

VIVIR TOLEDO

La construcción de un puente junto al de Alcántara creó un largo debate entre los técnicos y los adalides del tipismo

El fallido proyecto de un nuevo puente en Toledo (1911-1929)

RAFAEL DEL CERRO MALAGÓN TOLEDO

Para unir la *Carpetania* con *Augusta Emerita* y *Oretum* los romanos alzaron en *Toletum* un necesario puente sobre el Tajo. Llamado luego de Alcántara, aquí prestó servicio en solitario hasta 1933 gracias a periódicas obras que intentaron curar unos males cada vez más graves. En 1914, la Jefatura de Obras Públicas de Toledo apuntaló el arco menor con una cimbra, una vez incautado el puente (5 de julio de 1911) a la Casa ducal de Alba, colectora de unos pontazgos reconocidos en 1746. La propiedad eludía los arreglos ante los exiguos ingresos cobrados a los arrieros, pues los vehículos a motor estaban libres de tal carga. A finales de 1915, *El Eco Toledano* denunciaba el “estado ruinoso” del puente, cuya solución, según el ingeniero de la Jefatura Provincial de Toledo, José María Arambarri, pasaba por repararlo y destinarlo solo a los peatones, además de levantarse uno nuevo para los modernos transportes.

Otra clave del puente de Alcántara asoma en una entrevista al diputado José Félix de Lequerica en *El Castellano* (abril de 1923). Recordaba que, en 1921, los presupuestos del Estado contemplaron 4.000 pesetas para estudiar la unión directa desde la puerta de Bisagra con la estación del tren mediante un puente sobre el Tajo. Dificultades legales lo impidieron, pero se aceptó variar el trazado de la salida hacia

Ciudad Real, “dando las vueltas precisas” para que tal carretera no se alejase de la terminal ferroviaria. Y es que, desde 1911, a la vez que se veía preciso crear un nuevo puente junto al de Alcántara, seguía presente el anhelo de prolongar el ferrocarril desde Toledo hacia la línea de Extremadura.

El ferrocarril y la Fábrica de Armas

Implantado el Directorio Militar del general Primo de Rivera en 1923, las infraestructuras fueron objeto de flamantes programas cuya financiación flaquearía al carecerse de una política fiscal adecuada. Entre los planes públicos florecieron inéditos trazados ferroviarios. En julio de 1924, ante la noticia para unir las líneas de Extremadura y Ciudad Real con un enlace entre Cabañas y Algodor, un edil toledano, Florentino Serrano, elevaba una moción al pleno para que la Ciudad solicitase al Directorio anular tal proyecto y acercarlo a Toledo. Sugería prolongar las vías desde la estación, cruzar el Tajo, llevarlas a la Fábrica de Armas y luego continuar hacia Bargas. En el mes de agosto, en una asamblea celebrada en el Ayuntamiento con representantes de otras instituciones locales, se avaló la moción. El ingeniero Luis Barcala explicó allí que la idea de unir Toledo y Bargas ya estaba en estudio desde años atrás, añadió que procedía solicitar al Directorio un nuevo puente sobre el Tajo.

Recordemos que, tras el armisticio

de la I Guerra Mundial (1918), la Fábrica de Armas redujo la producción cartuchera y la plantilla de trabajadores, algo que se acentuó, a partir de 1926, finalizada la campaña del Rif. Ciertas opiniones señalaban al ferrocarril como un recurso vital que, además de fomentar el turismo, podría favorecer a la factoría para expedir novedosos productos, como rodamientos o motores, más allá de la fabricación de espoletas, instrumental quirúrgico y cuchillas. En 1927, la falta de pedidos, de materias primas y créditos redujeron los 1.500 puestos de trabajo a 900. En el mismo año, otro problema gravitó sobre la ciudad al abrirse en Zaragoza la Academia General Militar, pues se temía el cierre de la Academia de Infantería. Solo la inversión estatal en varios proyectos pendientes podía aliviar el problema del paro.

