

# De Toledo a Bargas, o el puente sobre el río Tajo

RAFAEL DEL CERRO MALAGÓN  
TOLEDO

La anterior entrega recordaba que desde finales del XIX, la prensa toledana se hacía eco del deseo de enlazar la ciudad, mediante un tranvía interurbano, con la línea del ferrocarril Madrid-Cáceres, sueño respaldado por el alcalde José Benegas a partir de 1904 sin que se lograra pasar pronto de las palabras a los hechos. Años después, ante la manifiesta falta de trabajo y de inversiones en la ciudad, las sociedades obreras reclamaban la activación de viejos proyectos, como era el recurrente enlace ferroviario a la citada línea de Extremadura. El 16 de enero de 1926 hubo una gozosa manifestación ante el gobernador civil para agradecer al «Rey y al Gobierno» el haber activado el enlace ferroviario entre Toledo y la estación bargueña, a través de 18 kilómetros de vía, para acoger trenes mixtos de viajeros y mercancías.

La obra quedaría incluida dentro del llamado Plan Guadalhorce, de 8 de agosto de 1926, siendo su autor el ingeniero José Cabarrús Risques. Tras los obligados procesos administrativos, los trabajos de replanteo comenzaron en las fincas cercanas a Toledo, surgiendo trabas por parte de algunos propietarios que motivaron las consiguientes críticas de los sindicatos ya que las obras paliarían el paro existente. En julio de 1927, los trabajos empezaron en la finca de Valdecubas a la par que afloraban las denuncias obreras por los salarios y los atropellos de la contrata. Se fijaba una jornada de diez horas, tasada en 5,75 pesetas, frente a los 66 céntimos que se pagaba en

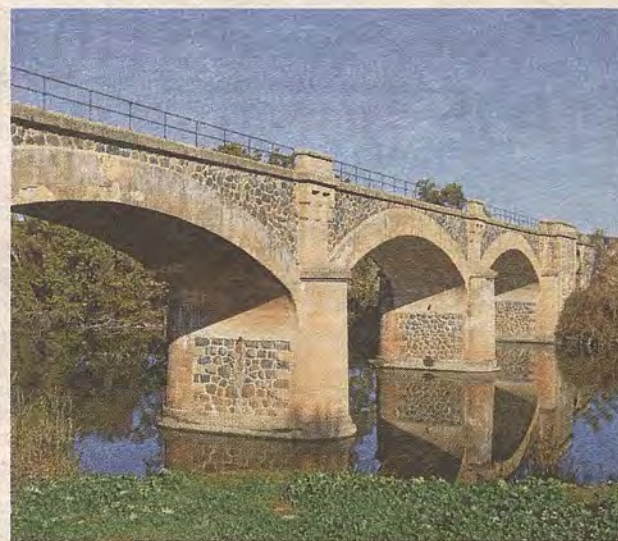
las obras de la ciudad. También se avisaba de los abusos de los capataces y las duras condiciones de trabajo como era el hecho de llegar a los tajos de las vías, tras dos horas de caminata desde Toledo y sin compensación alguna.

En 1928 las obras se acercaban a Olías para quedar prácticamente concluidas en 1932, con pasos a nivel, casetas, alcantarillas, un apeadero en Higaras y un gran puente de tres ojos, de sólida factura, sobre el río Tajo, aguas arriba del legendario palacio de Galiana. En 1936 la Oficina de Estudios de las Compañías del Norte y MZA. Informó, de modo desfavorable, la conclusión y explotación de esta línea. En julio de 1938, en plena guerra civil y por razones tácticas, una Orden consideró esencial activar este enlace ferroviario, lo que acaeció el 22 de septiembre de 1938.

Acabada la contienda parecía normalizarse el funcionamiento del tren, sin embargo, las habituales crecidas del río -al no existir embalses reguladores en el Tajo- dañarían pronto la obra. En 1941 hubo que consolidar dos arcos anexos al gran puente de tres ojos con nuevos encofrados, siendo mayores los perjuicios que se reprodujeron en 1947 ante otra gran riada que anegó los campos desde Villaseca. La reparación de los daños y el corto balance de usuarios fueron razones para que RENFE, como nueva gestora de la línea, determinase su desmantelamiento y abandono a finales de 1955 a través de un Decreto emitido el 11 de noviembre.

