

ARQUITECTURA TRADICIONAL EN TORNO AL PUENTE DE RIOFRÍO

JOSÉ IGNACIO DÍEZ ELCUAZ

RESUMEN

A partir de una serie de fotografías del Archivo Histórico Provincial de Salamanca, se documenta un siniestro y las circunstancias que motivaron la realización de aquellas. Se revisan los principales detalles que aparecen representados en las imágenes, especialmente los relativos a la arquitectura tradicional. Por último se lleva a cabo una valoración de los cambios arquitectónicos y urbanísticos que se han producido en los últimos años.

PALABRAS CLAVE: puente de Riofrío, arquitectura tradicional, arquitectura vernácula, fotografía antigua, molino.

1. INTRODUCCIÓN

Esta publicación tiene su origen en el hallazgo y catalogación de unas fotografías antiguas por los técnicos del Archivo Histórico Provincial de Salamanca¹. El indudable interés de esas imágenes nos llevó a indagar en la documentación relacionada con ellas para poder contextualizarlas. En esta fase, las fotografías dejan de ser un motivo o pretexto y se convierten en una magnífica fuente de información.

En el proceso de investigación hemos tratado también de hablar con algunos vecinos del lugar del Puente de Riofrío, con el fin de recabar información de la tradición oral que complementara la archivística. Pero el resultado logrado ha sido limitado. Por el contrario, ha jugado un papel fundamental la prensa histórica. En este sentido, dada su utilidad en muchos campos, cuesta entender cómo todavía hay publicaciones bejaranas (y de otros lugares de la provincia) que solo están parcialmente digitalizadas, como *La Victoria* y *La Locomotora*.

El periodo cronológico de referencia es el primer tercio del siglo XX. Esperamos que otros investigadores continúen con las etapas posteriores.

2. UN GRAVE ACCIDENTE AUTOMOVILÍSTICO Y SUS PRECEDENTES

El domingo 7 de agosto de 1932, en torno a las cinco de la tarde, murieron siete personas al volcar el autocar que les conducía entre las dos curvas del kilómetro 70. Se

¹ Queremos expresar nuestro agradecimiento por las facilidades dadas para llevar a cabo esta investigación y publicación a todo el personal de Archivo Histórico Provincial de Salamanca, especialmente a las técnicas Cristina Vicente López y Eva López de San Román Gáinza.

trataba de un grupo de 26 excursionistas salmantinos y el conductor que iban a pasar la tarde en Béjar y en El Castañar. El conductor había perdido el control del vehículo en Vistahermosa y Casablanca y, al llegar a la curva previa al puente de Riofrío, no pudo enderezarlo, lo que provocó la caída del coche por un terraplén de cuarenta metros que tiene el cauce, sin que los malecones de la carretera pudieran contenerlo. El párroco de Palomares y un zapatero que estaban en las inmediaciones, junto a unos chicos que estaban bañándose en el río, fueron los primeros en auxiliar a los heridos. Los accidentados fueron trasladados al “mesón del señor Callejas”, contiguo al lugar del siniestro. Los coches que llegaban ayudaron a trasladar heridos al hospital de Béjar (instalado entonces en el palacio ducal) y a comunicar la situación. Tres personas fallecieron en el lugar del siniestro y otras tantas algunas horas después en el hospital de Béjar². Con posterioridad murió también uno de los heridos, por lo que el total de víctimas fue de siete.

Del siniestro se hizo eco toda la prensa nacional. El periódico madrileño *ABC* publicó el 10 de agosto de 1932 un reportaje fotográfico del vehículo siniestrado y del cortejo fúnebre por el palacio ducal y la plaza Mayor (los fallecidos fueron trasladados a Salamanca por un furgón que salió de La Corredera)³.

