

Los puentes en la Guerra de la Independencia (1808-1814)

Bridges in the War of Independence (1808-1814)

Agustín Sánchez Rey. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Ministerio de Fomento. sanchezrey1@yahoo.es

Resumen: La guerra de España contra los ejércitos de Napoleón Bonaparte tuvo en los Puentes peninsulares destacados escenarios de las batallas que durante seis años se sucedieron y de las que ahora se conmemora el segundo centenario. Numerosos puentes fueron destruidos y ello supuso un considerable retraso en el incipiente desarrollo de las comunicaciones del país cuya red de carreteras se había racionalizado y fomentado desde mediados del siglo anterior.

Palabras Clave: Historia; Puentes; Guerra de la independencia; Carreteras

Abstract: Many of the decisive battles waged during the six-year war between Spain and Napoleon Bonaparte's armies, exactly two centuries ago, took place around the country's bridges. Numerous bridges were destroyed and this caused a considerable setback in the early development of communications in a country with a road network that had only been rationalized and developed just half a century earlier.

Keywords: History; Bridges; War of Independence; Roads

El 25 de enero de 1809, apenas ocho meses después del comienzo de la guerra contra Napoleón, las tropas españolas al mando del general García de la Cuesta volaron el *punto de Almaraz* sobre el río Tajo, uno de los más disputados y que mayor relevancia alcanzaría a lo largo de la contienda por su situación estratégica próxima ya a tierras portuguesas, desde las que los aliados hispano-británicos sostuvieron sus ofensivas y repliegues.

Destruyendo el puente trataban de impedir el paso de los ejércitos franceses, que habían lanzado una ofensiva en la zona pocos días antes. Como diría el Conde de Toreno sobre esa voladura en su célebre crónica de la guerra:

"Lástima fue la destrucción de tanta grandeza, y en nuestro concepto arruinábanse con sobrada celeridad obras importantes y de pública utilidad, sin que después resultasen para las operaciones militares ventajas conocidas".

Ese fue el caso del puente citado, como el de muchos otros, ya que la voladura no pudo impedir

que el general francés Victor tendiese otro puente provisional de balsas en Almaraz, después de utilizar el no lejano *punto del Arzobispo* para pasar su caballería, franqueando así la barrera natural del río Tajo que se interponía en su ofensiva.

La destrucción del puente de Almaraz, al que Toreno dedica merecidos elogios, fue bastante accidentada ya que no habiendo al principio surtido efecto los hornillos dispuestos para su voladura "hubo que descarnarlo a pico y barreno, e hizo con tan poca precaución, que al destrabar de los sillares cayeron y se ahogaron 26 trabajadores con el oficial de ingenieros que los dirigía".

La ineffectividad de los intentos de volar el puente, en cuya tarea había fracasado pocos meses antes otro general español, Galluzo, prueba la solidez con la que había sido construido siglos atrás.

Según el Conde de Toreno "competía aquella obra con las principales de los romanos, fabricada por Pedro Uría, a expensas de la ciudad de Plasencia, en el reinado de Carlos V. Tenía 580 pies de largo, más de 25 de ancho y 134 de alto hasta los pretilles. Constaba de dos ojos, y el del lado del Norte,



cuya abertura excedía de 150 pies, fue el que se cortó”.

No fue ésta la única ocasión en la que los puentes sobre el río Tajo habían de ser escenario de batallas y otras operaciones militares durante la guerra contra Napoleón.

Lo mismo sucedió con gran parte de los puentes existentes en los caminos de nuestro país a comienzos del siglo XIX, construidos a lo largo de muchos siglos. Era lógico que así ocurriera, ya que no existía otra forma de desplazar los grandes contingentes de decenas de miles de soldados en campaña, con sus pertrechos y aparejos, y los pesados trenes de artillería de la época, cruzando ríos a veces caudalosos.

La labor de siglos de construcción de caminos y obras de fábrica, que desde mediados de la centuria de 1700 había comenzado a racionalizarse e impulsarse en España, sufrió con ello un retroceso que habría de dificultar durante mucho tiempo las comunicaciones y por tanto el desarrollo de nuestro país, y que afortunadamente encontró cierta com-

pensación en la creación por aquella época del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, cuya contribución fue decisiva al restablecimiento de tan necesaria red de comunicaciones peninsular en el siglo XIX.

La llamada “guerra de la independencia”, que no debería conocerse por ese nombre ya que nada tuvo que ver con las que con idéntica denominación servirían para la emancipación de las colonias y que debiera mas bien haberse llamado “guerra de liberación” (como por ejemplo denominan los franceses a su guerra contra la ocupación alemana en 1940) o “guerra peninsular” como la denominan nuestros ocasionales aliados británicos, asoló nuestro país durante seis años con variable intensidad. España no perdió nunca formalmente su independencia ni sus territorios aunque cambiara la dinastía reinante en la zona ocupada, como de hecho había ocurrido en anteriores ocasiones de nuestra historia. Por eso resulta impropia una denominación acuñada poco después de finalizada la contienda y

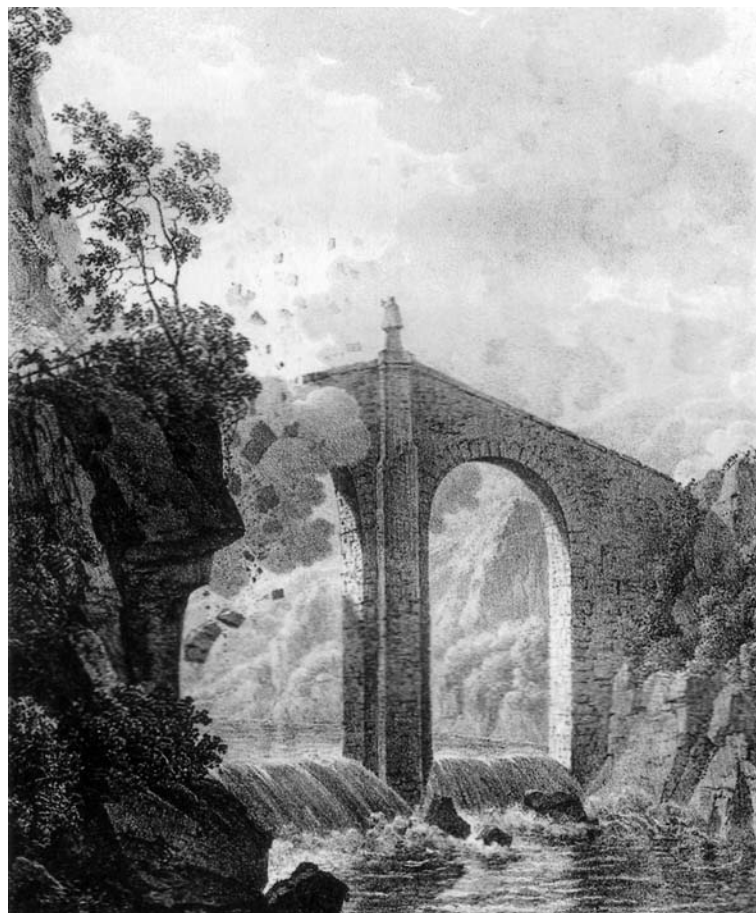
que desde entonces se ha venido utilizando para designar la guerra de la cual se cumple en estos días el segundo centenario.

