

Los puentes sobre el río Ebro en Lapuebla de Labarca

Salvador Velilla Córdoba

El año 1983 escribí un artículo en el programa de fiestas de Lapuebla titulado: “*El puente colgante de alambre de Lapuebla de Labarca*” y con parecido título publiqué dos artículos en sendos periódicos. Hoy, en el año 2015, debo decir que aquellos artículos carecían del rigor necesario y que, en consecuencia, deben ser corregidos. La puesta al día del Archivo Municipal de Lapuebla y el conocimiento de nuevos documentos hace necesaria la publicación de este artículo, insistiendo en que Lapuebla de Labarca no tuvo un puente colgante sino dos, dos *puentes colgados de alambre*, como se decía entonces. La documentación escrita ha venido a confirmar lo que el año 1989 me contó Cirilo Rodríguez, natural de Lapuebla y nacido en el año 1905, al comentar que su padre le solía decir que el primer puente colgante de Lapuebla se había hundido y que se hizo luego otro, dotándole de más altura. En honor de la documentación escrita y por respeto a todos los vecinos y vecinas amantes del pueblo y de su historia, hemos preparado el siguiente artículo.

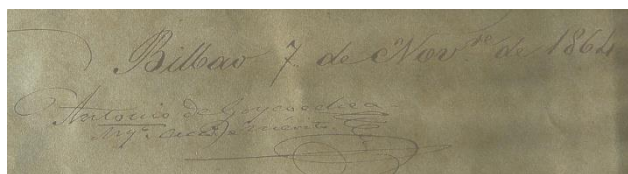
El paso del río Ebro y la llegada del ferrocarril en 1863 a la estación de Fuenmayor

Sabido es que Lapuebla contaba con una barca para cruzar el río Ebro. Sabido es también que el pueblo se asentaba en torno a la iglesia, sobre un risco, no habiendo apenas casas más allá del término conocido como *El Plano*. De ahí que la barca estuviera anclada bajo el risco, junto a lo que se conocía como la *Peña Alta*, y usando los vecinos la calle *el Barco* para bajar hasta la orilla del río Ebro cuando querían cruzar a la margen derecha.

Corren los años 60 del siglo XIX y el camino que conducía al barco está en lamentables condiciones pues, según opinión del arquitecto provincial don Pantaleón de Iradier, “la actual bajada al Ebro y sitio de la barca más es un derrumbadero que camino para ningún género de transporte”. De ahí que, las autoridades de Lapuebla, estando al tanto de que han comenzado las obras del ferrocarril que unirá Miranda con Tudela, se decidan a hacer un nuevo camino que permita la bajada de carros cargados de barricas de vino hasta el embarcadero. El arquitecto provincial traza el proyecto, realiza el presupuesto e incluso se saca a remate la construcción del camino cuando, inesperadamente, se cambian los planes sobre el trazado del camino, porque se ha decidido construir un puente sobre el río Ebro, un puente colgado de alambre para comunicarse directamente con el ferrocarril Tudela-Bilbao en la estación de Fuenmayor y por el que puedan pasar carros tirados hasta por cinco caballos. Ya no se pretenderá que el camino baje hasta el embarcadero sino hasta el tomar el puente.

Construcción del primer puente colgado de alambre en Lapuebla de Labarca, año 1866.

El 4 de septiembre de 1864 se daba luz verde a un proyecto de ensueño para un pueblo de tan pocos habitantes. Reunido el Ayuntamiento y Junta de Mayores Contribuyentes, el señor alcalde manifiesta: “Que



se ha reconocido por el ingeniero de Bilbao Don Antonio Goicoechea el sitio por donde puede construirse un puente colgado de alambre para el paso del río Ebro en esta villa y también se ha presupuestado por el mismo ingeniero el coste

estando ya firmado el plano correspondiente”. Siguen en la firma del acta los nombres de los mayores contribuyentes (doce en total) y luego cuarenta y seis firmas más de otros tantos vecinos. En el Ayuntamiento se conserva un papel, firmado el 7 de Noviembre de 1864 por don Antonio Goicoechea, con

las condiciones que debía requerir la construcción del puente, cifrando el coste total de la obra en 260.000 reales, que venían a ser 65.000 pesetas. El 14 de Noviembre de 1864 las Actas recogen que el plano del puente colgado de alambre está ya en el Ayuntamiento, puente que tiene estas características principales:

- 84,00 metros de longitud.
- 4,88 metros de anchura.
- 26.638 kilogramos de peso permanente, sin los cables.
- Capaz de resistir tres carros de 2.000 kilos tirados por cinco caballerías cada uno.

