

CAZANDO PUENTES

miércoles, 29 de mayo de 2019

PUENTE DE HIERRO DE CARRIZO. León

PUENTE DE HIERRO SOBRE EL RÍO ÓRBIGO
VILLANUEVA DE CARRIZO. León
Tèrmino Municipal de Carrizo de la Ribera
LE-420 PK 35

El puebluco leonés de Villanueva de Carrizo pertenece a la municipalidad de Carrizo de la Ribera, en la comarca de Ribera del Órbigo y dispone de un bello puente histórico que une ambas poblaciones. La estructura es más conocida como Puente de Carrizo al contrario de lo que ocurre con otros apelativos populares o comunes como puede ser el de "puente viejo", "puente nuevo" o "puente de hierro". Y aludo a lo de puente nuevo porque es habitual denominarlo así cuando se tiene conocimiento de otro puente anterior, generalmente muy antiguo y muchas veces ya desaparecido. En este caso y aunque no tengo constancia de vestigios de ello, algún estudioso local habla y cita determinados restos de una estructura antigua, incluso romana, que se encontraría aguas abajo del que presento pero, de momento, son conjeturas aunque bien es cierto que, Inocencio Cadiñanos, un buen historiador de puentes y dentro de su catálogo para la provincia leonesa, cita un puente de Carrizo sobre el río Luna ya desaparecido y del que existían referencias por documentos de rentas de pontazgo. Pudiera tener el asunto alguna relación ya que el río Luna, en unión con el Omaña, forman la cabecera de lo que, aguas abajo se llama río Órbigo. Por otra parte, Pascual Madoz a mediados del siglo XIX nos cuenta en su famosa enciclopedia que entre los dos pueblos existían un par de puentes de madera, habitualmente dañados o inservibles por las continuas avenidas del río Órbigo pero no hace referencia a puentes de piedra arruinados. Otra hipótesis al respecto es la de que si por estos pueblos pasaba una vía pecuaria importante como era la Cañada Real de Merinas, era obligado que existiera un puente más o menos sólido por donde poder cruzar el río cuando no se podía vadear por ir crecido el cauce.

En el año 1877 arrancan los primeros estudios por parte del Ministerio de Fomento para la construcción de un puente que una Carrizo con lo que entonces era el Barrio de Villanueva. En octubre de 1878 el ingeniero José Nogales presentó un proyecto de puente de fábrica con 6 bóvedas escarzanadas de 15 metros de luz cada una y longitud total aproximada de 100 metros pero la solución no pareció adecuada a los organismos competentes y el asunto se siguió demorando. En el año 1887 se aprueba el proyecto de regeneración de esta calzada de tercer orden y la incorporación de un nuevo puente. que se construye entre los años 1889 y 1895 según proyecto de los ingenieros Manuel Diz Bercedóniz y José María Rodríguez Valbuena. Al contrario de lo que hicieron más adelante en el Puente Victoria de La Bañeza, donde diseñaron vigas con arcos espectaculares del tipo bow-string, en este caso optaron por vigas en celosía más discretas del tipo cajón o tubo, como se las llamaba. Constaba de 3 vanos con luces de 46+58+46 metros y la longitud del puente era de 150 metros, esto es, 50 metros más del proyectado por Nogales. El proyecto de Diz y Rodríguez Balbuena fue modificado más adelante por Salustiano González-

Datos personales



El lobo Quirce

[Ver todo mi perfil](#)

BÚSQUEDA DE PUENTES

Archivo del blog

- ▶ [2021](#) (9)
- ▶ [2020](#) (123)
- ▼ [2019](#) (171)
 - ▶ [diciembre](#) (31)
 - ▶ [noviembre](#) (12)
 - ▶ [septiembre](#) (17)
 - ▶ [agosto](#) (25)
 - ▶ [julio](#) (14)
 - ▶ [junio](#) (9)
 - ▼ [mayo](#) (8)
 - [PUENTE DE HIERRO DE CARRIZO. León](#)
 - [PASARELAS DE LA BAÑEZA. León](#)
 - [PUENTE NUEVO DE LA BAÑEZA](#)
 - [PUENTE DE HIERRO. La Bañeza](#)
 - [PUENTE DE OTO SOBRE BARRANCO DE SORROSAL](#)
 - [PUENTE VIEJO DE BROTO. Huesca](#)
 - [PUENTE DE JÁNOVAS. Huesca](#)
 - [PASARELA DEL MONASTERIO. Boltaña](#)

Regueral Blanco que quiere más capacidad de desalojo ante aguas crecidas y diseña una estructura semejante pero cuyos vanos eran de 48+60+48 metros de luz por lo que aumentaba la capacidad de desagüe en 6 metros más, poca cosa para lo que vendría después. Aprobada la modificación y subastada la obra en junio de 1890 se adjudicó la misma al constructor Domingo Rodríguez por importe de 295.032.- pesetas iniciándose las obras con fecha 01.09.1889. Algunos aspectos del entramado de las vigas fueron modificados por Rodríguez Balbuena en octubre de 1891 y en diciembre de 1893. Se terminaron las obras en junio de 1895. Respecto a Salustiano González-Regueral (1829-1892) comentar que aunque alternó su actividad ingenieril con la política ya que fue diputado por Luarca y Laviana e incluso senador, en el ámbito ferroviario fue muy considerado ya que es el promotor de la mítica línea de León-Gijón cuya dirección llevo a cabo entre los años 1865 y 1878. También fue determinante su decisión sobre el nuevo puerto marítimo para Asturias, decantándose por El Musel en la ciudad de Gijón. En su historial figura el diseño y ejecución de importantes carreteras en la comunidad asturiana y la construcción de algunos faros.

