

Los puentes de la memoria

Aún quedan en Granada cuatro grandes estructuras metálicas por donde pasaban los trenes de vapor

Varios colectivos están empeñados en preservar para el futuro todos 'los puentes de lata' que hay en nuestra provincia

Majestuoso. Construcción del puente del Hacho, que estuvo a punto de ser vendido a un chatarrero por un millón y medio de pesetas.

:: RAFAEL GARZÓN

ANDRÉS CÁRDENAS

✉ acardenas@ideal.es



GRANADA. Observen a los hombres que hay a la izquierda en lo alto de las pilastras del popular puente del Hacho. No cabe duda de que se jugaban la vida. Las medidas de seguridad eran pocas y mucha las ganas de ir hacia el progreso que aportaba el transporte por las vías de hierro. Eran tiempos en los que el 'boom' ferroviario (1850-60) y la construcción de puentes demandó mano de obra de miles de obreros granadinos que todos los días iban al tajo con la esperanza de no tener algún percance. Para ellos también va dedicada esa exposición abierta en la sede de la Confederación Granadina de Empresarios y que muy sugestivamente lleva el título de 'La Segunda Edad del Hierro'. Son los puentes de nuestra memoria.

La historia de la construcción de estos puentes la cuenta José Miguel Reyes, del Grupo de Arqueología Industrial de Granada. Dice el experto que de la aplicación de la máquina de vapor a la locomotora encargada de propulsar los ferrocarriles por parte de George Stphenson y su hijo Robert, se derivó la necesidad de construir un nuevo tipo de puentes, mucho más resistentes, con mayores vanos para franquear ríos, barrancos o valles, y capaces de soportar mayor capacidad de carga de los trenes de pasajeros y mercancías. Por aquella época estaba de moda la arquitectura que ofrecía Eiffel, el constructor de la torre parisina que lleva su nombre. Creó escuela y en muchos países se hicieron puentes siguiendo el modelo del francés. «El desarrollo del ferrocarril supuso la realización de numerosas obras públicas: explana-

ción de terrenos para el tendido ferroviario, edificación de estaciones, y las conducciones de agua para abastecer a las locomotoras de vapor. Pero especialmente la construcción de puentes que salvaran las dificultades de una orografía abrupta». El paso del tiempo y los avances tecnológicos, provocaron la aparición de máquinas Diesel, con mayor potencia y mayor capacidad de arrastre, y consiguieron que las estructuras de los 'puentes de lata' se resintieran, por lo que poco a poco fueron arrumbados en el rincón del olvido y abandonados al expolio y a la acción del tiempo.

Cuatro
En Granada hay actualmente casi cincuenta estructuras metálicas por las que pasaron los trenes de vapor, aunque considerados verdaderos puentes existen muchos menos. En Andalucía Oriental hay siete construcciones que los expertos creen que merecen ser preservadas en el futuro, cuatro de ellas en Granada. «Aquí, gracias a Dios, aún tenemos magníficos ejemplos de estas obras de ingeniería ferroviaria que, aunque han quedado fuera del uso para el que fueron concebidos, conforman hitos paisajísticos importantes en parajes de gran belleza natural», dice José Miguel Reyes.

Carlos Peña, de la Asociación Granadina de Amigos del Ferrocarril y el Tranvía, dice que ya fue una pena perder el puente de Gobernador, el único de trazado curvo que había en la provincia, «por lo que no podemos permitir que se pierdan más», dice.

Para los amantes del ferrocarril, la destrucción del puente de Gobernador supuso un desastre y un ataque a nuestro patrimonio. «También lo intentaron con el puente del Hacho, que vendieron a un chatarrero por un millón y medio de pesetas, pero la gente de Alamedilla se movilizó e impidió su desmantelamiento», dice Carlos. Sin duda, uno de los puentes más queridos por los granadinos es el del Hacho, hasta tal punto que hay una plataforma formada para su recuperación total. «Está en muy malas condiciones debido a las inclemencias meteorológicas, pero su degradación se podría solucionar si se le diera una mano de pintura antioxidante. El problema es quién se la da ya que es de Renfe y esta empresa lo que quiere es deshacerse de él», afirma Luis Curiel, empresario y uno de los organizadores de la exposición.

