

LOS PUENTES DEL RIOFRÍO Y LA CARRETERA DE BÉJAR A CIUDAD RODRIGO

JOSÉ IGNACIO DÍEZ ELCUAZ

RESUMEN

En el presente trabajo se estudian los seis puentes que se localizan en el Riofrío (afluente del Cuerpo de Hombre), al mismo tiempo que se revisan los que han existido con anterioridad, según los testimonios documentales, y las vías de comunicación a las que daban servicio. En cuanto a estas últimas, tiene un especial desarrollo el proceso de gestación de la carretera de Béjar a Ciudad Rodrigo, que salva el Riofrío por el puente de la Feria. Por otro lado, se reconstruyen las biografías de algunos de sus artífices, los ingenieros.

PALABRAS CLAVE: *Puente, ingeniero, Riofrío, Béjar, carretera.*

INTRODUCCIÓN

Hasta la fecha actual, en la comarca de Béjar solo se han estudiado los puentes del río Cuerpo de Hombre¹. Nuevos datos nos permiten conocer con mayor precisión el proceso de construcción de aquellas estructuras viarias que los ingenieros denominan, según sea su tamaño, como puentes, pontones y alcantarillas, y que serán objeto de una próxima publicación. Pero en esta ocasión no queremos centrarnos en el río principal de Béjar, sino en el segundo en importancia, el Riofrío.

El Riofrío nace a unos 2.000 metros de altura, teniendo en La Cardosa (2.358 metros) su cumbre de referencia más próxima, situada en el límite entre las provincias de Ávila y Salamanca. Desde su nacimiento hasta Navacarros se le denomina “arroyo del Oso”. Hay que esperar a su llegada al pueblo citado para que tome el nombre de Riofrío. En su pequeño curso, recibe algunos afluentes que incrementan su caudal, como el arroyo Carabias, que se une a él en Palomares. Por la derecha, desaguan en él el regato de las Fresnedas, que pasa junto a La Vallejera, y el arroyo de Valdesangil.

Según Madoz, el Riofrío, al que califica de “riachuelo”, tiene su origen en la falda norte de la Sierra de Béjar, “en el sitio que llaman Val-de-Sancho”, situado a una legua de Navacarros. Continúa diciendo que “es poco abundante de aguas y aunque disminuye su caudal, es perenne y constante su corriente en medio de los calores del estío [...]. Cría algunas truchas yendo en más abundancia al aproximarse al río de Béjar”. Por lo que respecta a las obras de fábrica, afirma: “No tiene más puntos de paso que el puente de Navacarros, construido en 1805; otro en el camino de Béjar a Vallejera y el último cerca de su confluencia con el río Cuerpo de Hombre en el camino de Valdesangil”².

¹ DÍEZ ELCUAZ, José Ignacio. “Puentes del río Cuerpo de Hombre”, en BONILLA HERNÁNDEZ, José Antonio y RODRÍGUEZ MARTÍN, Evaristo. *Puentes singulares de la provincia de Salamanca*, Salamanca, Diputación de Salamanca, 2004, pp. 69-86.

² MADOZ, Pascual. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Salamanca*, Salamanca, Diputación Provincial, 1984, p. 299.

EL PUENTE DE NAVACARROS

La primera localidad que riega el Riofrío es el pueblo de Navacarros. Allí encontramos, en el inicio de la carretera que comunica el pueblo con Candelario, una estructura sencilla formada por un arco de medio punto. La bóveda, de pequeñas dimensiones, está construida con buenos sillares de granito. No hace mucho tiempo se podía apreciar en la clave (por el costado situado aguas arriba) su fecha de construcción, 1802. Actualmente queda oculta por una densa vegetación. Como ya señaló Blanco Hernández, parece que Madoz se equivocó al datar el puente; al menos la fecha que da, 1805, no coincide con la de la inscripción.

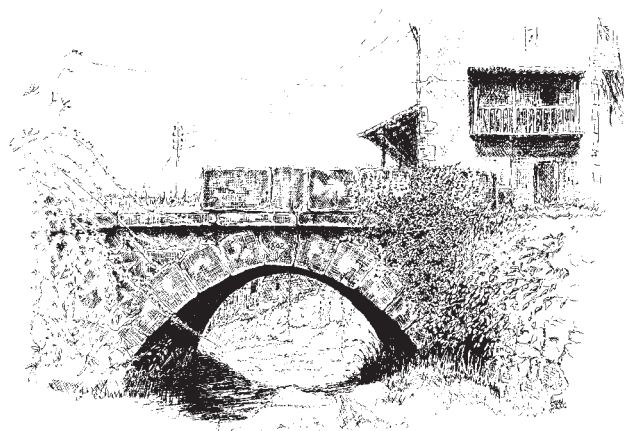


Fig. 1: Puente de Navacarros (dibujo de Ángel L. Blanco Hernández).

Antiguamente, el puente tenía un pretil de escasa elevación, formado por sillares de granito. Hace pocos años fue reformado con poca fortuna. Con el fin de garantizar una mayor seguridad a los peatones, se recreció su elevación con unas vigas. En ese proceso algunos sillares acabaron en el cauce del río, y allí continúan.

Con anterioridad al puente actual existió otro, que aparece representado en el mapa de la provincia de Salamanca de Tomás López (1785) y que alguna de las crecidas del río debió de derruir.

El camino en el que se encuentra, que enlaza Navacarros con Candelario, fue reformado a principios del siglo XX, pues en 1913 la Diputación Provincial de Salamanca daba una subvención al ayuntamiento de Navacarros para poder ejecutar las expropiaciones de las fajas de terrenos necesarias para el “camino vecinal en construcción de Candelario a la carretera de Béjar al Barco de Ávila por Navacarros”³. Fue entonces cuando se construyeron los numerosos puentes existentes entre las dos villas mencionadas de la Sierra de Béjar.

³ Diputación Provincial de Salamanca, Actas provinciales, “Sesión del día 7 de noviembre de 1913”.

EL PUENTE VIEJO DE PALOMARES

El paso del Riofrío por Palomares contó desde épocas lejanas con un puente, pues por allí pasaba la ruta tradicional que enlazaba Béjar con Ávila y Madrid (o Candelario con Salamanca). Las primeras referencias documentales son de 1622 (aunque ya entonces era conocido de “tiempo inmemorial”), cuando el procurador general de la villa y tierra de Béjar, Antonio Hernández Castañares, y el teniente de corregidor, Juan de la Fuente, piden autorización al duque de Béjar, Francisco Diego López de Zúñiga Sotomayor, para poder reconstruir el puente de Riofrío, que había quedado destruido por la riada ocurrida el día 13 de diciembre de 1617. Según aquel documento, “el año de 1617, día 13 de diciembre, le llaman en muchas escrituras, instrumentos y noticias, el diluvio de Santa Lucía: llovió exorbitantemente, se derritió mucha nieve, salieron de madre los ríos y arroyuelos poderosamente, se llevó su torrente muchos puentes, trastornó las paredes de las heredades, arrancó arboledas y quedó desconocida la tierra del país, hizo notables daños, ahogó multitud de ganados y aún racionales”. En 1622 se reconstruyó el puente con un arco de piedra de cantería, como lo había sido anteriormente. Descartaron hacerlo de madera, pues no sería duradero, requeriría de muchos reparos y no podrían pasar las carretas ni los coches que frecuentemente se dirigían a Madrid⁴.

En 1839 este puente seguía existiendo, junto a él, aguas arriba, había en aquella fecha un molino arruinado⁵. Poco después o se arruinó o no se consideró apto para el tráfico de mercancías y personas.

El actual puente Viejo de Palomares se levantó como parte de la carretera moderna que debía enlazar Béjar con Ávila.



Fig. 2: Puente Viejo de Palomares
(fotografía de Luis Carlos de Santiago Martín).