Volviendo a nuestro puente, anotar que una potente avenida acaecida en fecha 13.02.1900 modifican el cauce sacándolo de madre al tiempo que se ensanchan las terrazas de arenas y lodos del propio río. La deriva se hace por la margen derecha (desde aguas arriba) donde se daña el estribo y desaparece el aterramiento artificial sobre el que iba la calzada. Resulta curioso que este tipo de avenidas, ensanchamientos de las terrazas fluviales e incluso salidas de madre, siendo tan frecuentes en el río Órbigo, Porma o en el Esla, no se tuvieran en cuenta al realizar el proyecto del puente en cuestión que, desde un primer momento, ya debió de proyectarse más largo y con más vanos. Si bien es cierto que como se suele decir "a toro pasado" es fácil adivinar lo ocurrido, es el propio ingeniero que diseña la modificación del puente - J.E. Ribera- quien expresa la opinión de que, ante cualquier duda por el impacto de crecidas importantes en cauces con poco talud o que discurren sin encajonamientos, siempre se debe diseñar un puente largo y si es necesario, más largo.

Con fecha 13.02.1900 la propia Jefatura Provincial de Carreteras autorizó la solución de alargar el puente, en vez de reparar de nuevo el terraplén. La Jefatura redactó un proyecto en marzo del mismo año que fue devuelto por la Dirección General por ser muy caro y un segundo proyecto remitido en junio de 1907, esto es, 7 años después de la catástrofe, también se denegó. En un nuevo concurso convocado en enero de 1908 con el fin de seleccionar la solución idónea para esta obra civil, fue José Eugenio Ribera Dutaste quien lo ganó. En este caso, Ribera propuso un nuevo sector de 11 vanos semejantes con luces de 15 metros cada uno lo que daba una longitud de 165 metros a la nueva obra y 321 metros al conjunto de las dos estructuras sin contar los aterramientos oportunos. Se adjudicó la contrata a Luis Gomendio Saleses en junio de 1908 por importe de 172.826.- pesetas. Este constructor de origen guipuzcoano fue colaborador habitual de Ribera en otras obras, algunas fallidas, como la del puente y estructuras portuarias de Almería y otras de gran éxito, como el Viaducto del Barranco Hondo, primera estructura de hormigón armado en Canarias.

En este punto deberemos prestar atención a lo que representaba -en términos generales- la incorporación de la técnica del hormigón armado en nuestro país, del que precisamente, Ribera fue su introductor y que tendría unas posibilidades enormes de cara al futuro. Si nos fijamos en los presupuestos para el puente metálico y para el de hormigón observamos que hay una diferencia de 122.206.- pesetas, esto es, un 40% aproximadamente más económica la obra en hormigón, sin tener en cuenta la posible inflación de dos décadas, la realidad de que el puente nuevo era ligeramente más largo y que además, tendría costes y tiempos de trabajo añadidos derivados de la hincas de pilotaje, emparrillado y basamentos para 10 pilas. Lo cierto es que, el desarrollo de los hormigones armados era imparable.

Bien es cierto que Ribera también tuvo problemas con esta obra ya que apenas empezada, a los dos meses, una avenida causó daños al terraplén de margen derecho que precisó de refuerzos y ampliación con dos nuevos vanos, pero llegado el invierno de 1909 y sin finalizar las obras, una nueva avenida dañó lo construido en cabecera derecha y ensanchó de nuevo el cauce por ese lado. Se proyectó un nuevo alargamiento de la obra por margen derecha con un tramo de 3 vanos de 15 metros de luz cada que corrió a cargo del ingeniero Federico Jiménez del Ferro que siguió trabajando con la contrata de Luis Gomendio. En este caso, fue determinante el refuerzo del estribo y terraplén derecho con fuertes manguardias a base de gaviones. Se considera terminada esta actuación con fecha 21.12.1912 y por lo que escribía el propio Ribera hacia el año 1926 estaba satisfecho con la solución aportada ya que no volvió a dar problemas este puente y es cierto pues desde entonces -ya ha pasado un siglo- no ha padecido ningún tipo de daños.

Entre los años 2000 y 2001 se inician los proyectos de la variante la carretera LE-420 y se corre el rumor de que al construir un nuevo puente, el viejo sería desmantelado. Yo creo que ya en estos tiempos, cuesta creer que puede haber un responsable, ya sea técnico o político con tan baja sensibilidad y mal gusto que ciertamente pensara en esa posibilidad. La población local, avisada de tal felonía (lo podría calificar con palabras más gruesas), decidió unirse y organizarse. Hasta se creó la Asociación del Puente Carrizo, muy activa en organizar protestas, concentraciones y reivindicaciones al respecto y, por fin, evitó el desastre y yo se lo agradeceré siempre aduciendo que es patrimonio civil de este país. Cuando la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León aprobó el proyecto global de la variante en el año 2006 se comprometió a mantener el puente viejo metálico.

