

Detalle de la primera pila (hay 10) y estribo (izqda.) del puente metálico. :: FABIÁN LAVADO



FABIÁN LAVADO RODRÍGUEZ
BIBLIOTECARIO DEL CONSORCIO DE LA CIUDAD MONUMENTAL DE MÉRIDA

EL PUENTE METÁLICO DE LA ZARZA (1865-2015): 150 AÑOS DE HISTORIA

«A lo largo del tiempo se realizaron algunas reparaciones como en 1903 y 1916, se reforzó el tramo metálico en 1907 y por último, en diciembre 1936, en plena Guerra Civil, sufrió un acto de sabotaje con la explosión de un artefacto en el estribo izquierdo que destruyó 12 barras de celosía y dos metros de la cabecera inferior»

Se cumple este año el 150 aniversario de la puesta en servicio del puente metálico de La Zarza sobre el río Guadiana para el paso del ferrocarril, que fue inaugurado a la par que el tercer tramo de la línea de Ciudad Real a Badajoz, entre Magacela y Mérida, el día 21 de agosto de 1865, con un total de 67,6 kilómetros.

La concesión del ferrocarril de Extremadura fue autorizada por leyes de 1856 y 1857, pero los antecedentes provienen de la Real Orden de 27 de abril de 1859 por la que se autorizaba al Gobierno a otorgar la concesión de la línea Ciudad Real a Badajoz en dos secciones: Ciudad Real-Mérida y Mérida-Badajoz. El proyecto entre Ciudad Real y Mérida, autorizado en junio de 1858, contaba con 47 estaciones, entre ellas el apeadero de La Zarza. Con cinco estaciones contó el proyecto entre Mérida y Badajoz. Se concedió un plazo de ejecución de cinco años, fijando la

explanación para una sola vía y las obras de fábrica para doble vía. El pliego de condiciones exigía una dotación de 22 locomotoras para trenes de viajeros, 26 para mercancías y 230 coches de primera, segunda y tercera clase, entre otras cosas.

Iniciadas las obras en marzo de 1860 con la construcción de la línea cuyas principales estaciones eran Puertollano, Almodóvar, Almorchón, Villanueva de la Serena, Don Benito, Mérida y Badajoz, contaban con una subvención de 97 millones de reales. En 1861 se

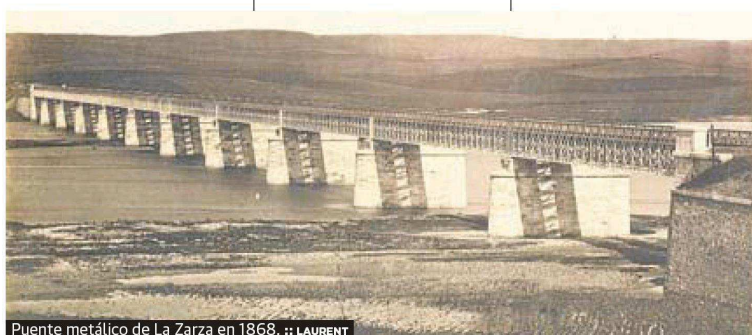
fundó la Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz (CRB), presidida por el político Alejandro Mon y Pidal, con la participación de Parent&Schaken y el apoyo financiero de Crédit Industriel et Commercial (CIC), que pretendía rentabilizar el tráfico

directo de la meseta y Extremadura con Portugal. El coste total de los 323 kilómetros fue de 243 millones de reales.

El 23 de noviembre de 1866, la línea principal, que contaba con ocho tramos hasta la frontera portuguesa, fue abierta al tráfico. La inauguración oficial, presidida por la reina Isabel II, tuvo lugar el 10 de diciembre. La Compañía de Ciudad Real a Badajoz fue absorbida por MZA (Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante) en abril de 1880, lo que supuso su unión con la capital, cubriéndose los 510 kilómetros de distancia entre Madrid y Badajoz.

Puente metálico

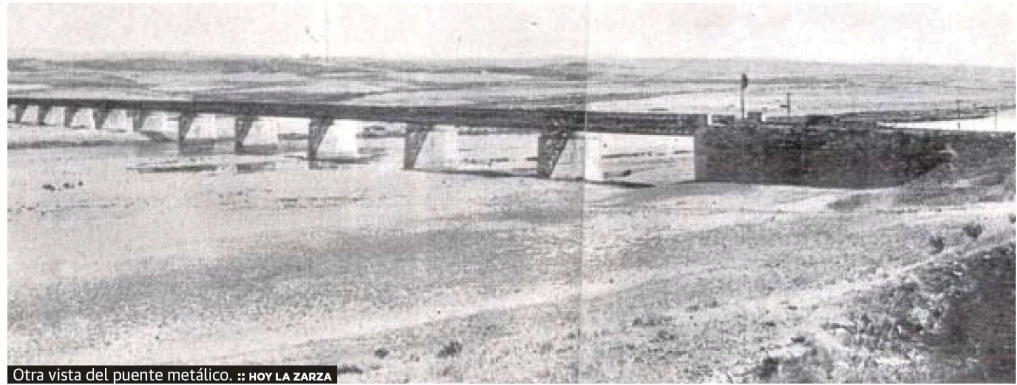
La obra de fábrica más importante que se construyó en la línea Ciudad Real-Badajoz fue el puente metálico sobre el río Guadiana en el término de La Zarza. Situado en el punto kilométrico 434/279 (actualmente 437/066) de la línea



