

LA PASADA SEQUÍA DEJÓ TEMPORALMENTE AL DESCUBIERTO  
ALGUNOS PUENTES HISTÓRICOS DE GRAN INTERÉS

# PATRIMONIO BAJO EL AGUA (II)

TEXTO Y FOTOS: LUIS SOLERA SELVI

Si existe una monumentalidad que sobrecoge al visitante es la de una estructura enterrada, oculta o desconocida que, en un momento dado, emerge de las profundidades y se exhibe, achacosa o minusválida ante los atónitos ojos del curioso que ha peregrinado hasta aquel lugar para comprobar una realidad.

**E**n España, debido a la escasez e irregularidad de precipitaciones, ha existido la permanente preocupación por dominar, administrar y gestionar bien el agua. Tal y como proponía la corriente regeneracionista que lideraba el político Joaquín Costa, la construcción de presas posibilita la acumulación de agua y su posterior utilización en tiempos de sequía, tanto para el riego de cultivos como para el abastecimiento de la población.

La profusa construcción de presas entre los años 50 y 70 del siglo XX provocó que se anegaran muchos kilómetros cuadrados en las cuencas peninsulares que ocultaron centenares de obras pontoneras, algunas de las cuales pueden resultar interesantes desde un punto de vista histórico y patrimonial, y que en momentos de sequía, como la sufrida hasta principios de este año, afloran a la superficie mostrándonos parte de la historia cubierta por el agua.

Por fin, en febrero de 2018 las lluvias hacen su aparición, después de meses de muy escasas precipitaciones, los pantanos vuelven a llenarse y aquellas obras reveladas durante un tiempo vuelve a dormir bajo las profundidades.

Si en la primera parte de este reportaje (nº 681 de marzo de 2018) se hacía un recorrido por los puentes de Castilla y León y Madrid, en esta segunda y última parte veremos los de las comunidades de Andalucía, Castilla-La Mancha, Extremadura, Aragón, la Rioja, Galicia y Cataluña.

El análisis que se presenta se refiere a algunas obras civiles que, enclavadas en cuencas significativas como las del río Guadiana, Guadalquivir, Tajo o Ebro, disponen

de puentes que podrían considerarse históricos.

## ▲ Puentes de Ariza

Comencemos con la Comunidad de Andalucía, en la que se encuentran dos obras muy interesantes, el puente de Ariza y el de La Venta de la Estrella.

El embalse de Giribaile, en la Cuenca del Guadalquivir, entre las comarcas de La Loma de Úbeda y El Condado, entró en funcionamiento en el año 1997 dejando oculto bajo las aguas procedentes del río Guadalquivir este magnífico puente. Conocido como Mar de la Loma, este embalse tiene, además de su función como administradora de aguas para riego y generación de energía, otra función más lúdica pues sirve de esparcimiento a la población del entorno, que lo utiliza para la práctica de deportes náuticos y la pesca.

Bajo las aguas del embalse quedó sumergido el precioso puente de Ariza, construido por Andrés de Vandevira entre los años 1562 y 1563 a iniciativa del Concejo de Úbeda para dar servicio a la calzada que comunicaba este sector andaluz con el Levante peninsular.

Su estado actual, aunque bajo el agua, sigue siendo bueno. Es un puente largo, con una longitud entre estribos de 100 metros con cinco vanos con arcos de medio punto, siendo excepcional el central, de bella factura y con una luz aproximada a los 32 metros.

Excelente labor de cantería con cuidada talla en sillería, rosca de dovelaje en boquillas que se hace doble en el

arco central y decorados con arquivoltas al viejo estilo romano. Tajamares en cuña y disparidad de espolones, cuenta con un ejemplar en cuña y otro semicircular que probablemente llegaban hasta el rasante para producir descansaderos. Aunque se diseñó con tablero en lomo de asno, las rectificaciones del mismo para suavizar las pendientes hicieron desaparecer estos descansaderos. Subsiste un pequeño aliviadero en la cuarta pila –visto desde aguas arriba margen izquierda– y en la base del cuarto arco todavía se puede ver el extradós de una bóveda perteneciente a un antiguo puente, sobre el que montó su obra Vandelvira y cuya fábrica podría ser de origen tardorromano o altomedieval.