⁴ Archivo Histórico Nacional, Osuna, C. 238, D. 66. (http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/ControlServlet?accion=3&txt_id_desc_ud=4755619&fromagenda=N, consultado el 15 de septiembre de 2016). Esta referencia y otras más nos ha sido facilitadas por Óscar Rivadeneyra, a quien agradecemos su gentileza.

⁵ Archivo Histórico Provincial de Salamanca (en adelante AHPSA), protocolo 650, f. 197.

Las obras fueron dirigidas por el ingeniero Ramón del Pino, afecto a la Dirección General de Caminos, Canales y Puertos. La ceremonia de inauguración de los trabajos se celebró el 28 de diciembre de 1842 en la escuela municipal de Béjar (situada entonces en la calle Mansilla), pues el temporal de nieve impidió hacerlo a pie de obra. Al acto asistieron, además del ingeniero citado, el gobernador de la provincia José Marugán, el diputado a Cortes conde de Las Navas (Luis Antonio Pizarro y Ramírez, representante de la provincia en el Congreso entre 1836 y 1843) y el alcalde de Béjar Anselmo Ollerros. Fue un acto cargado de significación política en el que el liberal progresista José Marugán y el ingeniero Ramón del Pino fueron acogidos como vecinos y miembros de la milicia local (al “jefe político” se le reconoció además como “padre y protector del pueblo”). Hubo exclamaciones a favor del “regente del reino” (Espartero), de la reina (“nuestra inocente Isabel”) y de la Constitución de 1837. También se aludió en los discursos a la pasada guerra carlista (“que se sofoque la tea encendida de la discordia que ha abrasado por tantos años las entrañas de nuestra malhadada patria”). Los actos festivos concluyeron por la noche con un baile de máscaras⁶.

El tramo de la carretera entre la ciudad de Béjar (entonces villa) y el puerto de La Vallejera se inició el 4 de diciembre de 1842. Los dos elementos constructivos más destacados de ella, y que aún se conservan, son el trazado norte del puerto de La Vallejera (que se abriría “en zig-zag, en una falda de roca, con fuertes muros en toda la línea exterior”) y el puente Viejo de Palomares.

Según el ingeniero Ramón del Pino, quien dirigió su construcción y probablemente lo diseñó, el puente constaba de un solo “arco de sillería de 30 pies de cuerda o luz [8,36 metros aproximadamente] y 51 pies de flecha o altura [alrededor de 14,21 metros]”. La bóveda dibuja un arco escarzano (aún se conservan bien visibles los mechinales en los que se apoyó la cimbra) y los estribos sobre los que carga se refuerzan con muros en talud. Por encima, se conservan los pretiles originales formados por sillares machiembreados. Su construcción se llevó a cabo en 1843⁷. El fuerte encajonamiento del río en su emplazamiento justificó su elevada altura. Esta amplitud del vano ha permitido al puente resistir las numerosas crecidas que ha conocido el río.

El principal protagonista de la construcción, el ingeniero Ramón del Pino y Huet (1808-1866), había nacido en Montevideo (Uruguay), aunque sus vínculos familiares radicaban en la provincia de Santander. Se formó en el prestigioso Real Seminario de Nobles de Vergara, uno de los pocos centros de la época que proporcionaba una formación científica y no solo humanística. Ingresó en el cuerpo de ingenieros de caminos, canales y puertos en 1833 y en él permanecería hasta su jubilación en 1865. Perteneció a la denominada generación de “ingenieros románticos”⁸. En 1833, siendo director de

⁶ *La Gaceta de Madrid*; 21 de enero de 1843, artículo firmado en Béjar por Valentín Rodríguez.

⁷ *La Gaceta de Madrid*; 30 de abril de 1843, “Dirección General de Caminos, Canales y Puertos”.

⁸ SÁENZ RIDRUEJO, Fernando. *Ingenieros de caminos del siglo XIX*, 1ª ed. Madrid, Colegio de ingenieros de Caminos, canales y puertos, 1990, pp. 5, 100 y 363.



Fig. 3: Puente Viejo de Palomares. Detalle
(fotografía de Luis Carlos de Santiago Martín).

la “carretera de Cabrillas” (el moderno trazado de Madrid a Valencia), participó activamente en la lucha contra una partida carlista⁹. A pesar de los traslados que conllevó su labor profesional, nunca perdió el vínculo con sus raíces cántabras; así, en 1838 formaba parte del reducido número de personas con derecho a voto del distrito electoral de Santander¹⁰. En 1841, siendo ayudante primero del cuerpo de ingenieros de caminos, publicó *De la conservación de las carreteras*, obra recomendada por el Gobierno a los “jefes políticos, diputaciones provinciales, ayuntamientos y demás corporaciones que se interesen por el fomento de las artes”¹¹. Según Sáenz Ridruejo, aquella obra se basó en su experiencia en la dirección de la carretera de Cabrillas”, obra que se realizó con el empleo de mano de obra presidiaria y que dio lugar a significativas valoraciones sobre su eficacia¹². En 1846 proyectó la carretera de Madrid a Vigo en su paso por la

⁹ *El vapor: periódico mercantil, político y literario de Cataluña*, 13 de diciembre de 1833, p. 4.

¹⁰ *Boletín oficial de la provincia de Santander*, 31 de enero de 1838, “Circular número 6”.

¹¹ *Boletín oficial de Segovia*, 11 de diciembre de 1841, “Artículo de oficio. Gobierno político”.

¹² SÁENZ RIDRUEJO, Fernando. *Op. cit.*, p. 129 y 141.

provincia de Salamanca, lo que incluía el puente de Encinas sobre el Tormes¹³. En 1846 era ya ingeniero jefe de segunda clase y sustituyó a Pedro Severo Robles como jefe del distrito de Valladolid¹⁴. Un año después, en el ejercicio de sus funciones, se encontraba supervisando un puente en Arévalo, que dirigía el ingeniero José Elduayen, y tuvo que mediar para evitar la detención de este último por no llevar una cédula identificativa¹⁵. En 1851 viajó a Londres, con otros destacados vallisoletanos, para visitar la Exposición Universal¹⁶. A partir de entonces, su promoción profesional le llevó a ocupar otros destinos; así, en 1853 fue nombrado inspector del ferrocarril de Aranjuez a Almansa y poco después también del ferrocarril de Alicante a Almansa¹⁷. Posteriormente, en 1860, fue nombrado inspector de caminos del distrito de Zaragoza¹⁸. Finalmente, obtuvo la jubilación en 1865, debido a su mal estado de salud¹⁹. Falleció un año después, en 1866. En el momento de su óbito, entre los honores y distinciones que había recibido, se destacaban su condición de comendador de la orden de Carlos III y de la de Isabel la Católica, caballero de la orden militar de San Fernando e inspector general de primera clase jubilado del cuerpo²⁰.

EL PUENTE NUEVO DE PALOMARES

Con el notable incremento de los vehículos de motor que se produjo en la década de 1960, el puente Viejo de Palomares presentaba notables deficiencias para el tráfico y, sobre todo, mucha peligrosidad debido a las curvas y cambios de rasante que tenían los tramos próximos de la carretera. En aquellos años y en los siguientes, fueron muy numerosos los accidentes que se produjeron en el puente, considerado un punto negro, por lo que desde Béjar se reclamó una mejora de la infraestructura viaria.

En 1981 el diputado José Miguel Bueno Vicente preguntó en el Congreso sobre el proyecto de “desviación y mejora de la CN-630 a su paso por el denominado “Puente de Riofrío”. A lo que el Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, en nombre del Gobierno, respondió que se disponía de un estudio de la variante de la CN-630, desde Guijuelo hasta las proximidades del límite con la provincia de Cáceres, que evitaría tanto el paso

¹³ *Boletín oficial de la provincia de Cáceres*, 3 de noviembre de 1844, “Comisión de caminos de la Diputación Provincial de Salamanca”. En 1859 intervendría de nuevo, en su condición de inspector del distrito, en su reparación (SÁENZ RIDRUEJO, Fernando. *Op. cit.*, p. 165).

