

LOS PUENTES DE SALAMANCA

JOSÉ IGNACIO DÍEZ ELCUAZ*

RESUMEN: El proceso de construcción de los puentes históricos de Salamanca es el tema abordado en este artículo. El Puente Romano es el punto de partida, si bien se historia la obra constructiva del siglo XVII, la realizada con posterioridad a la conocida riada de San Policarpo, que es sin duda la menos conocida (realizada entre 1674 y 1677). La organización gremial del trabajo, que se aprecia en su proceso de construcción, dará paso a otras formas capitalistas e industriales en los puentes posteriores. Los dos siguientes surgen como consecuencia del nuevo medio de transporte vinculado a la revolución industrial: el ferrocarril. Son los puentes del Pradillo (proyectado en 1882) y el desaparecido de la Salud (proyectado en 1883). El crecimiento del tráfico urbano exigirá otro más: el Puente de Enrique Estevan (diseñado en 1902).

SUMMARY: The building process of the historical bridges of Salamanca is the topic of this article. The Roman Bridge is taken as a starting point, although the history is also given of the lesser known seventeenth century work carried out after the famous flood of San Policarpo (built between 1674 and 1677). The organization of work in guilds, which can be seen in the building process, was to give way to other capitalist and industrial forms in subsequent bridges. The next two were built as a consequence of the new means of transport linked to the industrial revolution: the railway. These were the Pradillo Bridge (planned in 1882) and the now vanished Salud Bridge (planned in 1883). The growth of traffic made it necessary to build one more: the Enrique Estevan Bridge (designed in 1902).

PALABRAS CLAVE: Puente / Salamanca / Ferrocarril / Ingenieros.

* Instituto de Enseñanza Secundaria «Río Cuerpo de Hombre» (Béjar), Salamanca.

INTRODUCCIÓN

El estudio que hemos realizado sobre los puentes de Salamanca se limita a los que hemos denominado puentes históricos. Quedan fuera del presente trabajo, por tanto, los puentes recientemente construidos: el de Salas Bajas o Sánchez Fabrés (1973), el de la Universidad (1998), el de la carretera de circunvalación y los que están en proceso de construcción. Son demasiado cercanos a nosotros en el tiempo como para ser valorados con objetividad.

Los puentes son siempre el resultado de dos factores: el nivel de desarrollo tecnológico de una determinada sociedad, por una parte, y, por otra, las instancias socioeconómicas que los impulsan y, en definitiva, los hacen posibles. Nos hablan, por tanto, de la historia de la ciudad: su antigüedad, sus períodos de esplendor, su desarrollo industrial... Una ciudad como Salamanca debe su origen al promontorio rocoso que facilitó su defensa en tiempos prehistóricos. Era la zona de más fácil protección en las fértiles tierras del noreste de la provincia. Pero sólo la construcción del Puente Romano hará posible su constitución como el principal centro regional, pues potenciará sus posibilidades económicas al convertir la ciudad en el principal centro de intercambio entre las áreas ganaderas del sur y las cerealistas del norte. La barrera natural que era el Tormes dio lugar a que el tráfico comercial de la región se canalizase a través de este primer puente, al que la ciudad debe gran parte de su prosperidad futura.

El Puente Romano sirvió a la ciudad a lo largo de dos milenios; en un tiempo tan dilatado fueron necesarias reparaciones importantes, en las que entraremos más adelante. Sólo a finales del siglo XIX, cuando lleguen los efectos de la revolución industrial, Salamanca sentirá la necesidad de construir nuevos puentes. Fue un fenómeno que obedece, en buena medida, a factores externos a la propia ciudad: la canalización hacia ella de capitales extranjeros, excedentes financieros acumulados por el desarrollo capitalista en busca de lugares de inversión, concretada especialmente en la construcción de líneas férreas. Fue una colonización económica pero que contribuyó a mejorar las condiciones de vida locales y permitió un mayor desarrollo económico y social. El ferrocarril permitió un desarrollo industrial de la ciudad, pues abrió mercados para los productos de unas industrias tradicionales, que conocieron a finales de siglo un proceso de crecimiento importante: industrias de curtidos, químicas (Mirat), metalúrgicas (Moneo, Metalúrgica del Tormes), alimentación (harineras), eléctricas (La Eléctrica Salmantina, Unión Salmantina), de construcción, etc.

La industrialización tiene, además, otra consecuencia importante: la incorporación de nuevos materiales, lo que producirá un cambio radical en la apariencia de los nuevos puentes que se construyan. Las compañías ferroviarias, promotoras de los nuevos puentes, exigen, además, rapidez constructiva; la utilización masiva del hierro, como consecuencia de la evolución tecnológica, fue la solución. Con ello se produjo, como señala Hernando, un cambio tipológico importante: «La tipología de puente de sucesivos arcos de fábrica, desarrollado por los romanos, había perdurado hasta el mundo contemporáneo. Los avances de la ciencia hidráulica y

sobre todo la introducción de los nuevos materiales, harían posible la alteración de aquella tipología»¹.

EL PUENTE ROMANO

En el estudio del «puente mayor» de Salamanca siempre se ha primado la parte más antigua de él: la obra romana, que es la que le ha dado nombre. La más moderna, a pesar de constituir casi la mitad del puente (11 de los 26 arcos de que consta actualmente²), apenas ha despertado la curiosidad de los historiadores. Es en esta parte en la que nos vamos a centrar a continuación, aportando algunos datos inéditos que faciliten un mayor conocimiento de su proceso de construcción³.

El puente formaba parte de la vía romana que enlazaba Mérida con Astorga. La denominación de «vía de la plata» parece ser una derivación del término árabe «BaLaTa» (camino empedrado)⁴. Se ha considerado que su construcción debió de realizarse durante el imperio de Trajano, Salinas precisa la fecha en torno al año 100⁵. Las primeras reparaciones se realizaron en época romana (época de Antonino Pío) como parece deducirse de algunos hallazgos numismáticos⁶.

El Puente Romano sufrió constantemente la embestida de las aguas; las sucesivas riadas a lo largo de los siglos provocaron en él desgastes que requerían continuas obras de reparación, aunque nunca modificaron su estructura hasta la famosa riada de San Policarpo⁷. Por ejemplo, el arreglo de los daños de la riada de 1499 costó 2.000 doblas de oro⁸. El dinero se recaudó de la sisa de la carne, el pescado y el vino; el rey obligó, además, al Cabildo catedralicio a contribuir en los gastos, amonestándole por entorpecer y no contribuir a la reparación, pese a los beneficios que le reportaba el portazgo⁹. Aunque Herráez Hernández afirma que no «vol-

1. HERNANDO, J.: *Arquitectura en España 1770-1900*, 1.ª ed. Madrid: Cátedra, 1989, p. 315.

2. Según González Dávila a principios del siglo XVII constaba de 27 arcos (GONZÁLEZ DÁVILA, G.: *Historia de las antigüedades de la ciudad de Salamanca*, 1.ª ed. Salamanca: 1606, pp. 13-14). De otros testimonios parece deducirse que fueran sólo 26.

