

V Congreso Virtual sobre Historia de las vías de comunicación.

Del 15 al 30 de Septiembre de 2017.



Puente de FFCC sobre el río Salado en el TM de Larva (Jaén).

Miguel Mesa Molinos.

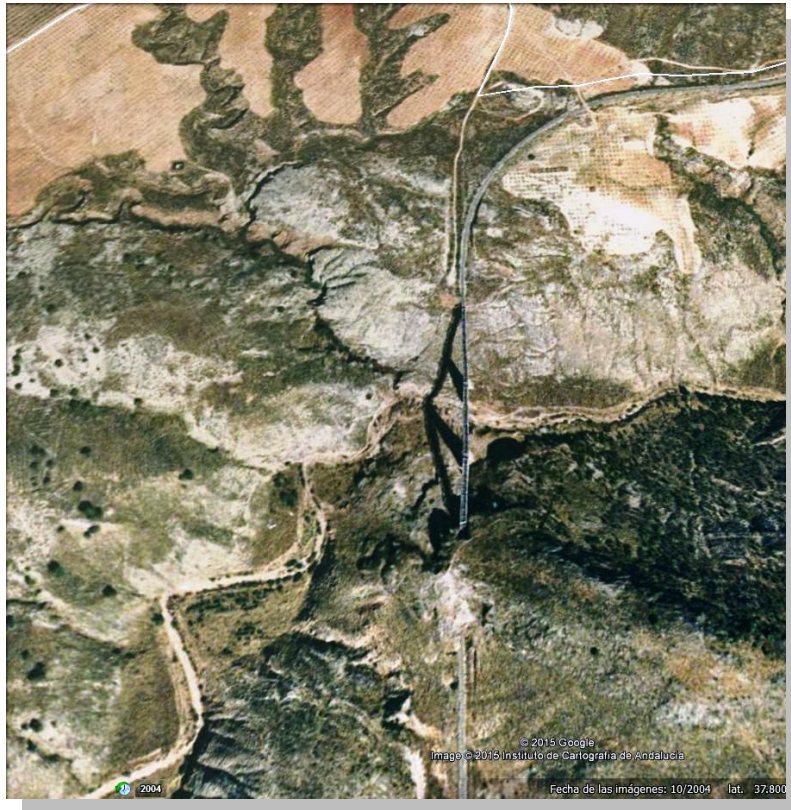
PUENTE DE FFCC SOBRE EL RÍO SALADO EN EL TM DE LARVA (JAÉN)

Miguel Mesa Molinos

Entre las poblaciones de Larva y Cabra del Santo Cristo en la comarca de Sierra Mágina, se encuentra uno de los viaductos más impresionantes de la red ferroviaria española. Se trata del puente metálico de Arroyo Salado, que forma parte de la línea ferroviaria Linares-Almería, aún en funcionamiento.

Su localización





Vista aérea del puente



Datos constructivos

En el trabajo de investigación del catedrático D. Rafael Casuso Quesada, "LA LÍNEA DE FERROCARRIL LINARES-ALMERÍA Y SUS HITOS PATRIMONIALES EN LA ARQUITECTURA E INGENIERIA CIVILES DEL SIGLO XIX", el puente lo describe de la manera siguiente.....

El puente sobre el río Salado en Larva descansa sobre dos pilares de piedra cuya base es ancha y escalonada, y tiene tres tramos de 105 metros de longitud; la altura alcanza los 110 metros desde la parte más profunda del barranco.



LADO ALMERÍA



LA ALTURA DE LAS PILAS, A CONTAR DEL NIVEL DEL SUELO NATURAL, A PLOMO DE SUS EJES, ES RESPECTIVAMENTE DE:

- ✓ **PILA Nº 1 (LADO LINARES).... 72'50 METROS.**
- ✓ **PILA Nº 2 (LADO ALMERÍA).... 74'55 METROS.**



LAS MEDIDAS DE LOS PILARES

- ✓ **EN BASE: 8'24 *19'61 M.**
- ✓ **EN CORONACIÓN: 9 * 4 M.**





Su complejidad técnica fue inusual para la época en España, lo que provocó la presentación en París el 20 de mayo de 1896 de la ya citada «Memoria en apoyo del proyecto de Viaducto», firmada por el ingeniero de caminos, José Olano.

