

III.- OTRAS DISPOSICIONES Y ACTOS

Consejería de Educación, Cultura y Deportes

Resolución de 05/06/2018, de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes, por la que se declara Bien de Interés Patrimonial el Puente de Hierro sobre el río Valdeazogues, en el municipio de Chillón (Ciudad Real), con la categoría de Construcción de Interés Patrimonial. [2018/7237]

Por resolución de la Viceconsejería de Cultura de 16/04/2018 (DOCM nº 81 de 26 de abril de 2018) se inició el expediente para declarar Bien de Interés Patrimonial el Puente de hierro sobre el río Valdeazogues en el municipio de Chillón (Ciudad Real), con la categoría de Construcción de Interés Patrimonial.

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 4/2013, de 16 de mayo, de Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha, se procedió a la apertura de un período de información pública por el plazo de un mes desde la última publicación oficial, saldado sin alegaciones.

Vistos los informes técnicos realizados, la Consejería de Educación, Cultura y Deportes considera que el mencionado bien reúne los valores necesarios para gozar de la protección que la legislación vigente dispensa a los Bienes de Interés Patrimonial, por lo que entiende procedente su declaración como tal.

En consecuencia, de acuerdo con el artículo 15.3 de la Ley 4/2013, de 16 de mayo, del Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha, y en uso de las competencias atribuidas, resuelvo:

Primero.- Declarar Bien de Interés Patrimonial el Puente de hierro sobre el río Valdeazogues en el municipio de Chillón (Ciudad Real), con la categoría de Construcción de Interés Patrimonial, cuyas características más significativas se recogen en el Anexo a esta Resolución.

Segundo.- Proceder a la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial de Castilla-La Mancha.

Esta Resolución pone fin a la vía administrativa y, contra la misma, podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante la Consejería de Educación, Cultura y Deportes, en el plazo de un mes, de acuerdo con lo previsto en los artículos 123 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o bien, recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha, con sede en Albacete, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente al de su publicación, conforme a lo previsto en los artículos 10 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Toledo, 5 de junio de 2018

El Consejero de Educación, Cultura y Deportes
ÁNGEL FELPETO ENRÍQUEZ

Anexo

1. Objeto de la declaración.

1.1. Denominación

Puente de hierro sobre el río Valdeazogues.

1.2. Localización

El puente de hierro se localiza en el término municipal de Chillón (Ciudad Real), en el punto kilométrico 320 de la carretera N-502 que une las ciudades de Ávila y Córdoba. Su referencia catastral es 13038A00109010, que coincide con la identificación del río Valdeazogues.

El puente se delimita con las siguientes coordenadas UTM ETRS 89:

X=337214.06 Y=4288050.43
X=337222.25 Y=4288055.75
X=337193.37 Y=4288095.31
X=337177.43 Y=4288114.47
X=337170.04 Y=4288108.14
X=337184.67 Y=4288090.06
X=337214.06 Y=4288050.43

1.3. Descripción

Antes de la llegada del pueblo romano a la Península Ibérica el mercurio y el cinabrio de Almadén eran conocidos por los primeros pobladores de ésta. El cinabrio hispano viajaba por los caminos naturales abiertos en las estribaciones de Sierra Morena hasta llegar a los puertos del Mediterráneo, donde era embarcado con rumbo al medio oriente con el fin de ser usado en pinturas y tintes principalmente.

Con la llegada del pueblo romano esta caminería alcanzará su mayor desarrollo y la región de Almadén (Sisapo) se convirtió, por su riqueza minera y su posición estratégica, en una de las zonas más importantes de comunicación de la Península Ibérica.

Bajo dominio islámico se aprovechó esta infraestructura viaria, adquiriendo gran relevancia al comunicar las minas de Sierra Morena con la metrópoli cordobesa, siendo el azogue de las minas de Almadén el elemento clave del desarrollo de estos caminos.

A los cincuenta años de la llegada de los españoles a América fueron descubiertas las ricas minas de plata de Perú (Potosí, 1545) y Nueva España (Zacatecas, 1546). Se implantaron nuevas técnicas como fue el caso de los métodos de amalgamación en frío y en caliente cuya base esencial era el mercurio.