3. Para el estudio y análisis de la obra romana véase FERNÁNDEZ CASADO, C.: *Historia del puente en España. Puentes romanos*, 1.ª ed., Madrid, CSIC (sin año).

4. SALINAS, M.: «Salamanca romana: economía, sociedad y mentalidades», en AAVV: *Historia de Salamanca I. Prehistoria y Edad Antigua*, 1.ª ed., Salamanca, Centro de Estudios Salmantinos, 1997, p. 310.

5. SALINAS, M.: «Salamanca romana: economía, sociedad y mentalidades», en AAVV: *Historia de Salamanca I. Prehistoria y Edad Antigua*, 1.ª ed., Salamanca, Centro de Estudios Salmantinos, 1997, p. 308.

6. DORADO, B.: *Compendio histórico de la ciudad de Salamanca*, 1.ª ed., Salamanca: 1767, p. XX.

7. Para una recopilación de las riadas más importantes véase HERRÁEZ HERNÁNDEZ, J. M.: «El puente Romano de Salamanca y la riada de 1499 según el manuscrito de José Iglesias de la Casa», en *I Congreso de Historia de Salamanca 1989*, 1.ª ed. Salamanca: Diputación Provincial: 1992, pp. 257-59.

8. DORADO, B.: *Historia de la ciudad de Salamanca, corregida y continuada por Ramón Girón*, 2.ª ed., Salamanca, 1861, pp. 15-16.

9. VILLAR Y MACÍAS, M.: *Historia de Salamanca*, 1.ª ed., Salamanca, 1887, vol. I y vol. V. cap. X



FIGURA 1. *Puente Romano. Vista parcial hacia el sur. Reconstrucción del siglo xvii. Años 1674-1677.*

viera a ser preciso repararlo hasta la conocida riada de 1626¹⁰, los documentos hallados por García Aguado revelan que las reparaciones eran continuas¹¹.

La riada que provocará unos cambios sustanciales en el puente fue la que se produjo el 26 de enero de 1626, día de San Policarpo. Según Villar y Macías, se llevó diez arcos¹². Las obras de reparación se vieron retrasadas por las dificultades económicas del Ayuntamiento. Todos los autores citan exclusivamente la fecha de conclusión de 1677, inscrita a la entrada del puente, pero ¿quiénes fueron sus autores?

Un protocolo notarial procedente de la escribanía de San Martín del Castañar nos resuelve esta cuestión: por la presencia en aquel lugar del cantero Francisco de la Iglesia, anteriormente vinculado a la obra de reconstrucción del «puente mayor», sabemos que ésta fue realizada por una nómina de canteros procedentes de varios lugares de «*la jurisdicción real de Ribamontán, en la Montaña de Burgos y su arzobispado*» (actual comunidad de Cantabria): Juan de Setién Güemes, Felipe de la Sierra y Jacinto de Cubas, del lugar de Carriazo; Miguel de Cajigal y Antonio de Ziombo Setién, de Cubas; Francisco de Casuso Villafañe y Juan Antonio de Orna Bracamonte, de Villaverde, y, por último, Rodrigo de Ontañón y Francisco de Ontañón, de Suesa; además de otros canteros que comenzaron con ellos pero que, pos-

10. Nota 7, p. 361.

11. En 1613 se remata en el cantero Juan Alvarado «la obra del puente de Salamanca», en 1622 Pedro de la Fuente Montecillo tiene a su cargo «el reparo del puente mayor de Salamanca» (GARCÍA AGUADO, P.: *Documentos para la H.^a del Arte en la provincia de Salamanca*, 1.^a ed., Salamanca, Diputación Provincial, 1988, pp. 23, 32, 61, 62 y 64.

12. VILLAR Y MACÍAS, M.: *Historia de Salamanca*, 2.^a ed. Salamanca, Diputación Provincial, 1973-5, libro VII, p. 143.

teriormente, se desvincularon o prefirieron trabajar como jornaleros¹³. Inicialmente fueron 19 maestros, cada uno con sus respectivos oficiales, pero los problemas que surgieron entre ellos redujeron el número¹⁴.

Mas volvamos atrás. El Ayuntamiento construyó, tras el derrumbamiento de 1626, un puente de madera, como solución rápida y económica, que con los años se iba deteriorando: «*El puente de madera necesita muchos reparos, que se haga el de piedra conforme a las trazas*», se dice en las actas municipales¹⁵. Este corría peligro, además, por una aceña y pesquera construidas por debajo de él (aceña de Perosillo o de Garcés de Henao), que habían elevado el nivel de las aguas y provocaron la acumulación de arenas, con el consiguiente peligro en caso de riada¹⁶.

El derribo de la pesquera era indispensable para construir el nuevo puente, pues sólo así se evitaría que las arenas anegasen el lecho del río. Los intereses del Ayuntamiento coincidían con los del Cabildo catedralicio, propietario de las tres aceñas que abastecían de molienda a la ciudad (la «*del Bado, Muladar y las Nuevas*»), pues la nueva pesquera provocó que también se llenasen de arena, inutilizándolas¹⁷.

Veamos a continuación el informe que elaboró Juan de Setién a petición del Ayuntamiento:

«Juan de Setién Güemes, maestro arquitecto y maestro maior de las obras de la yglesia Catedral y su obispado, y ciudad de Salamanca, (...) tomé la altura y niveles de dicha pesquera y allo estar en la misma altura que el mobimiento de los arcos del puente desta çuidad que está más arriba, a cuja causa dicho puente se a enarenado (...) y se a llenado la madre de este río; de calidad que es muy fãçil el que biniendo alguna creçida, como bino pocos días a, el llevar dicho puente, como llevó pocos años grande troço, (...) y ser en grande perjuicio del comercio desta çuidad; que todo esto proçede de no tener corriente».

Sugiere demoler la pesquera o, al menos, rebajarla. Además, propone abrir una «brecha o canaleja» como debió tener antiguamente la pesquera.

«Los días quatro y cinco de este mes, con la crecida que trajo, el río levantó la arena, devajo de dicho puente y en toda aquella plaia, más de media bara. Y en la distançia de çinco años que a que yo bivo y soi maestro maior de obras en esta ciudad, a levantado la arena en dicho puente, en partes donde corría la madre del río, más de çinco pies. Y esto lo sé de orden de dicha ciudad aver ido a verla y traçar y disponer lo que en él está arruinado, como lo e hecho en dos ocasiones: una, de orden de dicha çuidad siendo corregidor don Luis Francisco de Chaves y Orellana y, otra, el señor don Francisco de la Concha».