Esta magnífica obra renacentista fue declarada Bien de Interés Cultural (BIC) por la Junta de Andalucía y actualmente se están haciendo gestiones para su recuperación y traslado a otro punto cercano donde pueda ser admirado. Aunque parte de la vieja calzada a la que daba servicio se oculta bajo las aguas del pantano, se puede acceder a las cabeceras del puente a través de la actual carretera autonómica A-301 en sus puntos kilométricos 31 y 38.

### .\ Puente de la Venta de la Estrella

Fue en el año 1972, con la construcción de la presa de Villaviciosa en Córdoba para embalsar las aguas del río Guadiato, cuando se ocultó de forma intermitente esta obra pontonera en fábrica de ladrillo y mampostería.

Este puente daba servicio en aquellos días a un viejo camino carretero que a través de los pueblos cordobeses de Espiel –término donde se ubica la obra– y Fuente Obejuna unía Córdoba con Badajoz. Al tomar forma la actual carretera nacional N-432 el puente perdió su utilidad y su uso quedó reducido al tránsito local agrario que utilizaba la conocida vereda de Peñaladrones. Normalmente oculto bajo las aguas del embalse de Puente Nuevo, como también es conocido, se encuentra en la cuenca del Guadalquivir y lo cubren las aguas del río Guadiato y otros arroyos.

Por lo que podemos observar en la actualidad, se trata de una obra pontonera reducida, de aproximadamente 40 metros de longitud en tablero ligeramente alomado. Dispone de tres vanos con esbeltos arcos de medio punto, cuyas bóvedas aún permanecen firmes, con luces de 4+7,30+11,30 metros. Buen trabajo de fábrica de ladrillo y aspecto decorativo interesante al retranquear las boquillas y añadir una arquivolta que da ligereza y adorna las arcadas.

Es característico del arte pontonero musulmán, dada la angostura del tablero, con un ancho regular de 3,30 metros y pilas de excesiva anchura, una de ellas de casi 6 metros de grueso. Se puede inferir que fue obra levantada en Al Andalus, probablemente entre los siglos XI y XIII. También destaca el uso de ladrillo en arcos, bóvedas y mampostería irregular menuda para cubrir tímpanos y muros de acompañamiento. Se refuerza la estructura con imponentes tajamares de sección en cuña, originariamente de ladrillo, aunque embutidos en un denso aglutinante con mortero que pudiera relacionarse con una intervención clasicista, cuando, con gran esfuerzo, se intentó acondicionar los caminos peninsulares, reconstruyendo firmes de calzadas y reparando puentes que se encontraban hasta entonces en pésimo estado.

En cubierta todavía se exhiben tramos de los antiguos pretilos de mampostería y un firme a base de morrillo que aún presenta buena imagen.

Su posicionamiento en el actual embalse se situaría en la zona comprendida entre el puente moderno de la carretera nacional N-432 próximo al p.k. 218 y el puentecillo que cruza el embalse y que da servicio a la calzada local CO-4400.

### .\ Puente de Nolaya

Nos desplazamos a Castilla-La Mancha para destacar dos obras pontoneras de la provincia de Ciudad Real. La primera de ellas es el puente carretero de Nolaya, que tuvo mucha importancia y gran uso hasta hace pocos años pues se encontraba en el viejo Camino Real que conexiona Toledo con Ciudad Real, actualmente carretera nacional N-401. Fue el año 1973 cuando se inauguró la presa y pantano de El Vicario para el almacenamiento de las aguas del río Guadiana según el proyecto realizado por Manuel de la Barreda Acedo-Rico, ingeniero jefe del Área de Proyectos y Obras de la propia Confederación Hidrográfica del Guadiana. Al mismo tiempo, se completaba la construcción del puente nuevo que daría servicio a la nacional N-401, quedando el vetusto puente, junto a un largo sector de la calzada, ocluido y periódicamente bajo las aguas de este gran embalse.

Se compone de un largo aterramiento que salvaba, en aguas muy bajas, no solo el estricto cauce del río Guadiana, sino también, al estar situado en una amplia terraza, los encharcamientos en periodos de crecidas que impedían el tránsito de carruajes por la calzada real. Por ello se diseñó una obra de alto rasante por medio de terraplenes, con muros de mampostería y una serie de ar-

cadadas por las que desaguan las corrientes del río.

