

2.4. OPORTUNIDADES PATRIMONIALES

2.4.1. Introducción

Además del estudio llevado a cabo sobre la situación geográfica, estructural, de conservación, patrimonial... que se ha hecho de los puentes, no podemos olvidar el entorno en el que se encuentran y al que sirven. Un puente no sólo se considera parte de una carretera sino que, a la hora de proyectarlo y construirlo, se tienen en cuenta otros factores como los de la integración en el paisaje o la estética: Podemos salvar un vano con un puente de varios arcos o con unas vigas de gran longitud pero, en función de cómo sea el entorno o de qué se pueda esconder tras el vano, a veces tiene más peso rescatar el valor del entorno, integrarlo con materiales o procedimientos de construcción de la zona o destacar por encima de cuanto exista en el enclave.

Es por ello por lo que, al llevar a cabo la toma de datos y fotografías en los puentes, también consideramos cómo potenciar el valor paisajístico de algunos de los puentes de estudio. En ocasiones, esta idea ya estaba presente en los puentes que estudiamos, incluyendo pequeñas plazas o salientes en los tableros; en otras, quizá por falta de acceso o de demanda, quizá por no haber valorado otras ventajas más allá del paso de la carretera, no se había considerado.

Por ello, llevamos a cabo un estudio resumido para una serie de puentes dentro del catálogo: De una parte, la justificación de haber elegido estos puentes parte de las ventajas que tiene -ya sea por las carreteras que los rodean o por el entorno- y del estudio de la cuenca visual; de otra, establecemos varias propuestas en función de aspectos como la accesibilidad, la seguridad, la promoción del mirador o las cualidades del entorno inmediato.

2.4.3. Mirador en el entorno del puente sobre el río Dúrcal.

El entorno donde se propone ubicar este mirador es el valle del río Dúrcal o Ízbor, que separa físicamente los núcleos de población de Melegís, a la izquierda del río, de Restábal, a la derecha.

Las ventajas de ubicar un mirador en este entorno son la altura de los lugares donde podría disponerse, que permitirían un amplio acceso visual al Valle de Lecrín, y la escasez de vehículos que pasa por la zona¹, lo que repercute en la seguridad relativa al acceso al mirador.

Para aprovechar estas ventajas, proponemos la ubicación del mirador del lado de Restábal, donde existe más espacio para disponerlo, tanto aguas arriba como aguas abajo del puente. La imagen 2.1 justifica que la mayor cuenca visual se observa desde el mirador dispuesto aguas arriba del puente

En la ubicación elegida ya existe un pequeño mirador que aprovecha el estribo del puente (GR-3204-0004+500) para anclarse en él y usarlo como muro de protección. Además, a lo largo de la carretera de entrada al pueblo, se dispone a continuación un pequeño paseo y un parque para mayores. En la acera de enfrente existen, aprovechando el muro de contención de entrada a una

1. GR-3204: IMD (2011) = 500-1000

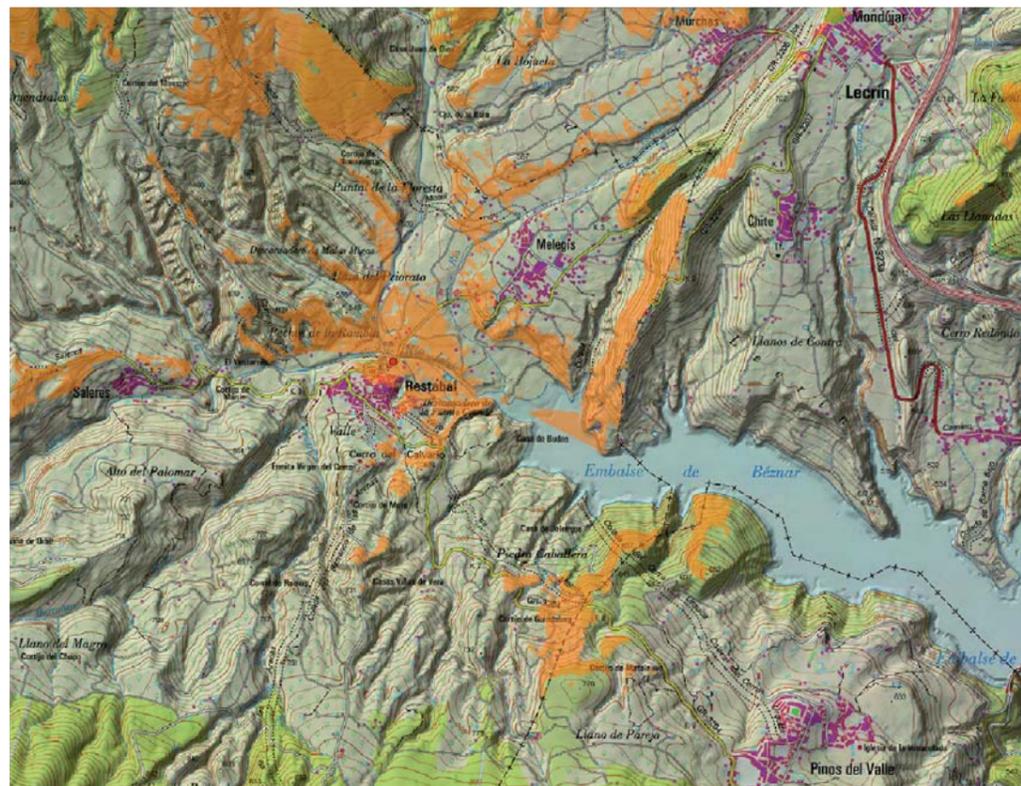


Imagen 2.1: Cuenca visual desde el mirador aguas arriba del puente, del lado de Restábal.

finca, dos bancos de piedra que guardan el caño de una fuente de agua potable. A continuación y en dirección al puente, se estrecha la acera y se sitúa un pequeño aparcamiento, con disponibilidad para 5 vehículos.

Puesto que ya existen estas construcciones, centramos nuestras propuestas en mejoras en seguridad y señalización del mirador:

1. Puesta de señales de reducción de velocidad a ambos lados del mirador, tanto a la entrada del puente desde Melegís como en el propio núcleo de Restábal antes de bajar de la ciudad.
2. Construcción de badén y pintada de paso de peatones entre ambas aceras en las inmediaciones del mirador.
3. Puesta de señales para anunciar el mirador a la entrada del municipio de El Valle y a lo largo del mismo.
4. Puesta de carteles informativos sobre el paisaje del valle de Lecrín.

Algunas de estas propuestas se resumen en la siguiente imagen:



Imagen 2.2: Vista del mirador ya existente.



Imagen 2.3: Imagen panorámica del parque de mayores con el puente al fondo.



Imagen 2.5: Vista panorámica del mirador de Restábal con la propuesta de badén y paso de peatones en primer plano y paneles informativos de fondo.



Imagen 2.4: Bancos de piedra y fuente en la acera opuesta al mirador. A la izquierda y en primer término, se observa el comienzo del aparcamiento.



Imagen 3.4: Vista del puente viejo desde el puente nuevo.

