Puente de Alfonso XIII

AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA

Tipo de puente: Metálico, con tramo central móvil. Cimentación: Pilas de hormigón. Mecanismos: tramo móvil de tipo levadizo. Prueba de carga: 28/02/1926 Longitud total: 169,4 metros. Dividido en un tramo central móvil con dos tableros de 28 metros, laterales 2 de 36,71 metros y uno de avenidas 2 de 20 metros. Ancho-Tablero: 11 metros, Calzadas: 8 metros y aceras: 2 de 1,50 metros.
Autor: José Delgado Brackenbury sobre el proyecto de la Maquinista Terrestre y Marítima (parte metálica) promovido por la Junta de Obras del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir (obra civil).
Entorno urbano: Une Avda. de la Palmera con el campo de Tablada.

INFORMACIÓN GENERAL

Nombre oficial:
Puente de Alfonso XIII

Otros nombres:
Puente de Hierro

Referencia catastral:
4PA1900P03PUER0001YB

Titularidad:
Pública

Localización postal:
41012 SEVILLA / M.izquierda del Canal de Tablada, frente Dársena

Propiedad:
Autoridad Portuaria de Sevilla

Superficie de la parcela:
-

Superficie construida:
-

INFORMACIÓN PATRIMONIAL

Protección

Tipo: Global

Declarado: -

Publicado: -

Periodo uso (años):

1926-1992 // Desmontaje: 1998

Bienes inmuebles

-

Bienes muebles

-

Estado actual de conservación:

Deteriorado

Boletín declaración:

-

Enlace web:

-

Elementos constitutivos:

-

ACTIVIDAD

Actividad industrial

No

Detalle actividad:

-

Clasificación

Preindustrial/Industrial/Post-Industrial

Uso actual

No

AUTORÍA Y COMENTARIOS

Autoría:

José Delgado Brackenbury (1927-1950)

Comentarios

Ingeniero Director, que llevó a cabo una ambiciosa remodelación del curso del río, promovió una planificación del puerto donde no solo primaba el desarrollo de las infraestructuras, sino también la defensa de la ciudad ante las inundaciones y la integración del espacio portuario en el entramado urbano, transformando un tramo del Guadalquivir en la dársena que conocemos hoy día.

DESCRIPCIÓN HISTÓRICA

El primer proyecto se remonta a 1902, consistiendo en un puente giratorio diseñado por el ingeniero Juan M. Zafra (Anteproyecto de puente giratorio sobre la Corta de Tablada). Posteriormente se saca a concurso en 1914 donde se presentan dos compañías la Sdad. de Contrucciones Metálicas (puente movible tipo ascensor) y la Maquinista Terrestre y Marítima (puente con tramo central móvill).

Ya en 1919 se redacta y posteriormente se aprueba un proyecto de puente realizado por el ingeniero José Delgado Brackenbury y diseño por M.T.M. El puente se construyó sobre tierra, mientras se realizaba el Canal de Alfonso XIII en Tablada. Es un puente metálico, con un tramo central móvil (levadizo), su cimentación se realizó sobre cajones de hormigón armado hincados con aire comprimido sobre los que se sitúan cuatro pilas tubulares. Su estructura es metálica de perfiles de aceros con uniones roblodadas.

El tramo central móvil consta de dos hojas, constituidas por dos grandes vigas de celosía con la parte superior poligonal y la inferior rectilínea unidas por vigas transversales. El uso ferroviario impuso su posición oblicua. El tramo móvil se realizó bajo la patente de la Scheerzer Lift Brigde, C.O, de Chicago, funcionando cada hoja de forma independiente mediante electromotores que actuaban sobre engranajes y cremalleras. En el proyecto definitivo se decidió embellecer la entrada al puente por el lado de Sevilla con andenes, pretiles y bancos de sillería. Inaugurándose el 06/04/1926 por el Rey Alfonso XIII con el paso del Crucero Buenos Aires.

FOTOGRAFÍAS