¹⁴ *Boletín oficial de Zamora*, 7 de julio de 1846, “Num. 320”.

¹⁵ SÁENZ RIDRUEJO, Fernando. *Op. cit.*, pp. 193-194.

¹⁶ *El Correo Salmantino*, 24 de julio de 1851, p. 3.

¹⁷ *La Palma. Diario de avisos, mercantil, industrial, agrícola y literario*, 11 de noviembre de 1853, p. 2 y 30 de marzo de 1854, p. 2.

¹⁸ *Boletín oficial de la provincia de Segovia*, 6 de enero de 1860, p. 4.

¹⁹ *La Gaceta de Madrid*; 16 de julio de 1865, “Ministerio de Fomento. Real Decreto”.

²⁰ *La Correspondencia de España. Diario universal de noticias*, 3 de noviembre de 1866, p. 2.

por el Puerto de la Vallejera como la travesía de Béjar²¹. Con respecto al puente Viejo de Palomares, comunicó que se había dado orden de redacción del proyecto de un nuevo puente, que resolviera “a corto plazo este punto peligroso”. El proyecto debería estar ultimado para finales de 1981, lo que permitiría contratar las obras en 1982, las cuales tendrían un plazo de construcción de un año desde la adjudicación.

Con respecto a su peligrosidad, la Jefatura de Obras Públicas de Salamanca informaba que la carretera “desde el Puerto de la Vallejera al puente (de unos tres kilómetros de longitud) está señalizada con gran profusión de llamadas de atención, puesto que además de la señalización oficial, prevista para estos casos en el Código de Circulación, se han colocado paneles que exceden a la citada señalización oficial, especialmente encaminada a los conductores de camiones —el primero situado a tres kilómetros, el segundo de los carteles colocado a dos kilómetros y el tercero a un kilómetro del puente—, indicando: “Camiones: velocidad corta”, aparte de las señales informativas de “Estrechamiento”, “velocidad recomendada, 30 kilómetros”, etc., por lo que se considera que no debe sobrecargarse más esta señalización, puesto que el problema es debido al factor humano al no respetar la señalización existente.”²²

El desvío citado de la carretera nacional se pensaba hacer por el valle del río Sangusín; pero se temía que perjudicara a la economía bejarana por su incidencia negativa en el turismo, dada además la grave situación por la que pasaba la industria textil, lo que provocó una nueva pregunta parlamentaria²³.

El 13 de septiembre de 1982 la Dirección General de Carreteras ordenó que se redactara el proyecto, el cual fue realizado por el ingeniero de caminos Gerardo Gómez Valcárcel, quien lo concluyó en julio de 1983. El presupuesto de ejecución material era de 66.736.033 pesetas y el de contrata (que incluía beneficio industrial, impuestos, etc.) ascendía a 84.087.402 pesetas, cantidades que posteriormente se verán modificadas. Al coste total de la obra habría que sumarle otros dos millones en concepto de expropiaciones e indemnizaciones. El técnico calculaba el plazo de construcción en diez meses²⁴.

Gerardo Gómez Valcárcel diseñó un puente formado por cuatro vanos de 27 metros de luz cada uno y una plataforma de 13 metros de anchura. La planta se desarrollaba en su primera mitad en una curva de radio de 250 m. y 6,5% de peralte y la segunda

²¹ El citado estudio estaba “en revisión, previa su aprobación técnica, para ser sometido, posteriormente, al preceptivo trámite de información pública”.

²² *Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados*, 21 de julio de 1981, Serie F: preguntas con respuesta escrita, Contestación (http://www.congreso.es/public_oficiales/L1/CONG/BOCG/F/F_1940-II.PDF, consultado el 15 de septiembre de 2016).

²³ *Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados*, 27 de noviembre de 1981, Serie F: preguntas con respuesta escrita (http://www.congreso.es/public_oficiales/L1/CONG/BOCG/F/F_2617-I.PDF, consultado el 15 de septiembre de 2016).

²⁴ Toda la información relativa al puente procede del expediente “Nuevo puente sobre el río Frio” y “Proyecto modificado”, que hemos consultado en la Demarcación de Carreteras de Salamanca, del Ministerio de Fomento. Agradecemos vivamente a las personas del servicio las facilidades dadas para su consulta.

mitad, en clotoide de parámetro 120. Las pilas, “del tipo martillo”, tendrían un fuste con sección en “H”. En su parte superior se abrían en sección tronco-piramidal para poder abarcar todo el tablero.

En el proyecto inicial, cada vano se salvaba inicialmente con cinco vigas prefabricadas de hormigón pretensado de 26,60 metros de longitud, las cuales descargaban en una losa que forma la coronación de las pilas y que remataba por los extremos en unos muretes cuya finalidad era “tapar las juntas entre tramos consecutivos”.

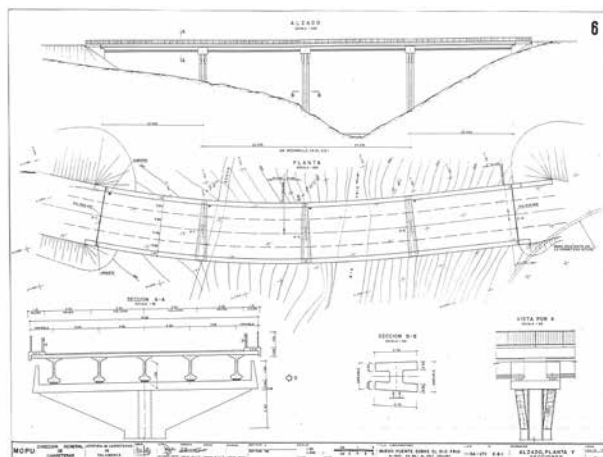


Fig. 4: Gerardo Gómez Valcárcel: Primer proyecto de puente sobre el Riofrío (1983).

Desconocemos en qué momento se llevó a cabo la licitación de las obras, aunque sí sabemos que la adjudicación recayó en el contratista José Luis Guardo. En febrero de 1986, durante el proceso de ejecución de las obras, se pidió autorización para elaborar un proyecto modificado con el fin de “mejorar la calidad final de la obra”. Se concedió y, en junio de aquel año, lo firmaron como autores Gerardo Gómez Valcárcel, que modificó la estructura, y Pablo Felipe Prieto, que realizó el estudio técnico y económico. Las reformas principales consistieron en reducir de cuatro a tres los vanos o luces del puente, que se justificó en función de la fuerte pendiente del terreno que dejaba sin sentido el vano sur, y en aumentar de cinco a ocho las vigas del tablero en cada tramo, lo que proporcionaría “más ligereza al puente y facilitará la colocación de las vigas”. Además de otras reformas menores, se decidió también sustituir los estribos y muros convencionales de hormigón armado por paneles prefabricados, por “la mala calidad de los áridos cercanos a la obra y la carencia de buenos encofradores”; se consideraba además que “el puente está muy cercano a la zona urbana de Béjar y exige un buen acabado en las partes vistas”, lo que se lograría mejor con este último cambio²⁵. Una vez aprobado el proyecto, los autores estimaban que las obras se podrían concluir en dos meses.

²⁵ En aquel momento, el presupuesto líquido de las obras del proyecto adicional era de 69.199.233 pesetas, que con los cambios se elevó a 75.605.105 ptas., y el de ejecución por contrata ascendió a 91.871.493 ptas.



Fig. 5: Puente Nuevo de Palomares.

