

# El Puente de Hierro de Talavera de la Reina: una encrucijada de caminos. Noventa aniversario (1908-98)

BENITO DÍAZ DÍAZ  
ALBERTO MORALEDA OLIVARES

Historiadores

## INTRODUCCIÓN

Se ha cumplido en 1998 el noventa aniversario de la inauguración del Puente de Hierro, una de las obras más emblemáticas de la Talavera contemporánea.

A pesar de la importancia de esta ciudad como emporio comercial y encrucijada de caminos, hasta octubre de 1908 sólo hubo en ella un puente que comunicase las dos márgenes del río Tajo, lo que sin duda repercutió de forma muy negativa en el desarrollo económico de las comarcas situadas al Sur de Talavera. El único puente existente, de factura romana, y reconstruido en época medieval, estaba sometido continuamente a las inclemencias del tiempo y a las periódicas inundaciones que solían dejarlo parcialmente inutilizado.

Desde mediados del s. XIX era más que evidente que se necesitaba un nuevo puente en la ciudad, pero habrá que esperar hasta la llegada de la Restauración política para que esta pretensión adquiriese administrativa y oficialmente cuerpo. A partir de entonces la historia del Puente de Hierro estará jalonada de proyectos y al mismo tiempo de parones y espectaculares fracasos, en medio de un ambiente impregnado

de un fuerte caciquismo que condicionaba el desarrollo de la vida económica local, en la que siempre primaban los intereses particulares sobre los colectivos.

Finalmente, en diciembre de 1898, el Consejo de Ministros aprobaba de forma definitiva el proyecto de construcción del *puente metálico* en Talavera. Las obras dieron comienzo en 1901, con un ritmo bastante irregular, en el que no faltaron largos períodos de inactividad; pero una vez finalizados los trabajos en 1908, el nuevo puente contribuyó a modificar la imagen tradicional de la ciudad, pues a las estampas típicas en las que aparecían la Ermita del Prado, la Colegial, los Jerónimos, las murallas o el puente medieval, se une ahora el resultado de la aplicación de modernas técnicas nacidas de la Revolución Industrial: es ahora el turno para los ingenieros constructores que marcan el nacimiento de una nueva arquitectura que transforma el paisaje con suma rapidez y que contribuye, asimismo, a crear la imagen de toda una época.

Talavera mostrará, orgullosa, su nueva construcción metálica, símbolo de los nuevos tiempos, que ayudará a mejorar y a potenciar la economía de las tierras



Foto 1.- Vista aérea de los 3 puentes sobre el Tajo a su paso por Talavera (Archivo A. Moraleda).

sobre las que ejerce su influencia y rectorado, pues no en vano, el puente, al salvar los obstáculos naturales, realiza una función netamente económica y social, permitiendo la circulación de los hombres y de las mercancías (ver foto 1). Desgraciadamente, este tipo de construcción, pese a alcanzar el mismo rango que la “Arquitectura” debido a su carácter utilitario y funcional, no recibe el reconocimiento cultural que se merece.

#### **TALAVERA: ENCRUCIJADA DE CAMINOS**

Talavera de la Reina está situada en un amplio valle en el que confluyen las abundantes aguas de los ríos Alberche y Tajo. Su estructura urbana se encuentra

configurada principalmente por las aguas de este último río, en cuya margen derecha está ubicada. A este ventajoso enclave geográfico, que potencia de manera considerable su desarrollo agrícola y también, aunque en menor medida, el sector ganadero, hay que añadir su emplazamiento en una importante encrucijada de caminos: los que procedentes del Norte de la península se dirigen, a través de la sierra de Gredos y pasando por Extremadura, hacia Andalucía, y los que, viniendo del Este, enlazan la Meseta Central con el Oeste, siendo Talavera paso obligado en el itinerario que va desde Madrid a Portugal.

Estas dos vocaciones: agropecuaria y cruce de caminos, se manifiestan de forma muy nítida a lo largo de todo el proceso

histórico de la ciudad, y son los factores que, de manera más sobresaliente, condicionan tanto su actividad económica como su composición social. Así, Talavera fue primeramente lugar de paso de una cañada celta, luego transcurriría cerca de ella una calzada romana, y posteriormente alcanzaría bastante relevancia en la España musulmana como punto de paso entre el río Tajo y la sierra de Gredos. Después atravesó sus tierras un camino real, y también uno de los ramales de la cañada Segoviana, que conducía los rebaños transhumantes desde Logroño, Burgos, Palencia, Segovia y Ávila, hasta las tierras de Guadalupe y la campiña andaluza. Fue igualmente un enclave destacado en el camino meridional que desde Toledo, pasando por Talavera, llegaba hasta Sevilla.