Volviendo a la propuesta de mirador, debido a la falta de espacio, proponemos ejecutar las siguientes construcciones:

1. Aparcamiento de vehículos en el emplazamiento señalado, incluyendo accesos desde y hacia la carretera y barandilla que lo limite, con pavimento drenante.
2. Badenes y señales de aminoración de la velocidad.
3. Paneles informativos sobre el entorno.

La propuesta sugerida puede ilustrarse como en la siguiente imagen:



Imagen 3.5: Propuesta de mirador en el entorno del puente nuevo de Lanteira

2.4.5. Mirador en el entorno de Los Vados

Para ubicar un mirador en el entorno del puente de Los Vados, tenemos que considerar el cruce de vías de gran afluencia como factor principal de la propuesta: La carretera GR-3304 desde la que se accede al puente tiene una IMD de entre 5000 y 7500 vehículos diarios mientras que la vía alternativa que éste permite salvando el río Genil conecta con la A-92, autovía con una intensidad de más de 30000 vehículos diarios a la altura de la conexión. Del mismo modo, la existencia de la EDAR de Los Vados a escasos metros no hace del lugar el más aconsejado para instalar grandes infraestructuras de recreo.

No obstante, vamos a considerar la gran accesibilidad de la que lo dota este cruce de caminos, así como a considerar que se trata de una zona llana con una gran ribera, de modo que se puede plantear un mirador lineal que permita cierta interacción con el río.

En esta tesitura, se ha estudiado un espacio con suficientes dimensiones como para situar en él un emplazamiento de paso pero que permita la contemplación del entorno. La cuenca visual de este espacio se corresponde con la que muestra la imagen 4.1:

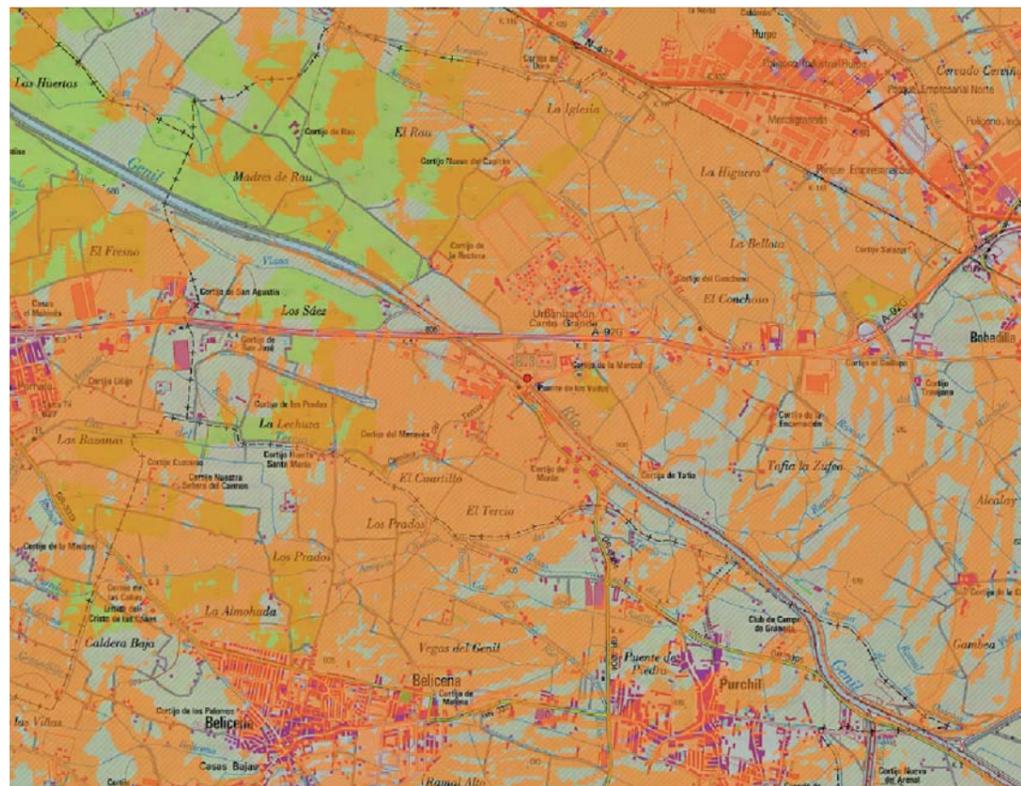


Imagen 4.1: Cuenca visual del entorno del puente de Los Vados.

La zona elegida es una planicie justo aguas abajo del puente, en su margen derecha. En la actualidad, se trata de un carril de tierra de bastante ancho pero muy poco cuidado para un uso más popular. Sí posee entrada desde el propio puente y un cruce inferior, por debajo de la A-92, que sigue a lo largo del Genil y es aprovechado por quienes gustan del ciclismo. Por tanto, las propuestas responden al uso de quienes más aprovechan esa ruta:

1. Pavimentación drenante sobre el camino, para un mejor mantenimiento en época de lluvias.
2. Limitación del camino por un vallado de madera.
3. Rehabilitación de los restos de un antiguo puente como espacio de descanso y mirador anexo al puente.
4. Rehabilitación de una antigua casa ferroviaria en la entrada como centro de interpretación paisajística o como cantina.

Algunas de estas propuestas se recogen en la siguiente composición:



Imagen 4.2: Propuesta de pavimentación y limitación del carril bici del entorno de Los Vados. Tras la barandilla del puente en primer plano, los restos del antiguo puente.

2.4.6. Mirador en el entorno del Rodeo

La propuesta de mirador en el entorno del puente del Rodeo, en Tózar, se encuentra en una zona que combina algunos cerros con planicies, sin destacar unas zonas sobre otros. El curso del río Frailes o Velillos ha formado algunos parajes con vegetación que contrastan en tranquilidad al compararlos con otros entornos, como el de la carretera N-432, que pasa a menos de 2 kilómetros de distancia y es una de las vías con mayor tránsito de la provincia.

El mirador puede considerarse entre sus ventajas la seguridad y la facilidad de acceso, pues aunque el puente pertenezca a la carretera GR-3408 la intensidad de vehículos no supera los 1000 diarios.

