

# EL PUENTE DE HIERRO SOBRE EL BERNESGA

José Luis ZAPICO ORALLO

## INTRODUCCION.

Se pretende con este trabajo dar una visión, desde la documentación del Archivo Municipal, de la llegada del trazado ferroviario a León, su impacto en la ciudad, y como consecuencia de la ubicación de la estación en la margen derecha del río Bernesga, la necesidad de un nuevo puente, cuya construcción será larga por los problemas económicos de la Compañía constructora, el derribo de uno de los pilares del puente por una riada y las dificultades del Ayuntamiento para reunir el dinero necesario para las obras.

Las fuentes documentales utilizadas principalmente para este estudio son: los Libros Originales de Acuerdos del Ayuntamiento de León, el Expediente que contiene el Proyecto del puente del Bernesga del Ingeniero D. Eduardo Saavedra, el Proyecto de las obras de reconstrucción y fortificación del Ingeniero D. Cipriano Martínez González y el Proyecto de ensanche del puente realizado por el Ingeniero D. Aurelio Ruiz López (1).

---

### (1) Descripción de los Proyectos:

a. El Proyecto de puente del Bernesga del Ingeniero D. Eduardo Saavedra, es del año 1863 y consta de nueve hojas de planos, de las que falta una que corresponde al plano y alzado del puente. La memoria que lógicamente acompañaría a los planos no existe.

b. El Proyecto de obras de reconstrucción y fortificación del Ingeniero D. Cipriano Martínez, es del año 1873 y consta de cinco hojas de planos en los que se incorpora el proyecto anterior, añadiéndose el plano de la obra de fortificación. Tampoco existe memoria.

c. El Proyecto de ensanche del Puente de la Estación sobre el río Bernesga en la ciudad de León, del Ingeniero D. Aurelio Ruiz López, está constituido por una parte de memoria y otra de planos.

I. EL FERROCARRIL LLEGA A LA CIUDAD DE LEON.

A) LA POBLACION DE LA CIUDAD.

A.1. *La Fuente utilizada.*

Se trata de datos de población citados en los Libros Originales de Acuerdos municipales y en algún otro legajo aislado, basados en los censos de población municipales, en los que se recogen el número de vecinos y el de habitantes. A excepción de los años 1835 y 1887 en que se recoge la cifra de toda la población que vive en la ciudad, en los demás años solamente se cita el número de vecinos y habitantes, dejando al margen colectivos como el de sirvientes, mendigos, estudiantes y algún otro, al no considerarlos vecinos por su temporalidad en la permanencia en la ciudad, o estar censados en sus respectivos pueblos de origen.

En cuanto a la proporcionalidad entre el número de vecinos y el de habitantes, no es homogénea en todos los años, siendo la media de 4,28 habitantes por vecino. Esta media se ha aplicado al año 1797 en que en la fuente se citan los vecinos y no los habitantes.

Tras la lectura de las referencias demográficas en los Libros de Acuerdos municipales, parece evidente que se intenta, en oposición a otras instituciones como la Diputación, la Intendencia y la Oficina de Rentas, e incluso en alguna ocasión frente a particulares, reducir el número de habitantes con el fin de que no se incremente la fiscalidad sobre la ciudad, y en algún caso también las obligaciones retributivas del Ayuntamiento, relacionadas con el número de habitantes (2).

EVOLUCION DE LA POBLACION DE LA CIUDAD EN EL S. XIX (3)

AÑOS	VECINOS	HABITANTES
1.797	1.218	5.213
1.835	1.320	7.701
1.844	1.340	5.756
1.848	1.237	5.949
1.850	1.260	5.020
1.857		9.603
1.877		11.516
1.887		13.336
1.897		15.300

---

(2) L.O.A. Sesiones de 9 de mayo de 1844 y 10 de febrero de 1859.

## EL PUENTE DE HIERRO SOBRE EL BERNESGA

### A.2. *La evolución demográfica.*

El cuadro de la evolución de la población de la ciudad, nos muestra un crecimiento moderado de la población a lo largo del siglo XIX. El número de habitantes pasa de 5.213 en el año 1.797 a 7.701 en 1.835, triplicándose (15.300) en 1897, lo que supone un crecimiento medio anual de 1,93% ó 1,59%, según tomemos como referencia la cifra de 1.797 ó la más fiable de 1.835.

Dentro de esta tendencia demográfica general, podemos diferenciar dos etapas:

La primera, que coincide con la primera mitad del siglo ó el inicio de la década de los sesenta, tiene un crecimiento menor e incluso momentos de estancamiento y crecimiento negativo. El crecimiento medio anual entre 1835 y 1857, los dos datos de más fiabilidad de esta etapa, ronda el 1,12%.

Los factores que condicionan la evolución demográfica de esta primera etapa son, una tasa de mortalidad muy elevada, que en ocasiones sobrepasa con mucho la de la natalidad (4) y los avatares por los que atraviesa la ciudad como la Guerra de la Independencia, las Guerras Carlistas y otros disturbios, que dificultan el desarrollo económico y consecuentemente la llegada de emigrantes, que son la clave del crecimiento urbano en el siglo XIX dadas las tasas de mortalidad existentes (5).

La segunda etapa, de 1.857 a fin de siglo, presenta un crecimiento medio de 1,48% al año, siendo a partir de 1.877 de un 1,60%. En ambos casos se trata de un crecimiento más elevado que el de la etapa anterior y que evidencia una ligera disminución de las tasas de mortalidad (6) y al mismo tiempo, a partir de la década de los setenta una situación económica más boyante en la ciudad, con mejores expectativas ante el fin de la inestabilidad anterior y las perspectivas que ofrece el ferrocarril.

---

(3) Fuente: Los datos de los años 1797, 1844, 1850 y 1887 proceden de los L.O.A., donde se dá el número de vecinos y de "almas", extraídos se dice de los censos municipales y en los que se excluye población de la que se dice es temporal y está censada en sus lugares de origen, por tanto la fiabilidad de los datos pudiera ser cuestionable, exceptuando el año 1887.

Los datos de 1835, proceden del Legajo 200 del Archivo Histórico municipal, y aquí se especifica que a la población "temporal", aunque no se la incluya en el cómputo de vecinos, si se hace en el de habitantes, por lo que en este caso la fiabilidad sería mayor.

Los datos de los años 1857, 1877 y 1897 son tomados de CORTIZO ALVAREZ, T.: "La transformación de la estructura demográfica de la ciudad de León (1857-1975). Revista Tierras de León, nº 35. Junio 1984, pags. 1-26.

(4) CORTIZO ALVAREZ, Tomás: Obra citada. ARCHIVO HISTORICO MUNICIPAL: Legajo 200.

(5) CORTIZO ALVAREZ, T.: Ob. Cit.

(6) CORTIZO ALVAREZ, T.: Ob. Cit.