Las dos pilas actuales tienen una altura de 15,17 y 15,96 metros. Las vigas prefabricadas descargan en apoyos de neopreno, situados sobre la losa que forma la coronación de las pilas. La transición entre los fustes y el tablero se lleva a cabo por unas vigas en voladizo de forma tronco-piramidal. El ingeniero justificó sus preocupaciones estéticas en la proximidad a una población importante como era Béjar y consideró que el elemento clave eran las pilas, en concreto, los fustes, por lo que escribió en la memoria: “Dentro de la sencillez [...], se ha procurado diseñarlos de formas que sean los elementos que definan el carácter del puente”.



Fig. 6: Puente Nuevo de Palomares. Detalle.

EL PUENTE DE LA GLORIETA

A mediados del siglo XVIII, según el catastro de La Ensenada, en Béjar había cuatro puentes, dos en el río Cuerpo de Hombre y otros dos en Riofrío. Sin duda, uno de ellos era el puente de La Glorieta (el otro al que se refiere era probablemente el de Palomares). Nada sabemos sobre su origen, su arco semicircular (diferente a los ojivales que poseen el puente Viejo de La Corredera y el de San Albín) inducen a pensar que pudo ser construido en el siglo XVI o principios del XVII.



Fig. 7: Puente de la Glorieta
(fotografía de Luis Carlos de Santiago Martín).

La primera referencia documental a él, la encontramos en las actas municipales de 1620, donde se alude a la necesidad de reparar algunos puentes, entre ellos el de Valdesangil²⁶. La identificación no deja lugar a dudas, pues Madoz, al referirse al Riofrío, hace referencia al puente como parte del camino a Valdesangil.

En 1860 se debía de encontrar en mal estado, pues en enero de aquel año el ingeniero jefe del distrito había elaborado un proyecto y un presupuesto para su reparación. La obra iba a ser costeada inicialmente por la Diputación y por el Ayuntamiento, cada una de las dos instituciones aportaría 8.000 reales. Pero finalmente la Diputación debió de cubrir los gastos en solitario, pues aprobó para ello una partida de 37.000 reales²⁷.

²⁶ Archivo Municipal de Béjar (en adelante AMB), Actas municipales, 19 de diciembre de 1620.

²⁷ AMB, Actas municipales, sesiones del 7 de enero y del 13 de abril de 1860.

La subasta de las “las obras de recomposición del puente de Riofrío, sobre el camino que conduce a Navalmoral” (pues uno de los ramales que de él partían tomaba esta dirección) se anunció para el 27 de octubre de 1860 con un presupuesto de partida de 37.115,88 reales y tres semanas después ya estaba en obras²⁸.

El puente, como ya hemos indicado consta de un arco de medio punto, de unos seis metros de luz aproximadamente, realizado en buena cantería de granito. Los estribos están reforzados con muros en talud, cuyos ángulos están realizados con sillares de una labra aún mejor, que corresponden a la reforma mencionada del siglo XIX. El engarce de las partes antiguas y modernas está perfectamente integrado. La parte central de los pretiles, con una moldura a modo de banda corrida, también es de aquella centuria.

Actualmente, la bóveda presenta una grieta importante y peligrosa, debida no solo a la separación de dovelas, sino también a la rotura de algunas de ellas.



Fig. 8: Puente de la Glorieta. Detalle de la bóveda
(fotografía de Luis Carlos de Santiago Martín).

La antigua señal de limitación de velocidad y tonelaje da a entender que el problema es antiguo; pero es probable que se haya agravado por el paso de vehículos de gran tonelaje durante la construcción de la autovía.

²⁸ *Boletín Oficial de la Provincia de Salamanca*, 12 de octubre de 1860, “Circular nº 1004. Sección de Fomento” y AMB, Actas municipales del 16 de noviembre de 1860.

LA GESTACIÓN DE LA CARRETERA DE CIUDAD RODRIGO: EL PROYECTO DE FRANCISCO DURBÁN

La gestación del puente de Riofrío hay que buscarla más que en la propia ciudad de Béjar en la comarca vecina de la Sierra de Francia. Son los representantes políticos de aquel distrito quienes en el siglo XIX reclamaban una mejora de las comunicaciones que sacara del aislamiento y del atraso económico a aquella región. Una de las primeras referencias que encontramos de esta actuación política nos remite a la figura de Tomás Rodríguez Pinilla, de quien la prensa salmantina escribía lo siguiente en 1870: “Con gran placer comunicamos a nuestros paisanos que gracias a las constantes y activas gestiones del Sr. Rodríguez Pinilla se ha ordenado al ingeniero jefe de caminos de esta provincia la urgente remisión del proyecto de carretera de Béjar a Ciudad Rodrigo, atravesando la Sierra de Francia”²⁹. Posteriormente, en 1879, será Agustín Bullón quien reclamará la carretera de Béjar a Ciudad Rodrigo³⁰.

El primer proyecto, en su tramo inicial, fue elaborado por el ingeniero Francisco Durbán, quien lo concluyó el 30 de diciembre de 1865. Al tratarse de una carretera de tercer orden, según la normativa de la época, tendría 6 metros de explanación (incluidas las cunetas) y 4,5 de firme.

La nueva carretera enlazaría con la de Salamanca a Cáceres por la parte meridional de la Corredera. Continuaría por la plaza de España y por la calle de la Libertad, para lo cual sería necesario expropiar algunos edificios.



Fig. 9: Francisco Durbán: Proyecto de carretera a Ciudad Rodrigo (1865). Detalle

²⁹ *El Eco Popular: periódico radical de Salamanca*, 12 de mayo de 1870, “Noticia importante”.

³⁰ Véase como uno entre numerosos ejemplos BULLÓN DE LA TORRE, Agustín. “Causas esenciales”, en *La Unión. Revista semanal de Béjar*, 24 de agosto de 1879. Posteriormente, el trazado que se debía seguir suscitaría grandes protestas y rivalidades entre pueblos si se veían excluidos de la ruta (CALAMAN, Ricardo. “Sección editorial”, en *La Unión. Revista semanal de Béjar*, 25 de mayo de 1879).

Atravesaría el río Cuerpo de Hombre por el puente Viejo de la Corredera y el Riofrío por el puente de la Glorieta.



Fig. 10: Francisco Durbán: Proyecto de carretera a Ciudad Rodrigo (1865).

El proyecto de la nueva carretera continuaba próximo a las casas de La Saucedá, y atravesaba entre otros caminos, la Calzada de la Plata y el río Sangusín. La carretera concluiría en la entrada a Valdefuentes, situada en el cerro del Reventón, y tendría una longitud de 12.651 metros.

El paso del río Cuerpo de Hombre conllevaría unas obras de adaptación del puente Viejo de la Corredera, pero se limitarían al pavimento y los pretilos.

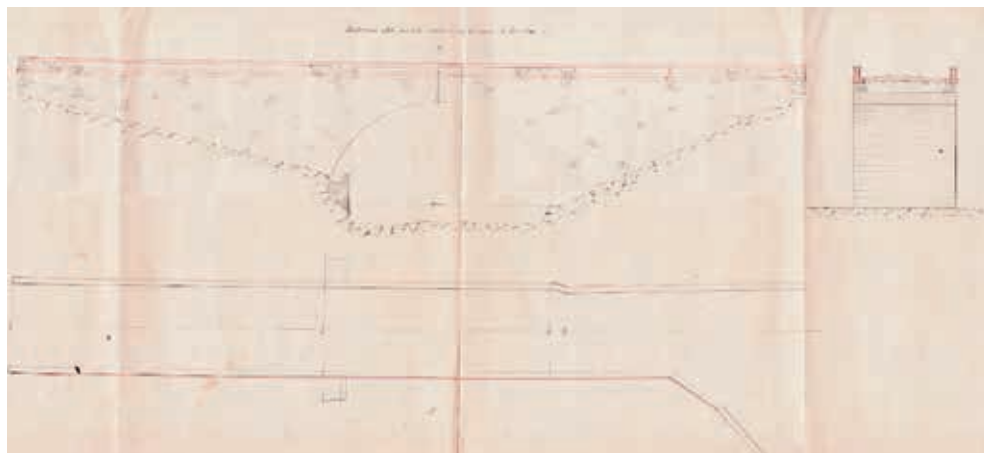


Fig. 11: Francisco Durbán: Proyecto de reforma del puente Viejo de la Corredera (1865).