En este caso, la cuenca visual cubre un área extensa en las proximidades, debido a esa planicie que comentábamos, para en las largas distancias alcanzar varias cumbres. La imagen 5.1 da cuenta de ello

Aprovechando la existencia de un vano al que no llega el cauce del río, hemos decidido estudiar las posibilidades de ese vano como mirador. Se trata de un vano con suelo en parte de tierra y en parte de hormigón cubierto por las vigas del puente y delimitado por un pequeño murete de bloques de hormigón al frente y por la pila y uno de los estribos a ambos lados. Los mayores pro-

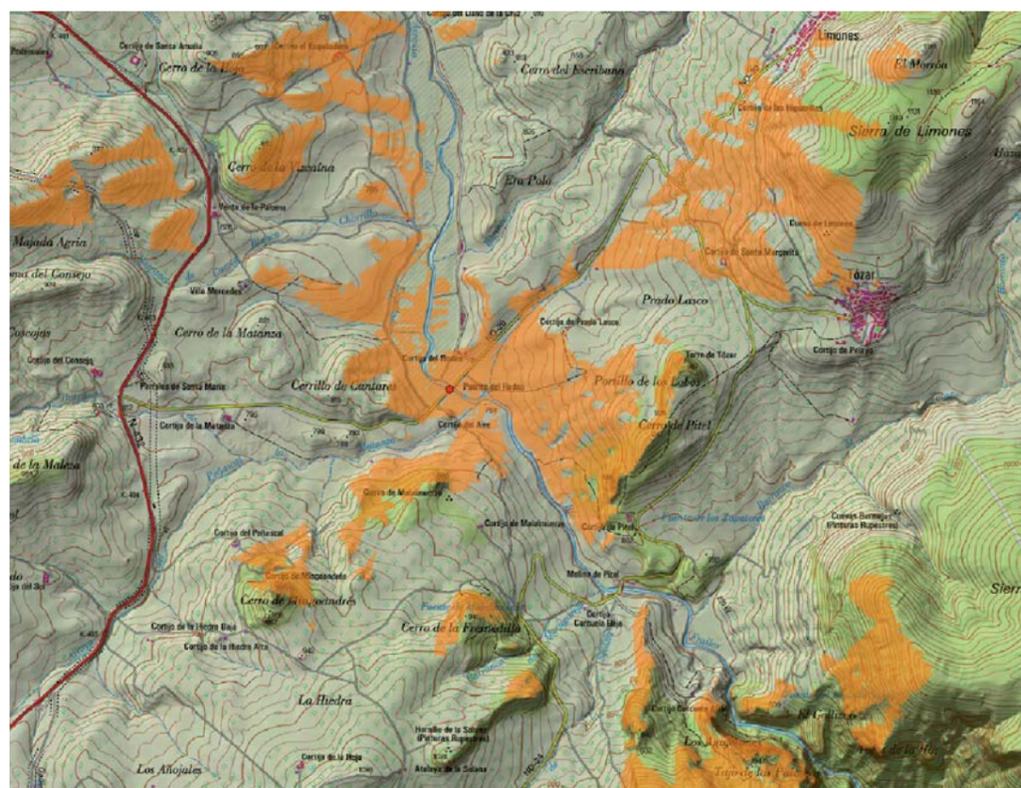


Imagen 5.1: Cuenca visual del entorno del puente del Rodeo.

blemas radican a la hora de acceder al mirador, ya por falta de aparcamiento (Los alrededores son zona cultivable) ya porque, al no tratarse de un sitio normalmente accesible no existe un camino como tal para acceder al vano, habiendo de bajar por el terraplén

Contando con esto, proponemos las siguientes mejoras para construir un mirador en el puente del Rodeo:

1. Construcción de accesos, tanto desde la carretera GR-3416 como en la propia orilla para llegar a él.
2. Construcción de un pequeño aparcamiento, con capacidad para 5-10 vehículos, en las cercanías.
3. Señalización del mirador en los núcleos más cercanos.
4. Restauración del encuentro entre las vigas original y ampliadas, como comentamos en la ficha del puente (Ver GR-3408-0018+100) por las infiltraciones.



Imagen 5.2: En primer plano, el vano que estudiamos como propuesta de mirador.

2.4.7. Mirador en el entorno del Arroyo Morales

El arroyo Morales divide el núcleo urbano de Algarinejo en dos hasta su encuentro con el río Turca, a unos 200 metros al sur del puente cuyo entorno estudiamos para la ubicación de este mirador.

Destaca de esta disposición su enclave urbano, por lo que es de fácil acceso, y que, a pesar de que haya edificios en los alrededores, se encuentra a suficiente altura y distancia de los montes que lo rodean como para poder ser contemplados desde el mirador.

Para poder ubicar un mirador, sólo hemos podido optar por una alternativa que reunía el suficiente espacio: Aguas arriba, en la orilla izquierda, del propio puente. Su cuenca visual es la siguiente:

En dicha ubicación existe una pequeña plaza que actúa de ensanche de la calle Merino antes de desembocar en la avenida de la Constitución de Algarinejo, que es el nombre que recibe la carretera GR-5400 en su tramo urbano por este pueblo. Dicha plaza, a desnivel en comparación con la carretera, presenta ciertas características propias de un mirador: Delimitación del espacio mediante muros de mampostería hacia la carretera y barandilla metálica hacia el arroyo; presencia de un área de estancia con bancos, papeleras y árboles; acceso a la misma aunque en este caso limitado a peatones o vehículos pequeños (Bicicletas, ciclomotores...)...

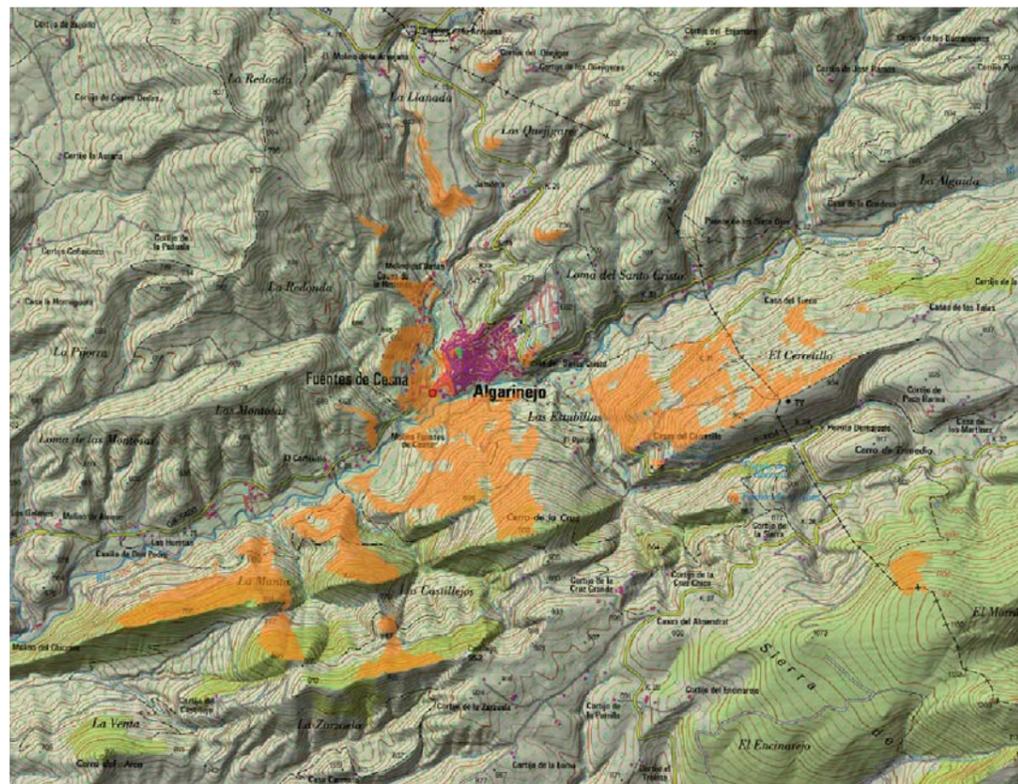


Imagen 6.1: Cuenca visual del entorno del puente sobre el Arroyo Morales

En este caso, las propuestas de mejora harán hincapié en la restauración del puente y su entorno, como hablamos en páginas anteriores (Ver GR-5400-0023+000). Al respecto del mirador, podemos hablar de:

1. Enlucimiento de los muros de separación entre la calle Merino y el mirador.
2. Pintado en el pavimento de marcas que prohíban el estacionamiento a la entrada del parque.
3. Señalización de la existencia del mirador en el entorno: Entradas a la ciudad, cartelería de la zona centro...
4. Reparación, en su caso, del material del mirador: Losas, verjas, mobiliario urbano.