Los puentes, primeros escenarios bélicos

La primera batalla de la guerra propiamente, sin tener en cuenta otros hechos de armas de menor entidad, tuvo lugar precisamente con ocasión de la defensa de un puente, pocos días después del alzamiento. Fue muy cerca de Valladolid, en el término municipal de Cabezón de Pisuerga. Las fuerzas francesas, con su cuartel general en Burgos, se veían amenazadas, en su comunicación con Madrid, por el llamado Ejército de Castilla. Su general en jefe García de la Cuesta, se había puesto a la cabeza del levantamiento en la capital castellana, ocurrido el 31 de mayo de 1808, como reflejo de los sucesos madrileños del 2 de mayo. A toda prisa se organizó una tropa constituida fundamentalmente por voluntarios sin la preparación adecuada. El mariscal francés Bessièrès, duque de Istria, encargó al general LaSalle resolver la situación y hacerse con el control de Valladolid y del camino real.

El general español salió de la ciudad con su improvisada tropa los días 9 y 10 de junio de 1808 siguiendo el camino de Burgos y se posicionó junto al *puede de Cabezón sobre el río Pisuerga*, llave del acceso a Valladolid por el Norte, desde donde vendrían las tropas napoleónicas.

Dejándose llevar por el entusiasmo de sus voluntarios, el 12 de junio el general Cuesta cruzó el puente y atacó a los franceses, que les doblaban en número



Voladura del Puente de Almaraz sobre el río Tago, (Grabado de la época).

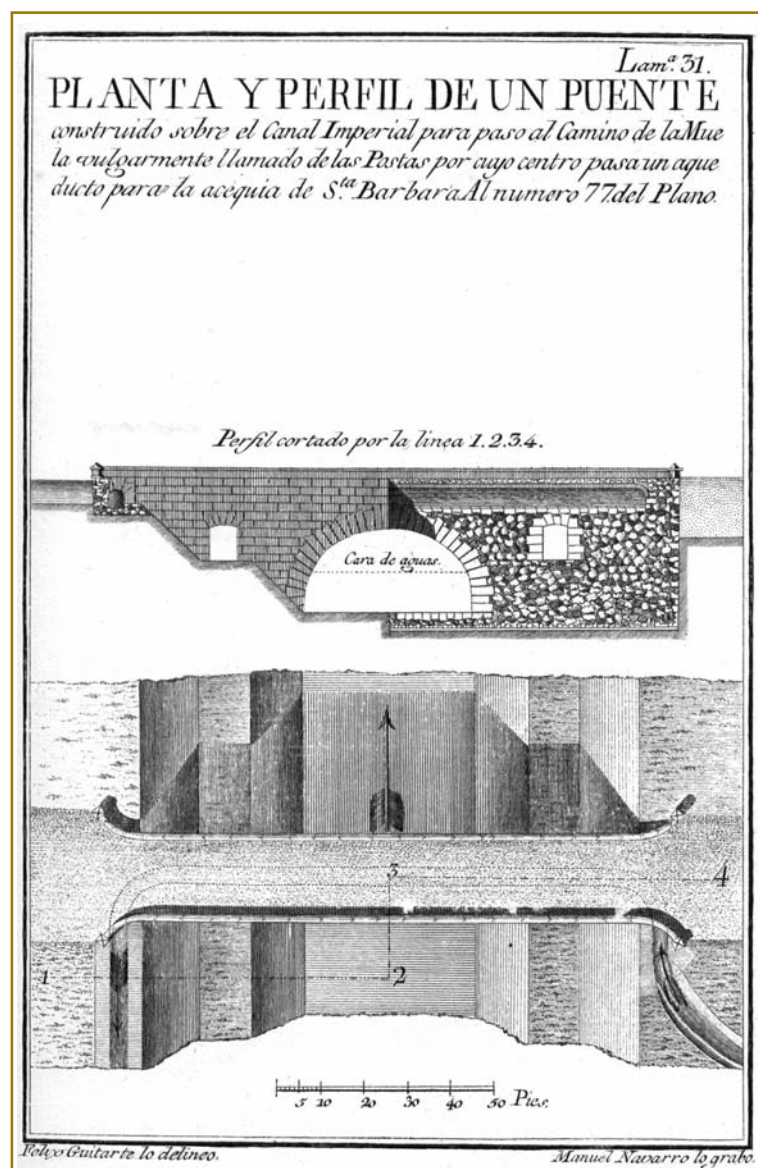
(9000 hombres) y mucho más en experiencia y preparación. El resultado fue el que cabía esperar: Cuesta se retiró derrotado y Bessièrès entró en Valladolid.

Una sencilla placa se instaló recientemente cerca del puente en conmemoración del 2º centenario de la batalla.

Puente de Cabezón sobre el río Pisuerga.



Agustín Sánchez Rey



Puente de la Muela sobre el Canal imperial de Aragón. (Grabado de la época).

En su retirada hacia el Nordeste con los restos de sus tropas, tratando de reunirse con el ejército de Galicia, los españoles se dirigieron hacia Medina de Rioseco, camino de Benavente, sufriendo una importante derrota en la primera de las ciudades citadas, el 14 de junio de 1808.

Pocos días después, en otro escenario de operaciones, el de Aragón, los franceses (Lefevre) salieron de Pamplona, ciudad que habían ocupado traicioneramente al principio de su entrada en España convirtiéndola en una de sus bases de operaciones, y se dirigieron hacia Zaragoza. Los españoles habían cortado el *puede de Tudela*, sobre el río Ebro, pero los franceses cruzaron éste en barcas a la altura de

Valtierra y repararon el puente después de ocupar dicha localidad.