En la misma se describe la obra de la siguiente manera: “El Viaducto está constituido por un tablero metálico de 315 metros de longitud compuesto de dos vigas continuas de 10 metros de altura, de acero, de doble alma, con montantes verticales y dobles celosías, formando tres tramos de 105 metros de luz entre los ejes de los apoyos, habiéndose hecho los tres tramos de igual luz con objeto de

facilitar el corrimiento del Viaducto. En efecto, el tablero, una vez construido sobre la orilla izquierda (lado de Linares) se correrá a su emplazamiento definitivo, siguiéndose este procedimiento por las siguientes razones:

En la meseta que domina el río Salado del lado de Linares, es donde únicamente pueden acopiarse los elementos del tablero, los cuales a causa de la luz de los tramos tendrán que estar formados de trozos de gran longitud y considerable peso, y por tanto no podrán transportarse sino por la vía férrea hasta pie de obra. Pero como la distancia entre la estación de Quesada, abierta ya a la explotación, y el estribo de Linares del Viaducto, es sólo de 6 kilómetros, el movimiento de tierras puede ejecutarse rápidamente, y la vía definitiva quedar terminada ínterin llegan de Francia los hierros, que han de constituir el tablero.



Se pensó en un principio en dar al tramo central del Viaducto una luz superior a la de los tramos extremos, por ejemplo, 130 metros. La altura de las dos pilas intermedias se hubiera disminuido algún tanto, pero habría sido indispensable acopiar los hierros del tablero en los dos extremos a la vez, lado de Almería y de Linares. Pero como el estribo Almería es inabordable en la actualidad y no podrá utilizarse sino cuando las obras del túnel y las del desmonte en roca del escarpe estén terminadas, estas condiciones exigirían mucho tiempo, y aun cuando estuviesen concluidas, no se encontraría en los alrededores, a causa del accidentado relieve del terreno, y de la pendiente continua ningún emplazamiento aceptable para depósito de los hierros y montaje de la parte correspondiente del tablero.....



El piso del Viaducto será de palastro estriado; se establecen refugios sobre las pilas para que los vigilantes de la vía puedan utilizarlos, protegiéndolos un parapeto metálico, no sin impedir que puedan caer a través de las mallas de la celosía. Una pasarela de servicio colocada en la parte inferior de las vigas, y a la cual se llega desde el piso superior por medio de escalas de hierro, permite la inspección constante de todas las partes del Viaducto y facilita la conservación ulterior del roblonado y de la pintura. Por último, para evitar las consecuencias de un descarrilamiento en el Viaducto, la vía se ha colocado de propósito a 1'50 metros por debajo de las cabezas superiores de las vigas a fin de impedir a los vagones descarrilados que puedan volcar o caer en el vacío saliéndose lateralmente del piso del Viaducto.

Su inauguración en 1899



EXCEPCIONAL DOCUMENTO EN EL REPORTAJE FOTOGRÁFICO QUE REALIZÓ EN 1899 EL FOTÓGRAFO ARTURO CERDÁ Y RICO SOBRE LA CONSTRUCCIÓN E INAUGURACIÓN DEL PUENTE. EN ESTA FOTOGRAFÍA SE TOMA LA PERSPECTIVA EN ALTO DEL PUENTE DESDE EL LADO CONTRARIO A LA SALIDA DEL TÚNEL.

(CERDÁ PUGNAIRE, J.A., URBANO PÉREZ ORTEGA, M., y LARA MARTÍNPORTUGUÉS. Del tiempo detenido. Fotografía etnográfica giennense del Dr. Cerdá y Rico. Ed. Diputación Provincial. Jaén, 2001.)



FOTOGRAFÍA DEL REPORTAJE DONDE EL FOTÓGRAFO ARTURO CERDÁ Y RICO TOMA EL IMPRESIONANTE PERFIL DEL PUENTE DESDE EL MISMO BARRANCO QUE FORMA EL ARROYO SALADO, CON LA LOCOMOTORA Y LOS OBREROS ENCIMA DE LAS VÍAS.

(CERDÁ PUGNAIRE, J.A., URBANO PÉREZ ORTEGA, M., y LARA MARTÍNPORTUGUÉS.
Del tiempo detenido. Fotografía etnográfica giennense del Dr. Cerdá y Rico. Ed.
Diputación Provincial. Jaén, 2001.)

***Video: Circulación sobre el puente de los trenes
Talgo Almería – Madrid y viceversa.***



Jaén, Agosto 2017

Bibliografía:

LA LÍNEA DE FERROCARRIL LINARESALMERÍA Y SUS HITOS PATRIMONIALES EN LA ARQUITECTURA E INGENIERÍA CIVILES DEL SIGLO XIX. (Rafael Casuso Quesada).

CERDÁ PUGNAIRE, J.A., URBANO PÉREZ ORTEGA, M., y LARA MARTÍNPORTUGUÉS. Del tiempo detenido. Fotografía etnográfica giennense del Dr. Cerdá y Rico. Ed. Diputación Provincial. Jaén, 2001.

Fotografías, Videos y maquetación: Miguel Mesa Molinos y Francisco Javier Palomo Marín.