Con estas medidas, consideramos que mejorará el aspecto y la afluencia al mirador del puente.



Imagen 6.2: Plaza de la calle Merino, propuesta como mirador. A su izquierda, el tablero del puente.

2.4.8. Mirador en el entorno del río Monachil a la entrada de La Zubia

El entorno de estudio es un enclave urbano, a medio camino entre el núcleo de Granada y la entrada a La Zubia y Huétor Vega. Desde él, podemos contemplar el canal del río Monachil, la vega de Granada y las Cumbres Verdes.

Se trata de un espacio con gran accesibilidad, al que se llega directamente desde la circunvalación de Granada, por la A-395, y que ofrece una gran superficie en la bifurcación entre las entradas a La Zubia y Huétor Vega.

La cuenca visual del entorno confirma el dominio del enclave, que se extiende hacia el sur sobre todos los pueblos de la vega en las faldas de Cumbres Verdes, como muestra la imagen 7.1.

El mayor problema que presenta el lugar donde proponemos la construcción del mirador, que se trata del mismo puente viejo, es que, derivado de esa gran accesibilidad, surge el problema de la seguridad por la cantidad de vehículos que lo atraviesan. En otro orden de cosas, hemos de recordar el estado de conservación del puente (Ver La Zubia 2).

Por todo esto, las propuestas en la construcción del mirador se recogen como sigue:

1. Accesos al mirador desde la carretera y viceversa.
2. Construcción de aparcamiento para vehículos, tanto para coches como para bicicletas.
3. Restauración del puente viejo y erección de un muro de protección acorde con la estética de los frentes del puente.
4. Delimitación de un área de recreo bien ajardinada bien pavimentada con suelo drenante y disposición de elementos de mobiliario adaptado: Bancos, mesas, papeleras...
5. Construcción de medidas de seguridad que separen el área de recreo de los accesos y de la carretera en general.
6. Puesta de señales informativas sobre el entorno.
7. Puesta de señales informativas sobre su existencia y sus accesos.

En las siguientes imágenes, se resumen algunas de estas propuestas.

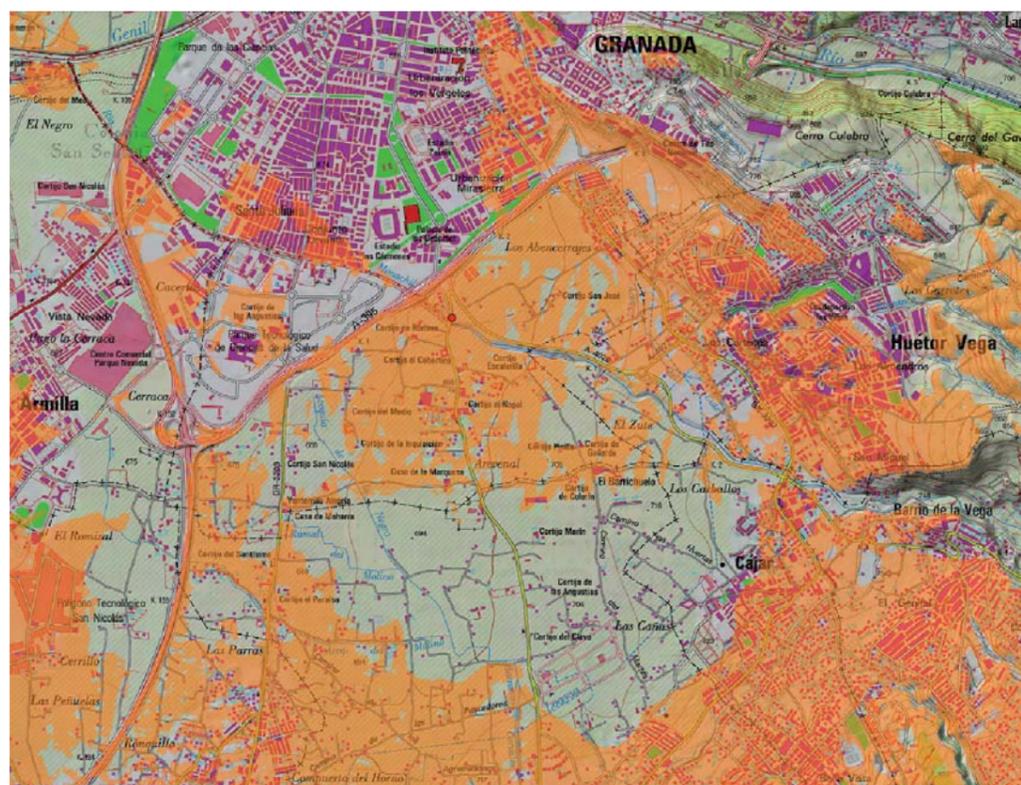
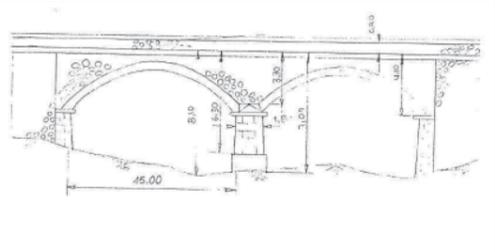
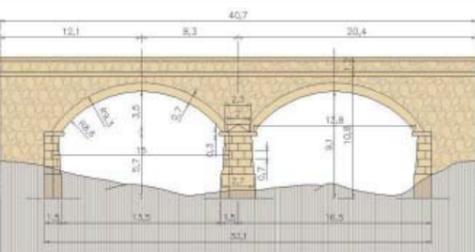


Imagen 7.1: Cuenca visual del entorno del puente viejo sobre la carretera Granada-La Zubia.



Imagen 7.2: Estado actual del puente viejo, con Cumbres Verdes y Sierra Nevada de fondo.