B) *EL INICIO DE LAS TRANSFORMACIONES URBANÍSTICAS.*

En el ámbito urbanístico, nos encontramos al igual que en la evolución demográfica, con una primera mitad de siglo, en que las obras se reducen básicamente a labores de fortificación de la ciudad, a causa de la amenaza de las facciones carlistas, y una segunda mitad muy dinámica urbanísticamente, en que cambia el cariz de las obras, son abandonadas las de carácter militar por las civiles, empezándose a dismantelar arcos y cubos del viejo recinto amurallado, a empedrar, construir y ensanchar calles... con lo que la ciudad parece abandonar su estancamiento y atonía secular, y entrar en una etapa de modernización y progreso, en la que la estructura urbanística y en general la vida urbana se basará en unos planteamientos distintos.

Asistimos por una parte, al derribo de los antiguos arcos que cubrían las entradas a la ciudad y ampliación de postigos para dar «mayor amplitud y desahogo al tránsito público y atender al ornato, pues con frecuencia se hallan en estado ruinoso» (7). Así son autorizados por el Ayuntamiento los derribos del Arco del Peso en 1848, Arco de las Animas en 1851, Arco de San Francisco y de Santa Ana en 1852, Arco de Santo Domingo en 1856. Arco de Puerta Sol en 1864 y finalmente el Arco de Puerta Moneda en 1868 (8) .. El Postigo del Oso, se amplía con el espacio ganado al derribar la casa de S. Felipe de Quirós en 1859 (9).

Son derribados también algunos cubos, que permitirán ampliar el suelo urbano destinado en unos casos a la construcción de nuevas viviendas, (cubos de la muralla llamada del Rastro Viejo, entre la Casa de los Guzmanes y la Colegiata de San Isidoro)(10) y en otros a la construcción de nuevas calles o carreteras (carretera de los Cubos)(11) .

A partir de 1861 se inicia la realización de aceras en algunas calles, el empedrado de otras, y se procede a los ensanchamientos de calles mediante el derribo de casas situadas en lugares que los dificultan, y que previamente son compradas por el Ayuntamiento. La fuente documental nos apunta como motivos de estos ensanchamientos, que se realizan «en atención a que la estrechez de las calles de esta ciudad hacen imposible el movimiento de carruajes por ellas y dificulta la ventilación indispensable para el disfrute de buenas condiciones higiénicas, considerando que este mal se agrava por momentos con el aumento visible del vecindario aunque ha de ser mayor cuando se ponga en explotación la línea férrea.»(12)

Y finalmente también en la década de los sesenta se realizan las obras de alcantarillado para aguas sucias, que son terminadas en 1.875, amén de otras

---

(7) L.O.A. Sesión de 10 de julio de 1851.

(8) L.O.A. Sesiones correspondientes a los años señalados.

(9) L.O.A. Sesión de 5 de noviembre de 1859.

(10) L.O.A. Sesiones de 3 de marzo y 26 de mayo de 1859.

(11) L.O.A. Sesión de 5 de junio de 1862.

(12) L.O.A. Sesión de 1 de mayo de 1863.

## *EL PUENTE DE HIERRO SOBRE EL BERNESGA*

obras públicas y privadas, que nos hablan, al igual que el párrafo citado anteriormente de que la ciudad progresa a buen ritmo en los momentos de la llegada del ferrocarril.

### *C) LAS NOTICIAS DEL FERROCARRIL.*

Los Diputados a Cortes envían al Alcalde de la ciudad un parte telegráfico el día 29 de marzo de 1.858, participándole «que en dicho día se había aprobado por el Congreso, el Proyecto de Ley del ferrocarril de Palencia a La Coruña y Vigo pasando por León»(13) . Dos años más tarde otra noticia telegráfica, anuncia que la subasta del ferrocarril de Palencia a León se ha resuelto favorablemente y D. Juan Flórez ha hecho el depósito para la subasta que marca la ley.

Ambas notificaciones son recibidas con júbilo y festejos en la ciudad, se anuncian al público quemando voladores, la banda de música recorre las calles y se incrementan las horas de iluminación pública. Al mismo tiempo se felicita y se dan las gracias a las autoridades nacionales y provinciales, y a D. Juan Flórez a quien, en su visita a León, el Ayuntamiento le paga los gastos de su estancia en la ciudad.

León, que durante siglos ha permanecido constreñido dentro de su recinto amurallado, ve en la llegada del ferrocarril el inicio de una etapa de progreso y prosperidad, que el Gobernador Civil de la Provincia asegura que «ha de exceder los cálculos que hoy parezcan más exagerados»(14) .

### *D) EL INFORME DEL INGENIERO D. IGNACIO GÓMEZ DE SALAZAR Y LAS NUEVAS PERSPECTIVAS DE PROGRESO.*

En diciembre de 1.855, el Ingeniero de Minas D. Ignacio Gómez de Salazar en las «Consideraciones que a cerca de la importancia de un ferrocarril por León, dirige a la Excm. Diputación de esta Provincia»(15) , hace una crítica a los proyectos y realizaciones del trazado ferroviario, por qué no están basados en la riqueza geológica y en las estadística de producción sino más bien en la facilidad para ejecutar las obras, lo que origina qu esté terminado el trazado ferroviario de Levante mientras no se ha empezado el del Norte. También considera errónea la utilización en la construcción de las vías férreas, de material extranjero habiéndolo a que en abundancia, pues aunque es más caro, lo es como consecuencia de las dificultades del transporte hecho en carretas y por malos caminos, lo que se evitaría procurando trazar las líneas férreas buscando los «puntos de producción del carbón y del hierro», así en poco

---

(13) L.O.A. Sesiones de 30 de marzo y 30 de abril de 1858.(14) L.O.A. Sesión de 28 de enero.

(15) GOMEZ DE SALAZAR, I.: Consideraciones que a cerca de un ferrocarril por León dirige a la Excm. Diputación de esta Provincia el Ingeniero de Minas (....). León, 1858.

tiempo, se crearían fábricas, que aunque costosas, ahorrarían un dinero al país que ahora sale para pagar los productos que aquí existen, al tiempo que la industria «desarrollaría la riqueza y el bienestar de todas las clases.»

El ferrocarril es considerado como elemento imprescindible de creación de riqueza para el país, contribuyendo a la explotación de los depósitos de carbón y hierro, a la creación de la industria, al desarrollo agrícola y al equilibrio de la oferta y la demanda entre regiones, pues las aproxima.

Más adelante hace un inventario de los recursos de carbón, de mineral de hierro, del consumo, constata la topografía y el agua en grandes cantidades favorecedoras de la instalación de las fábricas que exploten el carbón y el hierro, de la situación agrícola y ganadera, y en qué cantidades se incrementaría todo de ser construidos los ferrocarriles.

Concluye D. Ignacio su informe a la Excm. Diputación con un resumen de los beneficios del ferrocarril para la provincia de León, para Castilla, para Galicia y Asturias y para «el camino de hierro», y en el caso de León serán dice, «multiplicar los valores y frutos de los ramos de la agricultura, desarrollar una industria carbo-férrica que dará ocupación a 30.000 hombre y a 4.000 bestias de tiro, rindiendo un valor de 125 millones de reales año, crear otras varias industrias, como la explotación de canteras, fabricación de loza, tejidos y manufacturas de madera y hierro, que llegarían a presentar beneficios poco menores que el anterior.»

