, desde diversos frentes, expediente con carácter de urgencia de declaración de monumento histórico artístico de carácter nacional.

Hay que destacar la importancia que el Puente de Triana tiene en la ordenación del entorno en que se ubica, máxima ahora que se desea proseguir el adecentamiento de las márgenes del río, y tras haber sido felizmente salvada de una destrucción también anunciada, la estructura metálica del antiguo Mercado del Barranco, obra posterior (1876-83) y de menor entidad que el puente.

El Puente de Triana es una obra muy temprana dentro de la ingeniería de hierro y pionera en nuestro país. El primer puente de hierro fundido se construyó en Coalbrookdale sobre el río Severn, en Inglaterra, en el año 1779, y que hasta principios del siglo XIX no se difundieron por Inglaterra primero, y por otros lugares de Europa y Estados Unidos, después. Si bien fue el sistema colgante el más difundido, el puente sistema Polonceau realizado en Sevilla, lo fue (1845-52) muy poco después del construido en París con tal sistema (1834). Recordemos que el famoso Palacio de Cristal de Londres se proyectó y realizó en 1850-51, que la Torre Eiffel de París se erigió en 1889, que el Mercado



de Sant Antoni, la primera obra de hierro en Barcelona, es de 1876-82, y el Umbráculo de la Ciudadela es de 1888; el Puente de Vizcaya se inauguró en 1893. Fechas éstas lo suficientemente

significativas para valorar cronológicamente el Puente de Triana.

Tras la componenda del Coliseo, en el que nadie podrá engañarse sobre la muerte del Teatro Coliseo en aras de una momificación formal de su cascarón sin parar en la importancia del valor de uso del edificio definitivamente adulterado, el Ayuntamiento de Sevilla no puede hacer nuevamente el juego a las fuerzas especulativas del capital contraviniendo los deseos ciudadanos y su propio compromiso. El Puente de Triana, caso de que exista la más mínima posibilidad de salvación —y hay que perseverar hasta encontrarla—, ha de ser salvado, a costa de modificar los nudos circulatorios proyectados y a pesar de los intereses de proyectistas y empresas adjudicatarias.

Nadie que tenga un mínimo rigor cultural puede pensar en «sevillanizar» un puente de hormigón pretensado, y a nadie —menos a un alcalde— le puede consolar tal fraude. Recordemos, si lo peor ocurre, que nuestro Puente de Triana fue un puente de vanguardia antes de convertirse en símbolo, nueva demostración de que Sevilla, donde se está ensañando la destrucción y el pastiche, asumió siempre con facilidad las obras sinceras e inteligentes.

Víctor PEREZ ESCOLANO

EL PUENTE DE TRIANA

El expediente para la construcción de un puente que sustituyera el antiguo de barcas se abrió en 1830, siendo asistente José Manuel Arjona, planteando en principio un puente colgante. Los antiguos proyectos de construir un puente de piedra (así el proyecto de 1631), que no llegaron a realizarse, son sustituidos por los nuevos planteamientos tecnológicos.

Cuando en 1842 se concluyó el expediente, iniciado doce años antes, se optó por el sistema fijo inventado por Polonceau y aplicado en el Puente de Carrousel, inaugurado en París en 1834. La obra del Puente de Triana fue adjudicada en 1845 a la firma de los ingenieros Gustavo Steina-

cher y Fernando Bernadet. Desde el río se levantaron dos pilas y en las orillas dos estribos (el del lado de Sevilla más amplio, con un arco para el paso inferior) realizados en obra de albañilería.

En 1848 los acontecimientos de Francia hicieron que la casa Albert, suministradora de los fondos a la empresa de Steinacher-Bernadet, encontrase dificultades, dejando los ingenieros franceses la empresa y dirección de la obra, la cual pasó al ingeniero español Canuto Carroza. La fábrica de fundición de Narciso Bonaplata suministró las piezas de la obra conforme a los planos primitivos, salvo algunas modificaciones introducidas por Carroza.

La luz total del puente es de 136,5 metros, y 162 metros incluyendo los estribos; la anchura entre barandas, 13,40 metros; la superficie, 1.829 metros cuadrados. Las piezas de hierro dulce y fundido utilizadas fueron 27.428, con un peso total aproximado de 19.000 quintales.

El Puente se inauguró con el nombre de Isabel II, el 23 de febrero de 1852, tras las pruebas efectuadas desde el mes anterior. Su costo se calculó entre siete y ocho millones de pesetas.

Tras las nuevas rasantes de acceso al Puente se ejecuta la capilla de la Virgen del Carmen en el Altozano, proyectada por Anibal González en 1924, concluyéndose en 1928. V. P. E.