NOMBRE: PTE. EN LA CARRETERA DE RESTABAL S/ R. TORRENTE		N° GR-3204-0004+200
LOCALIZACIÓN. COORDENADAS: X 448633 Y 4087709 POBLACIÓN: EL VALLE REF. GEOGRÁFICA: A LA SALIDA DE MELEGÍS HACIA RESTABAL		ORIGEN Y ANTECEDENTES: ÉPOCA: S. XX
TIPOLOGÍA Y MEDIDAS. DATOS TÉCNICOS TIPO: BÓVEDA MATERIAL: HORMIGÓN CLASE: CARRETERO VANOS: 2. LUZ LIBRE VANO: 15,00 M MEDIDAS: LONGITUD TOTAL: 31 M. ANCHURA TABLERO: 6,20 M ESPESOR PILAS: 1,80 M ALTURA MÁXIMA RASANTE: 8,10 M CARACTERÍSTICAS: Bóvedas escarzanas de hormigón. Tímpanos y estribos de mampostería. Pila de mampostería con tajamares y sombrerete. Pretil de mampostería con albardilla de sillería. Imposta incluso en arranques de sillería		
DATOS HISTÓRICOS: FECHA: 1920-1922 AUTOR: ANTONIO RICO SINGULARIDADES: En el frente de aguas arriba tiene incorporada (colgada con ménsulas metálicas atornilladas a la mampostería del frente del puente) una tubería para el paso de agua. La tubería cuelga por debajo de la clave de los arcos.		
ESTADO DE CONSERVACIÓN: PATOLOGÍAS: Los frentes del puente presentan suciedad generalizada, presencia de líquenes y pequeña vegetación (matojos...). Las roscas de los arcos que están enlucidas con mortero de cemento presentan pequeñas fisuras y desconchones en el mortero. El pretil de aguas abajo tiene una laguna debida a la pérdida de una de las piezas de la mampostería, quedando parcialmente decalzado el sillar superior de remate del pretil (con peligro de caída). RESTAURACIONES: No ha sufrido reparaciones ni restauraciones evidentes. VALORACIÓN: BUEN ESTADO DE CONSERVACIÓN RECOMENDACIONES: Se recomienda restablecer la pieza de mampostería del pretil perdida con el fin de evitar mayores deterioros de éste. Retirada de vegetación en los frentes del puente.		
ESTUDIO PATRIMONIAL: VALORACIÓN PATRIMONIAL: Media. SINGULARIDAD HISTÓRICA: BAJA. SINGULARIDAD ESTRUCTURAL: MEDIA. RELACIÓN CON EL ENTORNO VIARIO: ALTA. SINGULARIDAD DOCUMENTAL: ALTA. LEGIBILIDAD DEL MONUMENTO: MEDIA JUSTIFICACIÓN: El puente se enmarca en una tipología reconocible de las carreteras de la zona y de un momento histórico preciso.		
RELACIONES CON EL ENTORNO. ALTERACIONES DE PAISAJE El puente se adapta perfectamente al entorno. Su rasante no altera la horizontal del camino al que pertenece. El cauce del río no ha debido tener mantenimiento en cuanto a la limpieza de riberas y eso ha provocado la invasión de la vegetación sobre el propio cauce a su paso bajo el puente. El ojo derecho del puente se encuentra completamente invadido por la vegetación de ribera y el izquierdo parcialmente. El puente queda puse oculto parcialmente por la vegetación. RECOMENDACIONES: Se recomienda realizar limpieza de riberas con el fin de liberar los vanos del puente. Posibilidad de retirar la tubería que está adosada al frente de aguas arriba del puente y que afea considerablemente su aspecto.		
BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN Jefatura provincial de carreteras de Granada (Proyecto) Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos (Madrid) et al. <i>Catálogo-inventario histórico de los puentes de Andalucía: provincia de Granada</i> . Madrid, 1985.		

NOMBRE: PTE. EN LA CARRETERA DE RESTABAL S/ R. TORRENTE		N° GR-3204-0004+200
PLANIMETRÍA		
 <p>Planimetría del catálogo de puentes de Granada de 1985</p>	 <p>Planimetría actual (2013).</p>	
FOTOGRAFÍAS		
 <p>Vista lateral del frente de aguas arriba.</p>	 <p>Vista general del frente de aguas abajo.</p>	
BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN Producción propia (Fotos y planimetría actual) Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos (Madrid) et al. <i>Catálogo-inventario histórico de los puentes de Andalucía: provincia de Granada</i> . Madrid, 1985.		

NOMBRE: PUENTE NUEVO EN LA CARRETERA GRANADA-LA ZUBIA	
LOCALIZACIÓN. COORDENADAS: X 447760 Y 4110709 30S POBLACIÓN: GRANADA REF. GEOGRÁFICA: EN LA ENTRADA A LA ZUBIA DESDE GRANADA.	ORIGEN Y ANTECEDENTES: ÉPOCA: FINALES DEL S. XX ANTECEDENTES: PUENTE VIEJO EN LA CARRETERA GRANADA-LA ZUBIA
TIPOLOGÍA Y MEDIDAS. DATOS TÉCNICOS TIPO: LOSA MATERIAL: HORMIGÓN CLASE: CARRETERO VANOS: 1. LUZ LIBRE VANO: 12,00 M MEDIDAS: LONGITUD TOTAL: 17,00 M ANCHURA TABLERO: 7,00 M ALTURA MÁXIMA RASANTE: 7,90 M CARACTERÍSTICAS: Viga continua de hormigón. Barandillas metálicas. Las paredes del canal, de hormigón a la altura del puente, hacen la función de sus estribos.	
DATOS HISTÓRICOS: FECHA: FINALES DEL S. XX AUTOR: DESCONOCIDO SINGULARIDADES: En ambos frentes, el puente lleva colgadas, mediante ménsulas metálicas atornilladas a la viga, varias conducciones de electricidad. Dichas conducciones cuelgan a distintas alturas a lo largo del canto de la viga. El canal por el que cruza el río Monachil era previo a la construcción de este puente por lo que, a lo ancho de la viga-tablero, hubo de demolerse y rehacerse para ubicarlo: En lugar de usar mampostería similar a la del canal, presenta textura de hormigón.	
ESTADO DE CONSERVACIÓN: PATOLOGÍAS: El puente presenta suciedad generalizada e invasión masiva de pequeña vegetación. Del mismo modo, se ven infiltraciones en las paredes del canal a ambos lados del puente. Faltan varios adoquines en los extremos del tablero, bajo las barandillas. RESTAURACIONES: No se aprecian restauraciones. VALORACIÓN: ESTADO DE CONSERVACIÓN MEDIO RECOMENDACIONES: Se aconseja recuperar las piezas perdidas señaladas, así como proceder con la limpieza de los paramentos.	
ESTUDIO PATRIMONIAL: VALORACIÓN PATRIMONIAL: BAJA. SINGULARIDAD HISTÓRICA: BAJA. SINGULARIDAD ESTRUCTURAL: BAJA. RELACIÓN CON EL ENTORNO VIARIO: BAJA. SINGULARIDAD DOCUMENTAL: BAJA. LEGIBILIDAD DEL MONUMENTO: BAJA JUSTIFICACIONES: No presenta elementos estructurales, constructivos, materiales ni temporales que supongan un valor añadido al objeto ingenieril.	
RELACIONES CON EL ENTORNO. ALTERACIONES DE PAISAJE: El puente está ubicado en la entrada al municipio de La Zubia desde Granada, mejorando el acceso existente (<i>ver Vacante 2</i>), mediante rectificación de la ruta. Construido sobre el canal que antropiza el río Monachil, presenta entradas a sendos caminos, protegidas por barandillas idénticas a las del puente, en las orillas del río, a modo de parque fluvial, no muy claramente separados de los carriles colindantes, usados por los vehículos de las casas vecinas para salir a la carretera, provocando accidentes en los que la estructura del puente puede verse involucrada. RECOMENDACIONES: Aumentar las medidas de seguridad para la entrada de vehículos en los carriles colindantes, así como para evitar accidentes en la entrada de los caminos peatonales. Igualmente, proceder a la limpieza y mantenimiento del entorno.	
BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN Producción propia (Observaciones y medidas <i>in situ</i>).	