La Corporación municipal se apresta a apoyar la obra del ferrocarril por beneficiosa para la ciudad, y a iniciativa del Gobernador Civil, y tras reunirse con los mayores contribuyentes deciden en «votación nominal, por unanimidad, aplicar el valor del 80% de los propios vendidos y por vender a la adquisición de acciones u obligaciones, según conveniencia, de la empresa que se forme para la construcción del ferrocarril»(16) . Pedido el permiso a la superioridad para efectuar tal acuerdo, les fue concedido por Real Orden.

¿Van a cumplirse estas expectativas de prosperidad y progreso? aún sin poder ser concretados cuantitativamente los beneficios que para la ciudad y provincia acarreará el ferrocarril, indudablemente debió haberlos, pues en la ciudad se instalan «talleres del ferrocarril», y como en todas partes el nuevo transporte va a permitir una mayor velocidad y regularidad en las comunicaciones, lo que tendrá una mayor transcendencia si cabe en León, debido a que la orografía y el clima dificultaban enormemente las comunicaciones tradicionales con Galicia y Asturias.

Por otra parte, el progreso de la ciudad de León en la segunda mitad del siglo XIX, constatado por el profesor Reguera Rodríguez(17), en el aspecto urbanístico, difícilmente puede ser explicado al margen del ferrocarril. «La infraestruc-

---

(16) L.O.A. Sesión de 4 de junio de 1860.

(17) REGUERA RODRIGUEZ, A.T.: Proyecto de granses ejes viarios en el casco antiguo de León. Ensayo de reforma urbanística a través de los planos de alineación decimonónicos. Revista de Estudios humanísticos. Universidad de León. 1986.

## EL PUENTE DE HIERRO SOBRE EL BERNESGA

tura ferroviaria fue un factor dinamizador del crecimiento urbanístico desde la segunda mitad del siglo XIX y aún en parte del siglo XX»(18).

A pesar de todo, quizás las esperanzas superarían a la realidad, y los beneficios del ferrocarril serían menores de lo esperado, pero como en el resto de España, el nivel de desarrollo y bienestar hubiera sido inferior de no haberse tendido los ferrocarriles como mantiene A. Gómez Mendoza (19).

Cinco años después de la aprobación por el Congreso del Proyecto de Ley del Ferrocarril, en agosto de 1863, las primeras locomotoras llegan a la ciudad, y dos meses más tarde, se inaugura el ferrocarril, hechos que son celebrados con festejos, y numerosos invitados por la Compañía constructora llegan a la ciudad (20).

### II. LA ESTACION DEL FERROCARRIL SE ALEJA DE LA CIUDAD.

#### A) LA UBICACIÓN DE LA ESTACIÓN Y SUS POSIBLES MOTIVACIONES.

La localización de la Estación a la orilla derecha del Bernesga responde, como se desprende de los Libros de Acuerdos Municipales, a los propios intereses de la Compañía de Ferrocarriles, y se hace allí con pesar de la Corporación y sin duda de todos los ciudadanos que hubiesen preferido la orilla izquierda, como se entendió que iba a hacerse en un principio, por su mayor proximidad al núcleo urbano, cuyo recinto en este momento se encontraba lejos del río.

¿Cuales son esos intereses que tiene la Compañía para hacerla en dicho lugar? Aunque expresamente la documentación consultada no alude a los motivos, informándose simplemente a una Comisión municipal de la imposibilidad de hacerla a la orilla izquierda, cabe suponer que estos debieron ser:

---

(18) REGUERA RODRIGUEZ, A.T.: La ciudad de León en el XIX. Transformaciones urbanísticas en el período de transición al Capitalismo. León. 1987.

(19) GOMEZ MENDOZA, A.: Ferrocarriles y cambio económico en España. 1855-1913. Alianza Universidad. Madrid, 1982.

(20) L.O.A. Sesiones de 26 y 29 de agosto, 11 de septiembre y 23 de octubre: "debiendo entrar mañana en la estación de esta ciudad las primera locomotoras, se acuerda obsequiar con un ramillete de dulces a los concesionarios y conductor de la línea;.... se acuerda así mismo pagar todos los gastos de música, colgaduras y demás festejos así como un extraordinario a los acogidos en el asilo con cargo a imprevistos".

En sesión de 23 de octubre, "el representante del ferrocarril expresó los preparativos hechos por la empresa para que se verifique con solemnidad y esplendor el acto de inauguración, manifestando que debiendo pernoctar aquí cuatrocientas o más personas convidadas de Madrid y otros puntos, esperaba que el Ayuntamiento contribuya a prepararles hospedajes y que dispusiese un baile oficial..."

Un abaratamiento de los costes del tendido ferroviario, pues así se evita la inversión que supondría la realización de dos puentes, necesarios en caso de que la estación se hiciese a la orilla izquierda.

Tener acceso a un espacio lo suficientemente amplio que permitiese, la instalación no solo de la Estación sino también de otros elementos accesorios, y que no comprometiese posteriores ampliaciones, siendo al mismo tiempo lo más barato posible. Un espacio tan amplio no existe en la margen izquierda, pues los terrenos entre la ciudad y el río son menos extensos y también más caros por su proximidad a la ciudad; por el contrario, en la orilla derecha, a la amplitud y menor precio de la tierra, se añade la cesión gratuita del Ayuntamiento de unos terrenos comunales que, según el profesor Reguera Rodríguez (21) ascendieron a algo más de 33 Has., situados a la derecha del río y con la única exigencia por parte de la Corporación de que la Estación se coloque «a igual distancia del centro y de los extremos de la ciudad en el campo público limítrofe al río, comprendido entre las líneas de la calzada de Santos Domingo y los puentes de la Corredera, el río y el camino viejo de Trobajo de Abajo (22).

La situación de este espacio de la orilla derecha, que al encontrarse en medio de las carreteras de Galicia, Zamora y Trobajo y de dos puentes que lo unen a la ciudad, «ofrecía una potencialidad infraestructura que optimizaba la relación inmediata con la ciudad» (23).

*B) LA PROBLEMÁTICA QUE SURGE ENTRE LA COMPAÑÍA, AYUNTAMIENTO Y PROPIETARIOS PARTICULARES EN EL ESPACIO ELEGIDO.*

Ya desde los primeros momentos la Compañía muestra una gran avidez en ampliar los terrenos comunales recibidos del Ayuntamiento, basándose en proyectos de ampliaciones y usos imprescindibles que no siempre lleva a efecto, amparándose en la Ley de Expropiaciones, a bajos precios, lo que la conduce a enfrentamientos con los propietarios particulares de esos terrenos, que estiman que la valorización debe hacerse no en base a su renta agraria, sino de la nueva situación, revalorizados por la infraestructura creada en la zona, lo que en ocasiones consiguen por sentencia judicial (24).