Lo mismo sucedería con el puente de la Glorieta, si bien las modificaciones aquí eran mayores: se recrecerían las rasantes, con lo cual se elevaba el pavimento y los pretilos, se incrementaría el refuerzo de los estribos con el engrosamiento del talud de los muros y se modificaría parcialmente el eje de una de las avenidas, la occidental.

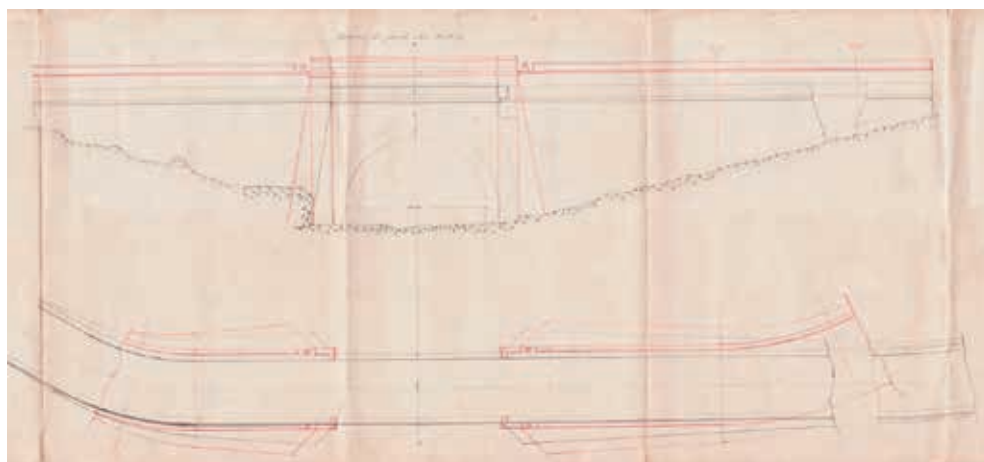


Fig. 12: Francisco Durbán: Proyecto de reforma del puente de la Glorieta (1865).

El río Sangusín, a diferencia de los anteriores, no estaba muy encajonado, por lo que en sus crecidas se desbordaba con frecuencia y sus riberas estaban convertidas en “eriales y terrenos semipantanosos, produciéndose algunas charcas estancadas”. Para salvarlo, proponía dos grupos de dos pontones de seis metros de luz, uno de cuatro vanos y otro de dos, y otro grupo de alcantarillas de cuatro vanos con tres metros de luz cada uno³¹.

³¹ AHPSA, Obras Públicas, sig. 670.

No son muchos los datos que poseemos del ingeniero de caminos Francisco Durbán Villanueva. Pertenecía a la promoción de 1857³². Estuvo destinado en Salamanca en 1865, pero al año siguiente ya había cambiado de destino³³. Perteneció, entre otras instituciones, a la Sociedad Geográfica de Madrid. Era ingeniero jefe de la provincia de Almería en 1878, cuando pidió su baja por enfermedad³⁴. Durante los últimos años de su vida, alternó su actividad profesional con la actividad minera. Falleció en Almería el 7 de diciembre de 1878³⁵.

EL PROYECTO DE CARRETERA A CIUDAD RODRIGO DE JOSÉ MARÍA SAGARDÍA (1882)

Del proyecto de Francisco Durbán nada se llevó a cabo. Lo que dio lugar a las manifestaciones políticas mencionadas anteriormente que reclamaban el comienzo de las obras. Tenemos que esperar casi dos décadas para que se vuelva a retomar la idea. Un nuevo ingeniero destinado en Salamanca, José María Sagardía, concluirá un nuevo proyecto el 10 de mayo de 1882. En su diseño, el trazado se reducía a 10,5 kilómetros, a pesar de la travesía que establecía sobre la ciudad de Béjar.

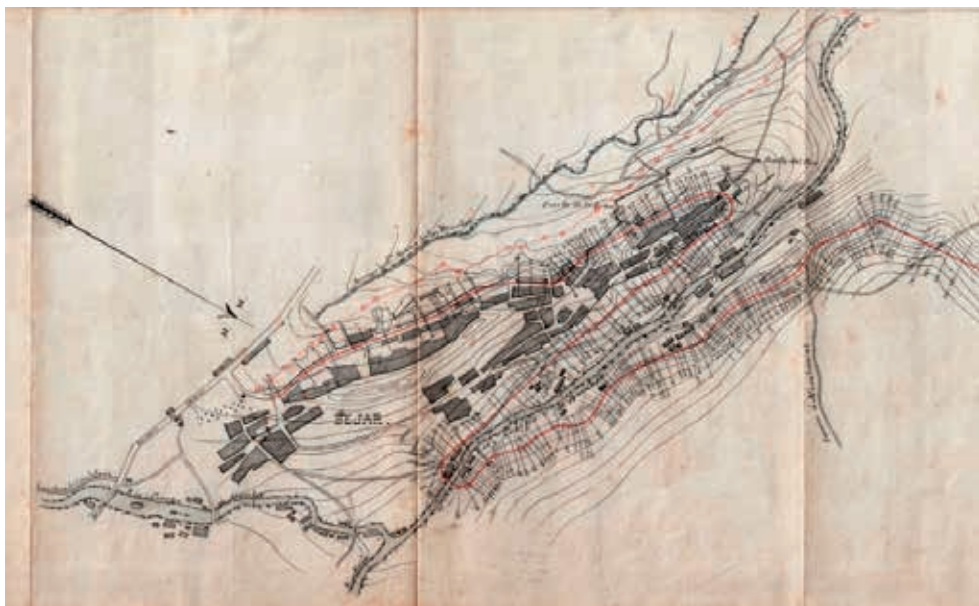


Fig. 13: José María Sagardía: Proyecto de carretera a Ciudad Rodrigo. Travesía de Béjar (1882).

³² SÁENZ RIDRUEJO, Fernando. *Op. cit.*, p. 368.

³³ *Adelante*, 31 de mayo de 1866, p. 1.

³⁴ *La Correspondencia de España*, 3 de julio de 1878, “Edición de noche”.

³⁵ *La Crónica Meridional*, 10 de diciembre de 1878, “Gacetillas” y 14 de enero de 1879, “Esquela”.

Esta se prolongaba por la calle de la Solana, la calle de la Comadre (por su estrechez, obligaba a expropiar algunas viviendas), atravesaba la muralla por El Cerradillo, daba la vuelta al casco histórico y cruzaba el Cuerpo de Hombre por un puente de tres arcos, situado algunos metros aguas arriba del actual puente de los Izares.



Fig. 14: José María Sagardía: Proyecto de carretera a Ciudad Rodrigo. Travesía de Béjar (1882). Detalle.