NOMBRE: PUENTE NUEVO EN LA CARRETERA GRANADA-LA ZUBIA		VACANTE 1
PLANIMETRÍA		
<p>Planimetría actual (2013)</p>		
FOTOGRAFÍAS		
<p>Vista parcial del frente del puente aguas arriba.</p>	<p>Frente del puente aguas abajo desde el camino derecho.</p>	
BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN Producción propia (Fotos y planimetría actual).		

NOMBRE: PUENTE SOBRE EL ARROYO DE JÉREZ **Nº GR-5104-0014+700**

LOCALIZACIÓN.

COORDENADAS: X 485271 Y 4114302 30S
POBLACIÓN: JÉREZ DEL MARQUESADO
REF. GEOGRÁFICA: A 400 M DE JÉREZ, CAMINO DE LANTEIRA.

ORIGEN Y ANTECEDENTES:

ÉPOCA: SIGLO XX

TIPOLOGÍA Y MEDIDAS. DATOS TÉCNICOS

TIPO: BÓVEDA **MATERIAL: MAMPOSTERÍA** **CLASE: CARRETERO**
VANOS: 1. LUZ LIBRE VANO: 10,00 M **MEDIDAS: LONGITUD TOTAL: 20,00 M** **ANCHURA TABLERO: 10,00 M**
ALTURA MÁXIMA RASANTE: 9,10 M

CARACTERÍSTICAS: Bóveda de medio punto de mampostería. Imposta de ladrillo cubierto de cemento. Grandes estribos de mampostería. Aceras en voladizo. Barandilla metálica.

DATOS HISTÓRICOS:

FECHA: SIGLO XX **AUTOR: DESCONOCIDO** **SINGULARIDADES:**

ESTADO DE CONSERVACIÓN:

PATOLOGÍAS: Presenta suciedad generalizada, así como pintadas, e invasión de vegetación, destacable en el encuentro entre el frente y el tablero. Presenta una fractura superficial en el arco de aguas arriba, en el margen izquierdo, que no muestra continuidad más allá del frente. No se aprecian más daños.

RESTAURACIONES:

VALORACIÓN: BUEN ESTADO DE CONSERVACIÓN

RECOMENDACIONES: Proceder a la limpieza general del puente.

ESTUDIO PATRIMONIAL: VALORACIÓN PATRIMONIAL: Baja.

SINGULARIDAD HISTÓRICA: BAJA. SINGULARIDAD ESTRUCTURAL: BAJA. RELACIÓN CON EL ENTORNO VIARIO: BAJA.

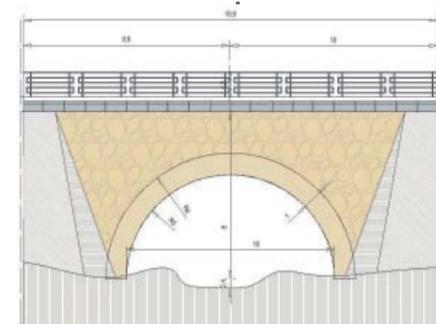
SINGULARIDAD DOCUMENTAL: BAJA. LEGIBILIDAD DEL MONUMENTO: MEDIA

JUSTIFICACIÓN: No presenta características reseñables que le den valor patrimonial.

RELACIONES CON EL ENTORNO. ALTERACIONES DE PAISAJE

El puente salva el obstáculo del arroyo de Jérez, sin añadir variaciones de altura en el camino, pero igualmente sirve de entrada a un conjunto de paseos en su entorno, a modo de rutas naturales, integrándose en él.

RECOMENDACIONES: Cuidado del puente y su entorno para su puesta en valor y promoción.

PLANIMETRÍA

Planimetría actual.



Vista del frente de aguas abajo.

BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN

Producción propia (Observaciones, mediciones *in situ*, planimetría y fotografías).

NOMBRE: PUENTE DE OLIVARES**N° GR-3413-0001+400****LOCALIZACIÓN.**

COORDENADAS: X 432002 Y 4131887 30S
POBLACIÓN: MOCLÍN
REF. GEOGRÁFICA: EN EL NÚCLEO URBANO DE OLIVARES.

ORIGEN Y ANTECEDENTES:

ÉPOCA: S. XX

TIPOLOGÍA Y MEDIDAS. DATOS TÉCNICOS

TIPO: ARCO **MATERIAL: FÁBRICA DE HORMIGÓN Y MAMPUESTO** **CLASE: CARRETERO**
VANOS: 1. LUZ LIBRE VANO: 16,00 M **MEDIDAS: LONGITUD TOTAL: 26 M.** **ANCHURA TABLERO: 6,20 M**
ALTURA MÁXIMA RASANTE: 13,50 M

CARACTERÍSTICAS: Arco de hormigón sobre estribos de mampostería. Frentes de mampostería hasta la losa, de hormigón. Presenta los huecos de los mechinales vistos y sin protección. Barandilla de montantes con pináculo de ladrillo y vanos con baranda de forja.

DATOS HISTÓRICOS:

FECHA: SIGLO XX

AUTOR: DESCONOCIDO

SINGULARIDADES:

ESTADO DE CONSERVACIÓN:

PATOLOGÍAS: El hormigón del arco presenta algunas fisuras transversales superficiales. El frente muestra infiltraciones aunque se presentan especialmente bajo los mechinales que actúan como vertederos, sin que las demás pongan en riesgo la estructura. La losa presenta descascarillado en el hormigón aunque sin mostrar las armaduras.

RESTAURACIONES: El muro de ladrillo y forja parece haber sido construido *a posteriori*, pues el desgaste del hormigón de la losa asemeja en forma y continuidad con el propio de un muro metálico hendido en la misma.

VALORACIÓN: ESTADO DE CONSERVACIÓN BUENO

RECOMENDACIONES: Limpieza general y revisión de las fisuras

RELACIONES CON EL ENTORNO. ALTERACIONES DE PAISAJE

El puente realiza correctamente su función de salvar el obstáculo, en este caso la rambla de Benejar, en el camino entre Alquife y La Calahorra. La rasante no afecta en absoluto a la horizontal del camino, desde donde se puede contemplar el paisaje entre ambos pueblos, así como los panoramas de la Sierra Arana, donde se enclava.