También tendrá la Compañía una larga disputa a propósito de los terrenos comunales cedidos por el Ayuntamiento, por una parte debido al carácter de la cesión y por otra por el deslinde y amojonamiento de dichos terrenos, pues al estar limitados por el cauce cambiante del río, su delimitación es imprecisa, por lo que se retrasará la realización de las escrituras públicas de la cesión hasta el año 1.881 en que la Corporación acuerde se instruya de nuevo expediente de cesión del terreno público por suponer que el instruido en 1.862 «adolece de

---

(21) REGUERA RODRIGUEZ, A.T.: Op. Cit, pág. 66.

(22) L.O.A. Sesión de 5 de diciembre de 1861.

(23) REGUERA RODRIGUEZ, A.T.: Op. Cit. pág. 76.

(24) REGUERA RODRIGUEZ, A.T.: Op. Cit. pág. 74.



## EL PUENTE DE HIERRO SOBRE EL BERNESGA

vicios» (25). Aún así los problemas sobre los terrenos, en la proximidad del cauce del río, continuarán.

Estas disputas entre la Compañía y el Ayuntamiento por un lado, y la Compañía y propietarios por otro, evidencian una cierto egoísmo por parte de la Compañía, que, amparándose en la situación de euforia que despierta el ferrocarril en el Ayuntamiento y en unas leyes estatales sobre expropiación forzosa que claramente la favorecen, quiere gratuitamente o a bajo precio, adueñarse de terrenos, no siempre en función de sus propias necesidades, pues dedica parte a cesiones, compraventas, permutas ó para futuras ampliaciones que como la proyectada en 1886, no realiza. Quizás los propietarios particulares, al lado de la defensa de una justa indemnización para sus terrenos, se vean también movidos por un ánimo especulativo, pues la tierra es revalorizada con la presencia del ferrocarril, ya que empieza a convertirse en zona edificable y de interés para localización de industrias; ya en 1869 hay establecidos unos importantes talleres del ferrocarril con naves dedicadas a fundición y a ajuste, en fase de ampliación en 1872 y con un extensión de 44.057 metros (26). En cuanto al Ayuntamiento, si bien en su ánimo está la defensa de los intereses de la ciudad, no habría que descartar al mismo tiempo en su actuación una cierta decepción ante unos beneficios del ferrocarril menores de los esperados, que harían considerar la generosidad inicial excesiva, y buscaría restringirla.

### C) *CONDICIONES URBANÍSTICAS DEL EMPLAZAMIENTO.*

Situada la Estación en la margen derecha del Bernesga, se inicia un proceso de expansión de la ciudad en dirección a ella, cuyo primer paso será la construcción de un nuevo puente para salvar el río, que el Ayuntamiento encarga a la Compañía de Ferrocarriles, y a cuya obra se dedica fundamentalmente este trabajo.

Una vez realizado el puente, dado «el mucho tránsito de vehículos y personas» (27) se alinea y ensancha la calle de Ordoño II, antiguo paseo de Las Negrillas -su expediente se halla ultimado en 1881-, que se convierte en principal vía de acceso desde el casco urbano a la Estación, y en eje del Ensanche, que proyectado en función de hipotéticas expectativas en el XIX, se realiza iniciado ya el siglo XX, ocupando gran parte del espacio de la margen izquierda del río. La escasa demanda de suelo urbano, motivada por un exiguo crecimiento demográfico, ya que es escaso y lento el progreso de la industrialización, irá retrasando la edificación del Ensanche hasta mediados del siglo actual, cuando ya en la capital, una industria químico-farmacéutica, al lado de otras menores, se une a su situación de centro terciario provincial, impulsando el crecimiento demográfico y las construcciones en el Ensanche.

---

(25) L.O.A. Sesión de 2 de junio de 1881.

(26) L.O.A. Sesión de 23 de enero de 1873 y MINGOTE TARAZONA, P.:  
Guía del viajero en León y su provincia. León, 1879.

(27) L.O.A. Sesión de 13 de octubre de 1881.

### III. EL PUENTE DE HIERRO

#### a) *El Proyecto* :

Es realizado por el Ingeniero de la Compañía del Ferrocarril D. Eduardo Saavedra en el año 1863. Se trata de un puente de forma adintelada, donde se conjuga la piedra y el hierro, de 63 metros de luz, con tres vanos iguales de 21 metros cada uno.

La sección transversal es de siete metros de ancho, divididos en una calzada de cinco metros y dos aceras de un metro cada una.

Las pilas centrales son de hormigón en masa, revestidas de sillarejo, de dos metros de espesor y once metros de longitud en la base.

Los estribos son muros de contención de hormigón en masa, revestidos de sillarejo, de dos sesenta y cinco metros de espesor e igual longitud que las pilas, con aletas a unos cuarenta y cinco grados de espesor medio de dos metros.

El tablero del puente lo forma un entramado espacial metálico, donde apoya un forjado de chapa ondulada que soporta el pavimento de la calzada. Lateralmente lleva barandillas metálicas formadas por pletinas remachadas, que configuran una retícula romboidal unida a la plataforma mediante roblones.

#### b) *Las condiciones de la contrata*:

En subasta pública celebrada en junio de 1864, la obra conforme al Proyecto del Ingeniero Sr. Saavedra, se le adjudicará la Compañía constructora del ferrocarril, que es la única que presenta oferta.

Las condiciones de la contrata, que el Ayuntamiento había previsto pagar en veinte años «amortizándose en cada uno una vigésima y abonando un interés anual del 5% por el capital no amortizado» son modificadas por la Compañía, que reduce «el plazo a ocho años y ocho plazos a contar desde el día en que se haga la entrega del puente, abonándose el 6% de interés anual por la cantidades que se constituyen anticipo y por los intereses de estas mismas cantidades, cuando dejen de satisfacerse en los plazos indicados»(28) . En los tres primeros años de contrata, se deja potestativo al Ayuntamiento la entrega de menos suma que la que corresponda a la cuarta parte, si bien nunca podrá ser inferior la entrega a cincuenta mil reales y siempre con los intereses correspondientes a la cantidad que se amortice, acumulándose las sumas que dejen de entregarse en los tres primeros años a los plazos sucesivos y en proporciones iguales; pasados los tres primeros años el débito total que resulte, se dividirá en cinco porciones que se satisfarán puntualmente en cada uno de los cinco años restantes, de forma que el importe del presupuesto y sus intereses se paguen completamente al cumplirse los ocho años. (28)

El costo del puente es de ochocientos veintinueve mil seiscientos cincuenta y nueve reales con noventa y ocho céntimos.

Son aceptadas estas condiciones por la Corporación, solicitándose la rebaja del interés al 5%, pero la Compañía, que no olvidemos que es la única que ha ofertado, no lo concede.

(28) L.O.A. Sesiones de 3 y 14 de febrero de 1864.