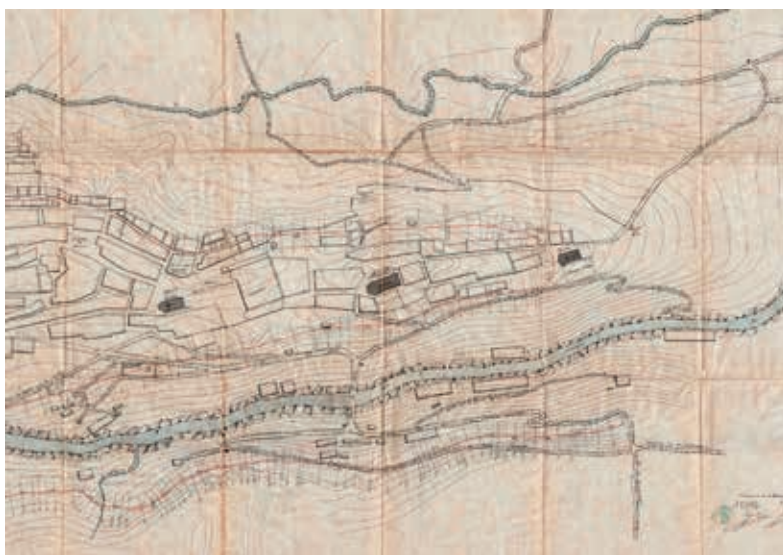


Fig. 15: José María Sagardía: Proyecto de carretera a Ciudad Rodrigo. Travesía de Béjar (1882). Detalle.

El puente sobre el río Cuerpo de Hombre estaría formado por un arco central de 15 metros de luz y por otros dos laterales de 6 metros, realizados con sillería trasdosada. Se apoyaría en dos cepas de 3,90 metros de espesor y en los dos estribos. Según manifestaba el ingeniero: “[Las pilas] presentan un cuerpo saliente que se eleva en toda la altura del puente, dando lugar con esto en su parte superior a apartaderos, pues ha de tenerse presente que este puente se halla en la importante ciudad de Béjar, lo que exige que se sacrifique al buen aspecto algo de la economía”. Sagardía elegía también los materiales tanto por su resistencia (la sillería se labraría “con un magnífico granito duro de la cantera de Fuentebuena”) como por sus características estéticas: “Todos los ángulos, así entrantes como salientes, son de sillería, muy conveniente así a la belleza como a la estabilidad, y los paramentos, de mampostería concertada. Sobre arcos y tímpanos va la cornisa o imposta de coronación que aparece como sostenida por ménsulas sencillas pero que le dan cierto carácter de riqueza”. El pretil se extendería solo sobre el tramo de los arcos y terminaría en “pilastrillas”. Sobre el resto de los muros se alternarían malecones de fábrica con guardarruedas³⁶.

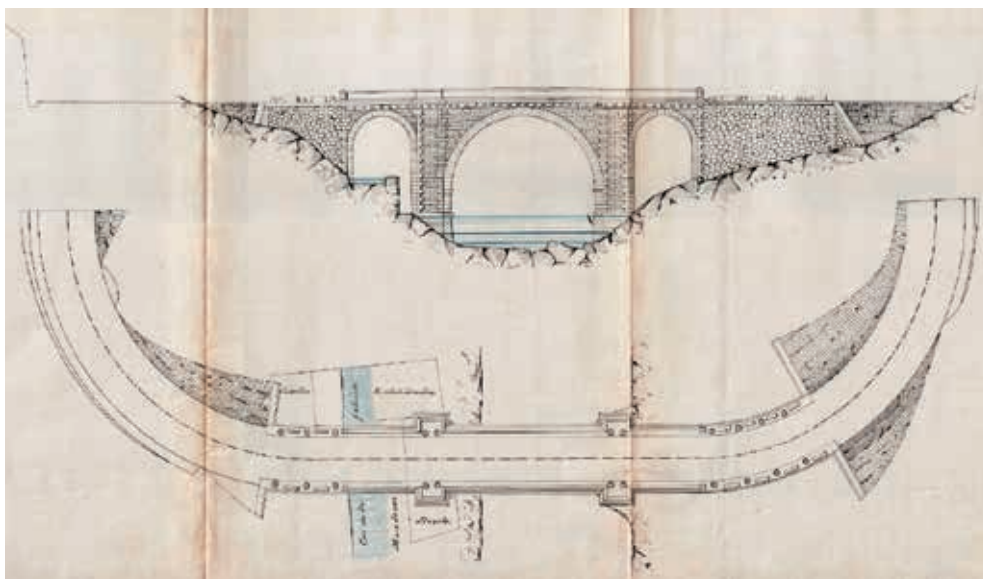


Fig. 16: José María Sagardía: Proyecto de puente sobre el río Cuerpo de Hombre (1882).

José María Sagardía Caballero (1836-1884) era natural de Pamplona y terminó sus estudios en la Escuela de Ingenieros de Madrid en 1860³⁷. Nueve años después, estaba ya destinado en la provincia de Salamanca, cuando fue nombrado jefe interino de la de

³⁶ AHPSA, Obras Públicas, sig. 669/2 y 327.

³⁷ SÁENZ RIDRUEJO, Fernando. *Op. cit.*, p. 376.

Soria³⁸. Fue ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia de Salamanca desde 1871³⁹. En Salamanca permaneció unos años hasta que fue trasladado de nuevo a su pesar, pues aquí echó raíces, tal como él manifestó en la prensa: “[Deseo] el engrandecimiento de esta rica región de Castilla, cuna de mis hijos y de mis más caras afecciones”⁴⁰. Volvió en 1877 al permutar la plaza con Juan de Mata García, quien se trasladó a Segovia⁴¹. Padece una enfermedad que le provocaba frecuentes ataques, por uno de ellos moriría el 6 de septiembre de 1884⁴². Le sucedió en el cargo Cipriano Martínez⁴³. Su viuda Vicenta Periañez seguía viviendo en Salamanca en 1887.

EL PROYECTO FINAL DE LA CARRETERA DE CIUDAD RODRIGO: ALFREDO MENDIZÁBAL (1883)

El punto más polémico del proyecto de Sagardía estaba en la travesía de Béjar, aunque él lo justificaba alegando que se acabaría convirtiendo en una de las principales calles de la ciudad. Pero la idea no debió de convencer plenamente en la Dirección General de Carreteras, por lo que se encargó al ingeniero Alfredo Mendizábal un estudio de las alternativas posibles. El técnico concluyó su estudio el 31 de agosto de 1883. Prescindió de la travesía por Béjar y planteó dos opciones posibles.



Fig. 17: Alfredo Mendizábal: Proyecto de carretera a Ciudad Rodrigo. Tramo de Béjar (1883).

³⁸ *Revista de Obras Públicas*, 1869, núm. 17, p. 12.

³⁹ *El Porvenir*, 3 de diciembre de 1871, “Crónica local y provincial”.

⁴⁰ *El Progreso*, 6 de agosto de 1884, “Comunicados”.

⁴¹ *El Eco del Tormes*, 15 de abril de 1877, “Miscelánea”.

⁴² *El Progreso*, 10 de septiembre de 1884, “Sección de noticias”.

⁴³ *El Progreso*, 4 de marzo de 1885, “Sección de noticias”.

En la primera (denominada A y dibujada con una línea roja en el plano), la carretera partía desde la Corredera, continuaba por la calle La Libertad, bordeaba el río por la orilla izquierda y cruzaba el Cuerpo de Hombre con un puente nuevo, prácticamente igual en el diseño al de Sagardía, salvo que cambiaba la dirección de los muros de acceso por la parte de la ciudad.

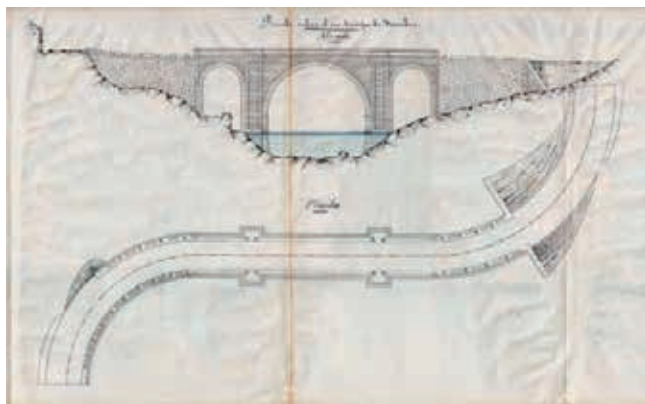


Fig. 18: Alfredo Mendizábal:
Proyecto de puente sobre el río Cuerpo de Hombre (1883).