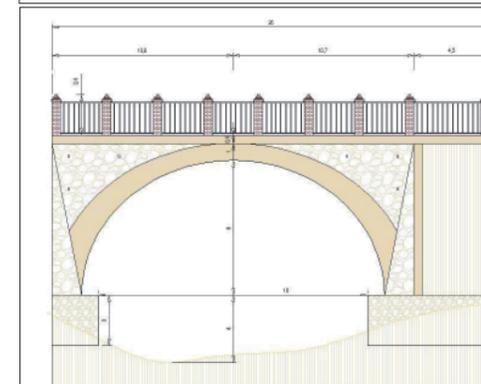
RECOMENDACIONES:

ESTUDIO PATRIMONIAL: VALORACIÓN PATRIMONIAL: Baja.

SINGULARIDAD HISTÓRICA: BAJA. SINGULARIDAD ESTRUCTURAL: MEDIA. RELACIÓN CON EL ENTORNO VIARIO: MEDIA.

SINGULARIDAD DOCUMENTAL: BAJA. LEGIBILIDAD DEL MONUMENTO: BAJA

JUSTIFICACIÓN: No presenta elementos que permitan establecer valoración patrimonial. La inclusión de la barandilla de

PLANIMETRÍA Y FOTOGRAFÍAS

Planimetría actual.

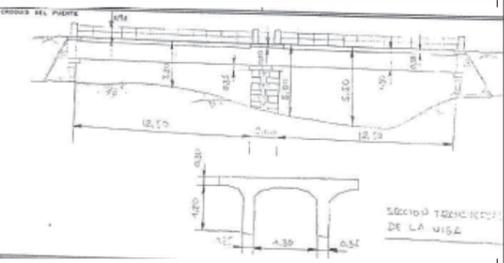
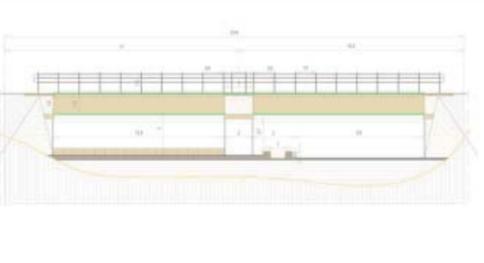


Vista parcial del frente de aguas arriba.

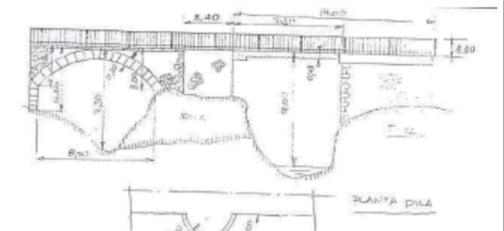
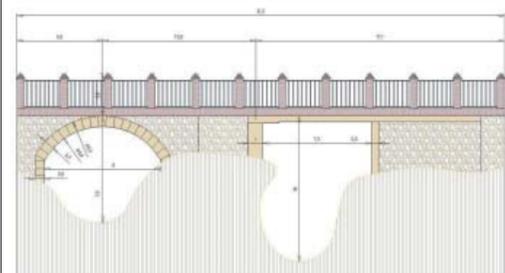
BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN

Producción propia (Observaciones, datos *in situ*, planimetría y fotografías).

NOMBRE: PUENTE DEL RODEO		Nº GR-3416-0003+400												
LOCALIZACIÓN. COORDENADAS: X 428830 Y 4135720 POBLACIÓN: MOCLÍN REF. GEOGRÁFICA: A 3 KM DE TÓZAR EN DIRECCIÓN A LA N-432		ORIGEN Y ANTECEDENTES: ÉPOCA: S. XX SIGUE EL MODELO DE LA COLECCIÓN DE ZAFRA.												
TIPOLOGÍA Y MEDIDAS. DATOS TÉCNICOS: <table border="0"> <tr> <td>TIPO: VIGA</td> <td>MATERIAL: HORMIGÓN</td> <td>CLASE: CARRETERO</td> </tr> <tr> <td>VANOS: 2. LUZ LIBRE VANO: 12,50 M</td> <td>MEDIDAS: LONGITUD TOTAL: 29 M</td> <td>ANCHURA TABLERO: 4 M ORIGINALMENTE.</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>ACTUALMENTE: 10 M.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ESPESOR PILAS: 2 M</td> <td>ALTURA MÁXIMA RASANTE: 5,5 M</td> </tr> </table>			TIPO: VIGA	MATERIAL: HORMIGÓN	CLASE: CARRETERO	VANOS: 2. LUZ LIBRE VANO: 12,50 M	MEDIDAS: LONGITUD TOTAL: 29 M	ANCHURA TABLERO: 4 M ORIGINALMENTE.			ACTUALMENTE: 10 M.		ESPESOR PILAS: 2 M	ALTURA MÁXIMA RASANTE: 5,5 M
TIPO: VIGA	MATERIAL: HORMIGÓN	CLASE: CARRETERO												
VANOS: 2. LUZ LIBRE VANO: 12,50 M	MEDIDAS: LONGITUD TOTAL: 29 M	ANCHURA TABLERO: 4 M ORIGINALMENTE.												
		ACTUALMENTE: 10 M.												
	ESPESOR PILAS: 2 M	ALTURA MÁXIMA RASANTE: 5,5 M												
DATOS HISTÓRICOS: FECHA: SIGLO XX AUTOR: DESCONOCIDO SINGULARIDADES: En 1985, el puente conservaba su aspecto original. Con posterioridad, su tablero ha sido ensanchado, introduciendo un ensanche en la pila de sillarejo y variando su estructura de tablero con el añadido de dos doble T a ambos lados, en lo que antes eran voladizos. Las pilas se elevan por el exterior de los frentes hasta la parte superior del tablero, recogiendo las vigas lateralmente. Posee barandillas metálicas. El vano de la derecha posee un azud que impide el paso del agua cuando va baja. En el vano izquierdo hay una rampa para la laminación del agua.														
ESTADO DE CONSERVACIÓN: PATOLOGÍAS: El puente presenta infiltraciones de agua en el encuentro entre el tablero original y su ensanche. Esa infiltración se manifiesta como escorrentía en las pilas, en particular en el encuentro entre la parte original de la pila y su ampliación aguas arriba. El muro de contención del vano derecho aguas abajo muestra una gran grieta en toda su longitud, estando completamente separado el peto de contención del terreno lateral del estribo. Presenta suciedad generalizada. No se aprecian daños estructurales. RESTAURACIONES: Muestra un ensanche de tablero realizado a partir de los años 90 del siglo XX. El ensanche se ha realizado siguiendo el modelo estructural original de pilas continuas de mampostería exterior (sillarejo en el ensanche) y vigas de hormigón armado (el ensanche se ha realizado con vigas prefabricadas de doble T). Se modifica el aspecto exterior de la pila que asciende hasta el tablero exteriormente en los laterales. Barandilla moderna metálica. VALORACIÓN: BUEN ESTADO DE CONSERVACIÓN RECOMENDACIONES: Reparación del muro de contención lateral del estribo con el puente y reconexión. Revisar el contacto entre la obra antigua y la ampliación del tablero para evitar filtraciones de agua.														
ESTUDIO PATRIMONIAL: VALORACIÓN PATRIMONIAL: Baja. SINGULARIDAD HISTÓRICA: BAJA. SINGULARIDAD ESTRUCTURAL: MEDIA. RELACIÓN CON EL ENTORNO VIARIO: BAJA. SINGULARIDAD DOCUMENTAL: BAJA. LEGIBILIDAD DEL MONUMENTO: MEDIA JUSTIFICACIÓN: No presenta elementos reseñables que justifiquen una valoración patrimonial.														
RELACIONES CON EL ENTORNO. ALTERACIONES DE PAISAJE: El puente se adapta perfectamente al entorno. Su rasante no altera la horizontal del camino al que pertenece. El contacto con el río se realiza con una pila central que se encaja en el cauce. Los estribos están empotrados contra el terreno, rematando el encuentro con muros de mampostería de piedra que se adaptan al perfil. Por tanto, el puente resuelve el problema de salvar el obstáculo del río sin crear modificaciones o alteraciones importantes en su entorno. Existe, como hemos indicado, un azud construido aguas arriba del puente en su margen derecha que impide el paso del agua, por el vano derecho en situación normal. En el vano izquierdo se ha construido una rampa que lamina el cauce en caso de avenida. RECOMENDACIONES: Recuperar el paso de agua en el vano derecho														
BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN Zafra, J. M., <i>Modelo de puentes de hormigón armado. Tramos rectos</i> . Madrid, 1921. Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos (Madrid) et al. <i>Catálogo-inventario histórico de los puentes de Andalucía: provincia de Granada</i> . Madrid, 1985.														

