

PUENTE SOBRE EL RÍO GENIL.-

SITUACIÓN.- Carretera de Granada a Motril (Granada). N-323.

AUTOR: Desconocido.

ÉPOCA: Árabe (s. XII).

ANTECEDENTES.-

Sus proporciones romanas unidas a la situación vecina de la ciudad de Iliberris y la necesidad de atravesar el río Genil desde antiguo, hacen verosímil la hipótesis de que anteriormente existiera un puente romano en el mismo lugar, sobre cuyos restos se habría construido el actual.

TIPOLOGÍA.-

El puente consta de cinco bóvedas de 7 m de luz con potentes tajamares. Sufrió varias reparaciones, siendo la más importante la llevada a cabo en 1.685 de la que probablemente provengan los actuales tajamares, triangulares, aguas arriba y cilíndricos aguas abajo, coronados con pináculos piramidales y cónicos, respectivamente. Las aceras voladas sobre ménsulas de hormigón, probablemente, sean de principios de siglo XX.

PUENTE SOBRE EL RÍO MONACHIL.-

SITUACIÓN.- Carretera de Granada a Motril. N-323.

AUTOR : Desconocido.

ÉPOCA : Camino primitivo de Granada a Motril (Legajo 380 - 1º).

ANTECEDENTES.-

Llamado el **punto del Arzobispo** por haberse construido en 1.792 a expensas del Ilmo. Sr. D. Manuel Moscoso y Peralta, Arzobispo de Granada.

NOTA: Cuando se construyó la carretera general de Granada a Motril, según el proyecto del Ingeniero D. Nicolás Contreras de 1.850, este puente se respetó por encontrarse en buen estado.

PUENTE SOBRE EL RÍO DÚRCAL.-

SITUACIÓN.- Carretera de Granada a Motril. N-323.

AUTOR : D. Nicolás Contreras.

ÉPOCA : Carretera general de Granada a Motril. Año 1.850. (Legajo 380-1º).

ANTECEDENTES.-

Existía en el camino de arriería de Granada a la Alpujarra un puente de mampostería de 30 pies de luz, 18 de altura y 57 1/2 de longitud "cuya fábrica y situación tanto para el paso de las aguas cuanto para las avenidas del camino es de lo peor que se puede imaginar". Debido a la pendiente de acceso, a la rampa de salida y al propio puente, el paso era inaccesible hasta para un carruaje con mediana carga".

TIPOLOGÍA.-

El ancho del río Durcal en el punto elegido para la construcción del puente de fábrica es de 371 1/2 pies y este debe ser el ancho del puente. Se elige un puente de fábrica de mampostería, ladrillos y sillería. El puente tiene 7 arcos de 1/2 punto de 30 pies de luz cada uno y la altura hasta la parte inferior del pretil es de 69,75 pies. El puente consta de 9 pilas, 2 estribos y muros de acompañamiento. Todas las pilas y estribos se elevan a un mismo nivel, llevando en su terminación una cornisa. Los arcos tienen 2 pies de espesor y su fábrica es de ladrillo con aristones de sillería. los muros son de mampostería sujeta con pilares y encintados de ladrillos.

PUENTE SOBRE EL BARRANCO DE TABLATE (1.850).-

SITUACIÓN.- Carretera antigua de Granada a Motril. Año 1.850.

AUTOR: D. Nicolás Contreras.

ÉPOCA : Carretera general de Granada a Motril. Año 1.850. (Legajo 380-1º).

ANTECEDENTES.-

El puente que salvaba el barranco de Tablate antes de la construcción del nuevo es muy estrecho con solo 10 pies entre pretilos. Su bóveda es de mampostería con un enchapado de sillería en sus aristones, hallándose toda su fábrica en bastante mal estado y, en particular, los muros que se elevaron después de concluido el puente, a consecuencia de resultar bajo, con objeto de alzar de nuevo el pavimento. Este puente se encuentra situado muy cerca del nuevo.

TIPOLOGÍA.-

El puente es de fábrica con un arco de 1/2 punto de sillería y 4 pies de espesor. Los estribos arrancan de dos salientes de roca que estrechan el cauce, lo que permite que su altura sea solo de 17 y 27 pies, respectivamente. El cauce del arroyo de Tablate se encuentra a 144 pies bajo la rasante. A continuación de los estribos, se establecen muros rectos para sostener los terraplenes. Las caras del puente forman un resalto de 3 pulgadas sobre los paramentos de los muros. Coronan los frentes un cordón de sillería sobre el que descansa el antepecho. Los paramentos de los estribos son de sillería y los frentes sobre los estribos y arcos son de mampostería sujetos en la parte inferior con machones de sillería y en la parte superior con machones de ladrillo.

PUENTE SOBRE EL RÍO ÍZBOR.-

SITUACIÓN.- Carretera de Granada a Motril (término de Ízbor). N-323.

AUTOR : D. Juan de la Cruz Fuentes.

ÉPOCA : Carretera de 1ª orden de Granada a Motril. Trozo: Tablate a Motril. Tramo 1º.
Año 1.860.

ANTECEDENTES.-

En el mismo lugar elegido para la construcción del puente, existe un puente antiguo construido a finales del s.XVIII. La bóveda de 1/2 punto tenía una luz de 16,40 m y su intradós se encontraba a 30,50 m sobre el lecho del río. El puente solo servía para el paso de la arriería. Sirvió como andamio para la construcción del puente nuevo y después se destruyó.

TIPOLOGÍA.-

Puente de fábrica. La obra debería llamarse, más que puente, gran viaducto, toda vez que la luz que necesita es enorme aún con las mayores aguas del río. El puente consta de un arco de 1/2 punto de 23 m de luz y 3 arcos de 1/2 punto de 7,17 m de luz cada uno. Para separar el ámbito del arco grande y de los pequeños, se construyen 3 pilastras de 1,72 m de frente y 0,20 de resalte sobre el paramento. Los espesores de la clave y estribos en el arco grande son: $c = 1,105$ m y $e = 4,313$ m y en los arcos pequeños: $c = 0,68$ m y $e = 2,57$ m. Las pilas de los arcos pequeños tienen un espesor de 1,62 m. El ancho total del puente es de 6,80 m, lo que deja un ancho de 6,00 m para el firme. Los materiales empleados son:

6/MEMORIA

- **Sillería** en los ángulos y aristas en la bóveda del arco grande.
- **Ladrillo** en las bóvedas de los arcos pequeños, salvo los frentes que son de sillería.
- **Sillajero** en los frentes de enjutas y paramentos de estribos y pilas.
- **Mampostería careada** en los paramentos de los muros.

Además de las impostas de arranque, una imposta general limita su altura y corre a lo largo del puente. El antepecho es de mampostería careada para el cuerpo y sillería para la coronación.