Esta estratégica situación geográfica propició el que la ciudad se convirtiera muy pronto en un importante centro productor y, al mismo tiempo, distribuidor de productos agropecuarios. Prueba de esto es que, en el último tercio del s. XIX, el

comercio local estaba constituido básicamente por la exportación de cereales, frutos secos, productos de huerta, aguardientes, curtidos, paños, sedas, tejidos de lana y algodón, y también por ganado, principalmente lanar. El punto de destino de estos artículos eran los pueblos enclavados en la cuenca del río Tajo, los de la vertiente Sur de la sierra de Gredos, y pueblos pertenecientes a las limítrofes provincias de Cáceres, Badajoz y Ciudad Real. Asimismo, se exportaban algunos de estos excedentes a importantes ciudades españolas, como Madrid, Barcelona, Bilbao, Sevilla, Valencia, Santander, Salamanca y Alicante, llegando incluso algunos artículos elaborados en Talavera y en pueblos de su comarca a venderse en varias capitales europeas.

A Béjar, Alcoy y Barcelona, se enviaba lana en bruto, favoreciendo con ello la industria textil de estas localidades, desde las que luego se importaban productos textiles ya manufacturados, aspecto éste que impidió, entre otras causas, el resurgimiento de la industria textil en la zona, donde había alcanzado gran notoriedad en siglos anteriores.

Por su parte, Talavera importaba paños de Calzada de Oropesa, mantas de Palencia, frisas de Pozoblanco, objetos de bisutería de Toledo y de Madrid, bronces de Lucena, esparto de Cuenca y de Albacete, y sombreros de distintos puntos de la geografía española.



Foto 2.- Operarios y maquinaria en los inicios de las obras en 1904. (Foto Ruiz de Luna. Colección Consejería de Obras Públicas).



Foto 3.- Construcción del estribo de la margen izquierda, 1904. (Foto Ruiz de Luna. Colección Consejería de Obras Públicas).

Sin embargo, con la única excepción de la carretera nacional que unía Madrid con Badajoz, Talavera no contaba con vías de comunicación en consonancia con su papel de encrucijada de caminos y de emporio comercial. A mediados del pasado siglo, la red viaria comarcal estaba formada por la carretera que comunicaba con Ávila capital, a través de Gamonal, Velada, Arenas de S. Pedro, La Villa de Mombeltrán, Cuevas del Valle y el Puerto de El Pico; con la que conducía a Guadalupe, pasando por Puente del Arzobispo, Sevilleja y el Puerto de S. Vicente; y con la carretera general de Extremadura, que era la única vía que se hallaba en buen estado de conservación, pues las otras dos estaban casi siempre deterioradas, lo que convertía las travesías en difíciles y penosas. Más grave aún se presentaba la situación de las vías de comunicación que ponían en contacto la ciudad con los pueblos de la comarca emplazados en la margen izquierda del río Tajo, pues sólo había caminos para carros e incluso de

“herradura”, a lo que se debía añadir la existencia de un solo puente que pusiese en contacto las dos orillas, puente que, como veremos más adelante, se encontraba en muy mal estado de conservación.

Ante las malas condiciones que presentaba la escasa e insuficiente red viaria de la comarca, la llegada del ferrocarril a Talavera en 1876 fue el revulsivo que necesitaba la zona para potenciar su actividad económica. Los productos excedentes, antes con pocas posibilidades de ser comercializados en grandes proporciones, empezaron a ser exportados con facilidad y rapidez a otros lugares, principalmente a Madrid, gracias al ferrocarril, que desplazó casi por completo al tráfico de viajeros y de mercancías que se hacía a través la carretera general.