Un discutido proyecto

A finales de 1924, cumpliendo el acuerdo de la asamblea del mes de julio, comenzaron los contactos con el Gobierno. En ese momento, *El Castellano Gráfico* insistía en el ruinoso estado del puente de Alcántara, un tesoro artístico dañado por el “tráfico incesante del vivir moderno”. En 1925, la revista *Toledo* que dirigía Santiago Camarasa, apoyó el “ganado descanso” del puente medieval, construyeron otro nuevo y el deseado tren Toledo-Bargas. En agosto de aquel año, el Directorio aprobó un concurso de proyectos para erigir un viaducto de hormigón, aguas arriba del puente de Alcántara, a 75 metros, frente al paseo de la Rosa. Las bases las redactó el ya mencionado ingeniero, Luis Barcala, sin embargo, hasta 1926, no se publicó el citado concurso al que solo podían concurrir los ingenieros. Se pedía presentar una obra bella y armónica delante del venerado puente de Alcántara.

Aquello despertó una disputa profesional entre ingenieros y arquitectos. Vicente Machimbarrena, director de la Escuela de Caminos, avalaba desde la *Revista de Obras Públicas* la pre-

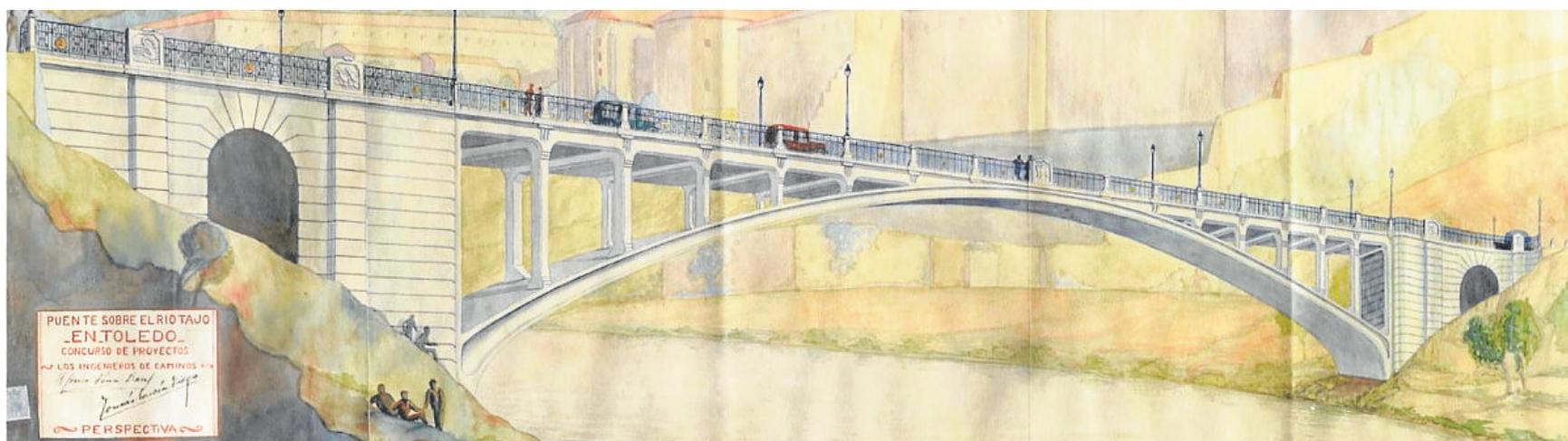
valencia ingenieril, conocedora de las estructuras y los materiales, frente a “caprichosos” diseños de los arquitectos que luego los ingenieros tenían que recalcular. Defendía el uso del hormigón, «de infinita docilidad», acaso con un sobrio ornato. En la revista *Arquitectura* (1925), el reputado arquitecto Leopoldo Torres Balbás mostró dudas sobre un puente al pie del histórico recinto de Toledo que, por otra parte, carecía de un plan de ensanche. Temía ver un “pastiche más”. Esta polémica se recoge en un estudio del investigador Julio Martín Sánchez (2012).