El ayuntamiento nombró a D. Valentín Grijalba como comisionado del pueblo ante las Juntas Generales de la Provincia para que “en nombre de esta municipalidad, gestione, practique y presente solicitudes en su



nombre para la construcción del puente colgante que se intenta construir sobre el río Ebro. No sabemos cómo, pero lo cierto es que la Comisión encargada del puente había contactado con los mejores especialistas de aquel momento en puentes colgantes. El ingeniero Sabino de Goicoechea, que había dirigido la construcción de varios puentes colgantes, entre otros el de San Francisco, en Bilbao; su padre, Antonio Goicoechea, había levantado en 1922 el puente de Burceña, el primer puente colgante de España. A

don Antonio Goicoechea se deben los planos y dirección del primer puente colgado de alambre que tuvo Lapuebla de Labarca, siendo dirigido enteramente por su hijo Sabino el segundo puente.

Como es natural en un pueblo pequeño y sin apenas recursos, el principal problema estaba en cómo conseguir dinero para la construcción del puente, no viendo otra salida que exigir nuevos impuestos a los vecinos de Lapuebla de Labarca, tras salir a remate la construcción del puente el 2 de enero de 1865. Los impuestos que se decide cobrar a cada vecino son los siguientes:

- un seis por ciento en la cosecha de cereales
- medio real en cántara de vino
- cuatro reales en cada pie de olivo
- medio real en cada cabeza lanar
- medio real en cada cabeza de ganado cabrío
- cincuenta reales por cada horno andante de cocer pan
- otros cincuenta reales por cada trujal de aceite
- treinta a cada trujal de uvas

-las aguardenterías de María García y Silverio Muro, cincuenta reales cada una

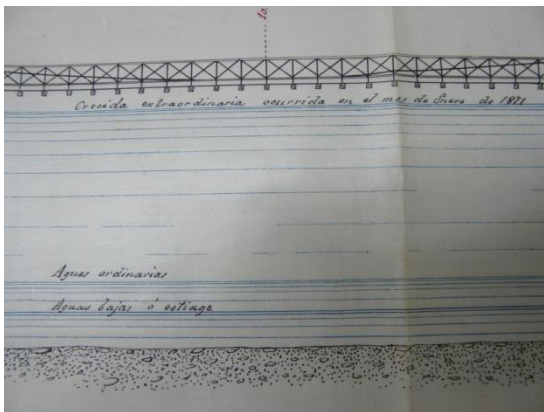
-cada panadero y zapatero veinte reales

-los carpinteros y herreros treinta reales cada uno

-la posada de Gregorio del Val, cuarenta reales

Entendiéndose que todos estos recargos son anuales, hasta que otra cosa se decida y apruebe. Como dinero contante para comenzar la obra no había, el ayuntamiento trata un préstamo con D. Martín Aguirre quien, el 19 de enero de 1865, entrega una letra por valor de 201.759 reales y 25 céntimos al interés de un 5% anual. Otro problema parece ser que vino por parte del pueblo de Fuenmayor, como podemos entender por una carta dirigida por el alcalde de Lapuebla al señor Gobernador de Álava el 30 de enero de 1865: "Pero, como al otro lado ha de situarse otro estribo, en la margen derecha, término de la villa de Fuenmayor, provincia de Logroño, y el Ayuntamiento de la misma ha manifestado conatos de impedir la ejecución de eta obra...".