El trágico siniestro anterior, aunque llegaría a ser el más grave, no fue el primero. En 1917 se produjo el accidente de un joven, a quien le fallaron los frenos de su bicicleta desde la bajada de Casablanca, y cayó al río desde el Puente Viejo; pese a los siete metros de desnivel, no llegó a morir⁴. Seis años después, una camioneta que iba cargada de muebles volcó en la fatídica curva del accidente de 1932, si bien esta vez el vehículo circulaba en dirección a Guijuelo; hubo un herido⁵. En 1925 otra camioneta cargada de sacos de alubias procedente de Junciana (Ávila), que se dirigía a la estación del ferrocarril para facturarlos, cayó por el puente de Riofrío sobre el molino; de nuevo, se quedó sin frenos desde Casablanca⁶. Por último, otra camioneta de la Compañía de Teléfonos protagonizó en 1928 el más grave accidente hasta entonces, que prefiguró lo que sucedería en 1932. Estaba ocupada por ocho obreros que tendían la línea de Salamanca a Béjar e iba cargada además de material y equipaje; al llegar a la curva del Puente Viejo se rompió una rueda, el vehículo chocó con el pretil del puente y volcó. Dos de los obreros cayeron por el puente y resultaron gravemente heridos; pocos momentos después de ingresar en el hospital, uno de ellos murió⁷.

Con todos estos antecedentes, el 23 de septiembre de 1932 el ayuntamiento se dirigió al ingeniero jefe de Obras Públicas en la provincia, para solicitar una variante al

² Un coche se despeña junto al puente de Riofrío (13 de agosto de 1932). *La Victoria*, p. 2.

³ Catástrofe automovilística en Béjar (10 de agosto de 1932). *ABC*, pp. 1 y 5.

⁴ Bejaranas (8 de mayo de 1917). *El Adelanto*, p. 2.

⁵ Un accidente (28 de abril de 1923). *La Victoria*, p. 2.

⁶ Suelos y noticias (24 de enero de 1925). *La Victoria*, p. 5.

⁷ En la carretera de Béjar, vuelca una camioneta de Teléfonos (21 de octubre de 1928), *El Adelanto*, p. 3.

tramo de Riofrío, a pesar de que el sumario judicial abierto por el accidente del 7 de agosto determinaba que el siniestro no fue debido a las condiciones de la carretera. El funcionario respondió que ya se habían tomados los datos necesarios y que se había elaborado un proyecto de *Reforma de curvas en el kilómetro 70*, estando a la espera solo de la aprobación por el Ministerio⁸.

3. LA REFORMA DE LA CARRETERA EN 1932

A consecuencia del accidente, Obras Públicas se planteó la reforma del lugar con urgencia, pues ya había habido otros siniestros, pese a la existencia de señalizaciones, peraltes y vallas protectoras. La intervención en la carretera se había iniciado ya con anterioridad mediante la rectificación de curvas y la aplicación de firmes especiales para los tramos más frecuentados; así, se estaba adoquinando el kilómetro 73 y pavimentando con macadam asfáltico el kilómetro 48 (travesías de Béjar y Guijuelo respectivamente).

El proyecto de reforma fue elaborado por el ingeniero de caminos Julián Muñoz Benito y se firmó el 27 de septiembre de 1932. El técnico planteó la reforma de la curva de entrada al puente (el radio de 19,5 metros pasaría a ser de 40 m) y la mejora de la anterior (el radio de 37 se reemplazaría por otro de 70 m), además de rebajar la pendiente. Por otro lado, se proyectaron muros de terraplén en talud para las curvas, que se habrían de construir con mampostería ordinaria, y la prolongación del pretil corrido del puente por las curvas. Los materiales se extraerían de las cercanías: la mampostería para los malecones y paso de cunetas se obtendría de una cantera situada a 200 metros, las piezas de sillería (albardilla de los malecones y tapas de cunetas) se traerían de Fresnedoso y la piedra para el firme de otra cantera distante a 500 m.

El presupuesto de ejecución material se elevaba a 33.410,92 pesetas y el de ejecución por administración ascendía a 34.413,25 ptas⁹. El ingeniero propuso realizar las obras por administración con el fin de ejecutarlas con la mayor rapidez posible. El ayudante de Obras Públicas que dirigió los trabajos fue Lorenzo Díaz Martínez y el destajista que proporcionó la piedra, Remigio Gil¹⁰. La reforma se había iniciado ya el 29 de octubre y el acta de recepción fue firmada el 23 de diciembre de 1932¹¹.

⁸ Sesiones municipales (15 de octubre de 1932). *Hoja oficial del Excmo. Ayuntamiento de Béjar*, p. 2.