Sin embargo, los concursantes eligieron alzados historicistas y eclécticos, caso de los cinco firmados, respectivamente, por Arturo Monfort, José María Arambarri, José López Rodríguez, Mariano García Cervino y José Ochoa. El de Alfonso Peña Boeuf y Tomás García-Diego fue el más actual y comedido. El jurado lo componían dos ingenieros (Félix Boix y Antonio Prieto), dos arquitectos (Modesto López Otero y Luis Bellido) y un crítico de arte, el toledano Ángel Vegue y Goldoni.

En marzo de 1927, el jurado declaró desierto el concurso. Pidió su anulación pues las bases publicadas omitían ciertos detalles, como el enlace directo del futuro puente con la puerta de Bisagra que exigiría “un muro de avenida” y afectaría a toda la ladera norte de Toledo. El jurado planteó trasladar el viaducto aguas abajo del de Alcántara, en una cota inferior, abriendo una carretera de 500 metros desde la subida al castillo de San Servando hasta el nuevo enclave para volver a la plaza de Alcántara. Se pedía que el futuro puente fuese de hormigón revestido de mampostería, «sin anacronismos ni arqueologías», ni «inútiles y estorbosas» torres. Se apuntó una ventaja más. Desde el nuevo puente podrían partir «dos caminos de circunvalación, uno por cada margen» del Tajo para conectar los históricos pasos de Alcántara y San Martín.

Aquel dictamen fue refutado por los adalides del *Toledo eterno*. Alguien opinó que bastaría con reparar el de Alcántara para que continuase en servicio activo. Sin embargo, en 1929, comenzarían las obras sugeridas con los primeros andamios al pie de los restos del acueducto romano. El debate se diluyó en pocos años.

Proyecto para un nuevo puente de Alcántara de los ingenieros Peña Boeuf y Tomás García-Diego (1926). Fundación Juanelo Turriano (2017)



Vivir Toledo: El fallido proyecto de un nuevo puente en Toledo (1911-1929)

(Publicado el 15 de enero de 2023)

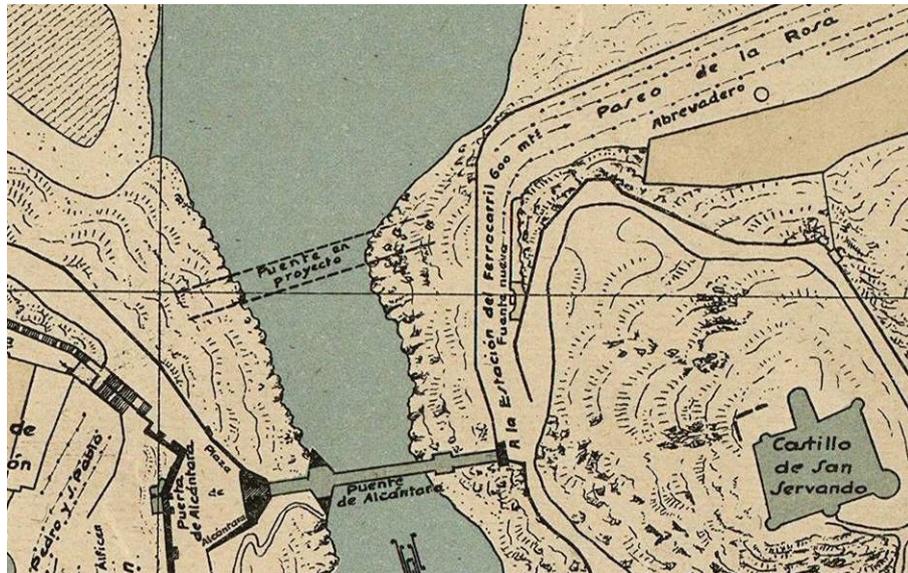
1. Proyecto para un nuevo puente de Alcántara de los ingenieros Peña Boeuf y Tomás García-Diego (1926). Fundación Juanelo Turriano (2017)