13. Como Francisco de la Iglesia, del lugar de Omón, también de la jurisdicción de Ribamontán (Archivo Histórico Provincial de Salamanca –en adelante AHPSA–, prot. 6.218, fols. 80-83).

14. «*Abiéndose experimentado los muchos daños que se siguen en qualquiera obra donde ay muchas caveças deseando poner remedio en ello (...) emos tratado de reduzirlo a menos cabeças*» (AHPSA, prot. 6.218, fol. 82 r.).

15. Archivo Municipal de Salamanca –en adelante AMSA–, Actas Municipales, 1673, fol. 181 v.

16. AMSA, Actas Municipales, 1672, fols. 280-81.

17. Nota 16, fol. 262 r. 279 r.

Firma el 26 de noviembre de 1672¹⁸. Del documento anterior se deducen algunos datos de interés, a saber: desde 1667 reside en Salamanca y es, además de maestro de obras de la catedral y su obispado, maestro también de la ciudad.

La aceña era propiedad de doña Antonia de Araújo, viuda en segundo matrimonio de Francisco Martínez. Su primer marido fue Pedro Garcés de Henao, tal vez el constructor de la aceña y pesquera. A las proposiciones económicas del Cabildo catedralicio y del Ayuntamiento, quienes pretendían derribar la pesquera previo pago de la expropiación, se negó prolongadamente¹⁹, o pidió un alto precio²⁰. El Ayuntamiento ganó reales provisiones del Consejo de Castilla, pero doña Antonia de Araújo seguía resistiéndose, por lo que aquél, decidido a actuar, mandó «*demoler la aceña y pesquera de Perossillo, para que las arenas, que por su mucha altura están detenidas, corriesen y quedasen en su estado primero; pues no tenía otro medio más único de asegurarse anssi el edificio del puente antiguo como del moderno que se a de açer*». Y deciden que, si no se llega a un acuerdo sobre la aceña, «*la demue-lan sin dilación, (...) pues lo común es preçiso pribe a el fin particular*»²¹. Es entonces, julio de 1674, al ver la decidida resolución del Ayuntamiento, cuando doña Antonia se apresta a ceder y vende²². Se inicia, posteriormente, el derribo²³.

Según las actas municipales, la obra del «*nuevo puente*» se remató en Juan de Setién Güemes, quien, en diciembre de 1674, había derribado parte de lo hecho para rehacerlo; había estado «*trabajando con muchos oficiales, maestros y jornaleros*» y «*había traído diez o doce maestros de la Montaña para que le ayudasen*»²⁴. En agosto de 1675 se ha abierto la primera cepa y en octubre se trabaja en la excavación de la segunda²⁵.

Según los documentos de la escribanía de San Martín del Castañar, la obra se remató en Francisco de Ontañón por 52.000 ducados²⁶, pero, aunque formalmente fuera éste, la figura primordial de los 19 maestros que a principios de 1676 se constituyeron en compañía para construir el puente, fue Juan de Setién Güemes. Además de los ya mencionados, aparecen otros canteros: Antonio de Ziombo Agüero, Francisco del Hoyo, Roque Gutiérrez de Casuso... Algunos se apartaron totalmente (Francisco de la Iglesia), otros prefirieron convertirse en jornaleros (Roque Gutiérrez de Casuso) a razón de 9 reales diarios²⁷.

En mayo de 1676, la compañía estaba constituida por Juan de Setién Güemes, Miguel de Cajigal, Antonio de Ziombo, Juan Antonio de Orna Bracamonte, Antonio de Ziombo Agüero, Jacinto de Cubas, Felipe de la Sierra y Francisco de Casuso Villafaña²⁸.

18. Nota 16, fols. 280-81.

19. Nota 16, fols. 279-80.

20. AMSA, Actas Municipales, 1674, fol. 104 v.

21. Nota 20, fol. 117 r.

22. Nota 20, fol. 122.

23. Nota 20, fol. 183.

24. Nota 20, fol. 194.

25. AMSA, Actas Municipales, 1675, fols. 130 y 144.

26. AHPSA, prot. 6.218, fol. 82 r.

27. Nota 26.

28. Nota 26, fols. 80-81.

Es, por tanto, a Juan de Setién Güemes a quien hay que atribuir la paternidad de la obra nueva del Puente Romano, no sólo por ser autor de la traza y condiciones, sino también por la dirección efectiva de las obras (a él se refieren constantemente las actas municipales).

La figura de Juan de Setién está aún por estudiar. Fue el principal arquitecto de la ciudad en el último tercio del siglo XVII. Natural de Carriazo (Cantabria), se estableció en la ciudad en 1667 al ser nombrado maestro de obras de la catedral y su obispado, tal vez también en ese año fuese nombrado maestro de obras de la ciudad. A partir de entonces dirigirá todas las fábricas importantes de Salamanca. En la catedral, bajo su dirección, se edifican a partir de 1668 «los hastiales y puertas del crucero y se construyen las capillas-hornacina de la girola, así como los arranques de las torres, en las esquinas de la cabecera, que alojan en su interior capillas cupuladas»²⁹; en 1679 realiza la fachada de la catedral vieja³⁰. Desde 1670 trabaja en las Agustinas³¹, bajo su dirección se realiza la construcción del tambor y de la cúpula (1675-79), el cuerpo alto de la fachada, la capilla de las reliquias, arcos del coro y del cuerpo de la iglesia, etc³². Desde 1682 trabaja también para los jesuitas, elabora entonces la desaparecida planta del atrio de la Clerecía³³; en 1685 es llamado a consulta sobre la ruina del cimborrio³⁴, pero donde trabaja principalmente es en el ala occidental del edificio: el claustro secundario se le debe a él, por lo menos el pórtico del lienzo paralelo a la iglesia, los otros se hicieron a imitación de éste con posterioridad³⁵.

En 1673 se compromete a realizar la capilla de la Veracruz; en 1682 «hace una mejora para las trazas del Puente de Toledo de Madrid»³⁶. Dio también las condiciones para la iglesia del convento de S. Basilio, realizada por Antonio de Carasa, hoy desaparecida³⁷. Debió de morir en 1703, cuando su sobrino Pantaleón de Pontón Setién le sucede en la dirección de las obras de la catedral³⁸.

La piedra arenisca predomina en la obra del puente, pero en ocasiones se refuerza en los perfiles de los arcos con sillares de granito. Jiménez Fuentes y Martín de Jesús han señalado cómo el material utilizado para esta reconstrucción no es la tradicional piedra de Villamayor (areniscas eocénicas), sino otra similar de mayor antigüedad y resistencia (areniscas preeocénicas). Éstas se encuentran en la propia ciudad y sus alrededores, pero las canteras más importantes estaban al sur del Tor-

29. RODRÍGUEZ G. DE CEBALLOS, A.: *Las catedrales de Salamanca*, 1.ª ed. León: Everest, 1978, p. 92.

30. Nota 29, p. 8.

31. MADRUGA REAL, A.: *Las Agustinas de Monterrey*, 1.ª ed., Salamanca, Centro de Estudios Salmantinos, 1983, p. 92.

32. Nota 31, p. 98.

33. RODRÍGUEZ G. DE CEBALLOS, A.: *Estudios del barroco salmantino. El Colegio Real de la Compañía de Jesús*, 2.ª ed., Salamanca, Centro de Estudios Salmantinos, 1985, p. 82.