⁹ El presupuesto de ejecución material englobaba todos los gastos necesarios para realizar una obra, especialmente materiales y mano de obra. A aquella cantidad había que sumarle los impuestos y el beneficio industrial —que en aquella época solía ser del quince por ciento— para obtener el presupuesto de contrata, con el que se anunciaba a licitación. El constructor que reducía en mayor medida el monto total ganaba la subasta y se hacía cargo de los trabajos; su proposición generalmente reducía bastante el presupuesto de contrata. Este proceso exigía unos trámites que, en el caso que nos ocupa, hubieran dilatado en el tiempo la reforma de la carretera.

¹⁰ Archivo Histórico Provincial de Salamanca (en adelante AHPSA), Obras Públicas, sig. 3216.

¹¹ Suelos y noticias (29 de octubre de 1932). *La Victoria*, p. 3.

4. IMAGEN Y ARQUITECTURA DEL PARAJE

El expediente del Archivo Provincial de Salamanca sobre la reforma de la carretera conserva siete fotografías que fueron realizadas durante el proceso de recogida de datos. Su interés para nosotros reside en que nos permite retrotraernos en el tiempo y conocer el aspecto del paraje del Puente de Riofrío en 1932. A continuación nos centramos en las cinco de mayor interés.

La primera imagen nos muestra los trabajos de medición topográfica. En ella se aprecia a un varón con sombrero situado sobre el Puente Viejo sujetando un jalón o baliza. Detrás de él aparecen, a la derecha, un hombre montado en una caballería y un perro y, a la izquierda, casi inapreciable, otro individuo. Como fondo podemos ver parte del caserío, en el que resulta llamativo el empleo de la cal blanca en una chimenea y en algunos muros, dejando siempre libres las piezas mejor labradas, las de sillería (Fig. 1).



Figura 1.

En la segunda fotografía volvemos a encontrar al hombre que sostenía el jalón, con su sombrero característico. A su lado se aprecia a otro varón, que sujeta con la mano izquierda un canotier y se apoya con la derecha en un poste de la valla protectora. Al otro costado se distinguen dos adultos y un joven, tocados dos con boinas y uno con gorra. Por delante de todos ellos están los malecones, uno de ellos deteriorado como consecuencia del accidente, al igual que parte de la valla con su tela metálica (Fig. 2).

Estos últimos elementos se vuelven a contemplar en la tercera imagen. Al fondo hallamos el Puente Viejo de Riofrío, cuya construcción fue dirigida por el ingeniero Ramón del Pino y se inauguró en 1843 (Díez, 2016, p. 12). Oculto por el estribo norte



Figura 2.

del viaducto se encontraban un molino y un tenado de Miguel Casquero Martín, del que hoy solo quedan ruinas (para las referencias documentales de todos los propietarios que siguen a continuación véase: Díez, 2022, pp. 38-41). En la lejanía se vislumbran las viviendas del antiguo «camino de Palomares» (hoy Carretera de Palomares). En el centro se alza destacada la vivienda de tres alturas de Atanasia Alonso Gómez, con dos edificios anexos de planta baja a sus lados (el inmueble principal ha sufrido algunas modificaciones relacionadas con los huecos y con el recrecimiento en altura del último piso). A la izquierda se localizan dos viviendas que, en 1930, pertenecían a los ya mencionados Miguel Casquero y Atanasia Alonso; de ellas solo se llega a ver el tejado y una chimenea encalada. A la derecha, casi ocultos por los árboles, se encuentran la casa y el corral que en aquel mismo año pertenecían a Ramón Martín Ovejero. Este último edificio sirvió también como vivienda y ventorro; afectado hoy por la pandemia del Cotegrán¹², aún conserva las dos ventanas enrejadas en la planta baja de su fachada, que debían de flanquear la antigua entrada, actualmente reemplazada por dos puertas de acceso a sendas viviendas. Fue construido en 1916 sobre una vivienda anterior de planta baja, que en 1904 era de los herederos de Zacarías Hernández Álvarez (Fig. 3).

¹² El Cotegrán, un mortero de una determinada casa comercial, se publicita resaltando su capacidad para la impermeabilización de las fachadas. Esta función era la que cumplía tradicionalmente la cal: tapar las juntas entre las piedras con el fin de evitar las filtraciones de agua, de ahí que la moda picapedrera actual sea un despropósito estético y funcional.



Figura 3.