Ya desde su construcción, el puente del Hacho se convirtió en un claro referente de la ingeniería y de la arquitectura, es el puente de hierro más largo de España. Dio trabajo de



LOS PROTAGONISTAS

Puente del Barrancón
 1873



Está en la línea de ferrocarril Granada a Bobadilla, ubicado en el tramo Riofrío-Salinas. Su construcción data de 1873. Tiene una longitud de 122 metros y una altura de 46 metros.

Puente del Hacho
 1886-1895



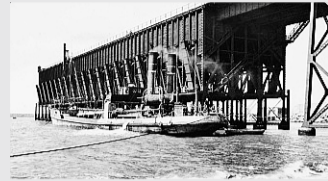
Está en la línea Linares-Almería, ubicado en el tramo de Alamedilla-Guahortuna a Alicún. Tiene una longitud de 620 metros y las pilastras alcanzaron una altura de 58 metros.

Puente del Salado
 1897



En la línea Linares-Almería, en la zona de Cabra de Santo Cristo (Jaén). Tiene una longitud de 314 metros y se compone de una estructura de hierro de tres tramos, con vigas tipo warren.

Descargadero de mineral
 1904



También conocido como 'Cable inglés' y está en Almería. Su objetivo era facilitar la salida de mineral de hierro de Alquife. Estuvo funcionando hasta 1970 y fue declarado Bien de Interés Cultural.

Puente de Graos
 1906



Está en Hernán Valle, en la línea Guadix Almendricos. Tiene una longitud de 50 metros, con diez módulos arriostrados y con dos bóvedas de medio punto cada uno de ellos.

forma directa a cientos de personas durante su construcción a lo largo de casi una década, originando un bullicioso poblado que se ubicó en los alrededores de la estación Alamedilla-Guahortuna y vivió en la zona hasta la década de los años cincuenta.

Este puente fue vendido a un charrero junto con otros puentes de la misma línea que quedaron destruidos. Fue un vecino el que lo salvó cuando se enteró de que un grupo de trabajadores forasteros que habían ido a derribar y trocear el Puente de Gobernador, comentaron que el siguiente puente sería el Puente del Hacho. Al final de la jornada, a



Descanso. En la construcción del puente del Hacho se tardaron diez años y en él trabajaron cientos de personas que incluso crearon un poblado. :: RAFAEL GARZÓN

su vuelta a Alamedilla el trabajador de Sevillana, José María Villanueva, más conocido por Pepelu, dio la alarma, y compartió con sus convecinos la noticia e informaron a las autoridades de Granada. «Por lo visto Renfe se lo había vendido a una empresa de Bilbao. Lo puse en conocimien-

to del alcalde y llamamos al que era por entonces gobernador de aquí, Pedro Temboury, que en paz descanse. Movimos Roma con Santiago y al final no lo desmontaron. Ahora lo que hay que hacer es cuidarlo, porque es una seña de identidad de esta zona», dijo Pepelu en una entrevista concedida a este periódico.

Otro de los puentes que está muy cerca de nuestra memoria es el de Dúrcal. En 1891 se inició su construcción sobre el arroyo de Gor, pero un corrimiento de tierra hizo que los ingenieros pensaran en su inutilización. Fue el momento que aprovechó la empresa Tranvías Eléctricos de Granada para efectuar su traslado y montaje sobre el río Dúrcal, tras reducir su longitud de 400 a 200 metros.

Puente de Dúrcal
 1906



Originariamente estuvo en Gor y se llamaba Puente Grande. Un corrimiento de tierra en su situación original hizo que quedara inutilizado, por lo que fue trasladado a Dúrcal.

Puente de Guadajoz
 1893



Está en la localidad jienense de Alcaudete y situado en la línea Puente Genil-Linares. Construido en 1893 sobre el cauce del Guadajoz tiene una longitud de 207 metros.