Esta dependencia del mercurio en los diferentes métodos de beneficio de la plata fue la que impulsó a la Corona a poner su manejo bajo su control en 1559. De este modo, comenzaba el monopolio estatal del mercurio y el binomio plata mercurio se convertirá en el eje principal de la especialización económica entre España y América, haciendo de las minas de Almadén una pieza clave de todo este entramado durante siglos. Las rutas y caminos entre Almadén y Andalucía volvían a adquirir el auge del pasado y la vía de la plata que conducía hasta Sevilla se convertiría ahora en la ruta del azogue, un camino de ida y vuelta que uniría España y América a través del mercurio.

La primera dificultad geográfica que se encontraba la vía de Almadén a Andalucía era el río Valdeazogues. Un río que gran parte del año tenía poco caudal, pero que en ciertas épocas del año aumentaba su caudal, obligando a tener que vadearlo o cruzarlo en barcas en otros lugares más alejados, lo que ocasionó retrasos importantes hasta la construcción de un puente con tablero de madera a finales del siglo XVIII. Dicho puente, situado a escasos 50 metros al este del posterior puente de hierro, tenía el inconveniente de que no soportaba grandes cargas, y tenía una altura sobre la lámina de agua de escasamente 3 metros, lo que lo hacía vulnerable a las grandes crecidas. El aumento del tráfico rodado y la necesidad de establecer mejores comunicaciones desde Almadén con el sur de España obligó a finales del siglo XIX a estudiar un nuevo planteamiento para salvar el río Valdeazogues.

Realizados los estudios previos del lugar más idóneo para la construcción del nuevo puente, en el año 1894 se ofrecieron dos soluciones: la construcción de un puente de fábrica y otro de hierro a elegir por la Administración. Ésta se decantó a favor del puente de hierro por ser el presupuesto más económico, con un importe de 61.257,28 pts. También influyó en esta decisión la mayor facilidad de desagüe del puente de hierro respecto al de fábrica, al ser aquél 3 metros más largo, y las dificultades técnicas que suponía establecer apoyos intermedios para la cimbra.

Durante el proceso de construcción del puente se produjeron varias crecidas en el invierno de 1895, que obligaron a variar el proyecto para evitar estos problemas en el futuro, dándole mayor altura y longitud. El puente entró en servicio en el año 1898.

Hoy la estructura del Puente de hierro sobre el río Valdeazogues ya no está en uso por el traslado del nuevo trazado de la carretera, dispuesto a unos 50 metros aguas arriba. No obstante, sigue siendo un lugar muy concurrido por multitud de viandantes o por el paso obligado de rutas senderistas y ciclistas.

El puente es un clásico ejemplo de aplicación de los principios constructivos surgidos de la Revolución Industrial. Para ello sigue las tipologías clásicas de los puentes con estructura metálica de fines del siglo XIX en España, conforme a las pautas marcadas por las normas para construcción de puentes metálicos para carreteras de la época.

Todo este desarrollo se pudo llevar a cabo gracias a la amplia experiencia que alcanzaron las empresas metalúrgicas españolas en la producción de hierro forjado de buena calidad para puentes y al desarrollo tecnológico en el cálculo de estos, que permitió una fuerte expansión de este tipo de materiales en la construcción de grandes obras.

Tiene una longitud de 50 metros y una anchura total de 6,8 m. correspondiendo a la parte transitable del puente una anchura de 5,2 m. El tramo metálico está constituido por dos grandes vigas de frente: las inferiores rectas y las superiores curvas alcanzando dichas vigas en el centro una altura de 3,40 m. y en los arranques de la luz 1,80 m. Las paredes o almas de estas vigas están formadas por montantes verticales distantes 1,428 m de eje a eje y por barras inclinadas dispuestas en ángulo.

La parte metálica del puente está apoyada sobre estribos de sección rectangular de 3,50 m. de espesor. Los terraplenes de las avenidas se hallan sostenidos con muros de acompañamiento coronados con malecones en sustitución del perfil.

Las partes fundamentales del puente y sus características generales son:

a) Vigas de los frentes.

La cabeza superior de cada viga tiene una sección transversal en forma de U invertida; se halla compuesta de dos placas verticales, cuyas caras interiores están separadas 176 mm para dejar espacio a los montantes verticales y barras inclinadas; de placas horizontales superiores que tienen un ancho común de 330 mm y un espesor cada una de 8 mm; en los dos primeros claros, a partir del arranque de la luz, la parte superior de la cabeza tiene una sola placa, en el tercero y cuarto dos y en el resto hasta el centro de la viga tres en armonía con los esfuerzos de compresión que soporta dicha cabeza, que va aumentando desde los apoyos hacia el centro.