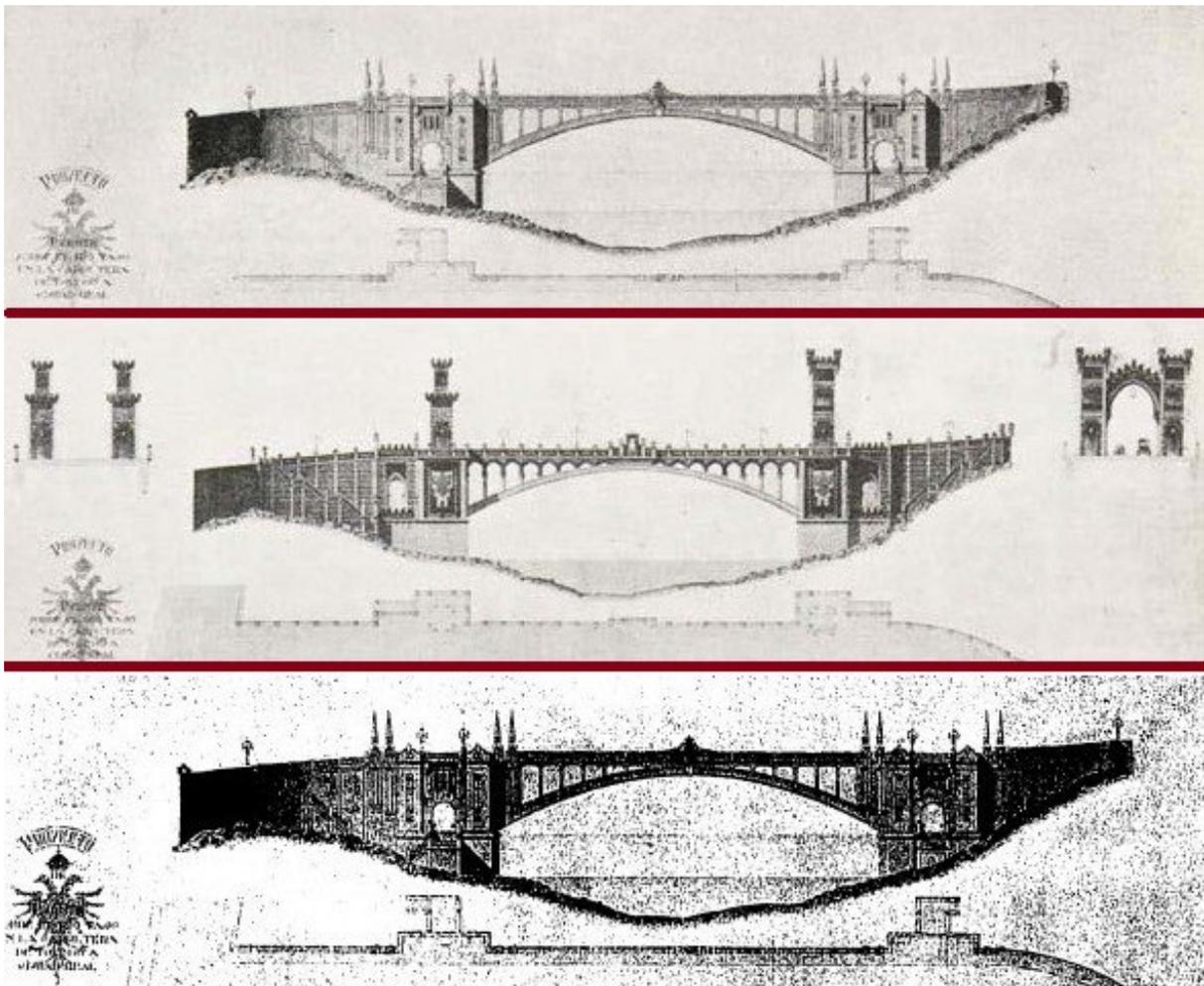
2. Puentes de Alcántara. A la izquierda, antes de apuntalarse el arco menor (Linares ca. 1913). A la derecha. La cimbra estuvo hasta los años cuarenta (Grafos, ca. 1922). Archivo Municipal de Toledo. Colección de postales