Puente metálico de La Zarza en 1868. :: LAURENT

Madrid-Ciudad Real-Badajoz, constaba de once tramos de hierro sobre estribos y pilas de fábrica: cada uno de los dos tramos extremos de 42,60 metros y los otros nueve de 50, siendo su longitud total de 565 metros entre los muros de los estribos (570 metros contando la parte que descansa sobre los mismos). El puente es oblicuo y los ejes de las pilas forman un ángulo de 70 grados con el de la vía. En su construcción se utilizó cemento de la fábrica La Fe de San Sebastián y las partes metálicas, que llegaron por ferrocarril vía Lisboa, fueron suministradas por la compañía Parent & Schaken. Las obras fueron dirigidas por Agapito Ruiz Tamayo, ayudante de Obras Públicas y jefe de la sección en que se encontraba el puente. Los cimientos y la parte de fábrica –estribos y pilares– fueron ejecutados por la empresa constructora que tenía la contrata con la compañía concesionaria, la parte de hierro fue montada por los ingenieros de la empresa Parent & Schaken. El coste total del puente ascendió a 7.245.097,29 reales.

La zona del río donde se planteó la obra presentaba una inmensa capa de acarreo o sedimentos, bajo la cual se encontró otra de granito, que ofrecía una dureza suficiente para cimentar en ella con seguridad. Los trabajos se ejecutaron sin grandes problemas, excepto en las pilas cuarta y quinta (contando desde la margen izquierda) que estaban en el lecho del río. Aprovechando la estaciones secas para evitar las crecidas, se comenzó en la cuarta aislando el área de cimentación mediante un malecón de tierra arcillosa de cinco metros de altura (terraplén iniciado desde la orilla por donde avanzaban los carros, materiales y bombas empleadas en el achique de agua) que lo rodeaba. Retirada el agua se procedió a la excavación y a cimentar la base. Una obra igual se realizó para la pila quinta, destruyendo el malecón hecho para la anterior, con el objetivo de dar paso a las aguas del río. Para realizar los cimientos de pilas y estribos, que alcanzaron una altura de entre 2 metros y 6,50, se necesitó excavar a una profundidad comprendida entre 3,25 y 8,75 metros hasta encontrar terreno firme. En su construcción se emplearon 13.571 metros cúbicos de tierra y grava, 1.433 de roca o gra-



Otra vista del puente metálico. :: HOY LA ZARZA

nito descompuesto, 1.114 de granito duro, 4.065 de mampostería y 165 de sillería sin labra. El coste de jornales supuso 752.924,49 reales, los materiales 244.840,78 reales; 8.000 reales para indemnizar al dueño de un molino situado aguas abajo del puente, cuya labor fue paralizada por una temporada, añadir 120.691,27 reales por desgaste de maquinarias y herramientas y desperfectos. En total, el coste de los cimientos supuso 1.126.457,10 reales.

A los macizos de fábrica (estribos y pilas) se les dio las dimensiones necesarias para dos vías, si bien con arreglo al proyecto, el puente se realizó para una sola vía (de ahí la sensación de que parece que sobra medio pilar o que es el doble de ancho que el puente). Los estribos, situados en los extremos del puente, se apoyan en un zócalo de 50 centímetros, a los que se superpone el cuerpo del estribo, una impostilla y una imposta a la altura de la rasante, sobre ellos una especie de dados para ocultar la parte de hierro superior a la rasante, alcanzando una altura total de 16,45 metros. Las diez pilas también llevan un zócalo, y encima de éste el cuerpo en talud con tajamares elípticos a los extremos, una impostilla donde llegarían las mayores crecidas del río, y una imposta en la que descansa el hierro del puente; en total una altura de 11,80 metros. Los estribos llevan mampostería labrada, a media labra y ordinaria; los pilares se construyeron con sillería labrada y sillarejos (la sillería de todas las pilas es de un mismo aparejo y la altura de las hiladas es igual en to-



Puente actual de hormigón, inaugurado en 1960. :: FABIAN LAVADO

dos los macizos a excepción de los zócalos). El coste de la obra de estribos y pilas ascendió a 2.477.880 reales, más 125.000 reales que se pagaron por un puente provisional de servicio, por andamiajes y otros trabajos auxiliares, suman un total de 2.602.880 reales.

Por último, en los tramos de hierro se empleó el sistema de celosía: a cada lado de la vía llevaba el puente un bastidor de 4,04 metros de altura compuesto por dos bandas horizontales, cuatro hierros de escuadra que unían las bandas a las espas de los bastidores e hierros en forma de 'T' verticales. A una altura de 2,62 metros desde la parte inferior de los cu-

chillos –laterales metálicos del puente– iban los traveseros que sostenían el piso y sobre ellos los largueros de madera reforzados para sostener los carriles. La anchura del puente sería de 4,48 metros, 1,74 para la vía y el resto para los andenes de uno y otro lado. En total, la parte metálica del puente costó 3.515.760 reales.

Sumado los costes de las tres partes del puente, dan un total de 7.245.097 reales. El gasto medio por metro lineal de cimientos fue de 1.905,73 reales, de estribos y pilas 4.606,87 reales y de la parte de hierro 6.222,58 reales; lo que hace un total de 12.825,18 reales por metro lineal de puente.

A lo largo del tiempo se realizaron algunas reparaciones como en 1903 y 1916, se reforzó el tramo metálico en 1907 y por último, en diciembre 1936, en plena Guerra Civil, sufrió un acto de sabotaje en el estribo izquierdo que destruyó 12 barras de celosía y dos metros de la cabecera inferior.

El puente metálico fue sustituido en 1960 por el actual de hormigón, llamado Guadiana II, construido por la empresa Tierras y Hormigones SA, compuesto por 20 tramos de 25 metros y dos de 17 que le dan una longitud de 535 metros aproximadamente; pero esto ya es otra historia.