Las primeras destrucciones de puentes

En la defensa de Zaragoza tuvieron mucha importancia varios puentes del camino real sobre el *Canal Imperial de Aragón*: el de *La Muela* fundamentalmente y los llamados de *Casa Blanca* y *América*. El *puede de La Muela* era un puente de sillería con un acueducto en su centro por donde pasaba la acequia de Santa Bárbara. Según el Conde de Sástago el diámetro del arco del puente tenía 40 pies, 19 de altura desde el suelo del Canal, y de ancho 21 pies, fundado todo sobre un emparillado, y el plano de mampostería que cruza el canal. En total 22,813 pies de sillería y de 164 toesas cúbicas de mampostería. Distaba cinco cuartos de legua a la puerta del Portillo. El puente existe en la actualidad en la antigua CN-II.

El puente fue el centro de las acciones que tuvieron lugar el 14 y 15 de junio de 1808, poco antes del Primer Sitio de Zaragoza, así como en diciembre del mismo año (Segundo Sitio).

También en Zaragoza, sobre el río Ebro solo existía el *puede de piedra* y sobre el río Huerva, los de *Santa Engracia* y *San José*. Durante el primer Sitio de Zaragoza en julio de 1808 fue volado por los franceses el puente sobre el río *Gállego*, al norte de la capital aragonesa, para impedir con ello las comunicaciones de los sitiados con el exterior y dificultar así el aprovisionamiento de la plaza asediada.

Por esas fechas, en otra zona de España, las tropas de Napoleón (general DuPont), en su avance para ocupar Andalucía derrotaron a los españoles en el *puede de Alcolea* sobre el río Guadalquivir, lo que les permitiría entrar en Córdoba y saquearla. Según Toreno, los españoles, levantando una cabeza de puente, habían colocado en ella 12 cañones para impedir el paso del Guadalquivir y cubrir así la ciudad, situada a su margen derecha y distante unas tres leguas de las ventas de Alcolea. "El puente -sigue Toreno- es largo y torcido, formando un ángulo o recodo que estorba el que por él se enfilen los fuegos de cañón". El 7 de junio de 1808 se libró la batalla, en la que los españoles, a pesar de su inferioridad, combatieron dignamente, no obstante lo cual hubieron de retirarse, dejando libre el acceso de Dupont a la capital andaluza, que saqueó bárbaramente.



El Puente sobre el río Ebro en Zaragoza en 1808. (Grabado de la época).

Un mes después, el 19 de julio, tendría lugar la importante victoria española de *Bailén*, que mostró a toda Europa que los ejércitos de Napoleón no eran invencibles y en la que el puente que hay cerca de la población tuvo especial importancia estratégica. El día anterior el general Dupont había volado el *ponte de Andújar* y las obras que para su defensa había levantado anteriormente.

En otro teatro de operaciones, para defender el Levante español de las tropas francesas que se aproximaban desde Cuenca, la Junta de Valencia decidió establecer sus líneas en la zona de Las Cabrillas, que era paso obligado del camino de Madrid. A tal fin se eligió el paso del río *Cabriel*, en el *ponte Pajazo*, al final de la Cuesta de Contreras, en el que la débil resistencia española (23-24 de junio) fue vencida, dejando libre el paso hacia la capital levantina, una vez sobrepasada asimismo la oposición que se les hizo en la zona de Siete Aguas.

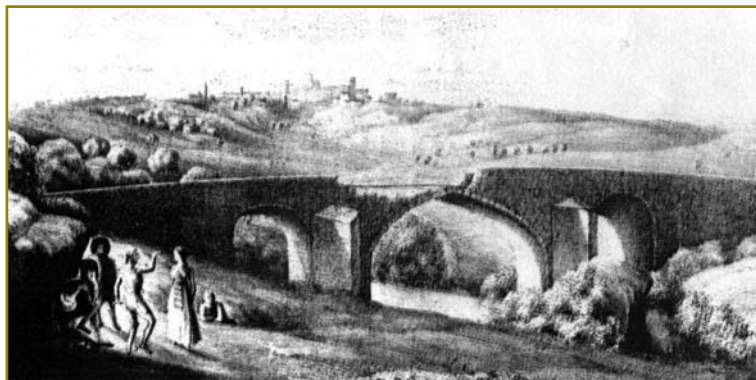
En julio de 1808 los vecinos de *Villarta de San Juan* cortaron el puente sobre el río *Cigüela* para evitar el paso de los franceses que en él habían visto como era aniquilado el 24 de julio un convoy integrado por dieciocho carruajes escoltados por cuarenta jinetes.

La entrada en acción de las tropas inglesas enviadas a la península contra Napoleón significó importan-

tes movimientos en el nordeste de España. Ya había obtenido el Emperador francés en persona su decisiva victoria en Somosierra, que permitió su entrada en Madrid el 3 de diciembre, restableciendo en el trono a su hermano José. Sin perder tiempo se dirigió hacia Galicia en busca de los ingleses. El 27 de diciembre de 1808 el general Crawford cruzó el río Esla y para dificultar la persecución voló el *ponte de Castrogonzalo*, lo cual retardó el avance francés, contribuyendo en gran medida a que se salvaran los divisionarios británicos, que pudieron embarcar en La Coruña después de una retirada estratégica y llena de incidentes por la indisciplina de los soldados y los saqueos a los que sometieron a las poblaciones españolas que atravesaron. El día 1 de enero de 1809 Napoleón entró en Astorga, si bien no continuó personalmente la persecución, que encomendó a sus mariscales Soult y Ney.