34. Nota 33, p. 73.

35. Nota 33, p. 112.

36. Nota 31, p. 100.

37. BENITO DURÁN, A.: «Los Monjes Basilio en la Universidad de Salamanca», en *Miscelánea Comillas*, 46, 1966, pp. 217-18. Citado por RODRÍGUEZ G. DE CEBALLOS (nota 33, p. 111).

38. CHUECA GOITIA, F.: *La Catedral Nueva de Salamanca*, 1.ª ed., Salamanca, 1951, p. 187.



FIGURA 2. *Puente Romano. Detalle de los arcos reconstruidos en el siglo xvii. Años 1674-1677.*

mes: Arapiles, Carbajosa de la Sagrada, Calvarrasa de Arriba, etc. Lógicamente, las razones para abandonar el granito de la fábrica primitiva eran económicas: la arenisca era más barata, más cercana y menos laboriosa³⁹.

La obra nueva pierde la regularidad que tenía la parte romana. Si en ésta la luz de los arcos estaba en torno a los nueve metros y medio, en la parte moderna oscila entre los ocho y los trece metros⁴⁰. También pierde regularidad el sistema de apoyos: el pilar central se refuerza con un tajamar de planta en arco apuntado y con remate escalonado; las cuatro pilas siguientes incorporan el mismo refuerzo tanto como tajamar como contrafuerte, tal vez por ser, de la obra nueva, los más batidos por las aguas y necesitar, por tanto, mayores defensas; las cuatro siguientes prescinden de contrafuertes, pero se mantienen los tajamares; en las dos últimas pilas reaparece el refuerzo a ambos costados, pero ahora de planta triangular. En definitiva, el rechazo romano a la simetría de los costados va a dar paso, en la obra nueva, no sólo a la asimetría, sino, también, a la irregularidad en cada uno de sus costados, algo totalmente opuesto a los presupuestos clásicos; pero estos no debieron contar mucho y sí los criterios prácticos y económicos.

A la entrada del puente se colocaron dos pilares con los escudos de la ciudad y de la monarquía y una inscripción conmemorativa de la fecha de conclusión: 1677.

39. JIMÉNEZ FUENTES, E. Y MARTÍN DE JESÚS, S.: «Sobre el material empleado en la reconstrucción del puente Romano de Salamanca, durante el siglo XVII», en *I Congreso de Historia de Salamanca 1989*, 1.ª ed., Salamanca, Diputación Provincial, 1992, p. 363-65.

40. Nota 3.

Según Gómez Moreno el castillete central se reedificó en 1681⁴¹, sobre un ensanchamiento que existe en la zona central. Junto a él se encontraba el toro ibérico mencionado en el *Lazarillo de Tormes* y que formaba parte, con el puente, del escudo de la ciudad. En 1834 fue arrojado al agua y se fragmentó en la caída; en 1852 fueron recuperados los fragmentos del lecho del río y trasladado al Museo Provincial. Sin embargo, en este mismo año la Jefatura de Obras Públicas reformó el pavimento y derribó el castillete.

Otras obras de restauración se han realizado con posterioridad con fortuna diferente⁴².

EL PUENTE DE LA SALUD

Tras la reconstrucción del Puente Romano, pasarán dos siglos para emprenderse una obra similar –similar en función, no en aspecto–. Es el Puente de la Salud, que sirvió a la línea férrea que se dirigía de Salamanca a la frontera portuguesa hasta los años cincuenta del presente siglo, en que fue derribado, pues el trayecto se desvió por el puente del Pradillo. Pero el paso de uno a otro es un cambio muy brusco, pues es el paso de una obra artesanal, realizada bajo los principios gremiales, a una obra industrial, que sigue los principios y procedimientos capitalistas.

La idea de construir una línea férrea que enlazase Salamanca con Portugal se plantea en los años sesenta del siglo XIX. La concesión definitiva se realiza el 23 de septiembre de 1881 a Mr. Henry Burnay en combinación con la Société Financière de París. Pero aquél ofrece la concesión a una sociedad de banqueros y capitalistas que se forma en Oporto (Sindicato de Oporto). Así surge la Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera Portuguesa formada por el Sindicato de Oporto, que financia la construcción, y por Burnay, que se compromete a su construcción⁴³.

El Consejo de Administración tenía dos secciones: una en Madrid, para las funciones cerca del gobierno español, y otra en Oporto, base del elemento capitalista. Pero existía, además, un tercer centro: París, donde residía el Inspector General, situado por encima del Director de Explotación. Posteriormente, se suprime la sección de Madrid y se traslada a Salamanca el domicilio social de la Compañía⁴⁴.

La línea necesitaba cruzar el Tormes para enlazar con la ya construida de Salamanca a Medina del Campo. El único puente que cruzaba, entonces, la ciudad era el Puente Romano. Para cruzar el río se eligió un lugar inmediato a la ermita de la Virgen de la Salud, en Tejares. Después se aproximaba a través de la finca El Marín hasta llegar al cementerio. Entraba en la ciudad por lo que hoy es la Avenida de Portugal, hasta enlazar con la estación.

41. GÓMEZ MORENO, M.: *Catálogo monumental de España. Salamanca*, 1.ª ed., Valencia, Ministerio de Educación y Ciencia, 1967, p. 46.

42. CHÍAS NAVARRO, P. y ABAD BALBOA, T.: *Puentes de España*, 1.ª ed., Madrid, Fomento de Construcciones y Contratas, 1994, p. 31.

43. WAIS SAN MARTÍN, F.: *Historia general de los ferrocarriles españoles*, 1.ª ed., Madrid, Editora Nacional, 1967, pp. 238-39.

44. Nota 43, pp. 239-40.

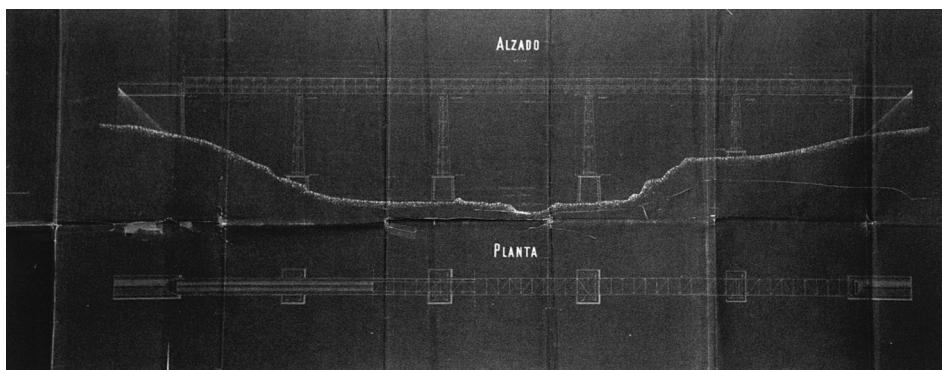


FIGURA 3. Puente de la Salud. Planta y alzado. Plano de 1883.