Sin embargo, cada vez se ponía más de manifiesto que el comercio local y comarcal estaba estrangulado por la falta de un puente que asegurase con fluidez y de manera permanente los contactos diarios entre las poblaciones situadas en ambas

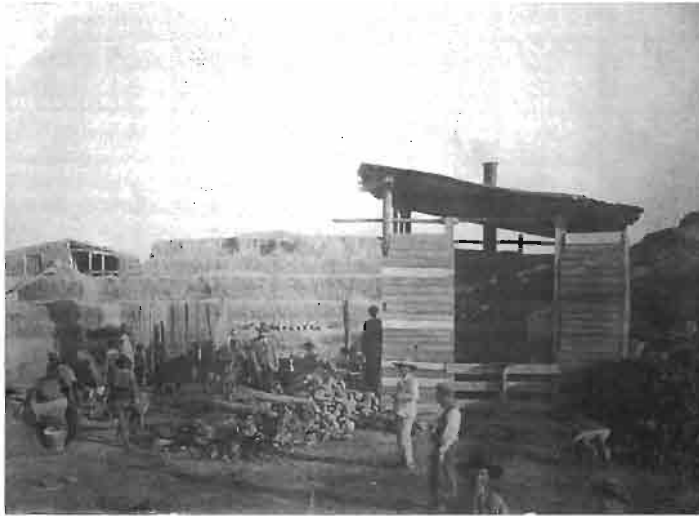


Foto 4.- Operarios e ingeniero durante las labores hacia 1905. (Foto Ruiz de Luna. Colección Consejería de Obras Públicas).

orillas del río Tajo. A pesar de este obstáculo “natural”, es fácil apreciar el auge comercial que en las últimas décadas del s. XIX se produce en la ciudad, pasando la población activa ocupada en el sector comercial del 4’4% en 1753, al 16’8% en 1882 y al 18’7% en 1892.

### **PROYECTOS DEL NUEVO PUENTE**

#### **A) PROYECTO DE 1879**

Con la finalización en 1876 de la guerra civil, que asoló parte de la Península desde 1872, y la inauguración de la línea férrea Madrid-Talavera, las autoridades locales consideraron que había llegado el momento propicio para iniciar la construcción de un nuevo puente sobre el Tajo, con el que poder mantener el contacto diario con los pueblos de la orilla izquierda del río, lo que no dejaba de ser una vieja pretensión de toda la población talaverana desde mediados del s. XIX, pero lo poco boyantes que estaban las finanzas públicas y el escaso apoyo de las

instituciones provinciales y nacionales impidieron que el proyecto llegase a buen término de forma inmediata, manteniéndose en uso el “Puente Viejo” -calificativo que hacía alusión tanto a su antigüedad, como a su mal estado de conservación-, también conocido popularmente como “Puente Romano”, debido a su factura y fabricación antiguas. Este puente fue reconstruido en tiempos del Cardenal Mendoza (1483) bajo la dirección de Fr. Pedro de los Molinos, jerónimo del convento de Santa Catalina. Posteriormente, el puente experimentó numerosas reparaciones que por lo general no fueron más que parcheos en su estructura, de manera que hacia 1875 estaba ya muy deteriorado, produciéndose continuos desprendimientos de sus materiales, al tiempo que se repetían las caídas de animales al agua tras romper las débiles barandillas del puente. Esto provocó que a veces se interrumpiesen las comunicaciones entre las dos orillas, siendo anunciado este detalle a los vecinos mediante edictos



Foto 5.- Operarios y responsables de obras hacia 1905. (Foto Ruiz de Luna. Colectivo Arrabal).

que se repartían no sólo en Talavera, sino también en pueblos de la comarca (Pueblanueva, S. Bartolomé de las Abiertas, Las Herencias, Alcaudete, Belvís de la Jara, Los Navalmorales, y demás pueblos afectados por el cierre de esta esencial vía de comunicación).

Con la nueva coyuntura política nacional, se agilizaron los trámites para lograr la construcción del deseado puente, adaptado a las nuevas circunstancias del transporte. Para conseguir tal objetivo y presionar al Gobierno, las autoridades locales promovieron una campaña reivindicativa entre los talaveranos y pueblos limítrofes de la margen izquierda del Tajo, que fue respaldada por Fernando Fernández de Córdoba, marqués de Malpica, diputado conservador a Cortes en 1876 y en 1879 por el distrito electoral de Talavera. Este diputado, en una carta enviada al Ayuntamiento talaverano en febrero de 1877, comunicaba que el Ministro de Fomento había accedido a estudiar el proyecto del nuevo puente,

estando casi terminados los trabajos del Gabinete, por lo que pronto se empezaría *“a pasar los planos en limpio”*.

El proyecto, que sigue la normativa aprobada en Julio de 1878 para la construcción de los puentes de hierro (Apéndice 1), toma definitivamente cuerpo en 1879, redactado por D. Emilio de Grondona, ingeniero del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos. En este proyecto se describían las obras como *“Puente de Hierro sobre el Tajo en la carretera de tercer orden de Los Navalmorales a Talavera de la Reina, compuesto de diez arcadas de treinta y ocho metros de luz cada una, sobre apoyos de fábrica y tres metros de flecha. La longitud total del puente entre los estribos es de cuatrocientos cuatro metros, ancho entre barandillas siete metros distribuidos en dos paseos laterales de un metro cada uno, y cinco metros para la calzada”* (Apéndice 2).