Otras acciones de esta campaña tendrían también como escenario varios puentes: el día 3 de enero, se libró una batalla en Cacabelos, situada esta localidad en el camino de Bembibre a Villafranca (tramo de la N-VI posteriormente), en el *ponte sobre el río Cúa*, batalla en la que murieron mas de 4000 hombres de ambos bandos. Al final de la guerra el puente estaba semidestruido, desaparecidos los dos arcos más próximos a Cacabelos, los pretils y cimientos de un par de pilas arruinados; el día 12 de enero en el

Agustín Sánchez Rey



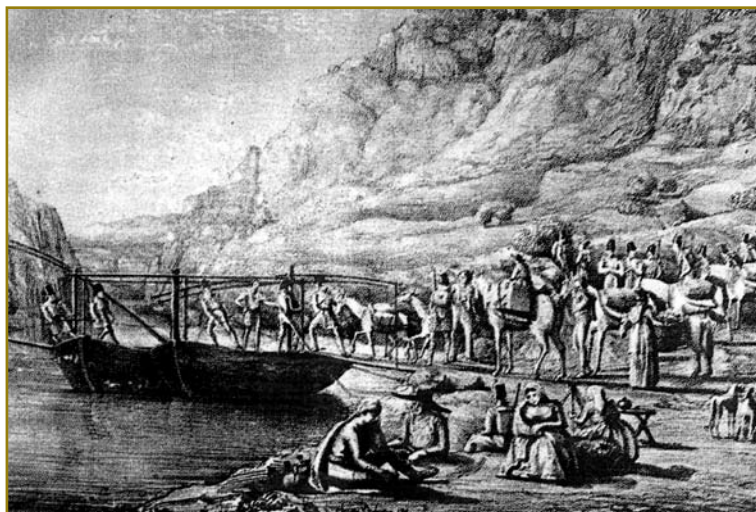
Puente próximo a Almeida (Portugal) destruido por Massena en su retirada ante Wellington en 1811. (Biblioteca Nacional).

puente de El Burgo, en la desembocadura del río Mero cerca ya de La Coruña, que los ingleses habían cortado y que dos días después habían reconstruido los ingenieros franceses permitiendo el paso. Según el relato de un cronista inglés de la compañía "este puente (el de El Burgo) fue destruido y se creyó necesario volar otro un poco más arriba, pero por un desgraciado accidente, el oficial de ingenieros que supervisaba la operación perdió la vida por la explosión de una mina",

También en diciembre de 1808, el *puente de La Vizana* sobre el río Órbigo (Alija del Infantado, León) había sido cañoneado por los ingleses para dificultar el paso de las tropas francesas volándose el arco de mayor luz. El puente no fue reconstruido hasta 1918 y su destrucción motivó que el Camino Real se desviara al Norte hacia la actual N-VI. El puente sirve actualmente a una carretera local que enlaza la N-VI con Ozoniegos y Alija del Infantado. Otro puente volado fue el existente sobre el río Esla en Gradefes.

Además de los ya citados, otros puentes que sufrieron destrucciones parciales durante la guerra fue-

Tropas aliadas cruzando El Tajo (sic) en 1812 para atacar Badajoz (en realidad es el Guadiana). (Biblioteca Nacional).



ron el existente sobre el río Bibei en Trives (Orense), el *puente de Pazos de Arenteiro* (Orense), escenario de combates en 1809, durante los cuales fue volado, quedando en la situación en que hoy puede verse en uno de los parajes mas bellos de Galicia. También fueron escenario de combates en febrero de 1809 los cercanos puentes de *San Clodio* sobre el río Avia y *San Fiz* (ambos en Orense). El de *Sampayo* al fondo de la ría de Vigo fue reconstruido en 1818 después de la guerra, según la inscripción de las lápidas colocadas en el puente. También se registraron combates en el *Ponte Ledesma* (Orense) sobre el río Ulla.

El arco central del *puente de Sobradelo* sobre el río Sil fue volado en 1809 para impedir el paso de los franceses. Hasta 1902 en que se reconstruyó fue sustituido por un entramado de madera.

Parece que Sir John Moore, jefe del ejército británico aliado era contrario a la destrucción de los puentes existentes en esta zona, como el de *As Nogais* y *el Cruzul*, ya que además de carecer de las herramientas adecuadas y del tiempo necesario para destruir "puentes tan sólidos" dada la proximidad del enemigo francés, lo consideraba inútil por el tipo de ríos sobre los cuales estaban contruidos, vadeables por la caballería y la infantería, bien aguas arriba o aguas abajo, y que el problema de la artillería podía ser solventado por un ejército de las características del francés.

Los puentes en las campañas centrales de la guerra

El impulso que significó la venida a España de Napoleón se tradujo también en otra ofensiva contra los ejércitos aliados español e inglés en la Zona Centro y Extremadura. El 24 de diciembre los franceses habían tomado el *Puente del Arzobispo* sobre el río Tajo en el límite entre Castilla y Extremadura y habían atacado el puente llamado *del Conde*. El 25 de diciembre tomaron el de *Almaraz*, dirigiéndose hacia el Sur en persecución de los españoles.

Estos se hallaban situados al Sur del río Tajo, en su orilla izquierda, tratando de impedir el paso de los franceses. Desde Talavera hasta la desembocadura de su afluente Tiétar, el río Tajo podía cruzarse únicamente por cuatro puentes, siendo especialmente importantes los citados de *Almaraz* y el del *Arzobispo* además de los del *Cardenal* (hoy en la N-630) y *del Conde*.

Como ya se indicó al comienzo de esta narración, en el de *Almaraz* el general español Galluzo, encar-

gado de mantener la línea defensiva trató de cortarlo sin éxito, "tal era -dice Toreno- la trabazón de su fábrica, que sólo pudo resquebrajarse en parte."

Los franceses ocuparon el *Puente del Arzobispo* y los otros puentes quedaron en manos españolas.

Pocos días después los franceses tomaron el *puente de Almaraz*, obligando a los españoles a retirarse hacia el Sur (a Trujillo y después a Zalamea). El puente sería recuperado poco después -el 29 de enero- por el general Cuesta, que lo voló, como ya se indicó al principio, fortificándose en la orilla izquierda.

Los franceses se replegaron hacia el Norte (Plasencia) y los respectivos ejércitos quedaron en observación, en espera de refuerzos, cada uno en una margen del río Tajo.

El 19 de febrero de 1809, dos divisiones francesas cruzaron el río Tajo por el *Puente del Arzobispo* marchando sobre Guadalupe, donde fueron duramente escarmentados, volviendo a retirarse al otro lado del río, hacia Arenas de San Pedro, donde cometieron atropellos contra la población. En marzo de 1809 el general francés Víctor tiende un nuevo puente en sustitución del destruido de Almaraz, al tiempo que pasaba su caballería por el *Puente del Arzobispo*, aguas arriba del Tajo, adueñándose de la zona. Poco después tendría lugar la batalla de Medellín, junto al *puente sobre el río Guadiana* donde perecerían 10.000 soldados españoles. Era especialmente estratégico el puente de Almaraz, en el camino real de Madrid a Mérida y Badajoz, luego carretera N-V. El puente sería nuevamente destruido en julio de 1809.