Casi todos estos personajes que hemos mencionado regentaron el pequeño y desaparecido ventorro municipal de Riofrío, conocido como «el Ventorrillo». El primero fue Zacarías Hernández, al menos desde 1898 y hasta 1904, cuando debió de fallecer. Posteriormente, durante dos años, estuvo en manos de Domingo de la Orden Hernández, marido de Atanasia Alonso, quien a partir de 1911 regenta otro ventorro en la zona. Por último, Ramón Martín Ovejero alquiló el edificio al ayuntamiento en 1912, y lo mantuvo hasta que abrió su propio establecimiento.

La cuarta fotografía nos vuelve a presentar al hombre del canotier en la mano, al joven con boina, al topógrafo del sombrero y, tras este último, a otro personaje apenas visible. Próximo a ellos se encuentra un vehículo de la marca Chrysler, un sedán modelo Imperial de alta gama, matriculado en Salamanca en 1927 (SA-1710), que debió de ser utilizado por el ingeniero Julián Muñoz Benito (tal vez el autor de las fotografías) y sus ayudantes para trasladarse desde Béjar. El coche pertenecía a Manuel González Martínez, quien vivía en la calle Parrillas y lo había comprado dos meses antes, el 8 de junio de 1932, al salmantino Rafael Cuesta, su primer propietario¹³. Entre el caserío destaca una bella vivienda encalada (hoy ha sido maltratada con un picado de la pared frontal), que se prolonga hacia el río con otros edificios anexos, alguno de los cuales se debería proteger urbanísticamente como muestra de arquitectura tradicional bejarana, a pesar del nuevo edificio construido en 2017. Eran propiedad de Baltasar Sánchez Ovejero,

¹³ AHPSA, Tráfico, caja 45, matrícula 1710.

quien ya desde 1898 (y hasta 1913) regentó en este lugar un ventorro. Suponemos que alguno de los edificios de este lado del puente era el mesón del Sr. Callejas, que cita la prensa con motivo del accidente (Fig. 4).



Figura 4.

La quinta imagen nos vuelve a mostrar al topógrafo contemplando el lugar del accidente, con su característico sombrero y de espaldas, como si se tratara de un personaje salido de un lienzo de Úrculo. En la lejanía se recortan sobre el cielo los cerros de Valdesangil (Fig. 5).



Figura 5.

Las fotografías no permiten ver todas las construcciones arquitectónicas del lugar. Ya hemos comentado cómo el estribo norte del Puente Viejo ocultaba el molino de Miguel Casquero, probablemente de la segunda mitad del siglo XIX y que aún conserva restos de sus muros y la puerta de entrada. La planimetría de Hacienda, levantada entre 1927 y 1930, pocos años antes del accidente, nos permite distinguir los edificios mencionados anteriormente además de otros detalles (Fig. 6), como el antiguo camino que comunicaba Valdesangil con Palomares, que aún subsiste¹⁴. Esta vía cruza el Riofrío por el Puente del Molino, continuando después por el Camino del Molino hasta enlazar con el de Palomares (Fig. 7).

