

## VIVIR TOLEDO

*En 1933 empezaba la unión entre los puentes de Alcántara y San Martín para aliviar la circulación rodada y convertirse en un gran balcón turístico*

# La Carretera de Circunvalación o la Vuelta al Valle

RAFAEL DEL CERRO MALAGÓN

Esta ronda periurbana se ideó en 1927 para sacar el tránsito de vehículos entre los Montes de Toledo y las carreteras de Madrid y La Mancha. A partir de 1943, dar la «vuelta al Valle» fue un nuevo aliciente para los toledanos y los profusos visitantes que ahora podían gozar fácilmente de unas sugerentes vistas y de su entorno natural.

Además, la obra facilitó otro acceso a la ermita de la Virgen del Valle. La ruta más factible siempre había partido del puente de San Martín para desviarse en el cruce de Caravantes entre los cigarales hasta el citado santuario. Más rápido era atravesar el río en la barca de Pasaje y ascender por la zigzagueante senda hacia la Peña del Rey Moro. Una tercera y tortuosa opción era subir desde el puente de Alcántara a San Servando y tomar el camino de Burguillos por el caserío de San Blas. Luego se bordeaba Cerro Cortado por la fuente de la Corona, se descendía por la vaguada de la Degollada y, finalmente, se trepaba hasta la ermita. En definitiva, hasta la posguerra no existió la completa unión entre los dos históricos puentes de Toledo por el paraje del Valle.

### 1927. Nace el proyecto

En artículos pasados citamos que, en 1925, ante el mal estado del puente de Alcántara, la Dirección General de Obras Públicas propuso crear un moderno viaducto aguas abajo del Artificio de Juanelo que, tras largos debates se inauguró en 1933. El ingeniero del proyecto, Rafael Enriquez Ramírez-Cárdenas, apuntó que, además de relevar al viejo pontón medieval, serviría para abrir dos futuras carreteras paralelas al Tajo, una por cada orilla, circunvalando la ciudad hasta San Martín. La prevista por la margen derecha sería la llamada Ronda Cornisa que se abordó en 1970. En cambio, la vía de la orilla contraria fue la primera en nacer.

El 15 de julio de 1927 la citada dirección general ordenó el estudio para enlazar el puente de San Martín con

una carretera de segundo orden hasta la de Toledo-Ciudad Real por el Valle. En 1929 el proyecto lo redactó Miguel Romero de Tejada Galbán, ingeniero de la Jefatura Provincial de Toledo. Planteó reducir la circulación de vehículos de mercancías (carbón, leña, piedra o cereales) y viajeros por los estrechos puentes medievales que atravesaban el paseo de Recaredo, la puerta de Bisagra y las calles del Arrabal y Gerardo Lobo. El proyecto realizaba el valor turístico de esta circunvalación y asegurada el incremento de asistentes a la anual romería del Valle.

El técnico estudió las diversas alternativas para salvar los fuertes desniveles rococós y las vaguadas de Pontezuelas y la Degollada. Desechó trazar la carretera lo más horizontal posible entre ambos puentes, pues exigiría algún túnel en las laderas del Valle. Se inclinó por retocar solo el camino habitual desde Caravantes hasta la ermita. Desde allí, para atravesar el arroyo de la Degollada, barajó dos opciones. Una era abrir la carretera bordeando las alturas de los cerros existentes hasta el castillo de San Servando y bajarla luego al paseo de la Rosa. Este recorrido sería largo y costoso con profusas curvas y muros de contención. La segunda alternativa, y elegida, fue levantar un viaducto de hormigón armado (tomado del catálogo de Obras Públicas) sobre el arroyo de la Degollada y crear una la carretera por los acantilados de la orilla izquierda del Tajo hasta el nuevo puente de Alcántara, cuya ejecución ya estaba aprobada.