Se trataba de un ambicioso proyecto con un presupuesto de 1,3 millones de euros en dos fases. Una primera a la que se asignaban 500.000.- euros destinados a saneamiento, mejora de calles y aceras, rotondas y accesos a la variante, además de otras infraestructuras menores. Otra fase con 824.000.- euros desglosada en dos partidas, una para canalizaciones de todo tipo y red de saneamiento por importe aproximado de 200.000.- euros y otros 524.000.- que se destinarían a la rehabilitación integral del puente. La variante y el nuevo puente se terminaron entre abril y mayo del año 2.010 y el vetusto puente quedaba liberado de la presión de los tráfico que soportaba. En febrero del año 2012 el Diario de León ya difundió la noticia de la restauración del puente de hierro. Incluso detalla algunos aspectos de la rehabilitación:

PUENTE NUEVO DE BOLTANA.
 PUENTE DEL BARRANCO DE SAN MARTÍN. Boltaña
 PUENTE DE MOSCARALES. Boltaña
 PUENTE DE GERRI DE LA SAL. Lleida
 PUENTE DE RIALP SOBRE EL RÍO NOGUERA PALLARESA
 PUENTE DE SAN ARMENGOL. Pont de Bar Vell.
 PASARELA DE MARTINET SOBRE RÍO SEGRE
 PUENTE DEL DIABLO. Isòvol-Girona
 PUENTE DE CAPELLADA. Besalú
 PUENTE DE CABEZÓN DE PISUERGA. Valladolid

- ▶ abril (18)
- ▶ marzo (4)
- ▶ febrero (19)
- ▶ enero (4)
- ▶ 2018 (100)
- ▶ 2017 (133)
- ▶ 2016 (122)
- ▶ 2015 (48)

Etiquetas

- ACUEDUCTOS
- PASARELAS
- PUENTES ATIRANTADOS
- PUENTES COLGANTES
- PUENTES DE FÁBRICA
- PUENTES DE HORMIGÓN
- PUENTES METÁLICOS
- PUENTES MIXTOS
- VIADUCTOS
- Z Conjuntos Varios
- Z LISTA DE PUENTES POR PROVINCIAS
- Z NOTICIAS PONTONERA EN LA PRENSA
- Z VALIOSAS E INTERESANTES CITAS

limpieza profunda de fábrica y metales con agua a presión, incluso con chorros de arena, regeneración de zonas de piedra con inclusión de morteros para fijar piezas, todo tipo de imprimaciones antioxidantes y pintura final en gris. Reparación de elementos rotos o faltantes, como el caso de las barandillas. Fresado del viejo firme y composición de un nuevo adoquinado a dos tonos, gris oscuro para la calzada y tonos rojizos para aceras. Se inaugura en el mismo año 2012 aunque con una limitación en su cruce para vehículos que no excedan una MMA de 3,5 toneladas si bien es cierto que, en la actualidad y definitivamente, se prohíbe la circulación en general salvo turismo o vehículos de emergencias. En el Plan de Corporaciones Municipales del año 2018 existía una partida de 43.000.- euros para la iluminación del puente pero se ha ido demorando aunque La Nueva Crónica de León, apunta recientemente que pronto se llevará a efecto.

Características actuales de la obra. El resultado final de este puente es que tiene una longitud sobredimensionada de aproximadamente 420 metros, incluyendo estribos. Del galimatías de construcciones y ampliaciones podemos deducir que el tramo metálico pudiera llegar con sus estribos a los 170 metros y se componía de 3 vanos con luces de 48+60+48 metros y 14 metros en estribos de cabeceras. La modificación de Ribera lo alarga hasta los 375 metros, constituidos por 11+2 vanos de 15 metros cada uno, lo que hacen 195 metros de nuevo tablero más otros 10 metros de terraplén-estribo cuya suma total de la estructura se eleva hasta los 375 metros. Con la ampliación de Jiménez del Ferro en tres nuevos vanos de otros 15 metros de luz cada uno, el puente se amplía en otros 45 metros no considerando más longitud para el estribo derecho porque estos 3 nuevos vanos ya se montan sobre parte de su antiguo estribo o cabecera derecha. Conclusión final: ciertamente su longitud total se aproxima a los 420 metros. Si nos fijamos en los dibujos de Ribera que expongo en fotografías, ya nos dan esa dimensión si tenemos en cuenta las gruesas pilas de empalme de tableros y unos pocos metros de estribos. Anotar que en el Catálogo de Puentes de León, se proponen las medidas con ligeras diferencias con respecto a las de los dibujos de Ribera. La flecha actual de la mayoría de los vanos es muy baja -entre 3,70 y 1,30 metros- debido a las colmataciones de arenas y lodos a lo largo de un siglo y su caudal regular pasa por la medianía del tablero actual, aproximadamente entre los 200-205 metros de su longitud y que coincide con los dos primeros vanos que construyó Ribera, junto a la primera gran pila-estribo intermedia. Existe un pequeño caudal que circula bajo el primer vano metálico que se corresponde con una derivación o cuérnago situado a pocos metros aguas abajo del puente nuevo de la LE-420 y que también da servicio a la piscifactoría. Esta derivación toma el nombre de Presa de Villanueva y se convierte en presillas y canal de riego hasta que, nuevamente, desemboca en el río Órbigo tras un trayecto de aproximadamente 6 kilómetros.