En la segunda (denominada B y dibujada con una línea negra en el plano), el arranque era similar, pero después se desviaba a la derecha para cruzar el río Cuerpo de Hombre por el puente Viejo de la Corredera. De él, destacaba su arco ojival, con sus quince metros de luz y su buen estado general. Los siete metros entre pretilles le parecen una anchura suficiente, pero proponía renovar aquellos y recrecer los muros. Planteaba además la necesidad de llevar a cabo otras obras complementarias: “Construir un trozo de muro en curva en la parte interior para el cual bastará demoler una estrecha faja vertical del muro de aguas abajo[...] y al otro extremo demoler también otra faja vertical del muro de sostenimiento del camino de Valdesangil para dejar paso al nuevo muro”.

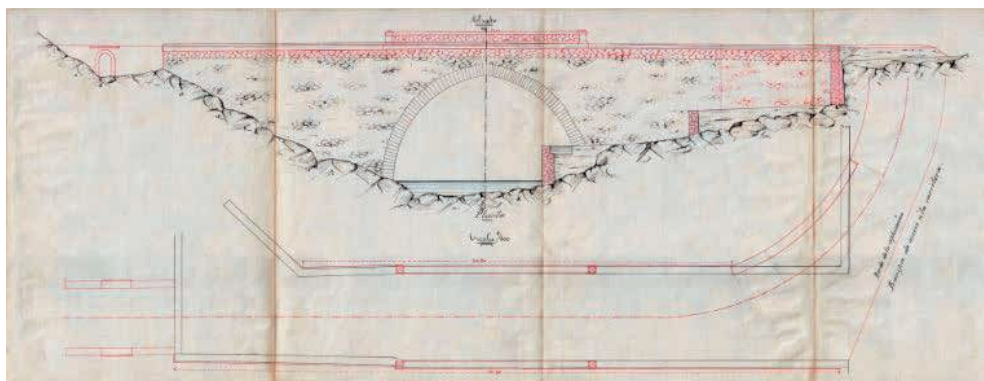


Fig. 19: Alfredo Mendizábal: Proyecto de reforma del puente Viejo de la Corredera (1883).

Para salvar el Riofrío, se fijaba en que los seis metros de luz del puente de la Glorieta habían sido suficientes para soportar las crecidas, por lo que planteaba un pontón también de seis metros, que se ajustaría al modelo 58 de la colección oficial⁴⁴.

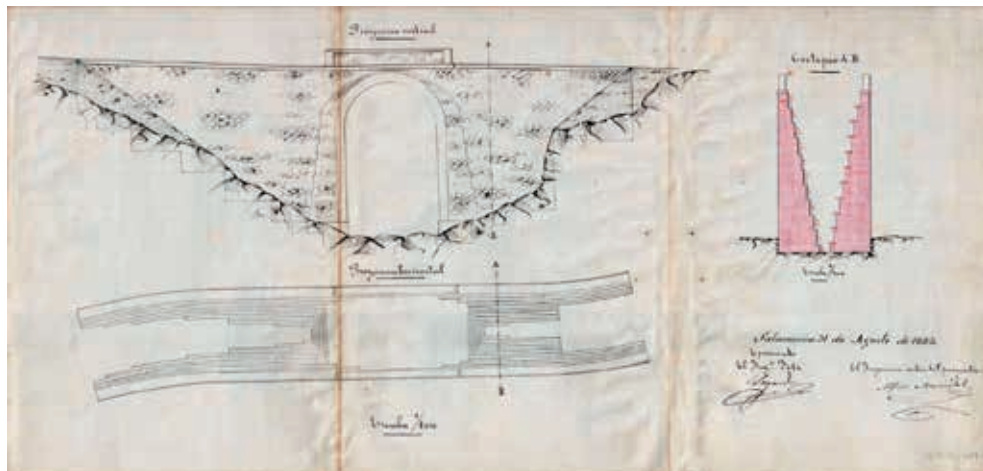


Fig. 20: Alfredo Mendizábal: Proyecto de puente sobre el Riofrío (1883).

Esta segunda opción era la preferida por Alfredo Mendizábal y fue la que finalmente se aprobó.

Según el informe del ingeniero jefe accidental Manuel González (del 13 de diciembre de 1889), el proyecto del primer tramo de la carretera de tercer orden de Béjar a Ciudad Rodrigo fue aprobado el 19 de marzo de 1885. La licitación de las obras partía de un presupuesto de 321.757,75 pesetas. La subasta se celebró el 25 de febrero de 1887 y se adjudicó a Andrés Goicoechea. Los trabajos comenzaron el 2 de abril de aquel año. Pero, al llevar a cabo el replanteo, se vieron algunas diferencias con el estudio inicial, especialmente “en el cruce del barranco del Riofrío”, por lo que se elaboró un proyecto reformado con el fin de aumentar el desarrollo de la línea en el cruce con el cauce, para “reducir la importancia de los muros de sostenimiento”. El 9 de agosto de 1888, la Dirección General recordó que se debía elaborar el proyecto reformado de las partes más modificadas⁴⁵.

EL DISEÑO DE RAFAEL FLORES PARA EL PUENTE DE LA FERIA

Como consecuencia de la orden citada, Rafael Flores elabora primero un nuevo diseño del puente de Riofrío (aunque las diferencias con el trazado de Alfredo de Mendizábal son mínimas), que firma el 20 de agosto de 1888.

⁴⁴ AHP SA, Obras Públicas, sig. 669/1, “Proyecto de carretera de Béjar a Ciudad Rodrigo por Sequeros. Travesía de Béjar. Memoria” y 327.

⁴⁵ AHP SA, Obras Públicas, sig. 327, “Informe del ingeniero jefe”.

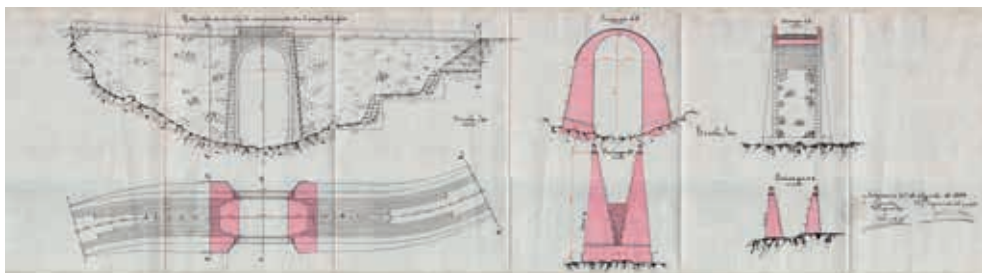


Fig. 21: Rafael Flores: Proyecto de puente sobre el Riofrío (1888).

Posteriormente, reelabora el proyecto con todas las reformas introducidas, tal como establecía la orden de la Dirección General, que rubrica el 30 de noviembre de 1889.



Fig. 22: Rafael Flores: Proyecto de carretera a Ciudad Rodrigo. Tramo de Béjar (1888).

Se conserva otro plano del puente del 26 de agosto de 1890, pero es igual que el realizado dos años antes.

Todos estos cambios provocaron un ajuste en el presupuesto, especialmente en los 841,58 metros que comprendía la travesía de Béjar, donde se localizaban las obras de fábrica modificadas. El proyecto adicional aprobado ascendía a 24.429,68 pesetas (aunque el presupuesto de contrata por el que se licitaba la obra se elevaba en teoría a 34.045,99 ptas., en la práctica fue de 30.865,51 ptas.). Según el diseño reformado, el primer tramo de la carretera (de Béjar a La Calzada) tendría una longitud de 9.112,08 metros, en lugar de los 9.034,14 metros iniciales. Con todo, el ingeniero estimaba que los cambios eran pequeños.