Su longitud total es de aproximadamente 315 metros entre estribos. Desde la margen izquierda se construyen sucesivamente siete vanos con arcos de medio punto, un largo muro de acompañamiento y, hacia la cabecera derecha, otros tres arcos menores con la misma geometría. Son interesantes bóvedas y boquillas, donde se puede apreciar un buen trabajo de cantería, siendo el resto lienzos de sillarejo y mampostería. Esta obra, cuyo origen es clasicista, sufrió modificaciones a mediados del siglo XIX, con la incorporación de tajamares bajos de buena factura, a base de sillaría y algunos espolones de sección semicircular, coronados con tejadillo de lajas de piedra caliza. Ya en el siglo XX se le adosó una gran tubería en la parte de aguas arriba, también se modificaron drásticamente los tajamares sobre los que se sustentaba la conducción con unos refuerzos de hormigón en masa que desvirtúan la obra histórica.

En cubierta todavía subsisten amplios sectores de pretilas de mampostería, guardarruedas y áreas de firme a base de hormigón asfáltico. Al permanecer bajo las aguas con cierta frecuencia varios elementos de su estructura original aún subsisten y nos muestran el modo y arte de la construcción carreteril del siglo XIX. En él, se puede observar que, a nivel de estratos del firme, sobre una primera capa madre a base de mampuestos pequeños puestos en canto (como perseguía el sistema Trésaget), se añadía una bicapa a base de piedra machacada y recebo y una última capa de grava y arenas que recuerdan los firmes de macadán y que ahora queda absorbida por los recrecidos de alquitrán bituminoso y hormigón asfáltico.

## .\ Puente Venusto

Se trata de un viejísimo puente que sucumbió a las aguas del embalse de Vega del Jabalón, cuya presa fue construida en la provincia de Ciudad Real en el año 1992.

Cubierto por las someras aguas del río Jabalón, afluente del Guadiana, este embalse generalmente no sobrepasa un 25 por ciento de su capacidad, aunque puede llegar a acumular hasta 34 hectómetros cúbicos, lo que permite que se haya creado un importante humedal en torno a sus orillas, frecuentado por naturalistas y ornitólogos por su variada fauna avícola.

El embalse se encuentra entre los municipios de Granátula de Calatrava y Calzada de Calatrava y sus aguas han hecho desaparecer una antigua calzada romana de segundo orden. En el entorno cercano se han descubierto restos de un templo romano y otras estancias de carácter religioso. De hecho, junto a este puente se encontró una

placa de mármol, ahora depositada en el museo de Almagro, donde —al estilo del Caio Lucius Lacer del puente de Alcántara— se puede leer: [...] Publio Baebio Venusto .../... construyó este puente para honra de su templo [...]. Lamentablemente, de aquella obra romana no queda nada, al menos visible.

Actualmente es un puente muy enterrado en lodos del que apenas quedan tres vanos en un sector y otros dos esbozos de un muro de acompañamiento derruido y cubierto de maleza. La obra actual, de fábrica de mampostería, es muy rústica desde sus propios arranques. Sus bóvedas tienen un dovelaje bien tratado para mantener las roscas pero poco trabajado en cantería. Los vanos que se muestran mantienen la geometría de arcos de medio punto, con luces que no sobrepasan los cinco o seis metros. Se puede datar como obra civil bajomedieval, con grandes intervenciones en reparaciones que culminan a mediados del siglo XX con la incorporación o reconstrucción de potentes tajamares en cuña y espolones semicirculares con tejadillos, en cuyas basas se puede apreciar la presencia de hormigón en masa del tipo portland y el refuerzo interior en bóvedas a base de mortero grosero que desvirtúa su vieja fábrica de piedra.

Para intentar su recuperación, se le ha declarado Bien de Interés Cultural (BIC) por la Junta de Castilla La Mancha y es previsible un posible traslado y rehabilitación.

## .\ Puentes extremeños

En Extremadura, y dentro de la propia cuenca del río Tajo, destaca especialmente el embalse de Alcántara, un lento proyecto que terminó en el año 1970 y que anegó varios pueblos y algunos puentes interesantes, como los de Almonte y Tamuja.