## EL PUENTE DE HIERRO SOBRE EL BERNESGA

### c) *El Ayuntamiento acuerda cambiar las condiciones iniciales:*

La cesión constante de la Corporación municipal a los intereses de la Compañía del Ferrocarril, en la situación de la estación, las condiciones para la construcción del puente, cesión de terrenos públicos para la estación, etc. habría que verla dentro de las esperanzas que se tienen puestas en los beneficios del ferrocarril para la ciudad. Una vez conseguido éste, la defensa de los intereses de los ciudadanos y posiblemente también la intransigencia de la Compañía, a quien no parece preocupar más que sus propios intereses, llevan a la Corporación municipal al acuerdo del 20 de Diciembre de 1864 en el que se decide aplicar el 80% del valor de los propios, «al pago al contado del precio en que se ha rematado la obra del puente sobre el Bernesga»(29).

La Compañía del Ferrocarril, no acepta el cambio de destino del dinero de los «propios» y pide al Ayuntamiento que cumpla su compromiso de invertir en obligaciones de la Compañía. La opinión de los concejales tampoco es unánime, y mientras unos piensan que conviene mantener la oferta hecha en un principio, pues hay un compromiso de hacerlo y además es conveniente desde el punto de vista económico, pues existen para las obligaciones la garantía de las obras e inmuebles realizados por el ferrocarril y tiene un interés del 6% frente al 4% que renta el dinero en la Caja de Depósitos, otros por el contrario, encabezados por síndico Sr. Llamazares se oponen a la inversión en obligaciones, argumentando que no existe compromiso alguno con la *Compañía de los Señores A.Miranda e Hijos* que se quedaron finalmente con la contrata del ferrocarril, pues la promesa hecha del 80% de los propios lo fue a D. Juan Flórez quien realizó inicialmente el depósito del 1% para la subasta de las obras. En cuanto al ofrecimiento del valor de los propios hecho por el Alcalde D. Máximo Fernández en nombre del Ayuntamiento, a D. Faustino Miranda, en reunión en

---

(29) L.O.A. Sesión de 20 de diciembre de 1864.

(30) L.O.A. Sesión de 17 de enero de 1865: " Para pagar el millón cincuenta y tres mil seiscientos sesenta y ocho reales con catorce céntimos el Ayuntamiento habrá de consignar en el presupuesto:

AÑOS	CAPITAL	INTERESES	TOTAL
1866	103.707,50	49.779,59	153.487,09
1867	"	43.557,14	147.264,64
1868	"	37.334,69	141.042,19
1869	"	31.112,24	134.819,74
1870	"	24.882,80	128.597,28
1871	"	18.667,35	122.374,85
1872	"	12.444,45	116.152,40
1873	"	6.222,45	109.929,95
TOTAL	829.659,98	224.008,16	1.053.668,14

en opinión del que suscribe (el Procurador Síndico, Sr. Lamazares) no pueden cubrirse estas atenciones con los ingresos ordinarios...habría que recurrir a recursos extraordinarios".

el despacho del Gobernador de la Provincia, Genaro Alas, que se esgrime por parte de la Compañía, no está consignado en las Actas Municipales. Por tanto, el Ayuntamiento no tiene ningún compromiso con la compañía. Por otra parte, resulta conveniente a la ciudad hacer el pago del puente al contado, pues teniendo en cuenta que cuesta 829.659 reales y 98 céntimos a pagar en ocho años, abonando un interés del 6% al año, a los ocho años el Ayuntamiento habrá tenido que pagar el capital más 224.008 reales y 18 céntimos, cantidad que no se puede cubrir con los recursos ordinarios y habrá que recurrir a los extraordinarios (30).

Si el Ayuntamiento aplica al puente los 896.184 reales que tiene, procedentes del 80% de los «propios», la Compañía no tiene por qué quejarse, pues la ciudad entrega todo lo que tiene si no en un concepto en otro. (30). Votada una proposición de los Sres. Leon, Merino y Valbuena, tendente a que el 80% de los propios se invirtiese en obligaciones de la Compañía, es desechada por nueve votos contra cinco (31).

El coste del puente suponía un gran esfuerzo económico para el Ayuntamiento, cuyos gastos ordinarios para 1865 son presupuestados en la cantidad de 579.947 reales y 2 céntimos. En el presupuesto para el año 1866, los gastos se elevan a 723.280 reales con 87 céntimos, debido principalmente a la subida del capítulo 10º (obras de nueva construcción), que pasa de 56.300 reales en el presupuesto de 1865 a 184.120 reales en el de 1866 (32).

Dos años después de realizada la subasta, en marzo de 1866, el puente está sin terminar y las obras se encuentran paralizadas. A pesar de las presiones del Ayuntamiento para que se reanuden las obras, las dificultades económicas por las que atravesase la Compañía, no se lo permiten (33). Son los momentos de la

---

(31) L.O.A. Sesión de 17 de enero de 1865. La Corporación municipal está constituida en estos momentos por:

D. Pablo León y Brizuela, Alcalde Constitucional.

D. Dámaso Merino, Primer Teniente de Alcalde.

D. Felipe Fernández Llamazares, Procurador Síndico

Y los Regidores

Cayo Balbuena

Francisco García

Frutos Sánchez

Lorenzo Cuadrado

Pedro Ugidos

Mauricio González

Salvador Llamazares

Eusebio Campos

Miguel Morán

Juan Llamas

Agustín Mallo

Paulino Díez Canseco

Joaquín López

(32) L.O.A. Sesión de 4 de marzo de 1864 y 17 de mayo de 1865

(33) L.O.A. Sesión de 5 de Junio de 1866. "Se leyó una comunicación del Director de la Compañía concesionaria del ferrocarril y contratista de la obra del puente sobre el Bernesga en que se dice que el Sr. Bueno portador de la comunicación dará las explicaciones convenientes sobre la continuación de dicha obra. Y encontrándose en la Secretaría el dicho Señor se le mandó entrar en la sesión, ya en ella, manifestó los grandes obstáculos con que se tropezaban hoy todas las empresas de obras públicas para cumplir los compromisos por la paralización casi absoluta de los negocios, pero que a pesar de todo dentro de pocos días se emprenderían de nuevo los trabajos".

## EL PUENTE DE HIERRO SOBRE EL BERNESGA

crisis financiera general que también acusa la Compañía del Ferrocarril, pues la rentabilidad de las líneas no compensan las grandes inversiones realizadas (34). No tiene por tanto la paralización nada que ver con la disputa entre Compañía y Ayuntamiento.

Serán necesarios dos años más, y que la Corporación adelante dinero del que debía pagarse tras concluirse el puente, para que la obra quede concluida (35).

### d) Ruina y reconstrucción:

Ya al año de anunciarse la terminación de la obra, se constata la necesidad de hacer obras de defensa de los pilares, pues están siendo socavados por río y uno de ellos está en muy mal estado (36). Esta labor de defensa no parece que estuviera prevista en el Proyecto del Sr. Saavedra, lo que unido a que la superficie de fundación no se tomaría a la profundidad necesaria para no ser afectada por la acción erosiva de las aguas, será la causa de la ruina del puente.