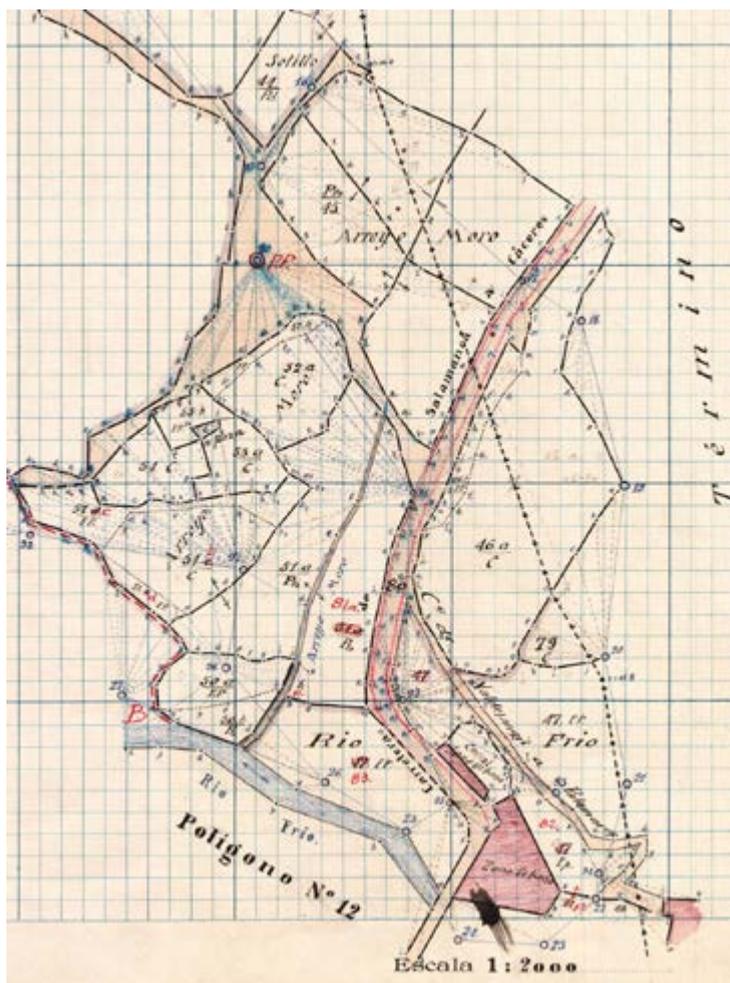


Figura 6.

¹⁴ AHPSA, Rústica, Béjar, polígonos 11 y 13.

y lo sigue haciendo en la actualidad, aunque con un ligero cambio en su trazado. Era el medio de paso que servía igualmente para ir desde Béjar a Madrid o a Ávila¹⁵.



Figura 8.

Y junto al puente encontramos, ya en el antiguo término de Palomares, una nueva aceña. Desconocemos a qué tiempo se remonta su antigüedad. En 1839 estaba arruinada, pero se debió de reconstruir después (Díez, 2016, p. 11). En 1903 aparece denominada en alguna cartografía como el «molino de Segundo». Se trataba de Segundo Sánchez Martín, quien poseía además otro ingenio de moler en el término de Palomares, si bien los dos eran de poca capacidad, pues sólo poseían una piedra¹⁶. La documentación de Hacienda de 1930 permite distinguir la regadera y su presa¹⁷; carecía entonces de los edificios adosados actuales (Fig. 9). Hoy se ha transformado en una vivienda.

¹⁵ Actualmente el puente entraña cierto peligro, pues los pretiles no son estables. Necesita además una intervención que ponga en valor la estructura de cantería. Al tratarse de una vía municipal, la propiedad recae en el ayuntamiento.

¹⁶ AHPSA, Hacienda, sig. 6457.

¹⁷ AHPSA, Rústica, Palomares, polígono 3.

