



(50) Análisis

EL PUENTE DE HIERRO de Logroño, de 1881 a 2009

TEXTO: Begoña Arrúe Ugarte, M^a Jesús Martínez Ocio y M^a Cruz Navarro Bretón

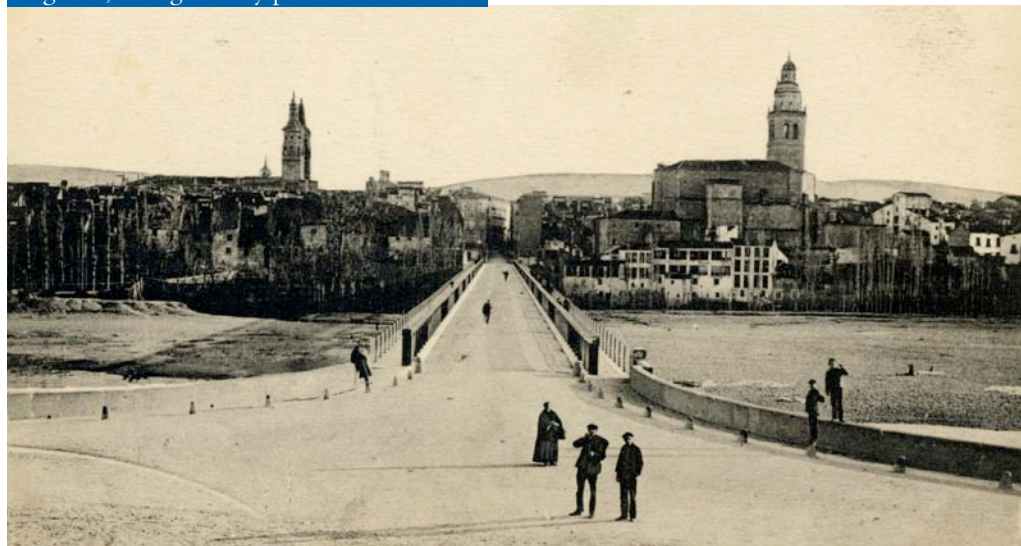
FOTOGRAFÍAS: Fondo IER y Fondo Taquío Uzqueda

El día 16 de septiembre de 2009 se ha vuelto a estrenar el paso del río Ebro por el puente de Hierro de Logroño. Su restaurada estructura, su recuperado colorido, su romántica e historicista barandilla contribuyen a potenciar el relevante significado que ostenta en el marco del patrimonio histórico municipal y regional.





Logroño, vista general y puente de Hierro.



El origen de la construcción del puente de Hierro sobre el río Ebro hay que buscarlo en la situación que vivió Logroño durante el siglo XIX. En esta centuria, la ciudad contaba para cruzar el río con un puente de fábrica fortificado de origen medieval, muy transformado por las reformas del siglo XVI y las múltiples intervenciones causadas por las sucesivas avenidas del Ebro y por las guerras de Independencia y Carlistas, que lo habían dejado muy debilitado.

Este puente fue incluido en el trazado de la carretera de Madrid a Francia por Soria y Logroño, aprobado por Isabel II en 1844. Para ello en 1857 se decidió ampliar su tablero, adosando al puente antiguo uno nuevo aguas abajo, y derribar las tres torres que lo fortificaban. Esta importante intervención, lejos de fortalecerlo, hizo que su estructura quedara más frágil de cara a futuras avenidas del río.

La extraordinaria crecida del Ebro del 11 de enero de 1871 hizo que ambas estructuras se separaran y que se socavaran las pilas, dejando el puente en pésimas condiciones para el paso. A pesar de que se restableció de forma provisional, la inseguridad del mismo motivó que

