

EL PUENTE DE ISABEL II DE SEVILLA

En la sesión celebrada por esta Real Academia el día 21 de octubre de 1974 fue leído y aprobado el siguiente dictamen, relativo al puente de Isabel II de Sevilla, para declaración de Monumento histórico-artístico de carácter nacional, siendo ponente el Ilmo. Sr. D. Rafael Manzano Martos, Académico correspondiente de esta Corporación.

El puente de Isabel II o de Triana, enlace fundamental de la ciudad de Sevilla con su famosísimo arrabal, vino a reemplazar a mediados del pasado siglo al puente de barcas montado allí en el siglo XII, bajo el esplendor del imperio almohade, y cuya rotura por los espolones de las naves de Ramón Bonifaz permitió el bloqueo y toma de la ciudad por el Rey Santo.

El puente de barcas, reiteradamente reparado año a año, fue testigo de históricos acontecimientos. Un grabado de Tortolero nos lo muestra ricamente engalanado para la entrada triunfal de Felipe V en Sevilla. Pero la ciudad en diversas ocasiones desató sustituirlo por una fábrica pétreo sólida y permanente.

El Archivo Municipal de Sevilla conserva una traza muy sumaria de Juan de Oviedo para un puente en aquel lugar proyectado en 1617, y en la Biblioteca Nacional, entre los papeles de Ceán Bermúdez, se guarda otro proyecto de Silvestre Pérez fechado en 1819, el año de su muerte, en que vino a Sevilla llamado por el Cabildo para ejecutar diversos proyectos urbanos. Pero el proyecto de D. Silvestre, con ser del más correcto academicismo, suscitó vivas polémicas en la ciudad, donde la noticia de los puentes metálicos que por aquellos momentos se ejecutaban en Europa hicieron triunfar la idea de darle al proyecto un sentido más acorde con la tecnología del momento. No sería ajeno a estas polémicas el ambiente europeizante que se respiraba en torno a la «Corte» del Duque de Montpensier.

En 1830 se presenta un proyecto de puente colgante, sustituido definitivamente en 1842 por otro proyectado por los ingenieros franceses D. Gustavo Sleinacher y D. Fernando Bernardet, siguiendo la traza del famoso puente del Carroussel de París construido en 1834 por Polonceau. La primera piedra se colocó el 13 de diciembre de 1845, y tras diversos avatares se terminaba a principios de 1852 bajo la dirección del ingeniero español D. Canuto Corroza, siendo inaugurado solemnemente el 23 de febrero del mismo año bajo los auspicios de Isabel II.

El puente de Triana constituye una de las más bellas estampas urbanas de Sevilla. Contribuye a ello el feliz contraste entre la pesantez y tosquedad de sus pilas de piedra y la grácil fragilidad de sus múltiples arcos metálicos decorados en sus juntas con delicados círculos tangentes. La reiteración en profundidad de los mismos produce una rica variedad de cambiantes visuales. Los años de la Exposición Iberoame-

ricana le sumaron el interés de una pequeña capilla en su torre, situada en su cabeza de Triana, obra de lo más acertado de la producción artística de D. Aníbal González.

En estos momentos dictámenes redactados por técnicos del Ministerio de Obras Públicas estiman la conveniencia de su sustitución por una nueva estructura de hormigón postensado, según proyecto del ilustre ingeniero D. Carlos Fernández Casado.

En efecto, la estructura metálica de hierro colado, sometida a sollicitaciones de tracción bajo el impacto de las grandes cargas móviles, no reúne garantías suficientes para la seguridad del intenso tráfico a que está sometida.

No obstante, informes técnicos contradictorios elaborados separadamente por el actual director de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y otro realizado por diversos profesores de la Escuela Superior de Arquitectura de Sevilla bajo la dirección del que suscribe este informe, han llegado a la conclusión de que es absolutamente viable la construcción de una calzada autorresistente apoyada en las grandes pilas de piedra, dotada de todas las garantías técnicas y que trabaje con absoluta independencia mecánica de los arcos actuales. Esta placa se puede ejecutar con unas secciones cuyo espesor no llegue a incidir gravemente en el aspecto y sensación de ligereza del puente actual.

En su ejecución, los arcos de fundición prestarían un último y singular servicio como cimbras y andamiajes para apoyo de los necesarios encofrados, quedando luego sin función mecánica con una pura misión visual y de recuerdo histórico. La consolidación proyectada proporcionaría además una economía grande de tiempo y de caudales respecto a lo previsto en el proyecto de reconstrucción total propuesto por el Ministerio de Obras Públicas.

Por todos estos motivos, a los que habría que añadir su importancia como ejemplar único y príncipe de este tipo poco frecuente de puentes metálicos para la Historia de la Arquitectura y de la Construcción en España —y aun en Europa—, esta Real Academia encuentra circunstancias más que favorables y sobradas para proponer la declaración de Monumento histórico-artístico de carácter nacional a favor del puente de Isabel II de Sevilla.

LA IGLESIA PARROQUIAL DE CADIZ

En la sesión celebrada el día 21 de octubre de 1974 se aprobó el siguiente informe emitido por el Excmo. Sr. D. Juan Luis Vassallo Parodi, Académico de número, y que dice así:

El daño causado en la fachada de la iglesia parroquial de San José, en Cádiz, verdadera joya de armonía y belleza, mandada construir en 1787 por el Obispo de