Siguiendo con la estructura metálica y relacionado con sus apoyos, señalar que dispone de un estribo auténtico en margen izquierda con relleno de hormigón y chapado en buena sillería de caliza de cara lisa picada, bien dispuesta en piezas regulares y que se ensancha con pilastras en los lados también de buena fábrica y que se adorna con dos impostas sobresalientes bien labradas. En el interior se formaliza un plinto donde apoya la primera viga por medio de rótulas oscilantes de hierro. A continuación la estructura apoya en dos pilas intermedias del tipo tabique que cubren la anchura de vigas y disponen de un canto de 1,20 metros. Son un bello ejemplo del buen hacer canteril de la época. Están muy enterradas en arenas pero estimo que se componen de 5/6 hiladas de perfecto sillar, de gran volumetría, escuadría y disposición, con un fino llagado de mortero, destacando especialmente la talla curva en los cantos que hacen de tajamar-espolón. También se embellecen por medio de impostas sobresaliente y con esquinas biseladas, todo ello en buena piedra caliza. Sobre ellas se acoplan en cada extremo un par de rótulas oscilantes, sin rodillos que se encuentran en un buen estado y sobre las que reposan las secciones del tablero metálico; señalar que las rótulas de la primera pila parece que han sido rectificadas incorporándolas una almohadilla a base de dos chapas de plomo como amortiguación dado que las dos hiladas superiores de sillería se han desplazado ligeramente, quizás debido a un mínimo hundimiento en la cimentación de la pila o para evitar vibraciones de este mecanismo sobre pila; entiendo que esta actuación se ha producido más recientemente. Por último, la estructura descansa en un semi-estribo o amplia pila con una longitud de 5/6 metros que tiene restos del antiguo terraplén y fábrica de sillería semejante a la del estribo opuesto, de buena factura, más la prolongación de Ribera a base de rellenos de hormigón en masa y un chapado de mampostería de piedra caliza.

Respecto al tipo de estructura podemos señalar que se trata de un puente de viga en celosía con tablero intermedio. Lo componen tres vigas de acero laminado con apoyos en estribos y dos pilas intermedias. Quizás, la diferencia con otras obras de características semejantes estriba en que en este caso, las secciones de viga se unen y fortalecen con roblonado y chapas de acero haciendo la estructura rígida y apoyándolas en sus uniones con dos rótulas, una en cada canto, cuando lo que observamos en otras estructuras es que la unión de las secciones no es rotunda ya que existen juntas de dilatación y los apoyos en pilas se hacen por medio de dobles rótulas, una pareja para cada cabeza de viga que se une. En este caso, parece que las tres secciones de viga se consolidan en una sola estructura larga que discurre por todo el tablero. Un ejemplo semejante de vigas tubo en celosía con uniones más rígidas y dos rótulas tenemos en el blog sería el del [Puente del Embalse de La Peña](#) y otro ejemplo semejante pero con rótulas dobles en las uniones de las cabezas de las vigas, con juntas de dilatación, sería el [Puente de Titulcia](#) sobre el Tajo. No tenemos en cuenta estructuras de arcos tipo bow-string donde parece que siempre son dobles o puentes ferroviarios donde suelen ser únicas aunque con rodillos.

La altura entre cordones de la estructura es de 4 metros y la anchura entre cantos de las mismas (tablero) es de 6,30 metros. La rasante del tablero se eleva 1 metro con respecto al cordón inferior. La estructura en su conjunto consta de 4 cordones, dos a dos, siendo los inferiores los largueros de apoyo, todos ellos contruados a base de laminados de acero que conforman secciones en doble T, amplios y robustos, en los que engarzan o solidarizan el resto de perfiles. La unión, rigidez y flexibilidad entre ambos cordones se realiza por medio de fuertes palastros verticales en los extremos de las secciones y un entramado de perfiles en L unidos y de posición oblicua que van formando cruces de San Andrés en toda su longitud. Los

cordones superiores se arriostran con otra serie de vigas-traviesas de sección en doble T y se afianzan entre ellos con cruces de San Andrés por medio de perfiles más delgados de sección en L. En intradós de la obra los cordones inferiores se asocian por medio de una serie de jabalcones transversales gruesos de sección en doble T cosidos a una serie de nervios longitudinales de menor calibre con los que forman un entramado de cuadrículas. Sobre esta estructura se asientan una serie de chapas de acero o hierro laminado que componen el soporte de una solera de hormigón en masa sobre la que se asentaría el firme, originariamente de macadam y posteriormente de diferentes aglomerados asfálticos hasta la reciente reforma en que se ha dispuesto un firme de adoquinado con prefabricados de cemento.

Señalar, como siempre ocurre en estas estructuras, que todas las uniones de perfiles se hace por medio de diferentes tipos de chapas laminadas, ya sean cartelas, platabandas, cartabones, pletinas o piezas angulares, siempre cosidas con un minucioso roblonado en caliente de aspecto y belleza primorosa y que en este puente, se muestran en muy buen estado, sin oxidaciones, holguras o roturas. No se aprecian soldaduras recientes en las uniones y todo lo que afecta a pernos o tornillería de tuerca se corresponde con intervenciones más recientes relacionadas con fijaciones de acero para el soporte de tubería bajo el tablero.