El último plano del puente sobre el Riofrío, como hemos dicho, está firmado el 26 de agosto de 1890 por Rafael Flores. Finalmente, no se redujo la altura de los muros, pero se eliminaron las aletas del pontón (sus pequeñas dimensiones, inferiores a 10 metros, no permitía a los ingenieros calificarlo como puente), para limitar las expropiaciones de los tenderos de paños que había junto a él.

Como ya hemos señalado, la obra fue adjudicada el 25 de febrero de 1887 al contratista Andrés Goicoechea y Mendizábal. El plazo inicial para su ejecución era de tres años, por lo que los trabajos de la carretera y del puente de la Feria deberían haber concluido

en 1890⁴⁶. Sin embargo, se dilataron en el tiempo como consecuencia de la elaboración del proyecto adicional, de ahí que en 1894 se aprobó “una proposición de ley en el Congreso para activar las obras, pues se desarrollaban con mucha lentitud”⁴⁷. El pontón consta de una sencilla bóveda, cuya embocadura está realizada con sillares redentados. Como es general en el siglo XIX, los estribos se refuerzan con muros en talud (sus ángulos son también de sillería, el resto de la obra de fábrica es de sillarejo). No se conservan los pretiles originales, pues fueron reemplazados por biondas hace algunos años cuando se ensanchó el tablero, el cual descarga su vuelo sobre vigas de hormigón armado.



Fig. 23: Puente de la Feria (fotografía de Luis Carlos de Santiago Martín).

Como hemos ido viendo la autoría del trazado se diluye entre el modelo oficial del pontón que se toma como base y los diseños casi iguales de Alfredo Mendizábal y Rafael Flores, por lo que centramos la atención en el contratista, Andrés Goicoechea. Fue este último un personaje muy apreciado en Béjar. Consta su presencia en la provincia de Salamanca al menos desde 1885⁴⁸. Posteriormente se hizo cargo de algunos trabajos en el “ferrocarril transversal” (la línea de Béjar) y en el muelle de Vigo⁴⁹. Moriría en extrañas

⁴⁶ AHPSA, Obras Públicas, sig. 327 y *El Fomento*, 1 de marzo de 1887, “Crónica”.

⁴⁷ http://documentosdebejar.blogspot.com.es/2011_12_01_archive.html, consultado el 15 de septiembre de 2016).

⁴⁸ *La Tesis*, 18 de noviembre de 1885, “Gacetillas”.

⁴⁹ *El Adelanto*, 26 de noviembre de 1897, “Crónica local y provincial”.

circunstancias en 1898, cuando dirigía las obras del puerto de La Guardia, a causa de dos tiros de pistola, sin que estuviera claro si fue un suicidio o un homicidio. Su actividad la prosiguieron sus dos hijos varones⁵⁰.

EL PUENTE CAÍDO

En los pocos metros que le restan al Riofrío desde el puente de la Feria hasta su desembocadura en el río Cuerpo de Hombre aun queda otra estructura pontonera, que, a falta de nombre conocido, podemos denominar el puente Caído. Ya debía de existir en 1848, cuando se alude a él en las Actas Municipales: “los dos puentes del Riofrío”, donde había un abrevadero público; el Ayuntamiento pensó en aquel tiempo subastar los terrenos⁵¹. Probablemente, la construcción del puente se debió de llevar a cabo en la primera mitad del siglo XIX, como vía de paso peatonal a los tendaderos y terrenos situados en la ribera derecha.

Del puente solo se conservan los estribos, casi ocultos por la maleza, que fueron realizados en piedra de mampostería en un terreno muy escarpado. Por viejas fotografías sabemos que el tablero era una estructura de vigas de madera, reforzadas con sopandas que descargaba en jabalcones.



Fig. 24: El puente Caído, situado entre el de la Feria y el de Rafael Díaz. Antes de 1917 (Archivo Fotográfico y Documental de Béjar).

⁵⁰ *El Adelanto*, 28 de marzo de 1898, “Crónica local y provincial” y *La Victoria*, 8 de mayo de 1909, “Suelos y noticias”.

⁵¹ AMB, Actas Municipales, 18 de septiembre de 1846 y 23 de febrero de 1847.

No estaría de más recuperar este pequeño puente y la zona que lo rodea como espacio público y de esparcimiento para la ciudad.

CONCLUSIONES

Los puentes del Riofrío, como los de cualquier otro lugar, son la plasmación de las respuestas imaginadas por el hombre a la necesidad de vencer los obstáculos que le dificultan la comunicación. Pero además son la expresión constructora de unas determinadas etapas históricas y tecnológicas que ha vivido la ciudad de Béjar y su entorno, que se extienden desde el siglo XVI hasta finales del siglo XX. En unos casos, surgieron vinculados a las necesidades locales (la comunicación entre pueblos próximos o el desplazamiento de los obreros a las instalaciones de la industria textil) y, en otros, a requerimientos más amplios (la necesidad de articular una red de comunicaciones de carácter provincial o nacional).

En este recorrido hemos visto desde las formas adinteladas más sencillas, la construcción con vigas de madera (puente Caído) —donde la dificultad no estribaba tanto en la concepción arquitectónica como en el proceso de construcción, por lo escarpado del terreno— a las más complejas técnicamente, como es la construcción de un puente en curva peraltada y con grandes luces (Nuevo de Palomares). Las estructuras formadas por un arco de medio punto son las más numerosas y prolongadas en el tiempo (Navacarros, la Glorieta y la Feria) y, sin embargo, las soluciones son muy diferentes, pues el puente no es solo la bóveda que da forma al vano, sino también el conjunto de elementos restantes: estribos, avenidas, calzada, pretiles... y, por supuesto, la topografía en la que se emplazan. Debemos esperar al siglo XIX para ver otro tipo de arco, el escarzano (puente Viejo de Palomares), que requiere un mayor dominio matemático en el trazado de curvas y cambio de escalas, además de una mayor maestría en la montea. Hay otros cambios estilísticos y constructivos: los pretiles machiembrados (utilizados a finales del XVIII en el puente de La Malena y cuyo uso se prolonga hasta 1843 en el Viejo de Palomares) o los muros pétreos en talud, que nacen en el siglo XIX.

En el estudio de los puentes, especialmente en los más modernos, es insoslayable conocer el devenir histórico de la vía en la que se encuentran, que nos ha llevado a conocer la gestación de la carretera de Béjar a Ciudad Rodrigo en la segunda mitad del siglo XIX y que nos permite conocer otros puentes, aquellos que no lograron hacerse realidad y que se quedaron en los planos.

Por último, se ha abordado el factor humano, representado por el ingeniero o el contratista. Se ha reconstruido las biografías de ellos cuando ha sido posible. Pero en algunos casos, los vacíos documentales no permiten conocer a los autores o a los constructores ni sus peripecias vitales.

BIBLIOGRAFÍA:

- DÍEZ ELCUAZ, José Ignacio. “Puentes del río Cuerpo de Hombre”, en BONILLA HERNÁNDEZ, José Antonio y RODRÍGUEZ MARTÍN, Evaristo. *Puentes singulares de la provincia de Salamanca*, Salamanca, Diputación de Salamanca, 2004, pp. 69-86.
- MADOZ, Pascual. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Salamanca*, Salamanca, Diputación Provincial, 1984.
- SÁENZ RIDRUEJO, Fernando. *Ingenieros de caminos del siglo XIX*, 1ª ed. Madrid, Colegio de ingenieros de Caminos, canales y puertos, 1990.