La construcción del Puente de la Salud se inició en la primavera de 1883, con la excavación para la fijación de los cimientos, tarea que se vio facilitada por el fondo rocoso del lecho del río. Para la construcción de cimientos y pilas se utilizó granito de diferentes canteras salmantinas. La obra se prolongó hasta septiembre de 1884, cuando se da por concluida y se realizan las pruebas de resistencia⁴⁵.

Se ha atribuido su paternidad a Eiffel, como sucede siempre en casi todas las ciudades que cuentan con un puente de estructura metálica: «Según tradición local, la paternidad del viaducto pertenece al ingeniero francés Eiffel, es posible que su fama o la ligereza constructiva del viaducto motivase esta afirmación; sin embargo, si nos atenemos a las identidades de fábrica que ofrece este viaducto con otros de los construidos por Eiffel, o a que por estas fechas construyó en España numerosos viaductos, sobre todo en regiones cercanas, es posible establecer, a falta de precisiones documentales, si no su presencia directa sí la de un equipo presidido por el mismo ánimo constructivo»⁴⁶.

Creemos que el autor del proyecto es el ingeniero Rafael Monares (si la lectura de la firma es correcta), quien rubrica los planos definitivos el 19 de diciembre de 1883, después de iniciada la obra⁴⁷. Su nombre completo era Rafael Monares Insa, nació en Valencia el 18 de Octubre de 1839 y se tituló en la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid en 1864⁴⁸.

45. DE SENA, E.: «El puente de la Salud», en *El Adelanto*, 19-X-1978. Véase también del mismo autor «Notas para una historia del ferrocarril en Salamanca», en *Salamanca. Revista Provincial de Estudios*, 15, 1984, Salamanca, Diputación Provincial, pags. 17-18.

46. BÉRCHEZ GÓMEZ, J.: «Hierro y modernismo en la arquitectura de Salamanca», en *Estudios Pro-Arte*, 7-8 (julio-diciembre), 1976, p. 24. También recoge esta atribución Enrique de Sena (nota 45).

47. Este es el nombre que nosotros leemos en el plano de pilas, pero la grafía es poco clara y puede prestarse a error (Archivo de RENFE en Salamanca, sin referencia). Agradecemos aquí al Sr. Triguero y a la dirección de RENFE las facilidades dadas para realizar nuestro trabajo.

48. SAINZ RIDRUEJO, F.: *Ingenieros de caminos del siglo XIX*, 1.ª ed., Madrid, Editorial AC, 1990, p. 373.



FIGURA 4. Puente de la Salud. Foto Venancio Gambau, prop. del Ayuntamiento de Salamanca, Filmoteca de Castilla y León. Años 1883-1884.

Una crónica periodística de la época nos describe el aspecto que presentaba pocos meses antes de su finalización: «Imponente es el aspecto que ofrecen ya al numeroso público que acude a visitar los trabajos del puente Marín-Salud, la obra de fábrica más importante del ferrocarril internacional de Salamanca a la Beira; la longitud de 207,608 metros del puente, su altura de 38,33 metros, las poderosas pilas revestidas de robustos sillares de granito en que se asienta, lo agreste del sitio, erizado de empinados y verdosos peñascos, por entre los cuales desliza el Tormes su rápido y, al presente, tumultuoso curso, el panorama que desde aquellas alturas se domina, desarrollándose a lo lejos la vista entera de Salamanca, dominada por la gigantesca torre de la catedral, todo contribuye a dotar a tan importante obra de imponente majestad»⁴⁹.

Se trata de un puente de hierro de cinco tramos rectos, que apoya en cuatro pilas y dos estribos. Los cuchillos eran de celosía, con células formadas por dos diagonales cruzadas y dos montantes. El arriostrado de viento y el transversal reproducían el mismo esquema. Debido a la configuración del terreno, las pilas eran desiguales en altura; con zócalo macizo de granito, se prolongaba en tres tramos metálicos superiores, salvo la de menores dimensiones, que lo hacía en dos; los tramos metálicos tenían perfil troncopiramidal, sobre la planta rectangular del zócalo.

49. «El puente Marín-Salud», en *El Progreso*, 23-IV-1884.

El puente sorprendió a los salmantinos de la época, quienes temieron por su fragilidad⁵⁰. Pero el progreso tecnológico y el nuevo material, el hierro, hicieron posible una estructura nueva, esbelta y ligera, sin detrimento de su solidez.

El Puente de la Salud se integraba perfectamente en el paisaje, su color negro no discordaba de los tonos oscuros de las pizarras, humanizando, de este modo, un paisaje agreste, pero sin llegar a destruirlo. Navascués ha destacado el respeto con el que actuaron los ingenieros del siglo XIX, sus obras confieren un valor añadido a la Naturaleza, en la que intervienen sin dañarla, «limitándose a apoyar con cuidado en las orillas de un río un largo tramo metálico o dejando con suavidad sobre unas pilas de esbelto porte acerados elementos de celosía. No cabe respuesta más sutil al reto del vano natural»⁵¹.

EL PUENTE DEL PRADILLO

Desde la construcción del Puente de la Salud, transcurrirá muy poco tiempo en surgir otro. Como el anterior, el tercer puente que verá la ciudad de Salamanca se debe también al desarrollo del ferrocarril. Será la Compañía Madrid-Cáceres-Portugal (MCP) quien, al impulsar la línea férrea de Plasencia a Astorga, levante el nuevo puente. La empresa presentó su proyecto de vía el 27 de noviembre de 1882; los estudios se prolongan durante 1883 y el 23 de marzo de 1884 son aprobados definitivamente. Se crea una nueva compañía, vinculada a la Madrid-Cáceres-Portugal, para su construcción: Ferrocarriles del Oeste de España. Pero sólo cuando ambas se reconviertan en la Compañía de Explotación de los Ferrocarriles MCP y del Oeste, con capital y técnicos franceses (los hermanos Felipe y Mauricio Bonau Varilla), se concluirá la construcción, en 1896⁵².