En la noche del 28 de noviembre de 1870 la riada arrastra parte del puente (37). Había sido recibido de forma provisional y hecho constar en el acta de recepción, el mal estado en que se encontraba una de las pilas debido a las socavaciones, pero todavía no había sido recibido de forma definitiva, por lo que

---

(34) TORTELLA, G. ....RUIZ, D.: *Revolución Burguesa, Oligarquía y Constitucionalismo*. Col. Historia de España dirigida por T. de Lara, T. VIII. E. Labor. Barna. 1981, TORTELLA, G. "La evolución del sistema financiero español de 1856 a 1868 en "Ensayos sobre la economía española a mediados del XIX". Madrid, 1970.

(35) L.O.A. Sesión de octubre de 1867 y noviembre de 1868 "Las obras del puente sobre el Bernesga que debieran haber terminado hace tiempo se encuentran paralizadas. Terraplenes y pilares están casi completamente concluidos y faltan que se traigan y coloquen los tramos de hierro. La situación de las Compañías por la falta de crédito es hoy crítica. El ferrocarril absorbe todos los recursos de la Compañía encargada del puente y sería conveniente que el Ayuntamiento hiciese algo para que la citada obra llegase a buen término...Propone el que suscribe que si la Campaña se compromete a traer y colocar los tramos de hierro dejando terminado el puente en un plazo breve se le entreguen 157.000 reales procedentes de la Caja de Depósitos... Se acuerda aceptar la proposición, pero la obra se termine en el plazo que no exceda de cuatro meses". En sesión de 7 de noviembre se dice que la Compañía acepta la proposición, y en sesión de 16 de enero de 1868 los concejales y mayores contribuyentes acuerdan retirar los 157.300 reales para pagar lo del puente del Bernesga".

"Vista una comunicación del Sr. Delgado de la Compañía del Ferrocarril del Noroeste en que dice que la obra del Puente sobre el Bernesga está terminada y procede ya verificar su entrega...".

(36) L.O.A. Sesión de 9 de octubre de 1870: "se acuerda firmar el acta provisional del estado en que se encuentra una de las pilas del puente por consecuencia de las excavaciones del río"

(37) L.O.A. Sesión de 29 de noviembre de 1870: "Habiendo arrastrado en la última noche la violencia de las aguas parte del Puente de Hierro, aún no recibido definitivamente, se acuerda pedir informe sobre este asunto al Ingeniero Jefe de la Provincia y al Sr. Arquitecto"

se consulta a los abogados D. Patricio de Azcárate y D. Manuel Prieto Getino sobre responsabilidades en la ruina. La cuestión queda zanjada, pues se llega a un acuerdo con D. Faustino Miranda, Director de la Compañía, por el que ésta se compromete a realizar un puente provisional de madera y reconstruir el de hierro. No se le exige al Ayuntamiento otro sacrificio que no sean «el anticipar la falta de fondos necesarios para atender la obra, a buena cuenta de lo que a la Compañía le corresponde definitivamente percibir por la construcción del puente»(38). La Compañía acepta el año de responsabilidad, pero con la cláusula de que a los ocho días de concluida la reconstrucción debe hacerse la recepción, y desde esta fecha ha de contar el año de responsabilidad. La aprobación del proyecto del Sr. Saavedra por parte del Ayuntamiento, y el ajuste de la Compañía al proyecto en que no figuran las obras de escollera para defensa de las pilas, quizás es el motivo de que el Ayuntamiento aconsejado por los abogados citados, no tenga mayores exigencias en cuanto a responsabilidades de la Compañía.

Ahora el problema para la Corporación se plantea en la búsqueda de recursos en metálico, para financiar las obras de reconstrucción y defensa del puente. Se piensa en la posibilidad de emitir un empréstito por valor de setenta y cinco mil pesetas, con la garantía de las inscripciones intransferibles que posee el Ayuntamiento y pedido el permiso para hacer a la superioridad, es concedido por real Orden de febrero de 1872. Pero la emisión tiene muy poca aceptación, pues de las ciento cincuenta obligaciones emitidas sólo se suscribieron treinta y cinco, y el ofrecimiento del Banco de Barcelona de tomar las obligaciones s adscritas al 80% del valor, no es aceptada por el Ayuntamiento. Sólo queda el recurso de pedir a la Junta de la Cárcel el dinero que existe para la construcción de la cárcel nueva, con la condición de reintegrarle con intereses (es algo más de 10.000 reales) y el presupuesto municipal (39).

e) *Las obras de defensa:*

Vista la necesidad de proteger las pilas, además de la reconstrucción, se acuerda realizar escolleras para defensa del puente y reforzar la cimentación.

Para la inspección de las obras de reconstrucción el Ayuntamiento había nombrado al Arquitecto municipal, al Arquitecto Madrazo que en estos momentos trabaja en la Catedral y renuncia, y al Ingeniero D. Cipriano Martínez, al que se contrata temporalmente (40).

Aparte de su labor de inspección, a D. Cipriano Martínez, se le encarga de las obras de defensa, para las que hace un Proyecto y un presupuesto calculando en ciento dos mil veintisiete reales y treinta y un céntimos los costes de tales obras. Además, aconseja al Ayuntamiento que se le encarguen dichas obras a la Compañía del Ferrocarril, pues posee los medios para hacerlas, mientras que otros tendrán que comprarlos expofeso. No obstante, como todos los concejales no están de acuerdo en esta adjudicación, sino que algunos quieren que se

---

(38) L.O.A. Sesiones de 5 de enero y 8 de julio de 1871

(39) L.O.A. Sesión de 19 de septiembre de 1872

(40) L.O.A. Sesión de 10 de septiembre de 1871

haga siguiendo el procedimiento legal de la subasta pública, es necesario decidirlo en votación, y por mayoría se da a la Compañía del Ferrocarril, que acepta las condiciones y presupuesto de la obra (41).

El proyecto del Ingeniero Sr. Martínez consiste en aumentar la cimentación, añadir un pilotaje de madera y escolleras de defensa. (Ver gráficos).

f) *El final de las obras y la denominación del puente :*

La terminación de las obras de defensa y reconstrucción tiene lugar en noviembre de 1873, según comunica el Ingeniero Sr. Martínez al Ayuntamiento, recomendando proteger también con una estacada el terraplén de la margen derecha del río, con esto termina el contrato.

Ya sólo faltaba la colocación de los tramos de hierro sobre los pilares, que se elaboraron en los talleres del ferrocarril con hierro procedente de Mieres, pero la falta de medios económicos (42) retrasa considerablemente la obra. Por fin en agosto de 1876 el Arquitecto municipal informa de que la parte metálica reúne todas las condiciones necesarias de solidez, comunicando ese mismo año D. Ramón Martínez Gran, representante del Ferrocarril que la obra está terminada y se está en el caso de proceder a la recepción provisional (43), un año más tarde pide la recepción definitiva del puente. El Ayuntamiento «vio y aprobó el acta de recepción definitiva» en sesión de 31 de enero de 1877, habían pasado trece años desde la subasta de la obra.