### Problemas y reformas

En abril de 1929, el Consejo de Obras Públicas informó favorablemente el proyecto de Romero de Tejada y las medidas adoptadas para economizar-

**El puente de la Degollada colapsó el 23 de enero de 1973 al ceder una de las pilas de los arcos**



**De paseo por la carretera del Valle y el puente de la Degollada en noviembre de 1962. Fotografía de Åke Åstrand. Archivo Municipal de Toledo**

lo. Se apoyó la inclusión en el Plan General de Carreteras del Estado como vía de segundo orden. El puente de la Degollada, sobre tres arcos de 28 metros de luz, estaría adoquinado y el resto de la carretera (4.180 metros) sería de hormigón acorazado. Se aceptó el presupuesto fijado en 972.704, 24 pesetas. El trazado inicial afectaba a las propiedades de la ciudad (los Alijares) y los cigarales de Damaso Hernández Arias, Alfredo Van den-Brule, Vicente Serrano, Francisco Domínguez, Antonio Lillo, Isabel Martín y Consuelo Cubas propietaria de la Dehesa de la Sisla.

A finales de 1930 se subastaron las obras de explanación y fábrica. Se asignaron al contratista Ricardo Velasco Páramo por 437.000 pesetas (con una rebaja de 186.123,94 pts.), avalando ciertas cantidades Luis Colomina Cremades, un contratista de Magán. Las obras debían transcurrir entre 1931 y 1933. Sin embargo, el 12 de abril de 1931 los ingenieros decidieron replantear algunas partes cercanas al puente de Alcántara, lo que implicaba redactar y aprobar un proyecto reformado antes de iniciar las obras. El día 14, la proclamación de la II República detuvo el este proceso administrativo. El alcalde accidental de Toledo, Domingo Alonso, solicitó de inmediato al Gobierno las inversiones pendientes en la ciudad focalizadas en la crisis de trabajo que sufría la Fábrica de Armas y ejecutar viejos asuntos como el Palacio de Justicia, la Casa de Correos y la me-

jora de los accesos que incluían la carretera de Circunvalación.

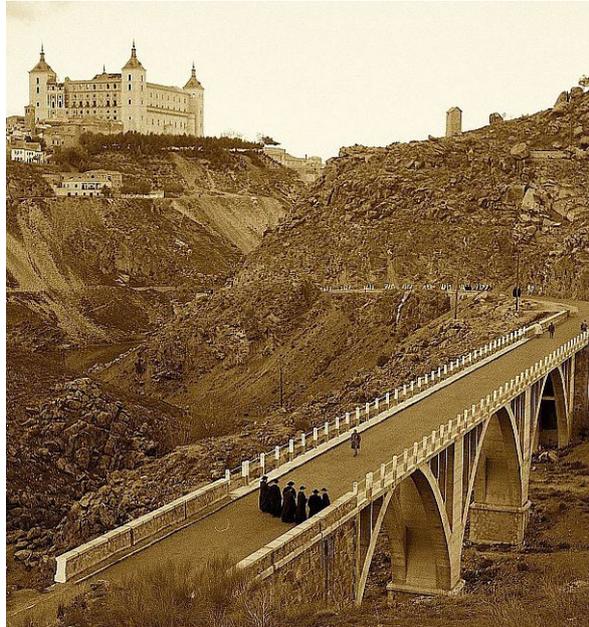
En marzo de 1932 se anunció la subasta del nuevo plan que nació con varios problemas. Vista la carestía de jornales, el nuevo contratista pidió una prórroga para iniciar las obras, los propietarios de los terrenos expropiados rechazaron la tasación oficial y los sindicatos vigilaban las cambiantes condiciones laborales. Hasta 1933 no se retomaron los trabajos salpicados de nuevos conflictos para ejecutar el proyecto que ahora dirigía el ingeniero Rafael Enriquez. En julio de 1936, estallada la guerra, el viaducto aún estaba inconcluso. El investigador y académico correspondiente Roberto Félix García, autor del blog *Puentes, Carreteras y Ferrocarriles en la provincia de Toledo*, señala que, en 1938, la Comandancia Principal de Ingenieros del Ejército del Centro, indicó a la Jefatura de Obras Públicas de Toledo se colocasen tramos metálicos provisionales para facilitar el paso. Finalizada la contienda concluyeron todos los trabajos dirigidos ahora por el ingeniero José Castro Gil.