Las placas verticales y horizontales están unidas entre sí por cuatro hierros en ángulo, y además las primeras llevan en la parte inferior un hierro en ángulo cada una, cuyo objetivo es proporcionar rigidez transversal y al mismo tiempo servir de adornos.

La sección de la cabeza recta inferior tiene la forma de dos T simples invertidas compuestas cada una de una placa vertical y una o varias placas horizontales, siendo estas una sola en los cuatro primeros claros a partir de los apoyos, dos en los dos siguientes y tres en los restantes hasta el centro, por la misma razón explicada para la cabeza superior. Cada placa vertical se une a las horizontales por medio de dos hierros en ángulo, y en la parte superior de la primera va colocado otro hierro en ángulo por el mismo motivo que en la cabeza superior. Los hierros en T se hayan situados a una distancia que dejan entre las caras interiores de las almas un espacio de 176 mm igual al de la cabeza superior, y las placas horizontales inferiores dejan también un pequeño espacio, que servirá de desagüe para las aguas de lluvia que caigan en el espacio central de las cabezas.

Los montantes verticales tienen una sección transversal en forma de T sencilla, constituida por un alma de 140 mm de alto por 8 mm de grosor y dos hierros en ángulo. El enlace de esos montantes con la cabeza se lleva a cabo mediante dichos hierros en ángulo que al llegar a las cabezas se doblan siguiendo el contorno interior de la U y se roblonan a sus paredes.

Las barras inclinadas son dobles, pasando a uno y otro lado de los montantes. El enlace de estas piezas con las cabezas se realiza mediante la colocación de dos placas cubrejuntas en cada unión de los montantes con las cabezas, una por cada lado del montante, con el fin de empalmar las paredes de las cabezas y al mismo tiempo, prolongándolas un poco, servirán para roblonar en ellas las extremidades de las barras inclinadas. Todas estas barras están sujetas a esfuerzos de extensión y sus anchos que irán disminuyendo desde los apoyos hacia el centro.

b) Viguetas del piso.

Estas grandes vigas de frente se hallan unidas entre sí por viguetas iguales con sección transversal de doble T, compuestas de un alma de 400 mm de alto por ocho de grueso y cuatro hierros en ángulo. Se hallan separadas unas de otras 1,428 m, yéndose a enlazar con los montantes de las vigas. Cada acción se verifica por medio de dos placas de 5 mm de espesor cada una. El enlace de estas vigas pequeñas con las grandes se lleva a cabo a una altura tal que entre las cabezas superiores de las primeras y la parte inferior de la segunda habrá un metro, garantizándose la posición vertical de frente.

c) Bovedillas de palastro.

Los espacios rectangulares formados por las viguetas y riostras se cubren con placas de palastro de 9 mm de grueso, afectando una forma de casquetes con 70 m. de flecha en el centro y roblonándose a las viguetas y riostras.

d) Piso.

Constituido por una capa de hormigón hidráulico sobre las placas de palastro, enrasadas en sentido transversal al eje del puente. Con el objetivo de dar un correcto desagüe a las aguas filtradas longitudinalmente, el firme va enra-

sado dejando una pendiente a cada lado del centro del puente de 0,01 por metro. Este tiene un espesor constante y los mordientes están sostenidos por un encintado de sillería, que sirve también para el resguardo de las ruedas de los vehículos. Con el fin de que éstos no vuelquen las piezas de sillería al chocar con ellas, llevan una cola de 0,20 m que se introduce debajo del firme, sirviendo de este modo una parte del peso del mismo carruaje para sostener el encintado. Para dar salida a las aguas que se filtran a través del firme, en encintado lleva un canalillo a 1,428 m (en los centros de los claros dejados por las viguetas).

e) Arriostramiento.

Para dar mayor estabilidad al conjunto, por debajo de las viguetas del piso del puente, éste lleva cruces de San Andrés, arriostrándose entre sí por barras en T simple, compuestas de dos hierros en ángulo cada una. A cada claro dejado por las viguetas le corresponden seis normales a ellas. Así mismo, las vigas de la parte superior de la estructura también van arriostradas con el mismo tipo de barra, en T simple y con la misma disposición.

2. Entorno de protección.

El entorno de protección se define como un área territorial constituido por los inmuebles y espacios cuya alteración pudiera afectar a los valores del objeto, a su contemplación, apreciación o estudio. Puede, además, contener elementos con valores patrimoniales accesorios o adicionales, relacionados con el objeto a declarar.