El propio texto oficial revela algunos detalles de interés como el hecho de que el «Ferrocarril de Toledo a Bargas tenía la infraestructura termina-

da al iniciarse la Guerra de Liberación», lo que facilitó que, después de la toma de Toledo, «con el material usado que se pudo reunir», se hizo un «tendido de vía provisional» para asegurar una comunicación ferroviaria de la ciudad. También recuerda la avenida extraordinaria del Tajo, en 1941, que se llevó por delante «un puente de dos tramos de hormigón armado que fue sustituido provisionalmente por tramos metálicos apoyados en castilletes de traviesas» que también sucumbieron ante una avenida en 1947, suspendiéndose desde ese momento el servicio de trenes. El texto oficial concreta que en 1953 ya no se consideraba imprescindible reactivar la línea, cuya reparación se fijaba en 12 millones de pesetas y, aunque se podía estimar que sirviera de nexo entre la línea de Extremadura y la de Levante, sin pasar por Madrid, tal enlace realmente ya existía con el corto tramo ferroviario de Villaluenga-Villaseca de la Sagra. De cualquier modo, Renfe razonaba que estos enlaces entre el Oeste y el Este peninsular no producirían beneficios y era evidente que la línea Toledo-Bargas ofrecía «un tráfico local muy pequeño y deficitario que hoy está bien atendido por carretera». Por si quedaba algún resquicio para otros proyectos o esperanzas, el preámbulo del texto legal reafirmaba que la reparación «tampoco serviría para realizar la aspiración de Toledo de que los



Puente de la vía Toledo-Bargas sobre el Tajo R. DEL CERRO

trenes de la línea de Ciudad Real pasaran por la ciudad». Los dos artículos del Decreto recogían tajantemente la no ejecución de las obras, el cierre de la línea al servicio público y el levantamiento definitivo de las vías.

Tras el texto vieron los hechos. Con los años, el talud ferroviario fue perdiendo el balasto y las últimas traviesas de madera hasta dejar al aire la base arcillosa del trazado hoy orillada por retamas y rastrojos. Ahora, desde Toledo, gracias a la senda ecológica abierta años atrás desde el puente de Alcántara por la orilla izquierda del Tajo, es posible llegar y ver el soberbio puente de tres arcos carpaneles sobre el río, revestido de cuidada cantería, acompañado en cada estribo de otros pasos de medio punto donde dos grafitis en color negro señalan: «1941», es decir, el año de su primera reparación, preámbulo del declive definitivo que sobrevino en 1947.

Al final, de todo aquello, tan sólo queda hoy un elegante puente enhebrado por las aguas del Tajo que guarda décadas de anhelos, los duros afanes de su construcción y el recuerdo de lo que pudo ser y no fue.

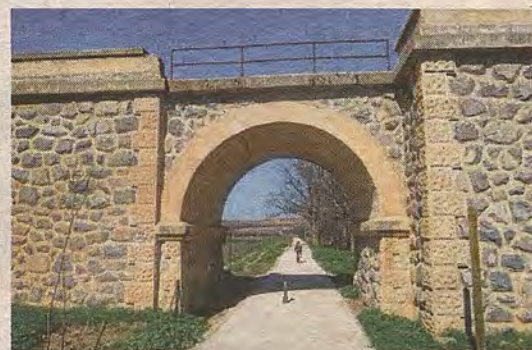
## vivir Toledo



Aspecto de la estación de Toledo en la riada de 1947. Foto Rodríguez



Arcos en el estribo derecho del puente sobre el Tajo (R.del Cerro)



Arco en el estribo izquierdo del puente y actual senda ecológica. (R. del Cerro)

Parte superior del puente en dirección a Bargas. (Rafael del Cerro)



A la izquierda, un grafiti en uno de los arcos recordando la reparación de 1941. A la derecha, vista desde del puente en dirección a Toledo (Fotos: Rafael del Cerro)