Otro famoso puente extremeño, el de *Alcántara*, fue también escenario de batallas a mediados de



Batalla en el Pont de Goy sobre el río Francolí (Valls). (Grabado de la época).

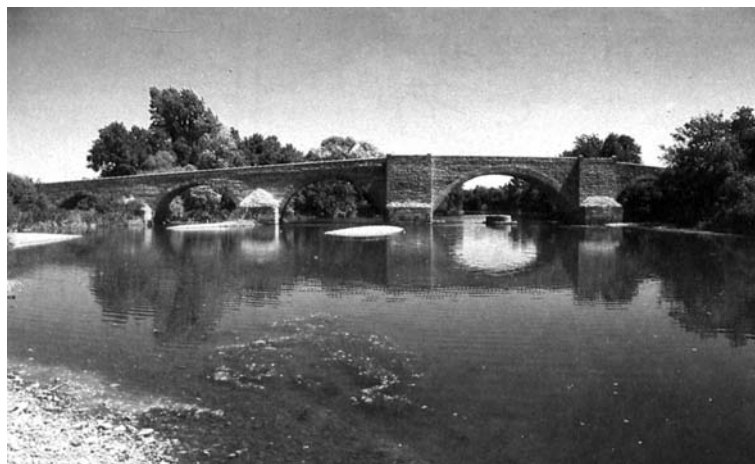
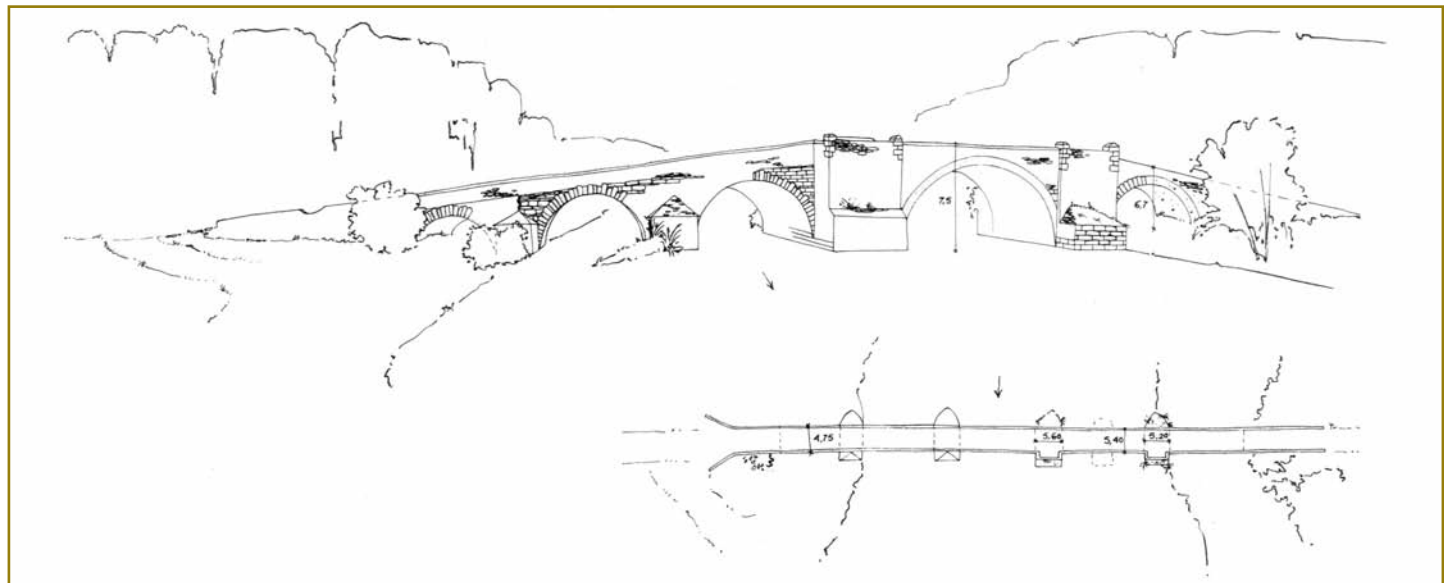
abril de 1809, cuando en vano los vecinos del pueblo trataron de oponerse a que fuera utilizado en su paso por los franceses. Tomado nuevamente por los anglo-españoles, ante la nueva contraofensiva francesa, los británicos tratarían de volar un arco del puente, sin conseguirlo. Poco después, en junio de 1809, serían los franceses del mariscal Víctor en su retirada los que vol-



El Puente de Alcántara. Abajo con un arco volado en un grabado del siglo XIX.



Agustín Sánchez Rey



Arriba plano del Puente de La Vizana sobre el río Órbigo. Abajo una panorámica del puente.

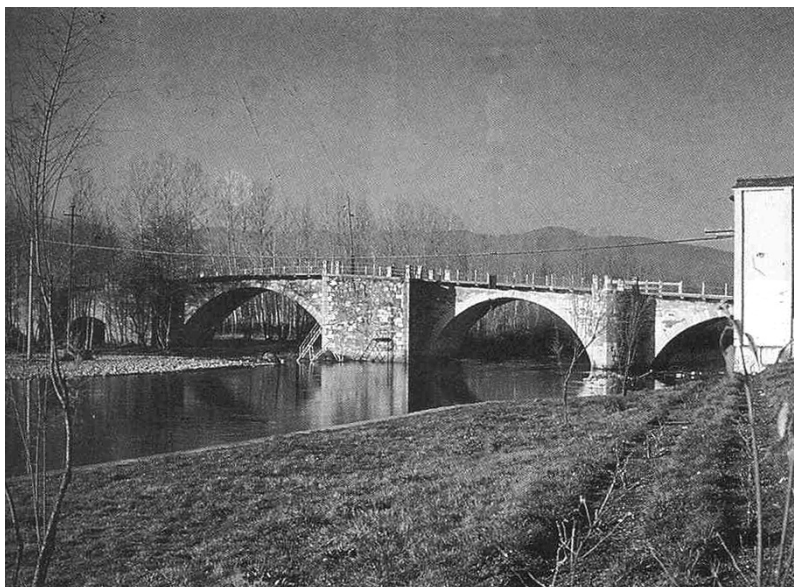
rían parcialmente el puente. Como dice Toreno “admirable y portentosa obra del tiempo de Trajano que nunca fuera tan maltratada como esta vez, habiéndose contentado los moros y los portugueses en anteriores guerras en cortar uno de sus arcos mas pequeños”.

