"Puente sobre el río Aguas en la carretera de Garrucha a Los Gallardos (Almería) (Crónica)"

José López Rodríguez

*Revista de Obras Públicas* vol.73, nº2.438, octubre de 1925, pp. 466-467

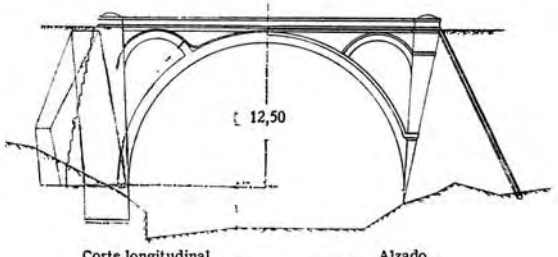
# Crónica

## Puente sobre el río Aguas en la carretera de Garrucha a los Gallardos (Almería)

Figura esta obra en las del trozo segundo de la expresada carretera, construídas por administración y recibidas el día 8 de agosto último por el ingeniero jefe de Almería.

Se trata de un puente *sin cimientos,* por estar labrados algunos *sillares* del zócalo del arco central en la misma roca natural, que aflora en ambas márgenes del río.

Se proyectó el puente primeramente como aparece en el alzado, en el que acotamos las dimensiones del arco. Se ha conservado en la construcción el arco ese,

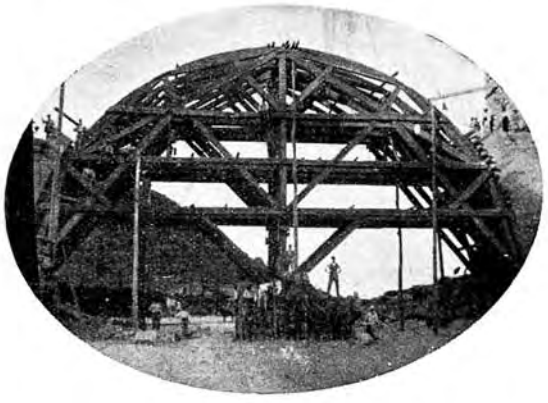



Corte longitudinal. Alzado.
Según el poyecto primitivo.

de medio punto, de 25 m de luz y un metro de espesor uniforme; pero no el aligeramiento de los tímpanos, constituído primitivamente por dos pontones de 6 m, que en la construcción fueron partidos (y no por gala) en dos.

Las grandes aletas formadas por muros en desplome según el proyecto primitivo, volaron al redactarse el proyecto reformado, por haber comprobado su autor, el ingeniero Sr. Martínez Herrera, que resultaba más económico sustituirlas por los grupos de pontones de las avenidas de ambas márgenes, que pueden verse en la fotografía. Así ganaba a la vez, con menos pesetas, el puente en *grandeza* y, sobre todo, en elegancia.

Todo el material para sillería, sillarejo y mampostería ha sido tomado o extraído punto menos que a pie de obra. Sin embargo de resultar por ello y por el reducido coste de labra (gracias a la piedra, que la permite fácilmente, y a la mano de obra relativamente



Cimbra.

económica) unidades baratas, es probable que hubiera convenido más la sustitución por el hormigón armado o sin armar.

A última hora, la zona junto a la clave se hizo de hormigón, por la imposibilidad de esperar más tiempo a que terminaran la labra los canteros, a pesar de haber reunido un buen número de ellos.

Ese factor tiempo es de lo más estimable, al efecto de desechar casi en absoluto la sillería de las obras. Preferible es el inconveniente de la carestía al del tiempo que lastimosamente obliga a perder la adopción de esa clase de fábrica.

Realmente, en el puente sobre el río Aguas no hizo gran mella eso del retraso debido a los canteros, relativamente al sistema de construcción y a las circunstancias que concurrieron en la ejecución. La Jefatura de Almería, estos tres últimos años, tuvo en construcción por administración cinco trozos de carretera, figurando puentes (el que nos ocupa y el del río Adra, en la carretera de Berja a Turón) en dos de ellos. Puen bien; ha habido trimestres en los que se ha dispuesto para todo ello de *trece mil pesetas,* cosa que permitía bien el desarrollo de una *actividad* apropiada al procedimiento del cuentagotas, hijo legítimo del reparto proporcional de los insignificantes créditos que las obras públicas alcanzan de ordinario en los presupuestos.



Vista del puente construído.

Representamos la cimbra, que fué harto robusta, y del clásico tipo para luz de 25 m, que se ve en cuantos tratados de puentes se han escrito. Se le puso cuatro cerchas para los 5,80 m del cañón del arco central, que descansaban por el intermedio de cajas de arena sobre sillarejos adosados a los estribos.

Durante el montaje de la cimbra un enorme ciclón se encargó de *arrancarla* y echarla a tierra, con gran destrozo de gran número de piezas. Después, ya cargando sillares, casi como se ve en la adjunta fotografía, ocurrió una riada formidable, que estuvo a punto de hacer algo más grave aún. Se aforó unos 500 $m^3$ por segundo como caudal aproximado en la extraordinaria crecida del río Aguas, que arrastró la palizada central de la cimbra (innecesaria, pero empleada por precaución) y el apoyo de una de las cerchas, que por las piezas de arriostramiento quedó colgada de las restantes.

En el descimbramiento se observó un descenso en la clave de 5 mm próximamente.

Tales son, a grandes rasgos, los detalles salientes de esta obra y de su construcción. Su coste, no obstante tanta incidencia, ha sido 110 000 pesetas, en números redondos.

Quizás una obra de modelo oficial hubiera costado algo menos; pero en 1912, cuando se redactó el proyecto, y en 1914, cuando se comenzó la carretera de Garrucha a Los Gallardos, no se contaba con ese precioso recurso de los modelos oficiales de puentes para carretera, que, por lo menos para hacer comparaciones, tiene un campo de aplicaciones bastante bueno.

J. L. R.