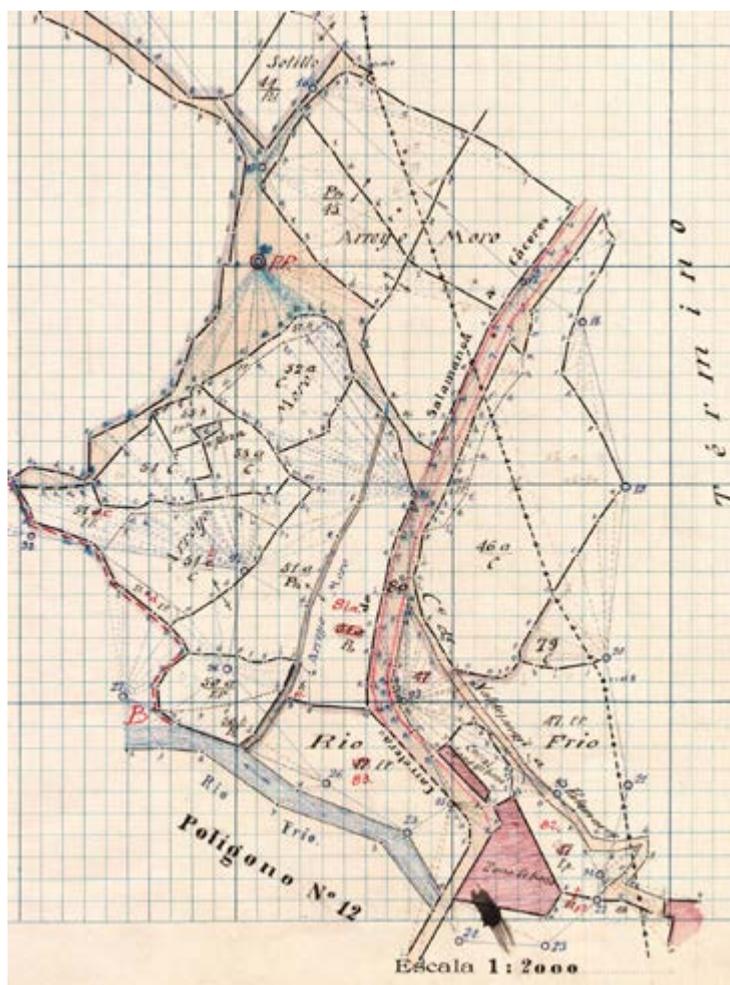


Figura 9.

5. CONCLUSIONES

La fotografía antigua es un documento que no solo sirve para la nostalgia, sino también para el análisis histórico. Las que hoy hemos traído a colación, conservadas en el Archivo Histórico Provincial de Salamanca, nos han permitido recrear la imagen de lo que fue el paraje del Puente de Riofrío. En la inevitable comparación con la realidad actual, el cambio estético (y no en otros aspectos) ha evolucionado a peor. A este respecto, queremos hacer algunas consideraciones.

Frecuentemente los investigadores se acercan a la arquitectura con el afán de analizar un legado histórico que se debe preservar para las generaciones venideras. Se trata de una labor imprescindible para la conservación de nuestro patrimonio cultural; pero en esta

aproximación prima siempre el estudio de los edificios más emblemáticos, de los cargados de una mayor significancia tipológica, funcional o estética (Muñoz, 2012). Por el contrario, los más humildes, los más anónimos o los más desprestigiados quedan relegados, en el mejor de los casos, a servir de escenario en el que los primeros acaparan el papel de protagonistas, por lo que suelen quedar fuera de la órbita visual de los arquitectos y técnicos gestores del urbanismo. ¿Pueden apreciarse valores artísticos en una cuadra? (Fig. 10) Desde luego, no es muy frecuente que así suceda y esto condiciona negativamente sus posibilidades de conservación y de protección urbanística.



Figura 10.

Y así llegamos a la situación actual de nuestra ciudad, en la que la arquitectura tradicional o vernácula se encuentra sumida en un proceso de desaparición progresiva: la homogeneización constructora que se está produciendo lleva a que Béjar se asemeje cada vez más a un barrio periférico de Salamanca. Es verdad que el casco histórico sigue conservando su personalidad, pero esta se diluye paulatinamente a medida que nos alejamos del centro, en un proceso que se acrecienta cada vez más en el tiempo, sin que al parecer haya un freno que lo detenga. Por supuesto, la producción de suelo urbano es una necesidad incuestionable; pero el crecimiento de la ciudad no debe ser incompatible con la conservación del entorno natural y cultural (o histórico), para ello están las normas

municipales que lo regulan. Y, en este sentido, Béjar precisa actualizar, sobre todo en temas de protección de edificios, su Plan General de Ordenación Urbana, amoldándose a las últimas investigaciones historiográficas y, sobre todo, a una nueva mentalidad. El caso de Salamanca puede ser un modelo de referencia, aunque el tiempo se encarga de demostrar siempre que no hay ninguno que no tenga sus carencias.

Con todo, no toda la responsabilidad de la conservación recae en políticos y técnicos de urbanismo. Un aspecto esencial es el aprecio y la sensibilidad por parte de la gente que posee y habita los edificios, sin ellos es muy difícil poder preservar el patrimonio legado por generaciones anteriores.

BIBLIOGRAFÍA:

- DÍEZ ELCUAZ, José Ignacio (2014). «Algunos ventorros bejaranos». *Revista de Ferias y fiestas de Béjar*, 2014.
- .— (2016). «Los puentes del Riofrío y la carretera de Béjar a Ciudad Rodrigo». *Estudios Bejaranos*, XX.
- MUÑOZ DOMÍNGUEZ, José (2012). «Huellas actuales de la historia contemporánea de Béjar (1777-2012)». HERNÁNDEZ DÍAZ, José M.^a y AVILÉS AMAT, Antonio (coords.). *Historia de Béjar*. Vol. 2. Béjar, Diputación de Salamanca, Centro de Estudios Bejaranos y Ayuntamiento de Béjar.