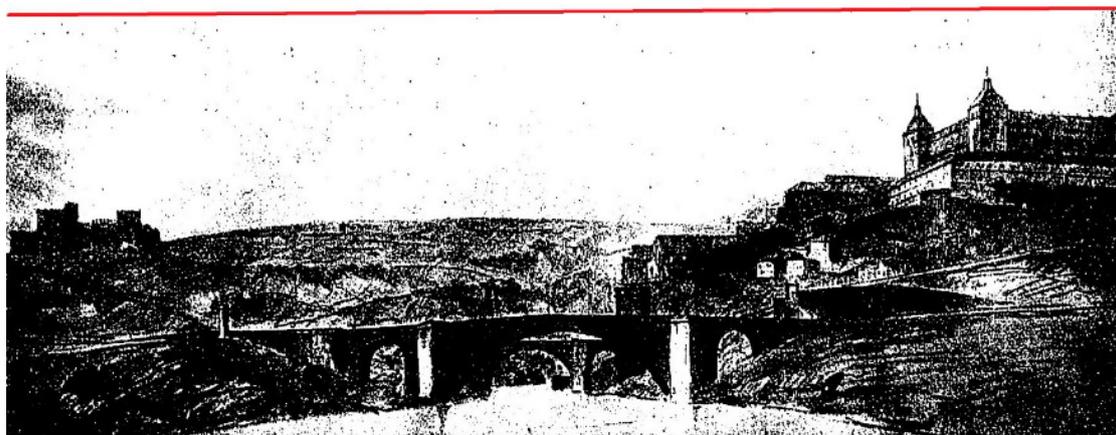
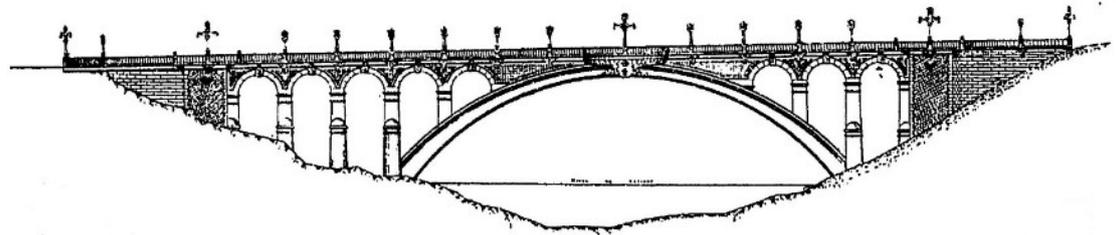
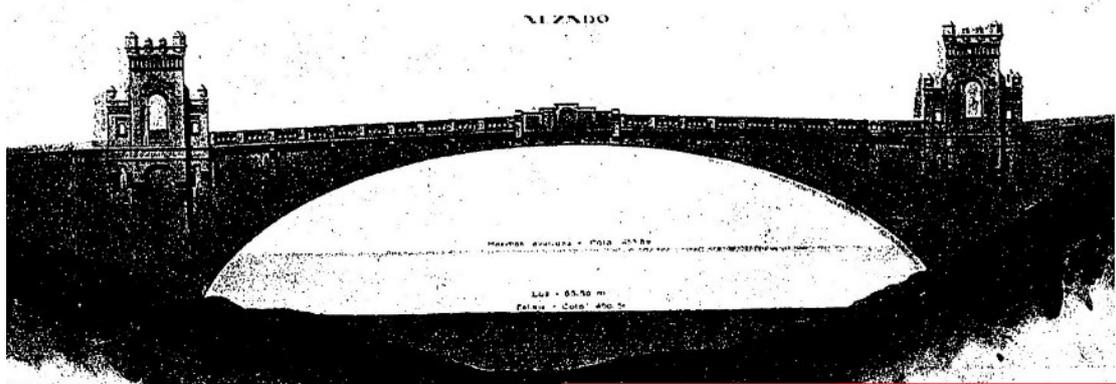
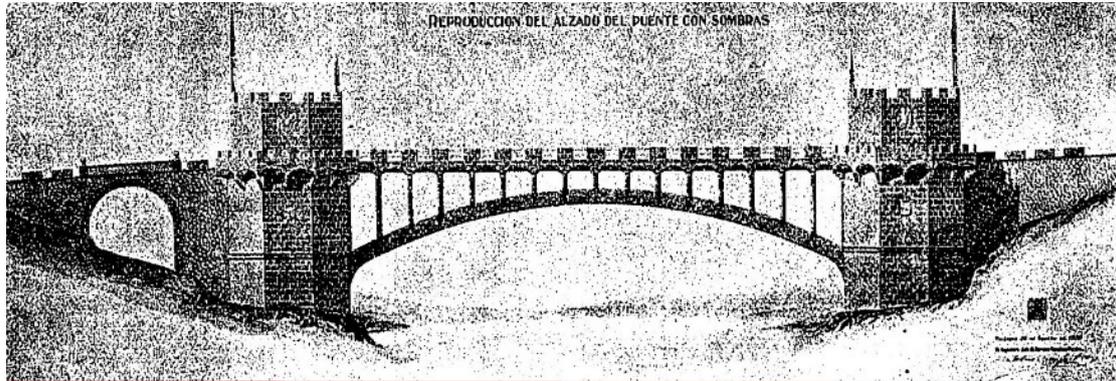
3. Plano de Toledo por Alfonso Rey Pastor, editado en 1926. Sobre el Tajo se esboza la ubicación del futuro puente de Alcántara, según las bases del concurso de 1925, redactadas por el ingeniero L. Barcala