El puente de la Degollada colapsó el 23 de enero de 1973 al ceder una de las pilas que sustentaban los arcos tras el paso de un autobús. El derrumbe no produjo ninguna desgracia, quedando indemnes otros vehículos que circulaban en aquel momento. En 1988, la Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha estudiaba la mejora de la carretera del Valle y su conexión hacia el Cerro de los Palos. En 1992 quedarían resueltas las obras (134 millones de pesetas) que ampliaban los tramos peatonales desde el puente de Alcántara y el rotor inmediato a Caravantes y a la ermita de la Virgen de la Cabeza.

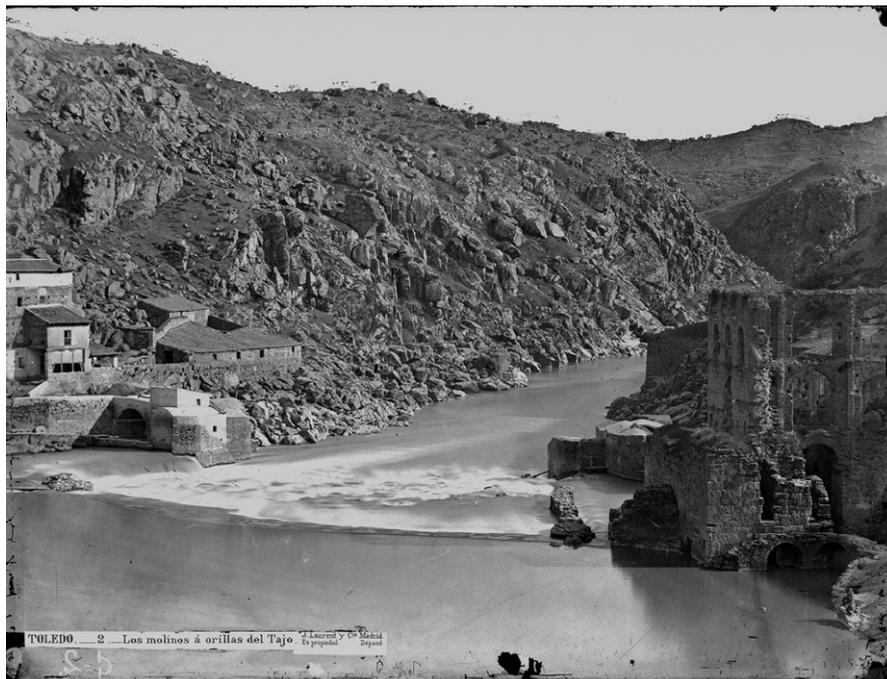
## Vivir Toledo. La Carretera de Circunvalación o la Vuelta al Valle.

(Publicado el 2 de julio de 2023)

1. De paseo por la carretera del Valle y el puente de la Degollada en noviembre de 1962. Fotografía de Åke Åstrand. Archivo Municipal de Toledo



2. Aspecto original del torno rocoso del Valle por donde se proyectó llevar en 1927 la carretera de Circunvalación cuyas obras comenzaron en 1933. Fotografía de Laurent hacia 1860