Cuando parecía que las obras iban a dar comienzo, el proyecto quedó apartado, lo que supuso un auténtico mazazo para la

gran mayoría de los habitantes de la comarca talaverana.

#### B) PROYECTO DE 1897

Después del tremendo fracaso de 1879, no se volvió a solicitar a la Administración central la construcción de un puente de hierro hasta 1895, año en el que las crecidas del río dañaron seriamente al octavo arco del Puente Viejo, impidiendo el tráfico de carruajes. La corporación municipal acordó entonces enviar una carta al ministro de Fomento, urgiéndole a que se aprobase el proyecto del puente. Esta petición fue acompañada de pliegos con firmas de vecinos recogidas en la ciudad, que fueron entregadas directamente por los diputados provinciales y nacionales por los distritos electorales de Talavera y Puente del Arzobispo, en la Dirección General de Obras Públicas. Esta Dirección General concedió 5.000 pesetas, que era el máximo que estaba estipulado legalmente conceder en caso de ser precisas reparaciones urgentes, pero se mantenía la negativa respecto a autorizar la deseada construcción, actitud ésta que fue muy mal recibida en Talavera, dado que los continuos cierres del Puente Viejo ocasionaban grandes pérdidas económicas a toda la comarca talaverana.

Las peticiones de las autoridades locales se suceden desde entonces, considerando que la Administración encargase al ingeniero D. Emilio Martínez y Sánchez Gijón un nuevo proyecto, que realiza en 1897 y que tenía como modelo el elaborado en 1879. La realización de este proyecto no garantizaba, sin embargo, que por fin el puente se construyera, a pesar de que en enero de 1898 el Puente Viejo se encontraba en muy malas condiciones para ser transitado.

El desarrollo experimentado por el comercio local en los últimos lustros del siglo pasado, convirtió en una cuestión absolutamente vital para la ciudad la construcción de un puente moderno, capaz de poner en contacto con facilidad y de forma permanente las dos riberas del río Tajo. No es de extrañar, por tanto, que su consecución fuese la promesa esencial que ante las elecciones generales de 1898 hizo a los talaveranos el candidato a diputado a Cortes por este distrito, D. José Luis Gallo Díez Bustamante, perteneciente a la facción liberal de José Canalejas. Este candidato prometió no descansar hasta lograr que se aprobase la construcción del puente y se mejorasen las vías de comunicación de la comarca.

Tras ser elegido diputado, José Luis Gallo, que tenía posesiones en las proximidades de Puente del Arzobispo, impuso como condición para cumplir lo prometido la dimisión del entonces alcalde D. Manuel Ginestal Oliva, con quien mantenía malas relaciones personales y políticas. Ante este ultimátum, Manuel Ginestal, que también se había esforzado por conseguir el nuevo puente, no tuvo otra opción que dimitir el 30 de noviembre de 1898, siendo nombrado D. Agustín Carballo Gaitero nuevo alcalde. Al día siguiente se recibió en el Ayuntamiento una carta firmada por el Presidente del Consejo de Ministros, en la que se ponía en conocimiento de la corporación municipal que el ministro de Fomento había aprobado el proyecto de construcción del tan necesitado puente. Esta vez el asunto parecía ir en serio, máxime cuando, al poco tiempo, se recibió un telegrama del representante en Cortes por este distrito, en el que decía tener “...la inmensa satisfacción de participarles



Foto 6.- Montaje de piezas metálicas, hacia 1907. (Foto Ruiz de Luna. Colección Consejería de O. P.).

*haber sido incluido en el Plan Extraordinario de Obras aprobado por el Excmo. Señor Ministro de Fomento el proyecto de construcción del puente sobre el río Tajo en esta ciudad; y el segundo trozo de carretera de la misma a Puente del Arzobispo” (Apéndice 3).*

Recomendaba José Luis Gallo que se hiciese público el contenido del telegrama, para que todos los talaveranos se enterasen de que había cumplido el punto más importante de sus promesas electorales. Se publicaron anuncios y se enviaron circulares a todos los Ayuntamientos de los pueblos del partido judicial, insertándoles el texto de la comunicación recibida. Se aprobó también dar el nombre de José Luis Gallo a la calle más cercana al lugar en el que estaba proyectada la construcción del puente (antiguo Callejón de los Siete Linajes), y el de Práxedes Mateo Sagasta, Presidente del Consejo de Ministros, a la calle conocida hasta entonces como ‘de la Ciudad’. Fue, sin duda, uno de los días más festejados en la historia de Talavera,

haciéndose sonar insistentemente las campanas de la iglesia de Santa María la Mayor (Colegial), como se tenía por costumbre hacer en las grandes solemnidades y celebraciones locales.