Pero volvamos a Zaragoza. En el 2º sitio al que fue sometida la ciudad (diciembre de 1808) por los ejércitos de Napoleón, estos tendieron *puentes sobre el río Huerva*, así como un *puente volante sobre el río Ebro*, en el Soto de Almozara, aguas arriba de la ciudad. El 15 de enero de 1809 los defensores españoles volaron el puente sobre el Huerva lo que no impediría que la ciudad fuera finalmente tomada el 20 de febrero, después de una épica resistencia de todos conocida como una de las gestas mas heroicas de nuestra historia.

Nuevas destrucciones en el segundo año de la guerra

En el segundo verano de la guerra (1809), la zona Centro vuelve a ser teatro de operaciones. Después de la batalla de Talavera (27 de julio), favorable a las armas angloespañolas, en la que el *puente sobre el Alberche* “larguísimo y de tablas” tuvo especial importancia estratégica, los vencedores se replegaron sin explotar su éxito, encaminándose a Mérida y sus bases en el occidente de la península franqueando para ello el río Tajo, nuevamente por el *puente del Arzobispo*. En julio vuelve a destruirse nuevamente el reconstruido *puente de Almaraz* pero el mariscal francés Soult ataca el 8 de agosto el citado *puente del Arzobispo*, envolviendo a los españoles, que se repliegan y ceden tan estratégica obra de paso.

En el noroeste entretanto seguían las operaciones, que tienen como referencia otros puentes. En el de *San Payo*, en Pontevedra, en marzo de 1809 y encontrándose los franceses a la defensiva en Vigo, los españoles colocaron piezas de artillería en el mismo, para evitar eficazmente el paso de fuerzas francesas de socorro procedentes de Pontevedra, hasta que se rindió el ejército francés que defendía la primera de las ciudades. Para evitar el contraataque, el puente fue cortado por el coronel Pablo Morillo, pero considerando que sería un lugar adecuado para plantar batalla, en los primeros días de junio de 1809 –dice Toreno– “hubo que formar otro deprisa con barcas y tablazón, dirigiendo la obra con actividad y



Puente sobre
el río Cúa en León.

particular tino el teniente coronel José Castellar". El 7 de junio muy de mañana acabaron de pasar los 10.000 españoles y se cortó el puente de nuevo. Pocas horas después llegaron los franceses y comenzó la batalla, que fue victoriosa para las armas españolas (7-9 de junio de 1809) siendo la defensa del puente de San Payo uno de los principales hechos bélicos de esa fase de la guerra.

Entretanto en el Nordeste de España, el *puente de Fraga* sobre el Cinca sirvió para que los españoles consiguieran una victoria (21 de marzo de 1809) sobre los franceses, que había atacado infructuosamente Monzón y que hubieron de entregarse al ejército español. El puente sería destruido a mediados de marzo por el coronel Perena para dificultar los movimientos del ejército francés.

En agosto de 1809 los puentes sobre el río Tajo volvieron a ser escenario de batallas. Se habían congregado en el valle del Tajo, entre Aranjuez y Portugal cerca de 200.000 hombres, de muchas procedencias (franceses, españoles, ingleses, portugueses, polacos, alemanes, etc). Lord Wellington, jefe de los aliados, cruzó el río por el *puente del Arzobispo*, otra vez citado, sabedor de que el *puente de Almaraz* estaba en poder de los franceses y concentró sus tropas en la orilla izquierda del río, hacia el sur. El día 5 de agosto cruzó también el *puente del Arzobispo* el ejército español, al mando del general Cuesta, dejando en guardia del puente una división (Bassecourt) y aguas arriba, en Azután, para cubrir los vados del río, al duque de Alburquerque con 3000 caballos. La defensa

Los puentes en la Guerra de La Independencia (1808-1814)

española del puente fue arrollada por los franceses. Pero sigamos la narración del conde de Toreno:

"A las dos de la tarde del 8 (de agosto) formalizaron los franceses su ataque contra el paso (puente del Arzobispo). El calor del día y el descuido propio de ejércitos mal disciplinados, hizo que no hubiese de nuestra parte gran vigilancia, por lo cual, en tanto que los enemigos embestían el puente, cruzaron descansadamente un vado 800 caballos suyos, guiados por el general Caulincourt, quedando unos 6000 al otro lado, prontos a ejecutar lo mismo. Procuraron los españoles impedir el paso del puente del Arzobispo, abriendo un fuego muy vivo de artillería, ajenos de que Caulincourt, pasando el vado, acometería, como lo hizo, por la espalda. Solo había en el puente 300 húsares del regimiento de Extremadura, que contuvieron largo rato los ímpetus de los jinetes enemigos, pero que finalmente desbordaron a las tropas españolas que se retiraron desordenadamente hacia Guadalupe y Valdelacasa perdiéndose cañones y equipajes".

Nuevos enfrentamientos, más destrucciones

Por aquellas fechas, otro ejército español (el del general Venegas) se dirigió desde el sur hacia el centro de la península. Concentrado en Aranjuez, la división del general Lacy se apostó en el *puente Largo*, de dicha localidad sobre el río Tajo. El 5 de agosto otras tres divisiones españolas se posicionaron en los vados y en los *puentes Verde, de barcas y de la Reina*, en Aranjuez. Ese mismo día los franceses, desde la orilla derecha acometieron los tres puentes, siendo derrotados y teniendo que retirarse después de que 500 hombres murieran en el intento. Pocos días después, el 11 de agosto, tuvo lugar la batalla de Almonacid, en la que vencieron los franceses, con elevado número de bajas por ambos bandos (6000 hombres). Todavía en 1812 estaban destruidos los puentes sobre el Tajo en Aranjuez y Fuentidueña.

En noviembre del mismo año (1809) nuevamente hubo combates en los puentes sobre el Tajo en Extremadura. El 17 del citado mes el duque de Alburquerque tomó el *puente del Arzobispo* y el *puente de Tablas de Talavera*, si bien se retiró poco después, conocedor de la derrota española de Ocaña.



Vadeando el río en
Sant Privat
(Gerona).

En el sitio de Lérida (abril de 1809), el puente sobre el río Segre fue fortificado, aunque no sirvió de mucho, perdiéndose la plaza poco después.

