

VIVIR TOLEDO

Anulado un proyecto en 1927, aguas arriba de Alcántara, la alternativa fue hacerlo cerca de los estribos del acueducto romano

La obra del Puente Nuevo de Alcántara (1929-1933)

RAFAEL DEL CERRO MALAGÓN

En 1925, tras reiterados avisos sobre el mal estado del histórico puente de Alcántara, el Directorio presidido por el general Primo de Rivera aprobó un concurso de proyectos para crear un viaducto integrado en la carretera de Toledo a Ciudad Real que enlazase directamente la puerta de Bisagra con la Estación. En el anterior artículo (15/01/2023) exponíamos que, en 1927, el jurado desechó las siete ideas, de ampulosos alzados, presentadas por distintos ingenieros. Como alternativa, el jurado sugirió un nuevo paso sobre el Tajo solo para vehículos, «escondido» aguas abajo del histórico puente. Debería ser de menor altura, «sin artificio» alguno, edificado con «hormigón en masa y paramentos de sillarejo». Se añadió un incentivo más: tal emplazamiento permitiría abrir dos caminos paralelos al río, uno por cada orilla, para circunvalar la ciudad hasta el puente de San Martín.

La Dirección General de Obras Públicas asumió las propuestas del dictamen de 1927, encargando al ingeniero de la Jefatura Provincial de Toledo, Rafael Enríquez Ramírez de Cárdenas, el diseño del futuro puente en el lugar ahora indicado. Esto último no gustó a los poderes fácticos locales, arguyendo que era preciso abrir un sinuoso acceso que alejaba la estación del tren 500 metros. Mientras, el Ministerio confió a otro ingeniero de la misma Jefatura, Miguel Romero de Tejada, el estudio para abrir una carretera de circunvalación por el Valle entre los dos históricos puentes medievales.

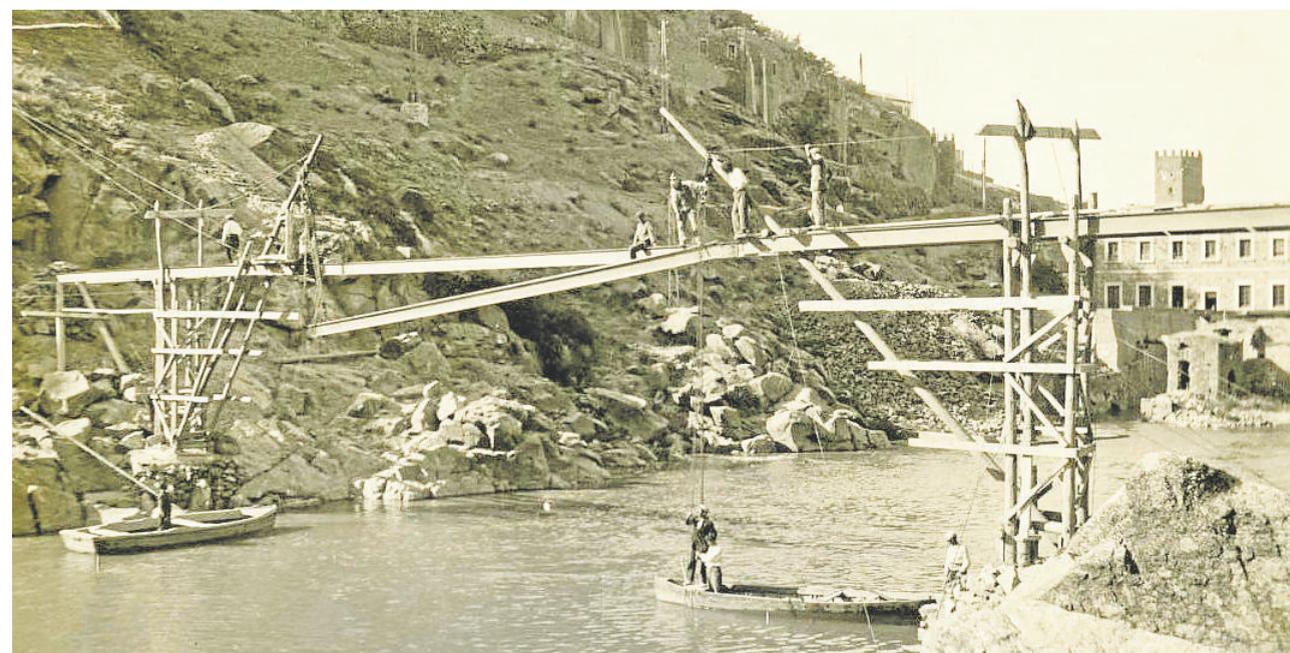
600.000 pesetas

En enero de 1929, el gobernador civil Antonio Almagro entregaba al ministro de Fomento, el conde de Guadalhorce, el proyecto del nuevo puente. La prensa toledana recogía con palpable euforia las gestiones realizadas y la garantía ministerial para iniciar las obras aquel año, pues darían trabajo a los obreros afectados por la merma de actividad en la Fábrica de Armas. Se llegó a anunciar la «solemne inau-