En superficie y tras la última reforma, destaca el firme a base de adoquinado artificial de tonos oscuros para la calzada y de color rojo con rombos amarillos en la única acera en lado aguas abajo. También se han fijado al firme una serie de badenes reductores de velocidad. Existe una fuerte protección entre ambas por medio de una bionda a base de tubo de acero negro anclado al suelo por medio de unos cuchillos de acero de baja altura. Aunque en el proyecto de reforma se hablaba de reponer los petos antiguos en mal estado, yo observo que han sido sustituidos todos los tramos de barandilla original. Las nuevas son de tipo historiado, de acero, imitando las de forja y antioxidantes. Tienen tres cordones longitudinales y una serie de balaustres verticales con adornos en pequeñas cruces de San Andrés y aros en la parte superior además de pináculos y escudos de la villa en chapas de acero soldadas a los barrotes.

En las cabeceras de esta estructura se producen ensanchamientos. Sobre bajos pretilos de sillería se clavan secciones de las nuevas barandillas. Resulta más bella y cuidada la que mira hacia margen derecha, bien compuesta, con balconadas hacia el cauce aunque también se observan enfoscados gruesos de cemento tapando la vieja sillería rugosa o mampostería. En la cabecera izquierda se observan más intervenciones con cemento e incluso en la unión de la esquina derecha hay roturas en la albardilla y faltan piezas.

Este sector metálico del puente dispone de algunas luminarias de tipo plafón atornilladas a algunas traviesas superiores aunque ignoro si funcionan ya que en el último proyecto parece que se destinan fondos para una iluminación del puente que entiendo, se refiere a este sector ya que el otro ya dispone de farolas.

Respecto a su cruce, es común para todo el puente la limitación de velocidad a 30 kilómetros por hora y el paso exclusivo para turismo y vehículos de emergencias teniendo en cuenta que este sector de viga metálica dispone de un gálibo de 4,50 metros. La circulación es alternativa regulada por medio de semáforos y en mi visita he observado que tiene gran afluencia de tráfico de vehículos y mucha menor de peatones.

Puente de hormigón armado: Se trata de la continuación hacia orilla derecha del río Órbigo del viejo puente de hierro. Se construye en dos tramos consecutivos cuya longitud total, como ya hemos indicado, se aproxima a los 250 metros, de acuerdo con la intervención de Ribera y la de Jiménez del Ferro. La anchura de tablero es de 5,40 metros más pretilos. En conjunto, dispone de 11+2+3 vanos adintelados con luces regulares de 15 metros cada una. Los apoyos se producen en estribo derecho (desde aguas arriba), dos estribos-pilas de conexión, uno con la obra metálica, otro con el terraplén intermedio y otras 14 pilas cilíndricas intermedias que soportan el tablero. La flecha máxima en vanos sobre cauce regular del río llega a 5,50 metros.

La cualidad singular de esta obra la constituyen las vigas longitudinales de hormigón armado que diseña Ribera y que constituyen el tablero. Lo componen cuatro vigas de sección cuadrangular cuya longitud es de 16,50 metros por cada vano y altura de 1,80 metros que se arriostran por medio de traviesas de hormigón armadas con una serie de horquillas de acero embebidas en la masa hormigonada. El apoyo vertical se hace sobre el arquiteabo o cenit de las pilas cilíndricas donde forman una escotadura en ángulo recto cuyas caras exteriores se adornan con cupulines semi-cónicos de hormigón en masa. Sobre esta estructura de vigamen se disponen losas de hormigón armado en tablero y aleros en cantos de 55 centímetros de longitud donde apoyan las balastradas.

Los estribos, semejantes a los del puente metálico disponen de fábrica más irregular, donde hay piezas de cantería de buena labra mezcladas con mampostería y lienzos de hormigón en masa. Sin embargo, sobre pilas y como único montaje decorativo, se disponen unos semi-cilindros huecos también de hormigón que sobrepasan la rasante del tablero y forman apartaderos o miradores a ambos lados. Algunos han sufrido daños y se han cubierto con lechadas de cemento, probablemente en una rehabilitación de 1980 pues esa es la fecha grabada en una de las albardillas curvas. Entre descansaderos, se asegura el tablero con las barandillas de reciente instalación y en ambos cantos y alternativamente, se clavan una serie de farolas de fuste cilíndrico y luminaria de estilo moderno. Respecto a su firme vale lo comentado para el puente metálico.

Respecto a su estado actual de la obra en conjunto parece que se encuentra cuidada aunque sería de desear que se arreglaran algunas piezas del estribo izquierdo rotas. Tampoco parece oportuno que en un puente histórico se sigan mostrando a la vista una serie de cableado eléctrico, tubería de PVC en intradós

y otros artilugios que están fuera del contexto antiguo de este monumento. Pese al posible decapado y limpieza de la estructura metálica, en las bovedillas inferiores o cuadrículas así como en las juntas de muchos de los perfiles, subsiste el óxido porque no se ha terminado bien su limpieza y repintado; esto también parece evidente en la zona de la estructura metálica que apoya en los plintos de cabeceras donde abunda la herrumbre, colmataciones de arenas y mugre. A favor, figura la adaptación de la zona con algunas vías de tierra junto al cauce que permiten acercarnos a las zonas inferiores de la obra aunque existe una vegetación tan tupida que imposibilita su tránsito; tampoco el arbolado de ribera ayuda ya que resulta imposible la observación de la obra plena o su fotografiado. Aunque existe una zona deportiva contigua al puente y alguna senda, entiendo que no se ha sabido conjugar urbanísticamente la obra histórica monumental con un entorno cómodo y atractivo para el disfrute de lugareños y visitantes.