Por más que hemos mirado y remirado los libros de Actas del Ayuntamiento, aunque dicen que el día 3 de enero de 1865 había salido a remate la construcción del puente, no recogen ni cuándo comenzó la construcción, ni menos aún cuándo se abrió al paso de viandantes y carromatos, sin duda porque, todo lo relativo a la gestión de la construcción del puente colgado de alambre, corrió a cargo de la Comisión de vecinos nombrada para ello y en el Archivo Municipal no se han conservado muchos de los documentos relacionados con el tema. En el libro de Actas del Ayuntamiento, en la sesión celebrada el 11 de marzo de 1868, leemos: "...del camino proyectado y aprobado por la superioridad desde las cuevas al puente colgante y a la estación de ferrocarril en la jurisdicción de Fuenmayor", frase que invita a pensar que el puente ya estaba finalizado. Más concreta es una frase, recogida en una hoja suelta escrita a máquina el 13 de abril de 1929, para poder afirmar que pudo estar acabado en 1886: "... y a expensas de todo el vecindario se construyó el puente colgante para su servicio...y desde que se hizo allá en el año 1866...". Por otro

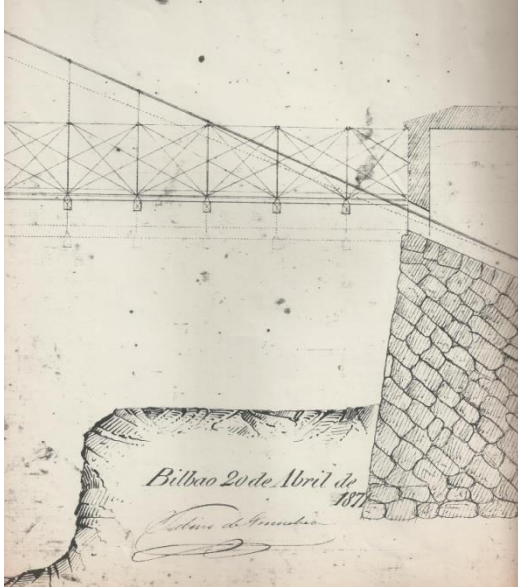


documento suelto sabemos que el puente estaba finalizado para primeros del año 1867: "El suscrito arquitecto de la Real Academia de San Fernando en sustitución de su difunto padre D. Antonio Goicoechea, ha reconocido el puente colgado de alambre construido sobre el río Ebro en la Puebla de la Barca, bajo los planos y dirección de aquél". El documento está firmado en Bilbao, el 26 de Febrero de 1867, por Sabino Goicoechea, hijo de Antonio. Todo ello nos lleva a poder afirmar que el primer puente colgado de alambre de Lapuebla de Labarca se inauguró a finales del año 1866 o principios de 1867.

¿Qué ocurrió con este primer puente colgado de alambre sobre el río Ebro? En la noche del 10 de Enero de 1871 las aguas del río Ebro alcanzaron una altura de once metros dejando malherido el puente colgado de alambre de Lapuebla de Labarca, como escribe el alcalde al Ministro de Fomento: "...manifestándole la aflicción de este vecindario por la pérdida del puente colgado de alambre que la extraordinaria avenida del río Ebro acababa de arrebatarse el día 10 del mismo". El plano que el ingeniero Amós Osés trazó sobre el puente de Baños de Ebro, y que presentamos en este artículo, da idea clara de la riada, relacionando el nivel de la crecida del mes de Enero de 1871 con el nivel de las aguas del río en tiempo ordinario.

El segundo puente colgado de alambre reconstruido en 1871

Los vecinos de Lapuebla se pusieron de inmediato a reconstruir el puente, pues el 15 de Mayo de 1871 ya adjudican las obras de "Reconstrucción del puente colgado de Lapuebla de Labarca" a Don Sabino de Goicoechea, hijo de Don Antonio de Goicoechea y que ha presentado unos planos firmados el 20 de Abril,



cuyo presupuesto asciende a 131.923 reales y 57 céntimos. La rapidez en presentar los planos se debe a que, con toda probabilidad, los planos del nuevo puente están copiados del primer proyecto, corregida la mayor elevación, como se ve en el dibujo que adjuntamos, siendo las siguientes algunas de las condiciones planteadas:

-“Los tajamares y machones se levantarán 70 centímetros más que la altura que hoy tienen”.