En 1889 los ingenieros de la línea del Oeste o Transversal, como también era conocida, realizan los trabajos de replanteo para el tendido del puente de hierro sobre el Tormes⁵³. Se siguen los planos elaborados en 1882 (la firma del autor es ilegible)⁵⁴. Las obras comenzaron en junio de 1891, pero no se concluyeron hasta el verano siguiente, en 1892⁵⁵. El sistema de montaje consistió en correr la estructura metálica, apoyada en un puente provisional de madera, sobre las cepas o machones de piedra⁵⁶. Fue un proceso realizado en fases sucesivas, por tramos. Se aprovechó el estiaje del río, en el verano, para realizar las obras y evitar posibles dificultades por la crecida de las aguas⁵⁷.

50. DE SENA, E.: «Notas para una historia del ferrocarril en Salamanca», en *Salamanca. Revista Provincial de Estudios*, 15, 1984, Salamanca, Diputación, p. 18.

51. NAVASCUÉS, P. y QUESADA, M. J.: *El siglo XIX. Bajo el signo del romanticismo*, 1.ª ed., Madrid, Sílex, 1992, p. 109.

52. Nota 43, p. 229-31.

53. *El Fomento*, 28-II-1889, «Una indicación».

54. Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares –en adelante AGAAH–, O. P., caja 27.499.

55. *El Fomento*, 30-V-1891, «Miscelánea» y *El Adelanto*, 12-X-1892, «Noticias. El puente de hierro».

56. *El Criterio*, 18-VI-1891, Noticias.

57. «Ayer a las cinco de la madrugada se ha corrido el primer tramo del puente de hierro sobre el Tormes» (*El Adelanto*, 4-VII-1892, «Noticias. El puente de la transversal»).

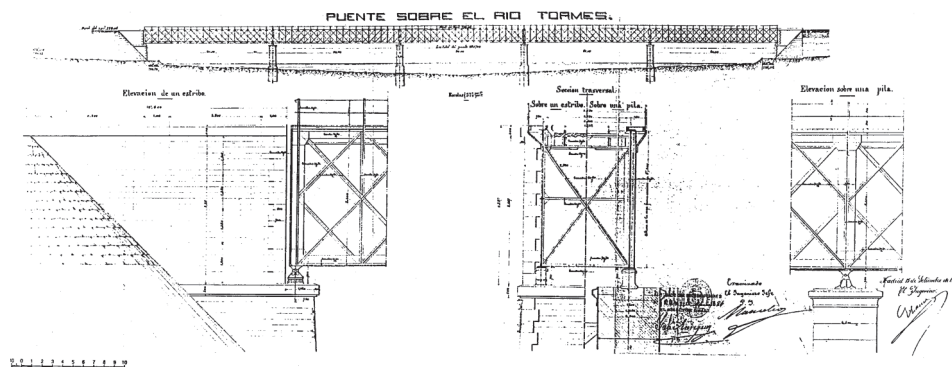


FIGURA 5. Puente del Pradillo. Alzado y detalles. Plano de 1882.

De este primer puente, en «el pradillo», sólo restan las pilas. Por el tamaño de estas no se tuvo en cuenta la sugerencia de Fernando Araújo, que pedía que el tablero de la vía férrea estuviese flanqueado por otros dos, con el fin de permitir el paso de carros, caballerías y peatones, uno para la ida y otro para la vuelta⁵⁸. Pero los intereses comerciales de la compañía eran ajenos a estas preocupaciones urbanísticas.

El puente tenía una longitud de 306 metros y se convirtió en uno de los de mayores dimensiones de los construidos entonces en la Península⁵⁹.

El actual Puente del Pradillo aprovecha, como hemos dicho, las pilas o machones del primitivo. Fue diseñado por el ingeniero J.M. del Villar en 1927⁶⁰, aunque la prensa de la época atribuye la autoría al ingeniero Sr. Gardín. Se montó entre 1932 y 1933. Como el que reemplaza, tiene una longitud de 306 metros y un peso de 115 toneladas (el puente viejo pesaba 600 toneladas). La razón de su construcción era hacer posible el paso de locomotoras y trenes de gran tonelaje⁶¹.

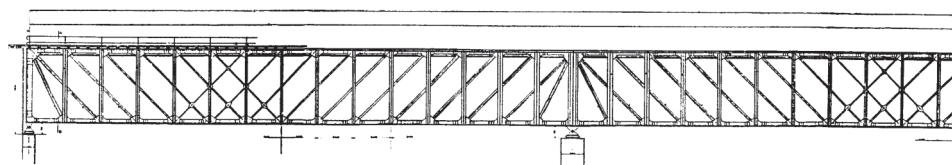


FIGURA 6. Puente del Pradillo. Nueva estructura metálica. Plano de 1927.

«Ayer se corrió al cuarto pilar el puente de hierro que construye en el Tormes la compañía del ferrocarril Transversal. Es posible, que en todo el mes de agosto quede terminada tan hermosa obra» (*El Adelanto*, 12-VIII-1892, «Noticias. El puente de hierro»).

58. ARAÚJO, F.: «Una indicación», en *El Fomento*, 28-II-1889.

59. *El Fomento*, 15-VII-1891, «Miscelánea».

60. AGAAH, O. P., caja 20.256.

61. *El Adelanto*, 11-XI-1932, «La construcción del nuevo puente del ferrocarril sobre el Tormes».



FIGURA 7. *Puente del Pradillo. Vista parcial.*



FIGURA 8. *Puente del Pradillo. Detalle. Años 1932-1933.*

La construcción y montaje fue realizado por la compañía bilbaína Constructora Naval. Dirigieron las obras el ingeniero de la compañía metalúrgica, Sr. Miranda, y el ingeniero de la compañía del ferrocarril, don Fernando Pinto. Los obreros especialistas vinieron de Bilbao⁶².

Para su montaje se construyeron castilletes de madera en los costados del puente viejo; en unos descansaba la nueva estructura metálica, los otros estaban destinados a recibir la antigua. Apoyándose en los castilletes y por encima del puente, en sentido transversal a él, se colocaron unos rieles; la estructura metálica se izó a través de poleas y, por medio de unos rodillos («bicicletas») situados sobre los rieles, se desplazó a los castilletes destinados a recibirla. La operación fue idéntica en la colocación de la nueva estructura⁶³. La obra se inició el 6 de octubre de 1932, y se concluyó en abril de 1933⁶⁴.

Los cuchillos apoyan sobre cinco pilas y dos estribos. Las traviesas descansan en el tablero superior. La celosía está formada por montantes y estructuras oblicuas, convergentes en una teórica prolongación vertical de las pilas y divergentes en su prolongación inferior. El arriostrado transversal se realiza mediante diagonales cruzadas. El tablero es de vía única con paseos laterales sobre planchas.