En 1810, también en Cataluña, con el general O'Donnell al frente de las tropas españolas, los franceses se plantearon como objetivo principal tomar la importante plaza de Tortosa, cerca de la desembocadura del río Ebro. Durante las operaciones intentaron quemar el *punte de barcas* que franqueaba el río sin lograrlo, tendiendo por contra dos puentes para comunicar ambas orillas, en cada una de las cuales se concentraban sus tropas. En el mismo río Ebro el *punte de Briñas* (La Rioja) estuvo a punto de ser destruido. En 1810 se construyó un hornillo de mina para volar uno de sus arcos, lo cual perjudicó al puente que hubo de repararse en 1815. Hoy puede verse junto a la N-232.

En el Sur de España, ocupado ya completamente por los franceses el territorio peninsular, quedó únicamente la isla de San Fernando (Cádiz) en manos del gobierno español, como último reducto en el que se reunirían las Cortes del Reino. Para evitar su caída en manos francesas hubo de volarse en 1810 el *punte Zuazo*.

A finales de año fueron los españoles los que, en Valencia, cortaron los puentes de la *Trinidad* y *Serranos* sobre el río Turia para defender la capital levantina del ataque francés. No sirvió de mucho, ya que los de Napoleón, al mando del mariscal Suchet tendieron tres puentes sobre dicho río en *Ribarroja* el 25 de diciembre y después de algunos enfrentamientos hicieron su entrada en la ciudad el 14 de enero de 1811.

En Navarra, el guerrillero Espoz y Mina voló en enero de 1811 uno de los cuatro arcos circulares del

Los puentes en la Guerra de La Independencia (1808-1814)

punte medieval de la *Ida* en Lumbier, no lejos de Tudela de Ebro, con el fin de cortar el paso a las tropas francesas que se encontraban parapetadas en la orilla izquierda del río Salazar. Estos a su vez destruyeron el *punte del Diablo* en la misma localidad.

El 19 de mayo de 1812 las tropas inglesas aliadas destruyeron un puente construido por los franceses sobre el Tajo, junto a la localidad cacereña de *Romangordo* cerca de Miravete. Era un puente de barcas dotado de fortificaciones, cuyos restos todavía existen y que defendían el único paso sobre el Tajo entre Portugal y España útil para el paso de tropas y artillería.

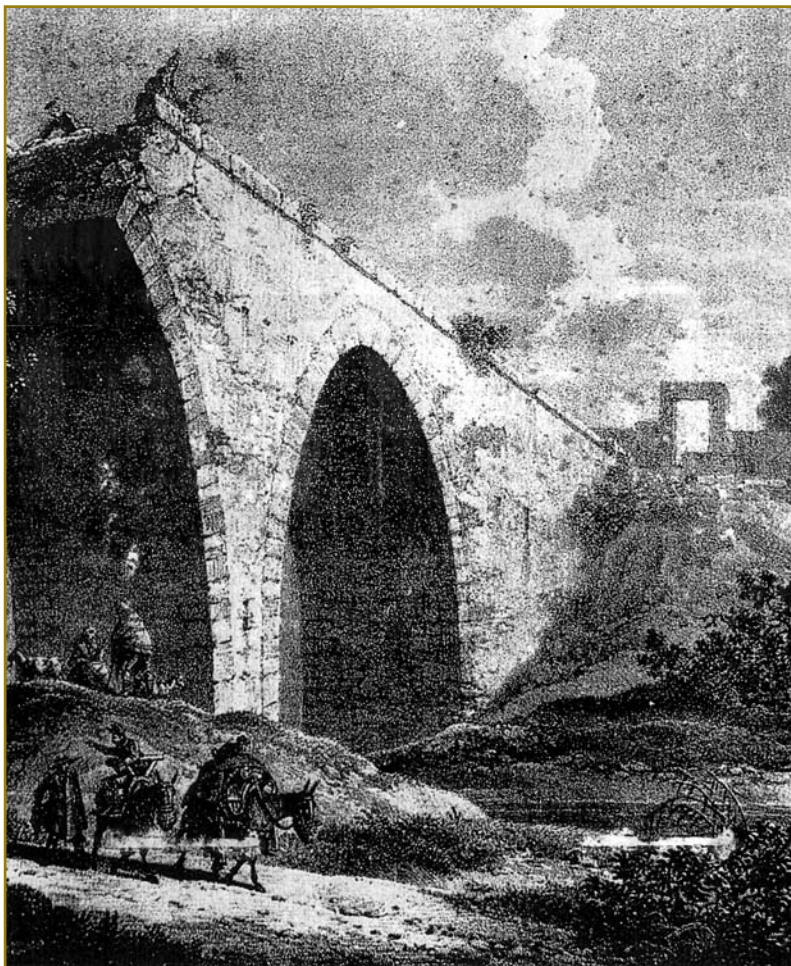
El *punte de Almaraz*, dos km. aguas arriba había sido destruido en 1809 por el ejército español para impedir el paso de los franceses, el de *Alcántara* estaba parcialmente destruido y el *del Cardenal*, no operativo militarmente. La acción del puente de Romangordo tuvo una importancia decisiva al impedir la comunicación entre los ejércitos napoleónicos del Norte y Sur del río Tajo, permitiendo la victoria hispano inglesa de Arapiles y la toma de Madrid.

Los puentes, en las retiradas y episodios finales de la guerra

En agosto de 1812 durante la evacuación por los franceses de Sevilla, el *punte de barcas de Triana* fue escenario de encarnizados combates. Los franceses trataron de cortarlo, sin lograrlo por completo.

Ese mismo año, Lord Wellington voló dos puentes sobre el río Carrión, en Villamuriel y cerca de Dueñas, fracasando en su intento de volar otro sobre el río Pisuerga en *Tarriego*. Los puentes sobre el Pisuerga en *Valladolid* y sobre el Duero en *Simancas* concitaban el deseo de las tropas francesas, siendo volado este último por las tropas inglesas, así como el de *Tordesillas* y el de *Cabezón*. Lo mismo hizo Wellington con los puentes sobre el Duero en *Puente Duero* y *Tudela*, así como con el de *Quintanilla* y los de *Zamora* y *Toro*. El 14 de noviembre voló también los puentes sobre el río Tormes, en su retirada, perseguido por los franceses que poco después volvían a asentar en Madrid a José Bonaparte.