No he observado que existan señales de tráfico que alerten al conductor (y turista) sobre un posible monumento: las típicas señales de dirección con fondo rosa. Respecto a la cartelería o panel de información, existe uno en cabecera derecha que, aunque escueto, alerta al visitante sobre una obra pontonera de interés.

Abundando en lo ya mencionado sobre la sobredimensión de esta obra civil, que evidentemente solucionó los problemas de ruina ante crecidas elevadas, sigue siendo espectacular su longitud total que si la comparáramos con otras estructuras que, por ejemplo, salvan cauces anchos como el del Ebro, cerca de su desembocadura y asociado a su autor, el Señor Ribera, podemos observar la acentuada diferencia de longitud: el [Puente Colgante de Amposta](#), cuya luz es de aproximadamente 129 metros, tiene una longitud total -incluyendo sus largos estribos- de 233 metros. Se acerca un poco más a la longitud de nuestro puente el de Paradores de Castrogonzalo sobre el río Esla, difícil estructura para explicar (la visité hace un par de años y no consigo encontrar tiempo para meterme con ella); la obra civil recuerda a ésta en el sentido de que es la unión de tres sectores de puente, uno verdaderamente antiguo, de origen renacentista-barroco, otro clasicista aunque con bóvedas de hormigón y un tercero de viga de acero en celosía. Su longitud total se aproxima a los 327 metros pero si rizamos un poco el rizo y lo complicamos, deberemos decir que estas tres estructuras acompañan a través de un aterramiento largo de 183 metros a otra en semi-ruina de origen medieval de 42 metros de longitud, lo que nos daría una longitud total pontonera de 529 metros para salvar un cauce relativamente estrecho donde ha habido varias salidas de madre y amplias terrazas fluviales. Otro puente cercano que supera la longitud del Puente de Carrizo sería el de la localidad leonesa de [Villafer](#), también sobre el río Esla. Sus tramos metálicos en vigas de cajón llegan a los 180 metros pero la estructura continua con otros tramos de vigamen en celosía inferior, bajo tablero, que añadidos al sector citado, dan una longitud total de 400 metros. En este punto, han sido tan espectaculares los desbordamientos, salidas de madre y nuevas canalizaciones que en apenas 3 kilómetros de carretera, he contabilizado 7 puentes y pontones hasta Villaquejida. Todos semejantes en cuanto a su factura, con vigas inferiores de acero en celosías tupidas y que probablemente se realizan a principios del siglo XX. Estos pasos elevados, ante las fuertes crecidas del Esla, evitarían los continuos encharcamientos de calzada que impedían las comunicaciones entre los pueblos afectados.

Para saber más. El libro clave para informarnos sobre esta obra es el "Catálogo de puentes de León anteriores a 1936", obra auspiciada por José Antonio Fernández Ordoñez y coordinada por Tomás Abad Balboa y Pilar Chías Navarro donde han intervenido y colaborado muchos ingenieros y estudiantes de la escuela. Se editó en el año 1988 por el CICCIP y CEDEX. También en este caso, conviene leer algunos apuntes al respecto que hace José Eugenio Ribera, con inclusión de planos y fotografías en su famoso manual titulado "Puentes de fábrica y hormigón armado", editado -entre otras- por Gráficas Barragán en Madrid en el año 1925. La [Wikipedia](#) siempre nos aporta información. Algunos blogs locales son interesantes al respecto, bien porque tienen fotos del puente o porque nos ilustran sobre la historia y monumentalidad de estos pueblos, como son [cepedacepeda](#), [viendoleon](#) o la [web municipal](#). El Diario de León aportó noticias sobre la variante y obras en el puente en sus ediciones de fecha [23-07-2010](#), [06-10-2010](#) y [02-02-2012](#). A su vez, La Nueva Crónica nos informa sobre el presupuesto para iluminación en su edición reciente de fecha [10-01-2019](#) o [El Mundo](#) en referencia al monasterio y palacio. Existe un buen artículo de Luis Solera Selvi sobre esta obra civil publicado en el periódico [La Nueva Crónica](#) con fecha 12.08.2019.

Cómo llegar. Nuestro puente se encuentra aproximadamente en el PK 35 de la carretera provincial LE-420 a cierta distancia de cualquier vía rápida. La más próxima puede ser la A-66 salida 143 o N-120 PK 313 a la altura de La Virgen del Camino por donde seguiremos por la vía auxiliar en dirección N hasta Montejos del Camino para continuar por la LE-441 en dirección W hasta llegar a Villanueva de Carrizo y nuestro puente. La AP-71 (Astorga-León) también tiene la salida 24 para seguir por la LE-420 en dirección N hasta Carrizo de la Ribera.



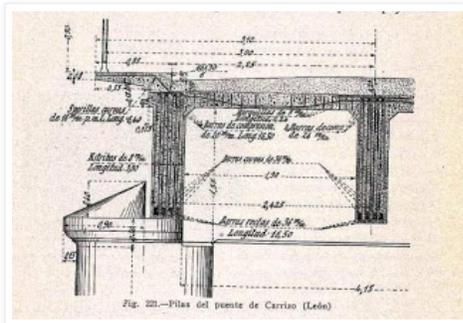
[Entrada al pueblo en toma de fecha 02.02.2012](#)



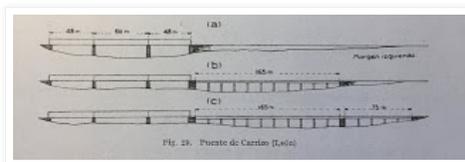
Dibujos de alzado y planta del puente metálico según el proyecto aprobado en 1887 y del que es autor José María Rodríguez Valbueba, probablemente con la colaboración de Manuel Diz Bercedóniz.