EL PUENTE DE ENRIQUE ESTEVAN

A fines del siglo XIX el Puente Romano resultaba insuficiente para el tránsito ciudadano. Ya en 1884 un periódico salmantino sugiere su ampliación⁶⁵. Pero es en 1890 cuando el Ayuntamiento se lo plantea firmemente⁶⁶. En la sesión del 18 de noviembre de 1891 se propone ensancharlo con unos andenes volados. El concejal Enrique Estevan presentó pocos días después una instancia contraria al proyecto, pues consideraba que con él se destruía una obra de gran valor histórico, y a cuenta del presupuesto de la ciudad, por lo que recuerda la obligación que tiene el Estado de construir un puente nuevo. La Comisión de Obras está de acuerdo con su propuesta. El Ayuntamiento decide reclamar la construcción de un puente nuevo y contribuir conjuntamente con el Estado, pues su anchura supera los ocho metros. Además solicita ayuda a la Diputación (12 de enero de 1892)⁶⁷.

El Ministerio de Obras Públicas autoriza la realización del estudio encargándolo al ingeniero del cuerpo Saturnino Zufiaurre⁶⁸. El trabajo se interrumpe al ser trasladado éste fuera de la ciudad y sólo cuando regrese, algunos años después, se concluirá (12 de diciembre de 1898)⁶⁹. Enrique Estevan, para dar agilidad a la tra-

62. Nota 61.

63. Nota 61.

64. *El Adelanto*, 31-III-1933.

65. *La Liga de Contribuyentes*, 9-XI-1884, «El puente de Salamanca».

66. *El Adelanto*, 23-X-1913, «El puente de D. Enrique Estevan».

67. AMSA, expediente de obra 1901/2.

68. Planos publicados en la *Revista de Obras Públicas*, 1902, tomo II, p. 263. Citado por ABAD BALBOA, T. y CHÍAS NAVARRO, P.: *Catálogo inventario de puentes anteriores a 1936*. Salamanca, MOPU, inédito. Agradezco a Don Tomás Abad esta información.

69. Nota 66.

mitación, busca la mediación de Canalejas⁷⁰. Finalmente se le asigna presupuesto en septiembre de 1901; la contrata se realiza el 28 de abril de 1902 en la sociedad Duro Felguera por 841.000 pesetas⁷¹.

Las obras se inauguran el 15 de septiembre de 1902, pero sólo en 1903 cobran un impulso importante⁷². En 1905 se seguía aún fabricando la parte metálica⁷³, que será montada bajo la dirección de Luis Estrada, ingeniero de la compañía Duro Felguera⁷⁴. Pero esta se retrasó, pues la obra de fábrica no se concluyó hasta finales de 1910, aunque la construcción de ambas partes se hacía simultáneamente⁷⁵. En 1913 se inauguró oficialmente.

El puente consta de seis arcos de 33 metros cada uno, por lo que la longitud del puente es de 198 metros, sin incluir estribos: con ellos tiene 219,80 metros. Apoya en cinco pilas de fábrica y en sendos estribos. Los arcos son escarzanos, de 9 metros de altura (7,19 del río a las claves). Su anchura es de 10 metros. El tablero descansa sobre largueros, distantes entre sí 1,2 metros; bajo ellos están las viguetas separadas entre ellas en 2 metros; ambos son sostenidos por montantes⁷⁶.

El principal problema en el proceso de construcción fue la erección de las pilas sobre el lecho del río. El sistema de fundación de apoyos se realizó mediante aire comprimido. Por medio de unas campanas de hierro o «barcazas» era posible el trabajo de los obreros dentro del río, pues el aire a presión las desalojaba de agua. Las campanas se comunicaban con el exterior por medio de unos cilindros que permitían el acceso de los obreros y el desalojo de la arena. Cuando la campana encontraba roca se incrustaba en ella, posteriormente se llenaba de hormigón. El macizo hidráulico en el que se convertía era la base de fundación⁷⁷.

El espacio entre el tablero y el arco es ocupado por arquillos de herradura festoneados, dos entre montante y montante. Por ello habla Bérchez de filigranas de inspiración árabe⁷⁸. El propio Enrique Estevan, en el discurso de inauguración de las obras, afirma que «fue elegido de gusto árabe porque habiendo aquí poco de este estilo, a la par que se dota a la población de una obra útil, se la hermosea con la variedad de su arquitectura»⁷⁹.

El puente respondía a una necesidad práctica, pero la sociedad salmantina esperaba de él, además, un carácter monumental: «La enriquecemos —decía el concejal salmantino— con obras artísticas y de monumentalidad»⁸⁰. Sin duda porque lo echaban en falta en los anteriores puentes de hierro; si aquellos impactaron por su

70. *El Adelanto*, 7-II-1902, «El puente sobre el Tormes».

71. *El Castellano*, 3-V-1903, «El puente Enrique Estevan».

72. Nota 70 y *El Adelanto*, 16-IX-1902, «El nuevo puente».

73. *El Adelanto*, 6-VI-1905, «Las obras del nuevo puente».

74. *El Lábaro*, 7-VI-1907, «El puente en construcción».

75. *El Adelanto*, 22-X-1910, «El nuevo puente».

76. *El Adelanto*, 23-X-1913, «El puente de D. Enrique Estaban».

77. *El Lábaro*, 8-VI-1907, «El puente en construcción».

78. Nota 46, p. 25.

79. *El Noticiero Salmantino*, 16-IX-1902, «El nuevo puente».

80. Nota 78.

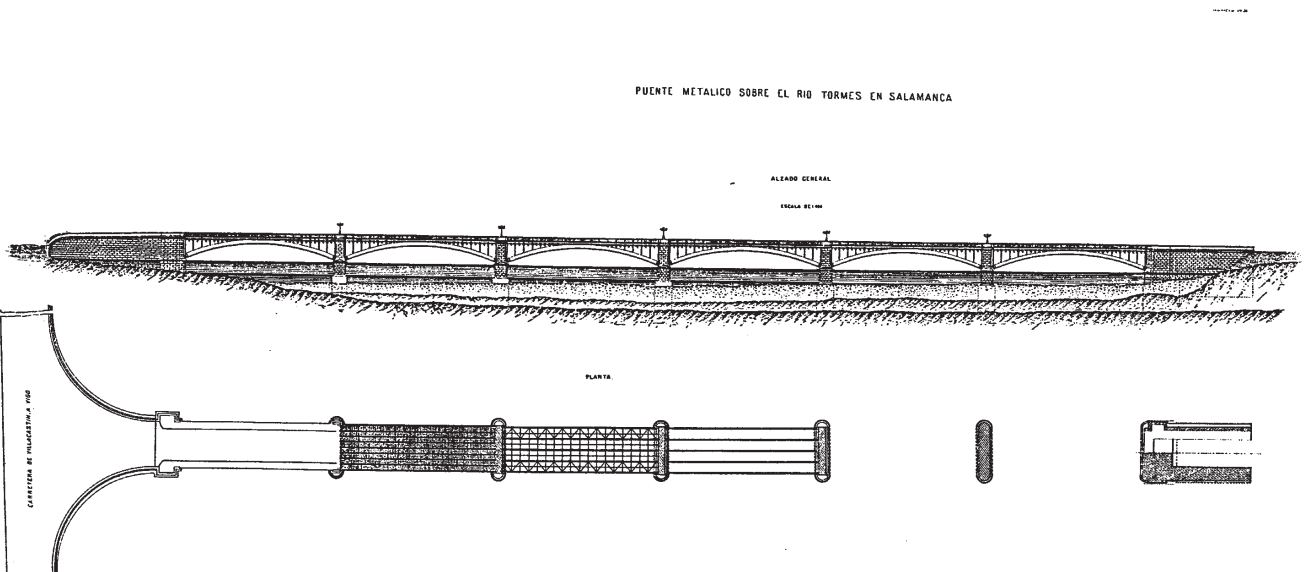


FIGURA 9. Puente de Enrique Estevan. Planta y alzado. Plano de 1902.