se plantearán obras de mayor envergadura para asegurar la fábrica. Así, el 22 de octubre de 1877 el Ingeniero Jefe de la provincia Ricardo Bellsolá firmó un proyecto de reconstrucción de la parte más dañada que era la de la margen izquierda. Las obras consistían en la construcción de tres nuevos arcos y la reconstrucción de las dos casetas existentes en la citada margen, una para el cobro del pontazgo y otra para vivienda de los carabineros encargados de la vigilancia del puente. Para restablecer el paso del río mientras duraran los trabajos, se instalaría en esta zona un paso provisional de madera, apoyado en los tajamares de las pilas antiguas, y se establecería una balsa, propiedad del Estado, aguas arriba del puente. De este modo, se consiguió mantener abierta la comunicación entre Logroño y las provincias limítrofes, aunque las crecidas del río motivaron la interrupción del tránsito en algunos momentos. Por ello, el Ayuntamiento de Logroño, consciente de la importancia del puente para la economía de la ciudad, solicitó en julio de 1880 al Ministerio de Fomento su completa reconstrucción, solicitud que fue denegada ese año por la Dirección General de Obras Públicas. El paso se fue solucionando progresivamente con la instalación de puentes provisionales, como el



Placa de la empresa constructora antes de la restauración.

construido por Juan José Chapartegui, y otras balsas, como la de San Román, la de Samalar o la ejecutada por los Pontoneros de Zaragoza que, lamentablemente, sufrió un accidente el 1 de septiembre de 1880, falleciendo ahogados 90 soldados del primer batallón del regimiento de infantería de Valencia.

La situación llegó al límite cuando la crecida de enero de 1881 las aguas se llevaron el puente provisional de madera en construcción y las balsas de Samalar y San Román. Con el puente de Piedra en obras, Logroño quedaba de nuevo incomunicado con la margen iz-

quierda del río, lo que motivó varias iniciativas para restablecer el paso. Esto dio lugar a que en febrero de ese año la Dirección General de Obras Públicas solicitara al ingeniero Jefe Javier Huarte la urgente redacción del proyecto para un nuevo puente provisional de madera. Este puente, conocido como puente de Sagasta, se construyó entre el 31 de marzo y el 12 de mayo de 1881, aguas abajo del de Piedra y se mantuvo en uso hasta finalizarse el de Hierro.

Mientras se proyectaba el paso de madera, Eusebio Page, Director General de Obras Públicas, propuso la construcción de uno de hierro que, sin duda tendría el beneplácito del Presidente del Gobierno Práxedes Mateo Sagasta (1825-1903), de quien había sido compañero de estudios en la Escuela de Ingenieros de Madrid. El proyecto fue encargado al ingeniero Fermín Manso de Zúñiga para la carretera de primer orden de Soria a Logroño, firmándolo el 10 de julio de 1881. El día 24 de ese mismo mes obtuvo la aprobación real, iniciándose los trabajos el 5 de agosto. La obra corrió a cargo del Ministerio de Fomento por el sistema administración presupuestándose en

909.837,46 pesetas su ejecución material. La construcción fue llevada a cabo por la compañía de mayor relieve del momento en este tipo de construcciones me-



Proceso de restauración, 2009.



Ilustración francesa del accidente de 1880.



táticas, la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, firma que puede leerse en las placas dispuestas a las entradas del puente. Aunque el acta de recepción de la obra se firmó el 20 de diciembre de 1882, abriéndose al público, no se concluyó de forma definitiva hasta mediados del año siguiente.

La apertura del puente de Hierro solucionó el paso del río en un momento en el que todavía se hallaba en reconstrucción el puente de Piedra, proyectado, como ya se ha mencionado, por el ingeniero Ricardo Bellsolá y continuado por Fermín Manso de Zúñiga entre 1882 y 1884. Al mismo tiempo, motivó una transformación urbanística con la creación de la actual calle Sagasta, cuyo trazado se produjo tras el ensanche y apertura de las calles Zurrierías y Cerrajerías, las cuales se alinearían con la antigua calle de los Abades, abierta al

Espolón. Surgiría así un nuevo eje de comunicación norte-sur en la ciudad que facilitaría los accesos a la Estación del Ferrocarril (en la actual Gran Vía) y las salidas hacia Francia por Pamplona y Vitoria por Laguardia.

