

## El emblema de piedra de la ciudad

No hay estampa de la ciudad que no tenga al río y su viejo Puente de Piedra como fondo o protagonista. Su desgaste por el paso de los años, por las riadas acumuladas y por el continuo trasiego de vehículos por su esqueleto central han convertido la infraestructura en un achacoso y vetusto monumento que urge una rehabilitación. La reciente apertura de expediente para su catalogación como BIC abre puertas a nuevas vías de financiación en tiempos donde las arcas públicas —y las privadas— están más resentidas que nunca. Aunque todo apunta a que al viejo puente le aguarda un último período de espera, la entrada en funcionamiento del nuevo puente obliga a tomar decisiones.



Aspecto general que presenta el Puente de Piedra de Zamora.

FOTO EMILIO FRAILE

# Más que un icono

La próxima apertura del nuevo viaducto aguas abajo obliga a plantear la rehabilitación integral del Puente de Piedra y su posible peatonalización

Tania Sutil

«Por los puentes de Zamora, sola y lenta, iba mi alma. No por el Puente de Hierro, el de Piedra es el que amaba. A ratos miraba el cielo, a ratos miraba el agua», recitaba Blas de Otero. Como él, Claudio Rodríguez, el propio Romancero y otros tantos encontraron en el río y su puente la inspiración para escribir sus versos. Desde entonces, el Puente de Piedra resiste como una roca el desgaste del paso del tiempo y del tráfico rodado a la espera de que una peatonalización o una rehabilitación integral acabe con su agonía.

### ▼ Sacudido por las riadas.

El Puente de Piedra ha sido objeto de más de una veintena de actuaciones a lo largo de la historia a consecuencia de las avenidas del Duero. Las riadas han menoscabado la fábrica del puente hasta el punto de exigir labores continuas de mantenimiento y reparación que, aún a día de hoy, son básicas para su funcionalidad. Las riadas ocasionaron destrozos continuos desde hace siglos tanto en el puente como en las antiguas torres situadas en los extremos. En cualquier caso, no sólo el agua hizo mella en la construcción ya que también la mano del hombre puso su parte. Uno de los mayores destrozos fue la voladura del arco central por las tropas aliadas en 1812, lo que obligó a habilitar el paso con armazón de madera. Los desperfectos ocasionados con motivo de la Guerra de la Independencia llevaron al Ayuntamiento y a la Policía de Zamora a trasladar una súplica al conde de Castilla para la reparación. Las dos torres desaparecieron en 1906, al igual que el petril de piedra.



Foto L. O. Z.

Uno de los últimos arreglos en el viaducto a consecuencia de una fuga.

▼ **Arenisca y fábrica de sillería.** El viaducto zamorano por excelencia está construido con piedra arenisca, en fábrica de sillería, y cuenta con 16 arcos de forma apuntada, doce grandes y cuatro pequeños. En sus extremos estuvo defendido inicialmente por dos torres, ambas ya desaparecidas y que jugaron un papel trascendente en la historia de la ciudad recogida en diversos trabajos de expertos.

▼ **La Universidad de Salamanca se implica.** Los profesores de la Universidad de Salamanca Jesús María García Gago y José Iván Charfole, dirigidos por el docente de la Escuela Politécnica Superior de Zamora Francisco Javier Rodríguez Méndez, realizaron en agosto de 2009 un levantamiento mediante tecnología láser 3D del Puente de Piedra para conocer la evolución que ha tenido el puente

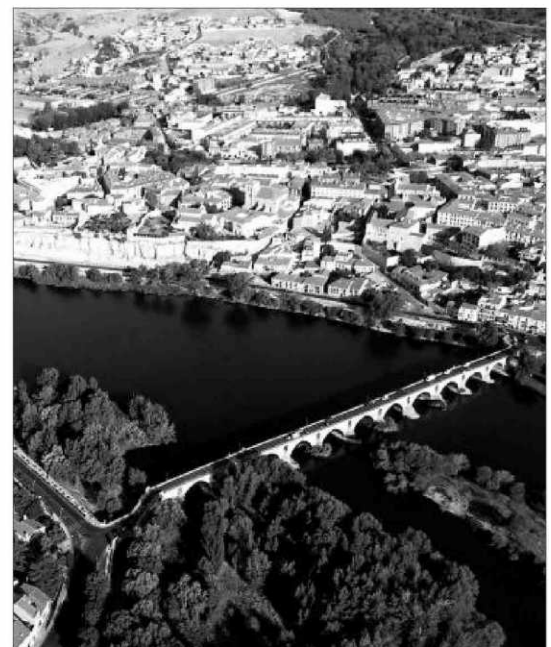


FOTO EMILIO FRAILE

Vista aérea del viaducto.

desde que en 1905 desaparecieron las torres. Fue el último avance conocido en torno al estudio de la USAL relativo a la transformación experimentada por el Puente de Piedra a lo largo del siglo XX. En última instancia, este informe inconcluso pretendía valorar la futura recuperación de las torres de la infraestructura una vez que se determine la peatonalización del puente.

▼ **A expensas del nuevo puente.** La entrada en funcionamiento del nuevo paso entre ambas márgenes abre un abanico de posibilidades para el Puente de Piedra que abarcan desde su peatonalización hasta su rehabilitación integral. Ambas actuaciones están condicionadas primero, a la puesta en marcha del nuevo viaducto y, después, a la habilitación de la partida económica necesaria.