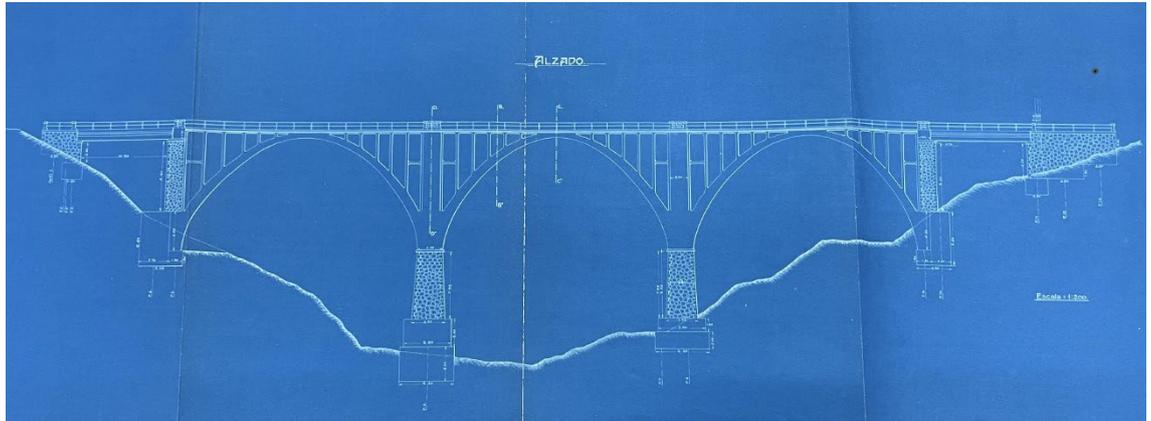
3. Cruce de la Venta de Caravantes (ca. 1925). De frente, la subida del camino viejo de Argés. A la izquierda, el camino hacia las Pontezuelas, los cigarrales y la ermita del Valle. Fotografía de Pedro Román



4. Almuerzo de unos excursionistas junto a la ermita del Valle hacia 1930. El acceso de los vehículos se efectuaba desde el puente de San Martín por los cigarrales. Archivo Municipal de Toledo



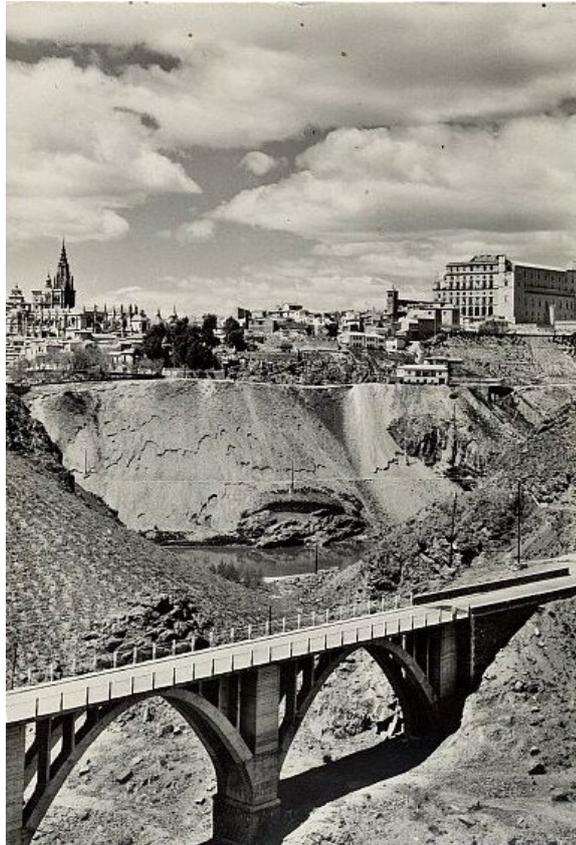
5. Viaducto sobre el arroyo de la Degollada en el proyecto de Miguel Romero de Tejada (1927). El modelo inicial era con tres arcos y dos vanos rectos en los extremos que se suprimieron en 1933. Archivo Histórico Provincial de Toledo



6. Trabajos iniciales del viaducto sobre el arroyo de la Degollada en una fotografía de Pedro Román (ca. 1935). En estos momentos la obra la dirigía el ingeniero Rafael Enriquez Ramírez-Cárdenas



7. Vista de Toledo y del puente de la Degollada en una postal editada en Madrid por Domínguez en los años cincuenta



8. El viaducto de la Degollada tras la voladura efectuada después de que se hundiese el 23 de enero de 1973. Fotografía de F. Villasante



9. Uno de los tramos de la carretera de Circunvalación que se reformó en 1992. La imagen, tomada en octubre de 2021, muestra los arrastres de tierras del arroyo de la Degollada en el Tajo causados por la borrasca *Filomena* en enero del mismo año. FOTOGRAFIA RAFAEL DEL CERRO