El puente de Hierro es de gran longitud (330,85 m la parte metálica) y, por tanto, el de mayor envergadura de los puentes metálicos de carretera conservados en la actualidad en La Rioja (Arnedillo, Alberite, Ortigosa, Arenzana o Munilla). Consta de dos estribos de piedra de sillería en las márgenes y diez pares de pilas tubulares de palastro (hierro laminado) con relleno de hormigón hidráulico y ladrillo al interior, y remate superior de sillería, que soportan once tramos rectos de hierro formados por vigas longitudinales continuas con montantes y celosías. Las luces entre los ejes son de 30 m y su anchura es de 11 m, correspondien-



Detalle de barandilla durante la restauración.

do 8 a la calzada. Toda la estructura metálica se asegura con roblones (clavos con cabeza que se introducen en las planchas y se remachan en caliente en el extremo opuesto, formando otra cabeza). El tablero, oblicuo respecto al cauce, está soportado por vigas omega y presenta en los andenes un pretil con barandilla de hierro, decorada con motivos de rombos con cuadrados inscritos que se rematan en los ángulos por palmetas y en los centros por botones florales

En cuanto a los estribos, se proyectaron con pontones para el paso inferior del Camino de San Gregorio en la margen derecha y de la carretera a Vitoria, en la izquierda. Este último no llegó a ejecutarse, aunque fue abierto a finales del siglo XX. Para el acceso de los peatones a San Gregorio, en 1884 se habilitaron unas escaleras (conservadas en la actualidad) desde la calle Sagasta, junto a un fielato de consumos ya desaparecido. En 1885 Práxedes Mateo

Sagasta promovería otro proyecto en la margen izquierda, un malecón o manguardía de sillería, obra que pretendía mejorar las condiciones higiénicas y embellecer la zona situada entre el puente de Piedra y el de Hierro. Fue diseñada por el ingeniero Jefe Cesáreo Moroy en 1887 y no se concluyó hasta comienzos de 1891. Años después (1899), se instalaría por la Sociedad Anónima Electra Recajo un tendido eléctrico de baja tensión por el subsuelo del puente y otra línea aérea de alta tensión.

La historia del mantenimiento del puente de Hierro nos informa del cuidado de la pintura con cierta regularidad, como corresponde a las características de una obra metálica, hasta el primer tercio del siglo XX. Así, se pintó en 1892, en 1915 y en 1932. Los colores utilizados fueron gris de hierro en la estructura metálica y los montantes y pasamanos de la barandilla; gris blanco plata en las piezas restantes de las barandillas, y gris piedra en las



Fotografía: Gobierno de La Rioja

pilas tubulares. Desconocemos durante cuanto tiempo conservó esa fisonomía. En la segunda mitad del siglo XX mantuvo un color piedra en las pilas y un gris en el resto de la estructura, incluido el conjunto de la barandilla, hasta que en 1990 se repintó en su totalidad de gris. En 1915 se abordaron también obras de refuerzo en las que se añadieron piezas metálicas.

Entre 2008 y 2009 se han llevado a cabo obras de restauración que han devuelto al puente a su imagen original. Estas obras han sido promovidas por la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de La Rioja, dirigidas por el Jefe del Servicio de Carreteras, el ingeniero José Miguel Mateo Valerio, y llevadas a cabo por la Empresa Eurocontratas S.A., adjudicataria del proyecto de ejecución. Con el fin de recopilar el mayor número de fuentes históricas, gráficas y documentales de este exponente de la ingeniería del hierro en España, se contrató a través de la Fundación de la Universidad de La

Rioja a un equipo de historiadoras, formado por Begoña Arrúe Ugarte, Profesora Titular de Historia del Arte de la Universidad de La Rioja, como investigador principal, y las Licenciadas en Historia del Arte M^a Jesús Martínez Ocio y M^a Cruz Navarro Bretón, Investigadoras Agregadas del Instituto de Estudios Riojanos. Este artículo constituye un breve resumen de la investigación llevada a cabo en los archivos Histórico Provincial de La Rioja, Municipal de Logroño, Nacional de Cataluña, General de la Administración de Alcalá de Henares e Histórico Nacional de Madrid.

La reciente restauración representa la recuperación no sólo de un ejemplo singular de la historia de la ingeniería de esta tipología de puentes, sino también de valores emblemáticos de la historia regional y de la ciudad de Logroño.