guración» de las tareas en octubre con la presencia del propio ministro, algo que nunca sucedería. Mientras, desde el mes de junio, por designación del gobernador civil, el ingeniero Rafael Enríquez, ocupaba una concejalía en el consistorio toledano.

Las felices perspectivas variarían en enero de 1930 tras la dimisión del general Primo de Rivera. La jefatura del Directorio la asumió el general Dámaso Berenguer con un gabinete que revisaría todos los planes en curso. La Cámara de Comercio de Toledo, diversas instancias y la opinión de *El Castellano* aprovecharon para reiterar su oposición al lugar destinado al naciente puente, «aun en periodo inicial». Pidieron, sin éxito, detener las obras y levantarlo aguas arriba del viejo de Alcántara. No obstante, los trabajos pro-

Inicio de las obras del nuevo puente de Alcántara en 1930 Fotografía de Pedro Román Martínez (Archivo Histórico Provincial de Toledo)



seguirían para reactivarse tras la proclamación de la República (1931).

En enero de 1933 se anunciaba una pronta apertura, pero los obligados trámites la retrasaron hasta el mes de octubre. *El Castellano* reseñó entonces algunos datos sobre la obra: la longitud del puente (79 metros), la luz del arco (40,8) y los sondeos de veinte metros para inyectar cemento bajo los estribos. La anchura entre los pretiles tenía siete metros, abarcando una calzada de 5,5 metros y dos aceras de 75 centímetros. Se crearon «dos burladeros» (o refugios para peatones) en cada costado. La adoquinada calzada, a 15 metros sobre el nivel del río, tenía suficiente anchura para el cruce de «carruajes en ambos sentidos». En los muros se empleó rústica mampostería y una cuidada cantería en los pretiles, las esquinas y el dovelaje que perfila el arco. Desde los extremos del puente arrancaban sendos ramales adoquinados, el de la orilla izquierda hacia la Estación y el de la derecha a la plaza de Alcántara. Una serie fotográfica del académico Pedro Román Martínez (1878-1948) recoge la evolución de los trabajos cuyo coste final se cifró en 600.000 pesetas.

El nuevo puente de Alcántara era similar a otros de aquella época que la Jefatura de Obras Públicas realizó en tierras toledanas como recoge el investigador Roberto Félix García en su blog dedicado a las carreteras, puentes y ferrocarriles de la provincia (2021). De todos, señalamos tres proyectos. Uno es el creado en el río Fresnedoso, en la carretera de Navahermosa al Portillo del Cijara, hoy sumergido en el embalse. Otro, con arco escarzano sobre el cauce del Tiétar, se ubica en la carretera de Oropesa a Candeleda. El más parecido, también con un único arco, pero de medio punto, cruza el Gévalo en Robledo del Mazo.

Inauguración y proyectos

En octubre de 1933 se verificaron las pruebas de carga. En la calzada se colocaron apisonadoras y camiones con sacos de arena que rebasaron las 100 toneladas. El día 20, a las once de la mañana, se abrió al tráfico a la vez que

se prohibía el paso por el viejo de Alcántara, siendo el último vehículo en cruzarlo un carro de mulas cargado de carbón del industrial Dionisio Villarrubia. El primero que rodó por el nuevo puente fue una camioneta, «matricula 3.097», con pellejos de vino, propiedad de Ángel Rey. En la inauguración concurren el ingeniero jefe de la provincia, Luis Barber, el autor del proyecto, Rafael Enríquez, y otros técnicos de la Jefatura de Obras Públicas. La zaragozana empresa contratista, Angel Aisa y Hermano, obsequió a los presentes en la recepción de la obra con una comida en el Hotel Castilla. Parejas de la Guardia Civil se encargaron de asegurar que ya solo cruzasen peatones por el puente viejo.