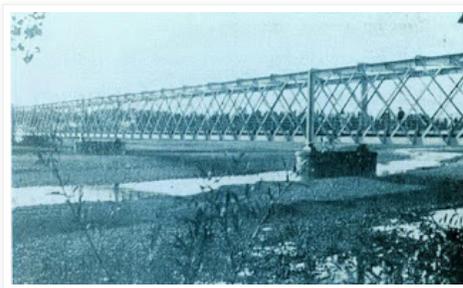
Fotografía de la inauguración de puente, probablemente en junio del año 1895. Ignoro el origen de la toma pero la exhibe el blog León Olvidado y también la difundió el periódico Diario de León hace unos años con motivo de su centenario.



Dibujo de parte de la sección del tablero y pila cilíndrica de apoyo correspondiente al estudio detallado que hizo José Eugenio Ribera Dutaste para la ampliación del puente y que probablemente podemos fechar entre los años 1901 y 1902.



Alzados del puente realizados por José Eugenio Ribera cuando estudiaba alargar la obra debido a los daños causados por las riadas de 1900 y 1909.



Probable toma de los años 20 del siglo XX que forma parte de los archivo gráficos del poeta y ensayista burgalés Victoriano Cremer Alonso (1906-2009)



Imagen de los años 60 del siglo XX de nuestro puente que aportó Alfredo G.V. a la web de Ver Pueblos.

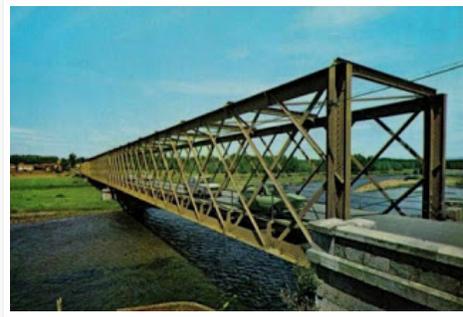
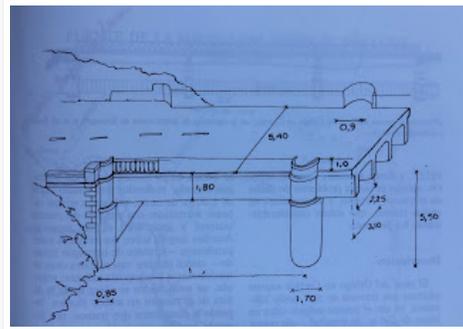
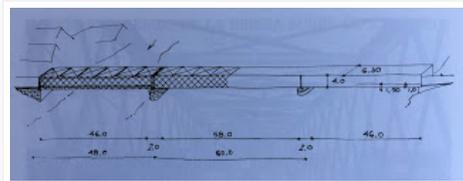
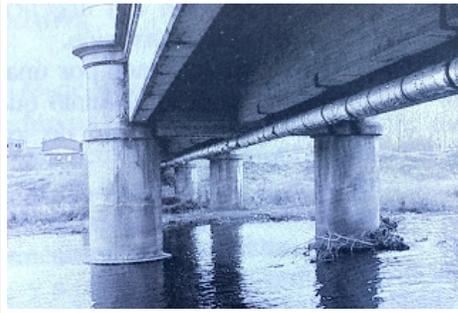


Imagen de los años 70 del siglo XX que aportó Relo a la web de Ver Pueblos.

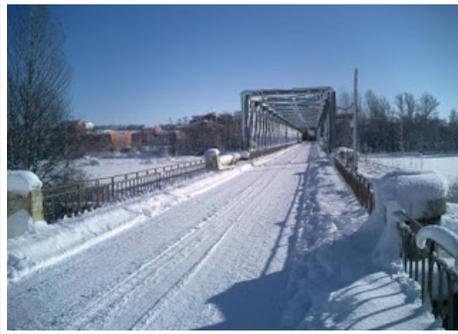


Excelentes dibujos de detalle de la obra, desglosando el sector metálico del de hormigón armado, probablemente levantados entre los años 1984-1986 y que forman parte del "Catálogo de Puentes de León anteriores a 1936".





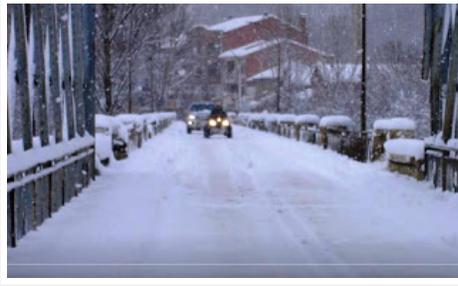
Fotografías tomadas entre los años 1984-1986 que exhibe el libro citado "Catálogo de puentes de León anteriores a 1936".



Interesante toma con el puente nevado en fotografía de fecha 28.12.2004 cuya autora es María y que colgó en la web de Ver Pueblos.