NOMBRE: PUENTE DEL RODEO		Nº GR-3416-0003+400
PLANIMETRÍA		
		
Planimetría del catálogo de puentes de Granada de 1985	Planimetría actual (2013)	
FOTOGRAFÍAS		
		
	Pilar central y viga, donde se aprecian las ampliaciones.	
		
Vista del azud del vano derecho desde la margen derecha.	Vista de la rampa de laminación desde la margen izquierda.	
BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos (Madrid) et al. <i>Catálogo-inventario histórico de los puentes de Andalucía: provincia de Granada</i> . Madrid, 1985. Producción propia (Fotos y planimetría actual).		

NOMBRE: PUENTE URBANO DE OLIVARES	
LOCALIZACIÓN. COORDENADAS: X 432003 Y 4131814 30S POBLACIÓN: MOCLÍN REF. GEOGRÁFICA: EN EL NÚCLEO URBANO DE OLIVARES	ORIGEN Y ANTECEDENTES: ÉPOCA: S. XX
TIPOLOGÍA Y MEDIDAS. DATOS TÉCNICOS TIPO: MIXTO BÓVEDA/LOSA MATERIAL: HORMIGÓN CLASE: CARRETERO VANOS: 2. LUZ LIBRE VANO: 8,00 M MEDIDAS: LONGITUD TOTAL: 33,50 M ANCHURA TABLERO: 4,5 M 7,50 M ALTURA MÁXIMA RASANTE: 10,00 M CARACTERÍSTICAS: Losa de hormigón armado y bóveda rebajada con aristones de sillería e intradós de ladrillo. Cimentado en roca, presenta roca intermedia grande con balcón y barandilla metálica con columnas de ladrillo.	
DATOS HISTÓRICOS: FECHA: SIGLO XX AUTOR: DESCONOCIDO SINGULARIDADES: Se trata de un puente mixto en el que se resuelven los dos obstáculos del río con soluciones diferentes. Un primer puente de mampostería y sillería con arco rebajado y un segundo puente realizado con losa de hormigón y vano recto, posiblemente resultado de la desaparición de una estructura anterior.	
ESTADO DE CONSERVACIÓN: PATOLOGÍAS: Se muestra invasión de vegetación y suciedad generalizada en los frentes. En cuanto al tramo de losa, se ven algunas infiltraciones en la parte inferior de la losa, colindantes con los muros, así como pequeño descascarillado del hormigón de dichos muros. En cuanto al tramo de arco, presenta una fisura continuada a lo largo del intradós que se manifiesta en el desplazamiento de algunas dovelas del frente de aguas abajo hacia afuera de su posición original. Falta una pieza del propio intradós a través de la cual se ha propagado la aparición de la fisura. RESTAURACIONES: Del mismo modo que en el puente de Olivares (Ver GR-3413-0001+400), se ha modificado la protección original para cambiarla por la actual de ladrillo y forja que intenta unificar todo el conjunto, sin conseguirlo, detalle que se observa por las manchas de hormigón en masa sobre las piezas del frente de aguas abajo. VALORACIÓN: ESTADO DE CONSERVACIÓN BUENO RECOMENDACIONES: Limpieza general y saneado y cosido de la fisura para prevenir daños mayores con el desarrollo de la fisura.	
ESTUDIO PATRIMONIAL: VALORACIÓN PATRIMONIAL: Media. SINGULARIDAD HISTÓRICA: MEDIA. SINGULARIDAD ESTRUCTURAL: MEDIA. RELACIÓN CON EL ENTORNO VIARIO: MEDIA. SINGULARIDAD DOCUMENTAL: MEDIA. LEGIBILIDAD DEL MONUMENTO: BAJA JUSTIFICACIÓN: El carácter desigual de las estructuras del puente reduce los valores patrimoniales de éste. Del mismo modo, las protecciones de ladrillo y forja no aportan ningún valor al conjunto.	
RELACIONES CON EL ENTORNO. ALTERACIONES DE PAISAJE Antiguamente usado como puente carretero, dicha función ha sido desplazada al puente de Olivares (Ver GR-3413-0001+400), dotándose a este puente de medios para convertirlo en un puente peatonal (Pertenece a la Ruta del Califato, como se indica a su entrada por el margen derecho), aunque vehículos de menor peso, tales como motos o bicicletas, siguen circulando a su través. El puente está bien integrado en el entorno urbano, destacando el cambio de protecciones para adecuarlo al estilo de las viviendas de alrededor. RECOMENDACIONES: Considerar la posibilidad de sustituir la protección de barandillas de ladrillo y forja por otra más acorde a la estructura de sillares y mampuesto del puente.	
BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN Mapa militar de España. Hoja 1009 (Granada). 1980. Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos (Madrid) et al. <i>Catálogo-inventario histórico de los puentes de Andalucía: provincia de Granada</i> . Madrid, 1985. Producción propia (Observaciones y datos <i>in situ</i>).	

NOMBRE: PUENTE URBANO DE OLIVARES		
PLANIMETRÍA  Planimetría del catálogo de puentes de Granada (1985).		 Planimetría actual (2013).
FOTOGRAFÍAS  Vista parcial del frente aguas arriba de la losa del puente.		 Vista parcial del frente aguas abajo del arco del puente.
BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos (Madrid) et al. <i>Catálogo-inventario histórico de los puentes de Andalucía: provincia de Granada</i> . Madrid, 1985. Producción propia (Fotos y planimetría actual).		