La llegada al trono del rey D. Alfonso XII y el final de la tercera guerra carlista, hechos muy celebrados en la ciudad, al tiempo que el puente se terminaba, debieron ser los motivos que influyen en la decisión de la Corporación para dar al puente el nombre de D. Alfonso XII. El Rey vendrá el año siguiente a León y entregará parte de los premios de la Exposición Regional organizada por la Sociedad Económica de Amigos del País de León en 1876 «para promocionar los productos del país en el ámbito nacional» (44).

g) *Últimas vicisitudes en torno al puente:*

Desaparecidas en las Actas Municipales las noticias sobre el puente, en los años siguientes a su recepción definitiva, salvo las relativas a obras de escollera que se siguen realizando de vez en cuando y al peaje que se cobra a su paso, unos

---

(41) L.O.A. Sesiones de 11 y 12 de julio de 1872.

(42) Sesión de 21 de enero de 1875.: "Oficio del Gobernador Civil en que hace consideraciones sobre las necesidades de policía urbana a que ha de atenderse con preferencia, enumerándose entre ellas la urgencia de terminar la obra del Puente sobre el Bernesga... Que el Alcalde convoque a una reunión a los vecinos que puedan adelantar fondos para atender a la construcción y colocación de los tramos de hierro del puente mencionado".

(43) L.O.A. sesión de 26 de septiembre de 1876.

(44) L.O.A. sesión de 16 de marzo : "Se acuerda que el Puente de Hierro lleve el nombre de D. Alfonso, gravándose este nombre en una pilastra, con expresión de la fecha en que terminó la guerra civil".

GONZALEZ MARTINEZ, R.M.: "La Real Sociedad Económica de Amigos del País de León. Ed. Caja de Ahorros y M.P. de León. León, 1981 pag. 479-491.

años más tarde, la quiebra de la Compañía del Ferrocarril vuelve a atraer la atención sobre él, pues la Sindicatura de la quiebra de la Compañía, reclama al Ayuntamiento una deuda de algo más de medio millón de reales de la construcción del puente (45). Se consigue finalmente rebajar considerablemente esa suma a 178.402 reales y 50 céntimos, que se acepta por la Sindicatura se satisfaga en seis plazos de un año y pagando el primer plazo de 7.432 pesetas y 44 céntimos dentro del presupuesto que rige (año 1888)(46).

Una centuria después de adjudicadas las horas del puente de hierro, se ha quedado reducido para el tráfico fluido de vehículos y peatones, y «supone una estrangulación en las alineaciones de los edificios sitos en la margen derecha del Bernesga que mantiene la línea con la calle de Ordoño II (47), por tanto se encarga al Ingeniero de Caminos D. Aurelio Ruiz López que haga un Proyecto de ensanche del puente. Lo realiza en 1963.

El ensanche consiste en ampliar la plataforma del puente a veintitrés metros, los mismos que tienen las calles que confluyen, de los que catorce se dedican a calzada y cuatro cincuenta por lado a aceras. Como los cimientos existentes no sirven para soportar el ensanchamiento se prolongan las pilas y estribos sobre nuevos cimientos y se añaden dos vigas por cada margen de la plataforma antigua. Se adjudica la ejecución del ensanche a D. José Luis Fernández Suárez, único licitador, el 21 de octubre de 1965. De esta manera, el «viejo» puente de hierro quedará aprisionado por el actual.

#### IV. CONCLUSIONES

Si bien como hemos visto, la ciudad logra finalmente tener un moderno puente de hierro que la ponga en comunicación con el ferrocarril, la limitación de las fuentes consultadas y la ausencia de trabajos de investigación no permiten hacer una exposición más detallada de los acontecimientos, ni sacar todas las conclusiones posibles. Así, por ejemplo, no se ha podido precisar cuáles son las razones de fondo de la disputa entre los regidores, a propósito de la adjudicación del 80% del valor de los «propios».

Tampoco se ha podido comprobar cuál es el destino final de ese valor de los «propios», pues sí parece claro que no fue pese a los acuerdos de la Corporación al pago al contado del puente, pues hay cantidades de dinero presupuestadas para tal fin y un importante débito final, como demuestra la Sindicatura de la quiebra de la Compañía, tampoco es seguro que finalmente se empleara en la compra de obligaciones.

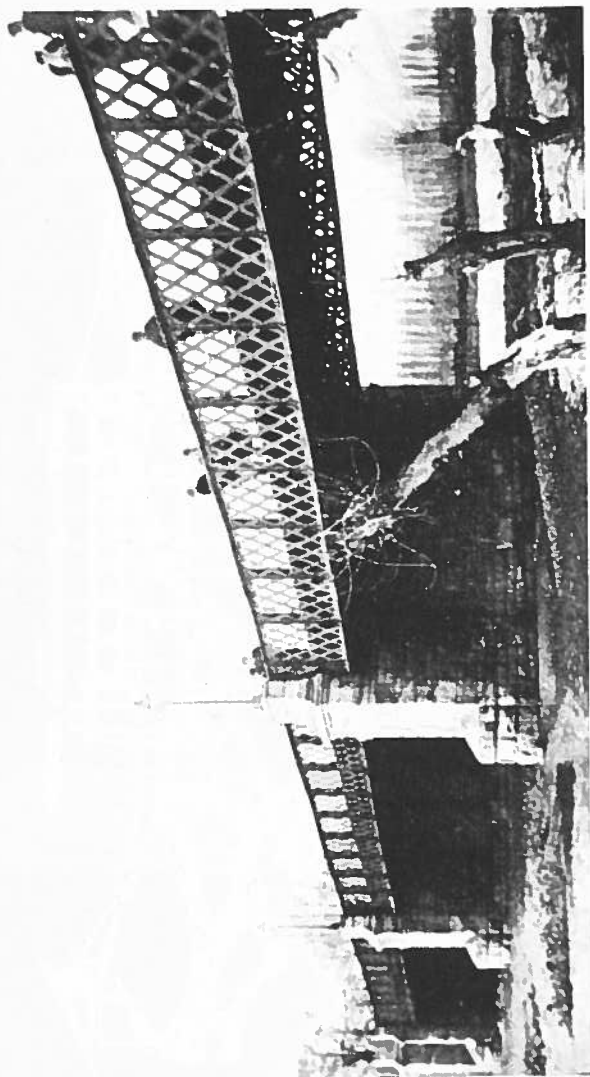
---

(45) L.O.A. sesiones de 28 de junio, 11 de julio, 6 de agosto y 27 de septiembre de 1883.

(46) L.O.A. sesiones de 29 de mayo de 1887 y 1 de marzo de 1888.