-“Cuatro cables de alambre serán los que ha de llevar el puente y cada uno de ellos se compondrán de 370 hilos del nº 18 francés”.

-“El maderación y tablazón necesarios en este puente serán de roble y se labrarán a hacha y azuela...idénticamente

iguales al maderamen y tablazón del puente anterior”.

-“Deberá está concluido el puente sin que falte cosa alguna para el día 10 de Septiembre próximo venidero bajo la multa de 100 reales por cada día que transcurran desde el tasado” (Se entiende que para septiembre de 1871).

Al remate acude el vecino de Deusto Eduardo Álvarez, tasando la obra en 127.250 reales, sin embargo es Galo Chavarre, carpintero de Lapuebla, quien se quedará con la obra por 117.500 reales que, entre otras cosas, construyó un barco con diez barricas para facilitar el trabajo en las obras de reconstrucción del puente colgado de alambre.



La finalización de las obras del nuevo puente se retrasa casi dos meses con respecto a lo estipulado en el contrato, y pudo estar finalizada el 26 de Octubre de 1871. Lo cierto es que el 4 de Diciembre, el ingeniero de Logroño D. Ricardo Bellsolá, (que había hecho las bodegas del Marqués de Riscal y estaba trabajando en la reconstrucción del puente de Elciego), a petición del Ayuntamiento de Lapuebla, redacta un

informe sobre el puente colgado reconstruido resaltando las siguientes faltas:

-“Haber puesto en los cuatro cables menor número de hilos que lo estipulado”.

-“No haber extraído del río todos los cables viejos del puente que arrastró la crecida de Enero del año corriente”.

-“No haber terminado las obras en el plazo de contratación, empleando para su conclusión cuarenta y seis días más”.

Y termina el informe: “Sabido es de todo el mundo que los puentes colgantes son de poca duración..., debo asignar que no garantizo la estabilidad ni solidez de la obra...porque este género de construcción ofrece pocas garantías de duración..., puede que se arruine cuando se le crea en el mejor estado”.

A pesar de este informe del ingeniero Bellosá, la documentación da a entender que se tuvieron que hacer algunas reparaciones antes de la entrega definitiva pues, tras varios rifirrafes entre el Ayuntamiento y el carpintero Galo Chavarre, por la tardanza en concluir las obras de reconstrucción, la villa de Lapuebla de Labarca recibió la obra del Puente colgante día 12 de Mayo de 1872. Y los malos augurios del ingeniero Bellsolá, parecieron cumplirse pues lo cierto es que el puente colgante de alambre de Lapuebla duró poco más de medio siglo. La noche del 21 de enero de 1939, un gran ruido despertó al pueblo y nadie se creía lo que oía: “Se ha hundido el puente, se ha hundido el puente!”, gritaban despavoridos los vecinos y vecinas.

Nos queda una duda de si, unos años antes de que se hundiera el segundo puente colgante, el Ayuntamiento estuvo estudiando la posibilidad de sustituir el puente colgado de alambre por uno de hormigón distinto del actual, pues en el archivo municipal de Lapuebla se conserva un documento titulado: “*Proyecto de puente de hormigón armado sobre el río Ebro*”, fechado en la ciudad de Vitoria en marzo de 1935, proyecto fechado un año antes de comenzar la guerra civil. ¿Influiría la guerra para que este proyecto no se hiciera realidad?



Este segundo puente colgante que ha tenido Lapuebla de Labarca se derrumbó, en la noche del 21 al 22 de enero de 1939, pocos meses antes de finalizar la guerra civil. Era el puente que han conocido los hombres y mujeres mayores de ochenta años, pues el primer puente colgante sólo lo pudieron conocer aquellos que hubieran nacido antes de 1871.

Un bello dibujo del segundo puente colgante, el que conocieron nuestros padres, es el que realizó Ángel Gandarias el año 1937, cuando contaba trece años,

del que hacemos aquí memoria, a la vez que agradecimiento por cuanto es un documento gráfico de gran valor, ya que nos está diciendo cómo era el puente colgante antes de hundirse y lo que representaba el río Ebro para los habitantes de Lapuebla de Labarca.

Salvador Velilla Córdoba