Aunque se ponía fin a tan anhelada obra, aprobada en 1929, no cesaron las críticas al lugar elegido para saltar el Tajo. No obstante, entre las opiniones defensoras, se valoraba que el monumental puente de Alcántara podía ser totalmente contemplado desde el estrenado viaducto. En la posguerra creció por éste el tránsito de vehículos hacia el barrio de Santa Bárbara y la Academia de Infantería. A partir de los años setenta, con el naciente Polígono Industrial, fue agobiante la diaria saturación de tráfico para atravesar el puente. Esto último empujó a estudiar una nueva vía más directa y amplia desde Bisagra al paseo de la Rosa. En abril de 1984, aguas arriba del histórico de Alcántara, se inauguraba el viaducto de Azarquiel, de discreto diseño, que curiosamente cumplió parte del fallido concurso de ideas de 1927.

A finales de 2022, y conforme al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Toledo, el Ayuntamiento anunciaba el inicio de una pasarela peatonal aneja al nuevo puente de Alcántara para enlazar la Senda Ecológica de la orilla izquierda con la margen derecha y proseguir «hasta el límite del municipio en el río Guadarrama». El citado Plan señala que este tramo es parte de la Gran Ruta GR113, a su paso por Toledo, un camino verde, paralelo al Tajo, desde los Montes Universales hasta Lisboa.

Vivir Toledo: La obra del Puente Nuevo de Alcántara (1929-1933)

(Publicado el 29 de enero de 2023)

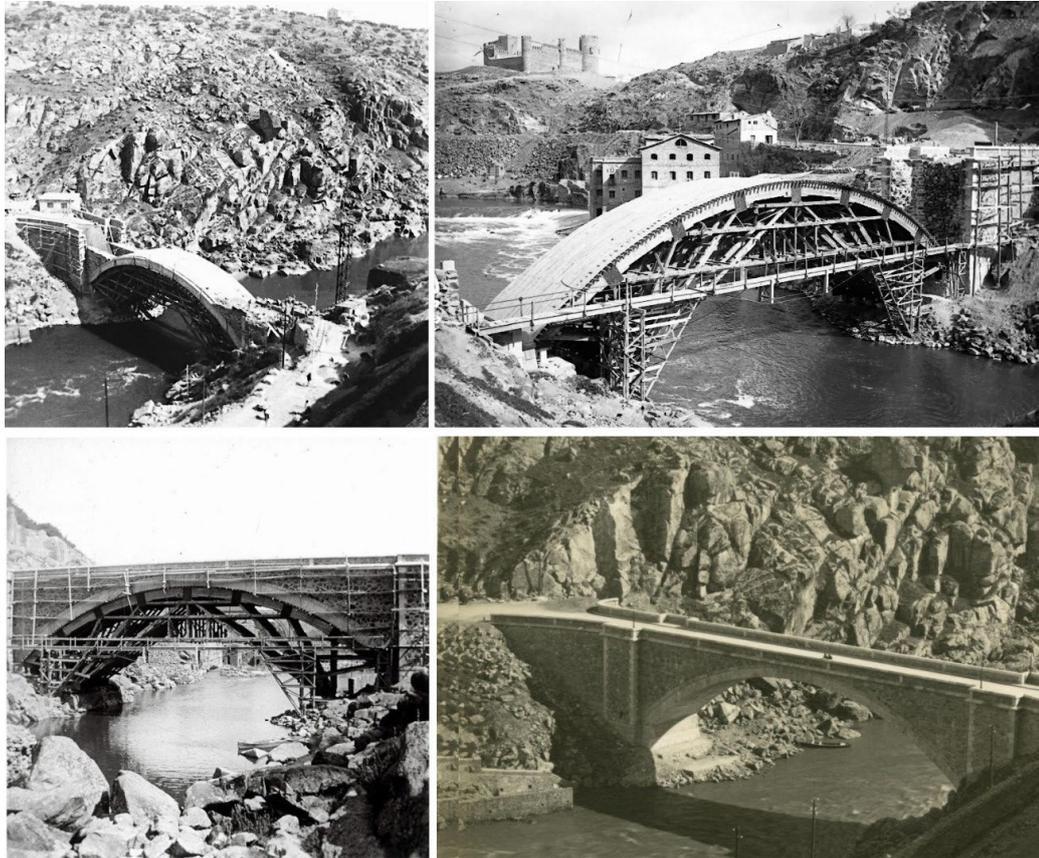
1. Inicio de las obras del nuevo puente de Alcántara en 1930. Fotografía de Pedro Román Martínez (Archivo Histórico Provincial de Toledo)