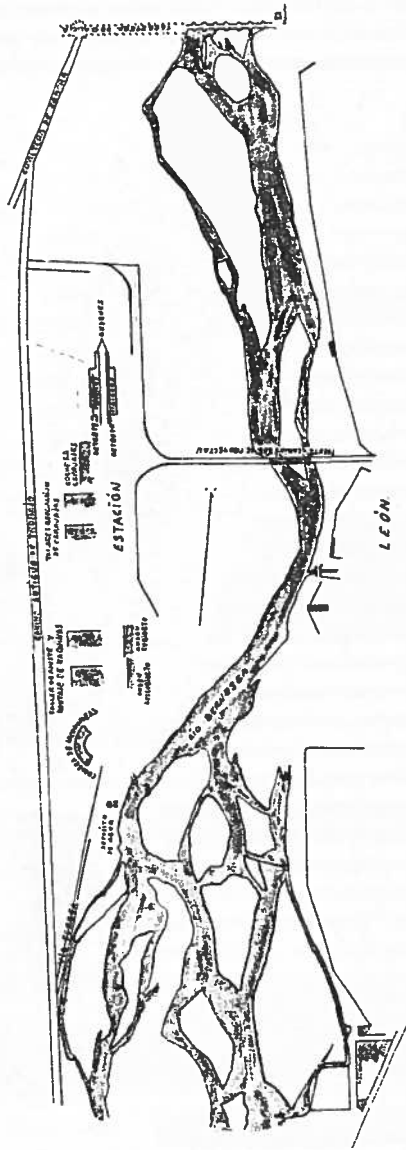
(47) Proyecto de ensanche del Puente de la Estación sobre el río Bernesga en la ciudad de León. Año 1963. Realizado por el Ingeniero D. Aurelio Ruiz López. En el Archivo Municipal de León.



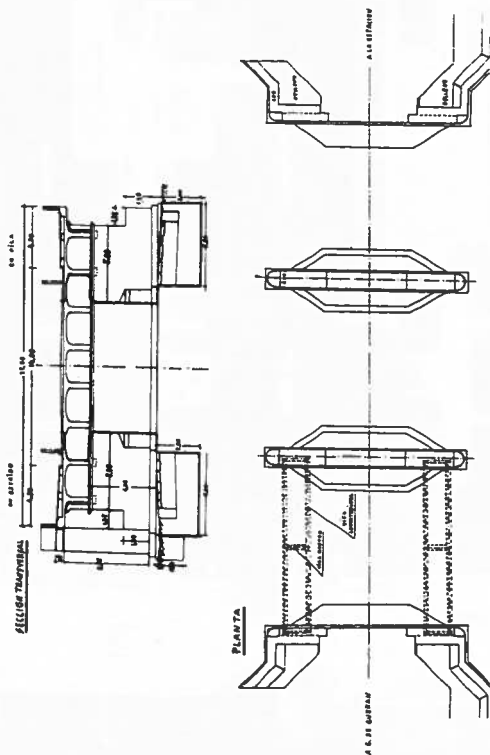


# PUENTE SOBRE EL BERNESCA.

Plano del río



# PUENTE SOBRE EL BERNESCA .



Sección transversal (en estribo y pila)  
y planta del proyecto de ensanche

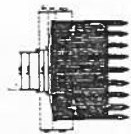


210. 50

# PUENTE SOBRE EL BERNESGA.

PILA IZQUIERDA.

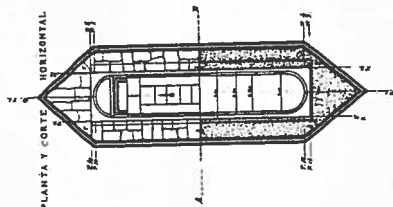
FRENTE.



COSTADO.



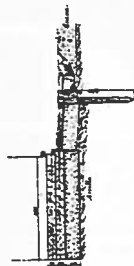
PLANTA Y CORTE HORIZONTAL.



CORTE AR.



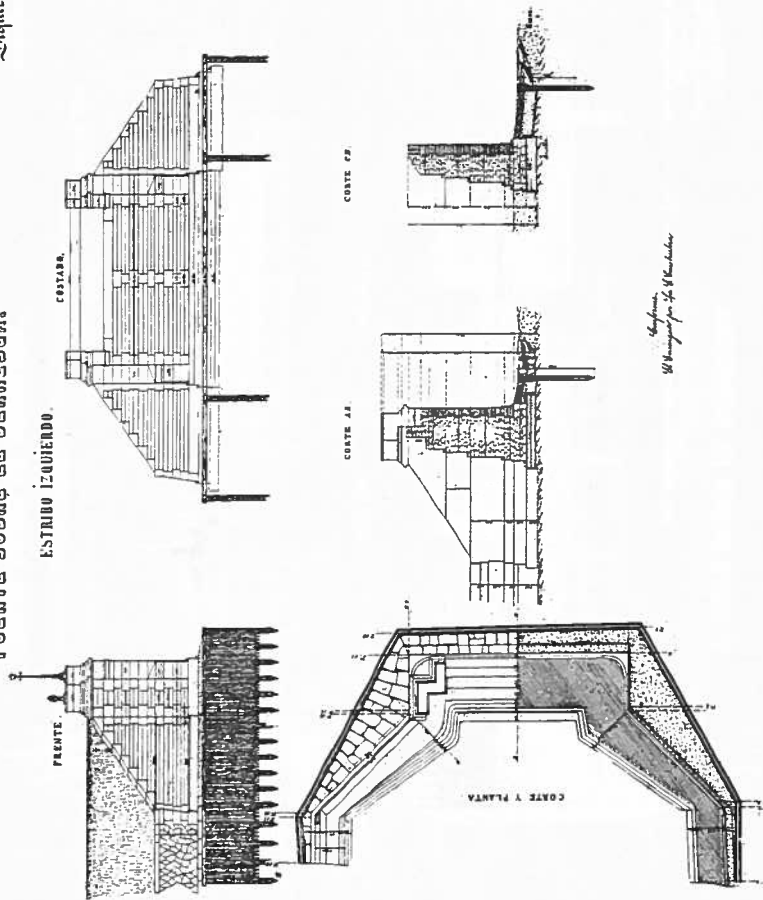
CORTE CB.



*Según el presupuesto para el 1884*  
Escala de 1/100 m

PUENTE SOBRE EL BERNESGA.

Figura 4.

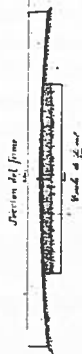


*Según planos  
del Sr. Ingeniero Sr. D. Bernabé*

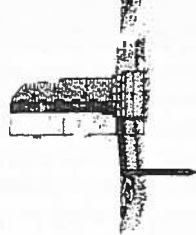
# PUENTE SOBRE EL BERNESSEA.

Si quidam

## ESTRIBO DERECHO.

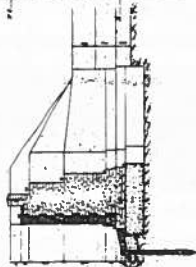


CORTE 7A.



Travieso de 1 m.  
 de altura  
 de 1 m. y 1/2 de anchura

CORTE 8A.



Apoyo de 2 m. de anchura  
 de 1 m. de altura  
 de 1 m. y 1/2 de anchura

PLANTA.