En junio de 1813, un cuerpo de ejército español maniobró desde El Bierzo hacia el Centro para converger con las tropas inglesas procedentes de Portugal. Los franceses volaron el *punte de Castrogonzalo* sobre el Esla. Como antes se indicó, todos los puentes



Ruinas del Puente de Medina del Río seco, (Grabado del s. XIX).

sobre el Duero habían sido volados por los ingleses en su retirada del otoño anterior y luego harían lo mismo los franceses. El último fue el de *Zamora* al aproximarse Lord Wellington. Durante esa misma campaña José Bonaparte, constantemente perseguido, se retiró desde Palencia, Valladolid y Burgos hacia Vitoria. Es cierto que en la decisiva batalla que se libró cerca de esta ciudad tuvieron poca importancia los puentes, que no fueron destruidos por los franceses ("tal era su zozobra y apresuramiento"), lo cual propició su derrota. Precisamente en el puente de *Abechuco*, los aliados hispano británicos capturaron a los franceses varias piezas de artillería.

Entretanto el ejército francés del Centro evacuó Madrid dirigiéndose hacia el Norte. En *Tudela de Duero* cruzaron el río, "de noche y tan a tiempo -dice Toreno- que mayor demora le hubiera privado de aquel puente, reparado solo con tablones y al que a su llegada iban a prender fuego las últimas tropas de su nación que se retiraban".

Los puentes en la Guerra de La Independencia (1808-1814)

Mas al Norte, el general francés Foy, en su retirada hacia Francia cortó el puente de *Andoain*. En Irún se trabó otro combate en el *punte sobre el Bidasoa*, en el que el general Pedro Agustín Girón, duque de Ahumada, derrotó a los franceses, que volaron las cabezas fortificadas del puente, quemando después éste.

En julio de 1812, el ejército francés de Aragón, acosado por los españoles, emprendió su retirada de Zaragoza, volando uno de los ojos del *punte de piedra sobre el río Ebro*, para dificultar la persecución. En Levante, en su maniobra de acoso al mariscal francés Suchet en retirada, los españoles tuvieron que tender un *punte volante en Amposta* protegidos por la marina inglesa.

Derrotado ya Napoleón en España, el ejército hispano-inglés continuó la guerra invadiendo Francia, en una fase de la campaña en la que también tuvieron papel destacado los puentes. Así por ejemplo en *Bayona*, plaza en la que hubo de construirse un puente para atravesar la desembocadura del río Adour. El 25 de febrero de 1814 se llevó a cabo el tendido en una zona en la que la anchura del cauce era de 370 varas (cerca de 300 m.) Dice Toreno:

"Formose dicho puente con 26 cachamarines (cátamaranes) o barcos pequeños de la costa cantábrica, asegurados a proa y a popa con anclas o cañones de hierro cogidos en los reductos del Nive, con cables fijos en ambas orillas para resistir a los embates del flujo y reflujo, y extendidos por cima de las cubiertas tablones a manera de explanadas, que facilitaban la rodadura y paso de la artillería. Una cadena colocada mas arriba del puente le protegía contra las arremetidas y abordaje de las lanchas cañoneras y buques enemigos fondeados al abrigo de la ciudadela".

Otro puente estratégicamente importante fue el que las tropas anglo-españolas tendieron sobre el río Garona en *Toulouse* en 1814, persiguiendo al mariscal Soult."

Colofón final

Muchos otros puentes de menor entidad de los citados hasta aquí fueron destruidos durante los seis años de guerra por combatientes de uno u otro bando. En 1820, una Comisión constituida por el Go-

bierno para preparar un Plan General de Comunicaciones constataba que numerosos puentes habían sido destruidos por la guerra, siendo de temer que su reconstrucción costara muchos años, como así fue en efecto, con grave daño para el progreso de nuestro país.

Richard Ford, viajero inglés en España durante 1830 a 1833, publicó en Londres un libro en 1846 en el que constataba cómo “la guerra de la Península tendió a estropear las carreteras españolas, pues se destruyeron puentes y otras obras de fábrica por conveniencias militares. El estado lastimoso de la Hacienda y las revueltas constantes han demorado las reparaciones costosas ...”

Nada puede resumir mejor lo narrado hasta aquí acerca de la constatación de los hechos y de sus penosas consecuencias para las carreteras de nuestro país que el comentario que al respecto le dedicó la primera “Memoria sobre el estado de las obras públicas en España”, publicada en 1856:

“Lastima fue que cuando mejor organización se dio a las obras públicas; y cuando en pocos años dirigido este ramo por la mano inteligente de Betan-

court, tendía a un marcadísimo progreso; ocurriese la invasión en la Península del Emperador Napoleón, que dio lugar a la famosa guerra de la Independencia.

Durante los seis años que duró esta lucha, época de gloria y de desastres, las obras públicas cayeron en un lamentable atraso. La organización que se les había dado se resintió en breve de la situación del país; los ingenieros educados en la Escuela, como todos los españoles, se hicieron soldados y quedaron dispersos, y las carreteras y otros trabajos permanecieron estacionados, o por mejor decir se deterioraron en parte o desaparecieron del todo, en los momentos precisamente en que mayor desenvolvimiento de manos inteligentes debían sentir.”

Como muestra del retraso que para nuestras infraestructuras supusieron seis años de guerra baste decir que el puente de Almaraz, con cuya voladura comienza este relato, solo pudo ser reconstruido hacia 1840-1845. Entretanto dificultades y fatigas acompañaron a los usuarios de los caminos peninsulares, que cincuenta años atrás habían empezado a disponer de una digna red de comunicaciones. ♦

Referencias:

–“Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856”. ed. facs. Ministerio de Fomento 2001

–Alvarado Blanco, S. y otros: “Puentes históricos de Galicia” ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos/Xunta de Galicia 1990.

–Arrúe Ugarte, Begoña y otros: “Catálogo de puentes anteriores a 1800. La Rioja”. Gobierno de La Rioja. Cedex (Mº Fomento) 1998.

–Fernández Ordoñez, J.A. y otros: Catálogo de puentes anteriores a 1936. “Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Cedex (Ministerio de Fomento) 1988.

–de la Cierva, R.: “Historia Militar de España”. Ed. Planeta 1984.

–Gómez de Arteche, J.: “Historia de la Guerra de la Independencia”. Madrid 1908.

–Toreno, Conde de: “Historia del levantamiento, guerra y revolución de España” Madrid 1835. ed. Círculo de Amigos de la Historia 1978.