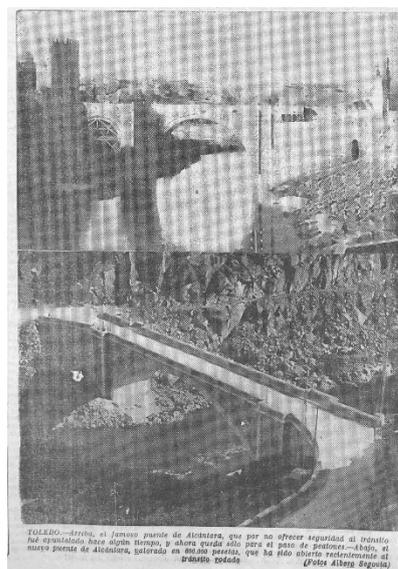
2. Entorno de los molinos de San Servando durante los trabajos para abrir el enlace desde el antiguo puente de Alcántara al nuevo viaducto. Foto de Aldus (Archivo Municipal de Toledo)



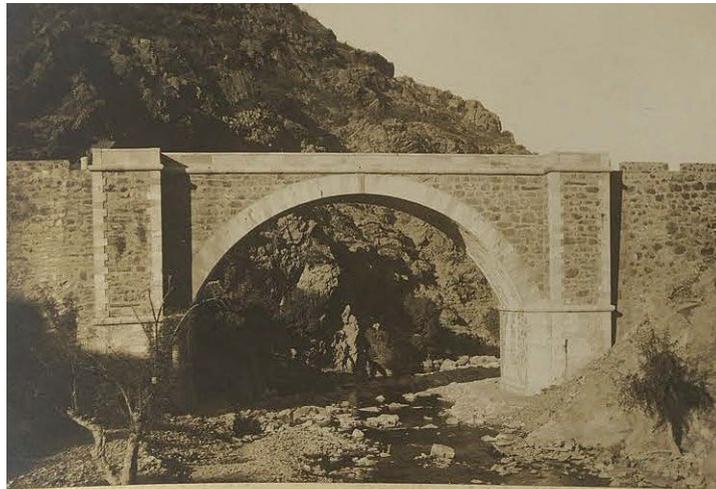
3. Construcción del nuevo puente de Alcántara. Abajo, a la derecha, recién concluido en 1933. Fotografías de Pedro Román Martínez (Archivo Histórico Provincial de Toledo)



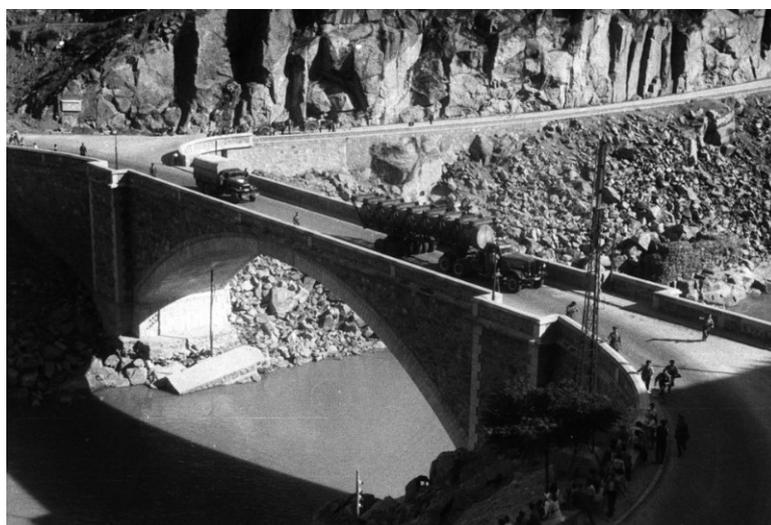
4. Noticia de la inauguración del puente, el 20 de octubre de 1933, en una reseña publicada en el diario madrileño *La Libertad* (2/11/1932)



5. Puentes realizados por la Jefatura de Obras Publicas de Toledo. Arriba, el del río Gévalo en Robledo del Mazo. Debajo, paso sobre el Tiétar en la carretera de Oropesa a Candeleda. Blog de Roberto Félix García <https://puentescarreterasferrocarrilestoledo.blogspot.com/>



6. Traslado del primer *Poste* de Juanelo por el puente nuevo de Alcántara desde Nambroca hacia Cuelgamuros el 24 de septiembre de 1949. Foto Rodríguez (Archivo Histórico Provincial de Toledo)



7. Detalles de la perfilada cantería en los pretiles. En el dovelaje y la clave de la embocadura del arco se emplearon materiales de otro color y acabado. FOTO RAFAEL DEL CERRO



8. El nuevo puente de Alcántara en enero de 2023. En el mes de octubre se cumplen noventa años de su inauguración. FOTO RAFAEL DEL CERRO



9. Lugar previsto para instalar la pasarela peatonal (en trazo rojo) en el nuevo puente de Alcántara. Propuesta anunciada en 2022, recogida en el documento inicial del *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Toledo* (2021). Ayuntamiento de Toledo