Toma de fecha agosto 2008 de José Manuel para la web Ver Pueblos.



Toma del año 2009 con el puente nevado, obra de Felipe Llamas para la web de Mapio.net.



Fotografía de fecha 06.10.2010 que publicó el periódico Diario de León en relación con la remodelación de la variante y arreglos en el puente.



Fotografía de fecha 02.02.2012 que publicó Diario de León con motivo de la renovación del puente histórico y donde se muestran los trabajos en tablero.



Dos fotos de fecha 10.07.2012 con los últimos toques en la renovación de la estructura.



Dos preciosas fotografías del puente, en tomas del sector de hormigón, con fecha mayo 2013 que exhibe el blog Viendo León.



Tres tomas de fecha 20.04.2013 con detalles del puente en el circuito de Google View.

PUENTE METÁLICO EN TOMAS DESDE ZONA DE PILAS













[Tanda de fotos de fecha 07.07.2017](#)

PUENTE METÁLICO CON TOMAS DESDE ZONA DE TABLERO



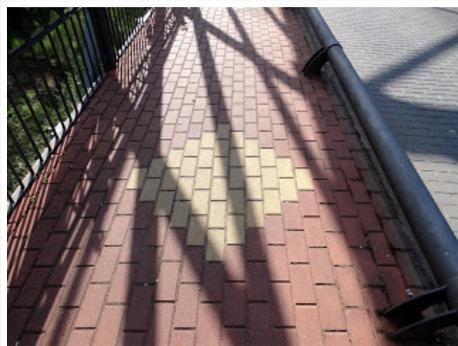












Tanda de fotos de fecha 07.07.2017

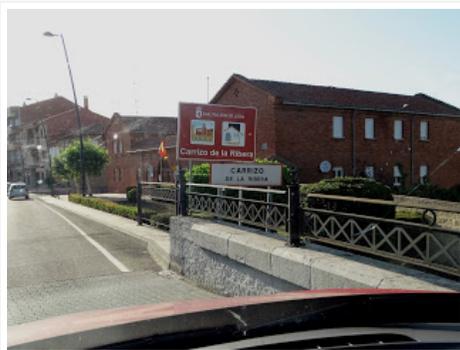
TOMAS DEL SECTOR DEL PUENTE EN HORMIGÓN ARMADO











[Tanda de fotos de fecha 07.07.2017](#)

PUENTE NUEVO

Como ya se ha comentado, a mediados del año 2010 se construyó un puente para la nueva variante y es por donde se canalizan los tráficos actuales. Se encuentra a unos 600 metros aguas arriba del puente histórico. También es una estructura larga pues debe de medir aproximadamente 241 metros más otros 100 de terraplén junto a cabecera derecha debido a las amplias terrazas fluviales del río en la zona y aunque la anchura del cauce ordinario no sobrepasa los 38 metros fue necesario elevar el puente sobre toda el área de posibles inundaciones. Dispone de 5 vanos adintelados y bajo los extremos, junto a estribos, circulan un par de caminos de tierra.

Es un puente carretero con una anchura de 12 metros, sin viales peatonales aunque dispone de amplios arcenes y se cierra con robustas barandillas metálicas verdes de las habituales en obras públicas modernas que se fabricaron en la empresa Metálicas Gómez ubicada en el puebluco leonés de Santa Olaja de la Ribera. Se trata de una obra discreta realizada enteramente a base de hormigones armados y pretensados en formatos prefabricados destacando las largas vigas artesas de los tableros. Se cubre el conjunto con losas de hormigón armado y firme de aglomerados asfálticos.



[Tres interesantes fotos de Felipe Llamas, de junio de 2010 y que se exponen en la plataforma de Mapio.net](#)



Tomas del tablero del puente nuevo de fecha 15.09.2018

Publicado por [El lobo Quirce](#) en [14.04](#)

Etiquetas: [PUENTES METÁLICOS](#) , [PUENTES MIXTOS](#)

2 comentarios :

Anónimo 2 de junio de 2019, 1:01

Creo que la foto de la inauguración de 1895 es de Manuel Diz Bercédoniz.

[Responder](#)



El lobo Quirce 7 de junio de 2019, 10:10

Estimado Anónimo: Gracias por tu información.

[Responder](#)

Introduce tu comentario...



Comentar como:

IVAN (Google) ▾

[Cerrar sesión](#)

[Publicar](#)

[Vista previa](#)

[Avisarme](#)

[Entrada más reciente](#)

[Inicio](#)

[Entrada antigua](#)

Suscribirse a: [Enviar comentarios \(Atom \)](#)

Etiquetas

- [ACUEDUCTOS](#) (11)
- [PASARELAS](#) (79)
- [PUENTES ATIRANTADOS](#) (10)
- [PUENTES COLGANTES](#) (3)
- [PUENTES DE FÁBRICA](#) (317)
- [PUENTES DE HORMIGÓN](#) (83)
- [PUENTES METÁLICOS](#) (68)
- [PUENTES MIXTOS](#) (81)
- [VIADUCTOS](#) (7)
- [Z Conjuntos Varios](#) (67)
- [Z LISTA DE PUENTES POR PROVINCIAS](#) (1)
- [Z NOTICIAS PONTONERA EN LA PRENSA](#) (59)
- [Z VALIOSAS E INTERESANTES CITAS](#) (2)

Con la tecnología de [Blogger](#).