2.1. Delimitación del entorno

Polígono 1, parcela 577 (parcial), 941 (parcial) y 9010 (parcial).

Se delimita por las siguientes coordenadas UTM RS89:

X= 337182.06 Y= 4288290.20
X= 337179.15 Y= 4288262.95
X= 337175.37 Y= 4288239.37
X= 337172.27 Y= 4288216.78
X= 337170.69 Y= 4288197.32
X= 337167.05 Y= 4288173.99
X= 337165.71 Y= 4288126.57
X= 337151.69 Y= 4288057.94
X= 337089.44 Y= 4287982.62
X= 337059.09 Y= 4287949.02
X= 337035.70 Y= 4287924.30
X= 337021.17 Y= 4287907.77
X= 337013.13 Y= 4287895.93
X= 337008.36 Y= 4287884.88
X= 337004.44 Y= 4287872.17
X= 336999.12 Y= 4287856.55
X= 336990.21 Y= 4287840.24
X= 336976.28 Y= 4287825.62
X= 336958.98 Y= 4287812.39
X= 336940.83 Y= 4287799.76
X= 336924.64 Y= 4287787.79
X= 336912.35 Y= 4287776.33
X= 336901.93 Y= 4287763.64
X= 336890.69 Y= 4287748.22
X= 336877.18 Y= 4287731.18
X= 336859.74 Y= 4287713.65
X= 336834.77 Y= 4287694.37
X= 336829.46 Y= 4287690.95
X= 336798.05 Y= 4287670.68
X= 336753.24 Y= 4287637.88
X= 336730.90 Y= 4287618.87
X= 336712.17 Y= 4287600.44
X= 336695.16 Y= 4287581.87
X= 336678.35 Y= 4287562.67

X= 336661.77 Y= 4287543.26
X= 336645.84 Y= 4287524.27
X= 336617.46 Y= 4287489.23
X= 336605.73 Y= 4287473.21
X= 336595.96 Y= 4287458.05
X= 336587.93 Y= 4287443.23
X= 336575.79 Y= 4287412.50
X= 336571.87 Y= 4287397.04
X= 336570.07 Y= 4287382.86
X= 336701.83 Y= 4287350.91
X= 336715.94 Y= 4287371.30
X= 336729.56 Y= 4287388.02
X= 336749.62 Y= 4287409.67
X= 336772.33 Y= 4287431.80
X= 336823.79 Y= 4287486.89
X= 336888.56 Y= 4287564.42
X= 336908.40 Y= 4287596.66
X= 336933.71 Y= 4287632.62
X= 337021.40 Y= 4287761.39
X= 337068.96 Y= 4287830.83
X= 337105.70 Y= 4287884.73
X= 337139.35 Y= 4287933.77
X= 337171.03 Y= 4287979.31
X= 337196.56 Y= 4288015.77
X= 337212.14 Y= 4288038.24
X= 337220.90 Y= 4288051.41
X= 337224.30 Y= 4288057.09
X= 337227.01 Y= 4288061.62
X= 337232.14 Y= 4288072.27
X= 337236.94 Y= 4288085.17
X= 337240.59 Y= 4288098.80
X= 337241.74 Y= 4288112.62
X= 337240.61 Y= 4288119.71
X= 337238.42 Y= 4288133.48
X= 337229.22 Y= 4288167.23
X= 337215.81 Y= 4288208.25
X= 337198.51 Y= 4288253.17
X= 337190.34 Y= 4288271.55