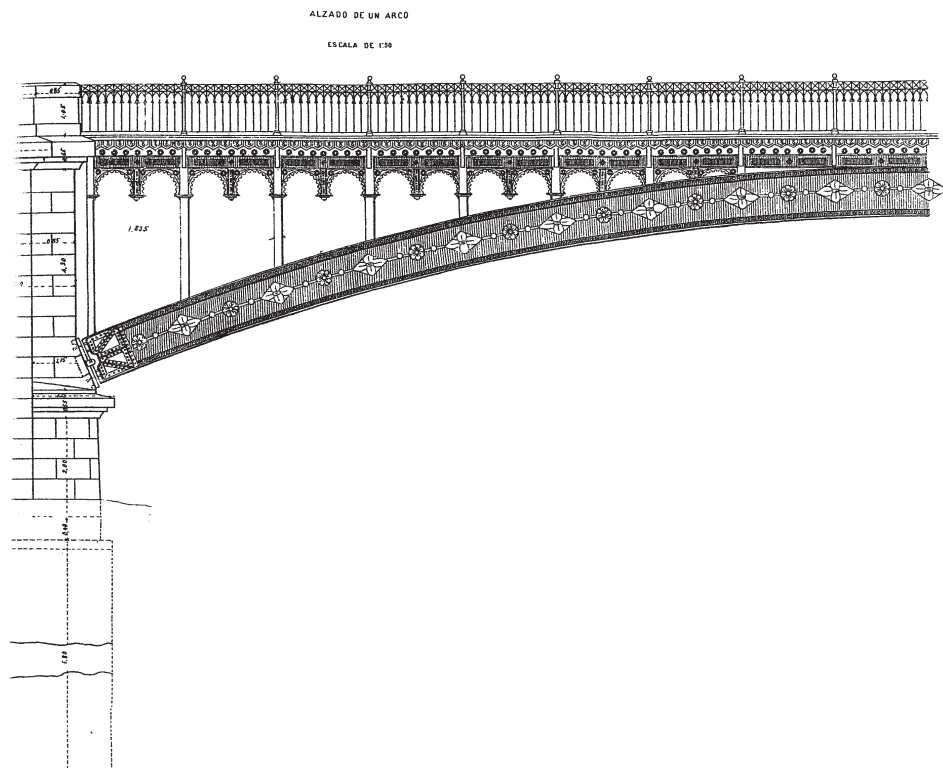


FIGURA 10. *Puente de Enrique Estevan. Detalle ornamental. Plano de 1902.*

novedad tecnológica en un principio, poco después esto ya no era suficiente: «Lo consideramos digno de esta monumental ciudad, pues haber proyectado uno tan feo como esos que vemos de celosías, de los ferrocarriles, hubiera sido una ofensa al buen gusto», opinaba un periodista salmantino de la época⁸¹. Pero los detalles exclusivamente ornamentales (arquillos y relieves de los grandes arcos) son escasos o derivan de su propia funcionalidad (barandillas y farolas); por ello, el conjunto es animado sin que disminuya el carácter estructural de sus elementos. Las formas caladas le proporcionan ligereza, así como la serie de arcos escarzanos lo hacen dinámico y esbelto.

El Puente de Enrique Estevan recuerda en su estructura al puente de Triana de Sevilla, sobre el Guadalquivir, proyectado por los ingenieros Steinacher y Bernadet, y ejecutado entre 1845 y 1852. Éste era, a su vez, una réplica del puente del Carrousel de París (1834), sobre el Sena, proyectado por el ingeniero Polenceau⁸².

81. *El Adelanto*, 7-IX-1900, «El proyecto del nuevo puente».

82. CASTRO, J.L.: «Obras maestras. Puente de Triana eres único», en *Cauce*, 19, 1986, pp. 32-37.



FIGURA 11. *Puente de Enrique Estevan. Vista general. Años 1898-1913.*



FIGURA 12. *Puente de Enrique Estevan. Detalle. Años 1898-1913.*

La nueva estructura se integraba en la carretera de Villacastín a Vigo. A propuesta del alcalde de la ciudad, y en homenaje al concejal que lo impulsó, se llamó de Enrique Estevan⁸³.

El puente abrió una nueva vía urbana: la entonces llamada Avenida del Puente Nuevo. Para ello fue necesario expropiar terreno a particulares, especialmente, parte de la huerta de las monjas Hijas de Jesús. El ingeniero Joaquín Arrandiaga elaboró los planos parcelarios (20 de septiembre de 1903)⁸⁴. La nueva vía supuso, además, una importante reestructuración de la trama urbana: la Gran Vía, proyectada en 1903 por Pedro Vidal era la nueva arteria urbana destinada a canalizar el tráfico entre el Puente Nuevo y las carreteras que salían del norte de la ciudad⁸⁵. La construcción de esta nueva avenida fue lenta y el tráfico se canalizó a través de la calle San Pablo, para la cual se elaboró un nuevo plano de ensanche y alineación en 1914⁸⁶.

CONCLUSIÓN

La evolución histórica de la ciudad de Salamanca está estrechamente vinculada a los puentes que condicionaron sus vías de comunicación. El Puente Romano fue causa importante del posterior desarrollo de la ciudad, pero gran parte de lo que hoy se conoce como tal es obra proyectada y levantada por Juan de Setién Güemes entre 1674 y 1677. El desarrollo del ferrocarril, a fines del XIX, trajo otros nuevos: el Puente de la Salud, proyectado por Rafael Monares en 1883 y concluido en 1884, y el Puente del Pradillo, diseñado en 1882 y construido entre 1889 y 1892, renovará su estructura metálica en 1932-33 según los planos del ingeniero J.M. Villar. Por último, el desarrollo urbanístico de la ciudad hizo surgir el puente de Enrique Estevan, proyectado por Saturnino Zufiaurre en 1898 y construido entre 1902 y 1913.

83. *El Adelanto*, 23-X-1913, «El puente de D. Enrique Esteban».

84. AMSA, expediente de obra 1901/.

85. AMSA, expediente de obra 1903/155.

86. AMSA, expediente de obra 1914/8 OP.