Estas dos estructuras, que unen sus tableros formando un ángulo reflejo, se elevan sobre los ríos homónimos pocos metros antes de su unión. Fueron construidos para dar servicio al viejo camino real entre Plasencia y Cáceres, con testimonios que datan su terminación en 1530, en tiempos de Carlos I.

Se localizan en uno de los brazos menores del embalse de Alcántara, cerca del pueblo de Santiago del Campo, saliendo periódicamente a la luz y permitiendo su observación con cierto detalle. Se encuentran en el p.k. 15 de la carretera EX-390, donde subsiste la vieja calzada llamada Vereda Real de Castilla que, aunque algo deteriorada, nos llevará hasta la cabecera sur de estos puentes.

Son dos estructuras muy parecidas, apoyadas íntegramente en roca pizarrosa. El de la cabecera norte salva el cauce del río Almonte y consta de tres vanos con arcos de medio punto, siendo el central de mayor luz, cuenta

con tablero ligeramente alomado y predominio de fábrica de sillarejo en zonas bajas y mampostería en muros y tímpanos. Hacia el sur se dispone la otra estructura que salva el río Tamuja y que, semejante al anterior, dispone también de tres vanos en directriz de medio círculo, más elaborados, siendo el mayor el central, escoltado por dos arquillos muy peraltados que hacen las veces de desagüeros. Fábrica enteramente de mampostería y detalle en boquillas con doble rosca a base de dovelaje rústico de lajas de pizarra. La Junta de Extremadura estudia desde hace tiempo la posibilidad de su rescate y ya figuran tipificados como «Bien patrimonial subacuático».

En la provincia de Cáceres, cabe destacar el éxito de la iniciativa institucional que decidió rescatar de las aguas del embalse de Alcántara los restos del puente romano de Alconetar, que ahora podemos contemplar permanentemente. Pero todavía se mantienen en aguas del pantano, total o parcialmente sumergidas, otras obras pontoneras relevantes, como son el conocido puente del Cardenal, que se levantó en el siglo XV sobre el cauce del río Tiétar; el precioso viaducto de Alconetar, con arcos parabólicos, inaugurado en 1928 y que daba servicio a la nacional N-630 o Ruta de la Plata; los puentes ferroviarios de Villoluengo, o el precioso puente de Serradilla, obra singular del ingeniero Enrique Colás Arias terminada en 1927 en la que destaca la sección del tablero con viga inferior en celosía del tipo Howe en hormigón armado, poco frecuente en la pontonería peninsular.

## El puente del Vaso y otras obras aragonesas

En la Comunidad de Aragón existen muchos embalses y variados puentes bajo el agua. Se debe destacar el puente del Vaso, que quedó oculto cuando se construyó el embalse de La Peña, proyecto y obra del ingeniero Severino Bello, concluido en el año 1913, situado en La Jacetania oscense, en la cuenca del río Ebro, donde vierte aguas el Gállego y otros afluentes que lo conforman. Esta enorme balsa ocultó varias obras pontoneras entre las que sobresale el puente del Vaso, obra en hormigón en masa y mampostería, de precioso porte, que la revista de Obras Públicas sacó en portada con motivo de su inauguración en 1898. También quedó sumergido un pontón medieval de un solo ojo ubicado muy cerca de la presa y del puente de acero que con viga en celosía fue proyectado por el propio Bello y que hoy, tras más de un siglo, todavía da servicio a la carretera autonómica A-132.

Además de los ya citados, el pantano de La Peña ocultó el puente de Cacaviello, también conocido por los lugareños como puente de la Gorgocha. Estaba situado sobre el río Asabón, antes de su desembocadura en el

Gállego. Por la configuración del valle donde se sitúan puente y embalse es muy improbable que pueda volver a observarse salvo que se decida vaciar la presa para acometer reparaciones. La última vez que se pudo ver fue en 1980 debido a una intervención para limpiar lodos.

Es un bello puente de tablero ligeramente a dos aguas que dispone de cuatro vanos de arcos de medio punto perfectos, el mayor de ellos con una luz aproximada de 20 metros y una impronta muy interesante por su armonía y equilibrio. Las referencias documentales sobre él nos indican que se debió reconstruir en tiempos de Sancho Ramírez, hacia el siglo XI, aunque se ignora si se hizo sobre la base de una obra tardorromana. Lo cierto es que su fábrica, de mampostería, aunque muy cuidada en su colocación y asiento, marca más bien una huella medieval. Las pilas, gruesas y con apoyo directo en roca madre, sí parecen de factura romana, al menos en sus arranques. La cubierta con pretilos y fábrica por debajo de impostas fue demolida en su día para bajar la rasante del puente por debajo de la lámina de aguas del pantano.