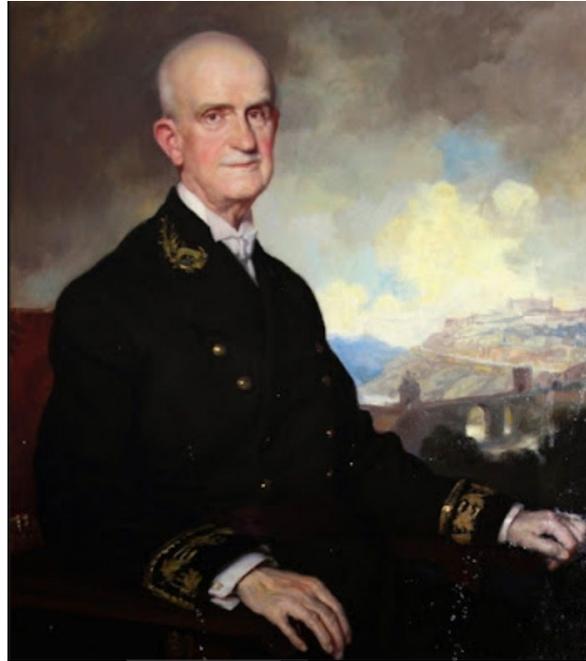
4. Tres propuestas, de inspiración mudéjar, del ingeniero José María Arambarri elevadas al concurso anunciado, en 1925, para un nuevo puente de Alcántara



5. Proyectos para el concurso de 1925. De arriba abajo, los firmados por Arturo Monfort, José López Rodríguez, Mariano Vicente García Cervino y José Ochoa



6. Vicente Machimbarrena Gogorza (1865-1949), director de la Escuela de Caminos. Desde la *Revista de Obras Públicas* defendió el papel preeminente de los ingenieros en el proyecto. Retratado por Ignacio Zuloaga, posa ante una vista del puente de Alcántara y Toledo, ciudad frecuentemente visitada con sus alumnos. (Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos)



7. Leopoldo Torres Balbás (1888-1960) Arquitecto y conservador de la Alhambra. Rechazó la ubicación fijada en el concurso de 1925. Propuso crear más arriba un puente moderno, “como una línea tendida sobre el Tajo”. Quizá, el viaducto de Azarquiel, inaugurado en 1984, fue la realidad de aquella idea.



8. Vista del puente de Azarquiel en 2014. Lo diseñó un amplio equipo de ingenieros encabezados por Carlos Fernández Casado. El objetivo principal del proyecto fue lograr un puente “funcional” que pasase “desapercibido”. FOTO RAFAEL DEL CERRO)