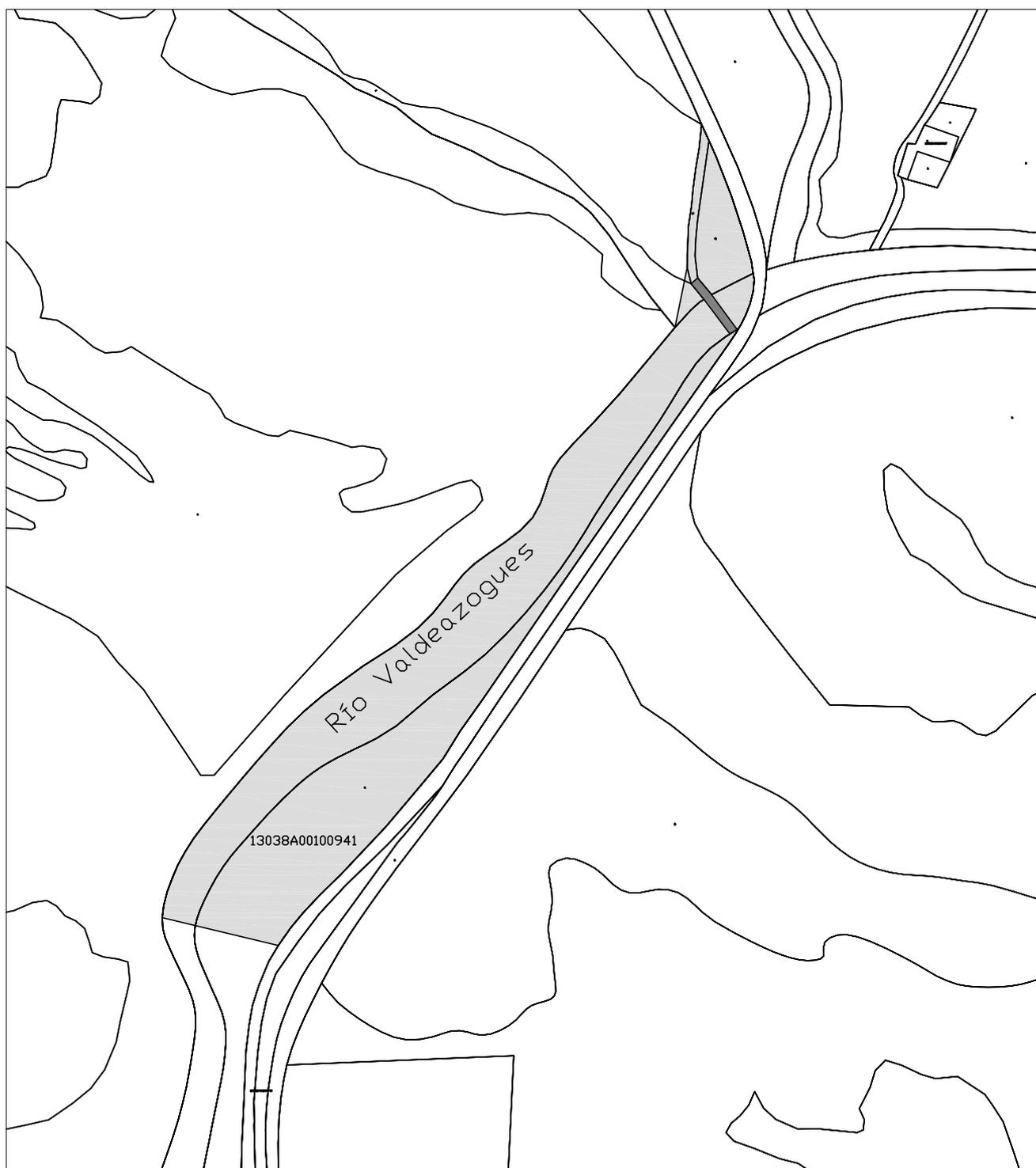
Todo ello según plano adjunto.

2.2. Justificación

El entorno de protección debe circunscribirse a las zonas inmediatas al puente que, en su mayoría, son de titularidad pública (Confederación Hidrográfica del Guadiana, Ministerio de Fomento y ADIF). El carácter escarpado del entorno inmediato provoca la reducción de las cuencas visuales de manera importante. Desde el norte el puente es apenas visible, dado que la margen derecha de la carretera – donde se ubica el puente- ofrece un punto ciego hasta el punto kilométrico 319,800. No obstante, unos metros antes arranca el trazado del carreterín, hoy en desuso, que conduce al puente.

A los lados sur, este y oeste, las elevaciones de la montaña y la depresión del río dificultan también una correcta visualización. Además, el lado sur está ocupado por los trazados de la N-502 y de la línea de ferrocarril. Sin embargo, desde el sector suroeste, la llanura generada por la vega del río y el trazado de la carretera nacional, en una larga recta, permiten una cuenca visual muy amplia y desde larga distancia se aprecia en su totalidad el puente de hierro sobre el cauce del Valdeazogues.

Teniendo en consideración estos aspectos, el entorno de protección debe integrar las parcelas arriba relacionadas y reflejadas en la cartografía anexa.



DENOMINACIÓN: PUENTE DE HIERRO SOBRE EL RÍO VALDEAZOGUES.

OBJETO DE LA DECLARACIÓN:

ENTORNO DE PROTECCIÓN:

SITUACIÓN: CHILLÓN (CIUDAD REAL).