En diferentes momentos de su historia, especialmente cuando el ingeniero Andrés Biescas Pacheco estudiaba el recrecido de la presa hacia el año 1960, se contempló la posibilidad del desmontaje y reconstrucción de este bello puente en otra ubicación, pero lo cierto es que, hasta hoy, sigue oculto bajo las aguas del pantano de La Peña.

## Otras obras pontoneras

Finalmente, comentaremos algunas otras obras que se han podido ver durante la pasada sequía y que debido al bajo nivel de los pantanos donde se encuentran han sido noticia y han podido ser visitados por curiosos y excursionistas.

En La Rioja, el embalse de Mansilla —cuyo proyecto, aunque republicano, se ralentizó hasta el año 1959 cuando se produjo el llenado del pantano— recoge aguas del río Najerilla, dentro de la cuenca del Ebro. Bajo sus aguas se encuentran las ruinas del pueblo de Mansilla de la Sierra, donde aún permanecen en pie tres pontones de época barroca, de factura rústica pero en aceptable estado. En el año 2000, la población consiguió recuperar del pantano el conocido como puente de Suso, obra esbelta de origen medieval y tablero pronunciadamente alomado, que se reubicó a la entrada de la villa.

En la cuenca del Miño-Sil, situada en su mayor parte en Galicia, pero también en Castilla y León y Asturias, se construyó en el año 1960 el embalse de Bárcena, que ocultó algunos sectores de la mítica calzada romana conocida como Vía Nova, en la que ya existían algunas alcantarillas y tajeas datadas a principios de nuestra Era.

---

Aunque habitualmente cubierto por las aguas del pantano, los lugareños guardan gran estima por uno de sus puentes que pudo tener un origen romano. La fábrica actual es netamente clasicista dentro del proyecto del viejo Camino Real hacia Galicia que fue tomando forma en tiempos de Fernando VI y Carlos III. Es admirable la labra de sus gruesos pretilos biselados y el gran número de guardarruedas de época hincados en las cunetas.

En la cuenca del río Ter, se terminó en 1963 el embalse de Sau, situado en la provincia de Barcelona, muy visitado en épocas de bajo nivel de aguas pues muestra las ruinas del pueblo de San Román de Sau. Debido a su profunda ubicación, su puente medieval de tres grandes arcos y dos aliviaderos en tímpanos no ha podido volver a verse desde los años 40 o 50 del siglo XX.

Otros embalses que ocultan algunas obras pontoneras son el de Ricobayo, Entrepeñas, Barrios de Luna, Irueña, Belesar, Susqueda o el del Ebro, por citar algunos de los que recogen obras civiles documentadas. Aunque en muchos casos son puentes o pontones en ruina, otros se corresponden con obras contemporáneas de estilo decimonónico. Es el caso del puente ubicado en el pantano de Entrepeñas, puente mixto de tablero inferior metálico con una viga en celosía muy interesante y que, por alguna razón desconocida, no se desmontó antes de dejarlo bajo las aguas, por lo que ahora solo en ocasiones deja ver parte de su estructura.

Todos estos ejemplos son testigos históricos de obras públicas españolas que vuelven a tener protagonismo y captan nuestra atención en pleno siglo XXI, renaciendo una vez más la posibilidad de evaluar con garantías su rescate, reconstrucción y exhibición en lugares adecuados donde puedan ser contemplados y admirados.

Con todas estas obras ocultas bajo el agua, vienen a nuestra memoria dos libros de eminentes ingenieros y amantes de la pontonería histórica, que metafóricamente son contradictorios con la realidad de estas obras bajo las aguas: uno de ellos es *Tierra sobre el agua. Visión histórica de los puentes*, de Leonardo Fernández Troyano, y el otro *Caminos en el aire: los puentes*, de Juan José Arenas de Pablo. Estudiemos la posibilidad que señalan estos autores en sus obras y hagamos que puedan cobrar sentido para algunos de los puentes presentados aquí. ■