La corporación municipal estuvo ese día totalmente de acuerdo, por encima de las divisiones políticas y rivalidades personales, en nombrar a José Luis Gallo Hijo Adoptivo de Talavera, proponiéndose asimismo hacer grandes festejos oficiales en los días siguientes. Pero después de tantos fracasos acumulados y de tantos años de espera, las autoridades acordaron, con gran cautela, que los actos festivos se reservasen para cuando diesen comienzo las obras; decisión esta con la que acertaron plenamente, pues la caída del gobierno liberal de Sagasta demoró unos años el inicio de los trabajos. Pero cuando éste volvió al poder en 1901, se agilizaron los preparativos, gracias otra vez a José Luis Gallo, implicado personalmente en el proyecto, celebrándose la subasta de las obras el 11 de mayo de ese año (Apéndice



4). Las obras le fueron adjudicadas a la Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera, constituida un año antes por capital asturiano, aunque domiciliada en Madrid. Dicha sociedad destajó las obras de tierra, fábrica y afirmado, que fueron concedidas al constructor D. Félix Forero, reservándose únicamente las fundaciones por aire comprimido y la construcción de la parte metálica.

Los ediles talaveranos volvieron a reconocer los esfuerzos de José Luis Gallo, declarándole Hijo Predilecto y colocando un retrato del diputado en el salón de sesiones. Se decidió igualmente que toda la corporación fuese a recibirle a la estación del ferrocarril en la primera ocasión que se presentase. Cuando esta oportunidad llegó, el entonces alcalde Jorge Rodrigo acudió a recibirle a la estación ferroviaria, donde había llegado de paso hacia su finca de El Bercial. También muchos vecinos se agolparon en el Paseo de la Estación para brindar un caluroso recibimiento al insigne personaje, a quien vitorearon efusivamente.

El presupuesto de la contrata ascendió a 1.024.639'09 pesetas, teniendo la empresa adjudicataria dos meses desde el acto de la subasta para iniciar las obras. Se formó una comisión municipal para hacer un seguimiento de los trabajos, que en un principio avanzaron tal como estaba previsto, pues el replanteo definitivo de las obras se llevó a cabo el 16 de noviembre de 1901. Sin embargo, ante el escepticismo general de la población, la construcción del puente estuvo casi paralizada hasta 1904, por problemas surgidos, según alegaron los directivos de la Compañía La Felguera, en la fundación de los estribos del puente. Será durante el período 1905-1908 cuando las obras tomen un verdade-

ro impulso: en poco más de tres años se construyeron las nueve pilas, los diez tramos metálicos y las dos avenidas, habiéndose redactado al mismo tiempo tres proyectos adicionales del primitivo (ver fotos 2 a 6). Su emplazamiento se convirtió en el lugar donde todas las tardes se daban cita multitud de curiosos talaveranos para contemplar la evolución de los trabajos.

#### **DESCRIPCIÓN DE LA OBRA**

Este importante puente, cuya longitud total es de 426 metros, está constituido por diez tramos metálicos de 41 metros de luz, apoyados sobre dos estribos y nueve pilares de fábrica (ver fotos 7 y 8). Dos avenidas de 8 metros de anchura le ponen en comunicación con el casco urbano, desde la Plaza del Pan (Apéndice 5), y con la carretera de Los Navalmorales, resultando una longitud total de 852 metros (Apéndices 6).

Los estribos están contruidos de mampostería ordinaria, con zócalos, tajamares, coronaciones, cadenas y modillones de sillería. Están fundados sobre macizos de hormigón, en recintos de pilotes y tablestacas, y se asientan sobre arcilla de gran dureza.

Para la ejecución de estas fundaciones fueron necesarios importantes agotamientos, habiendo llegado a una profundidad de seis metros por debajo del nivel de estiaje del río, en el estribo del lado de Talavera, y algo menos en el lado opuesto. Los muros de acompañamiento también están sólidamente fundados; su longitud apenas llega a ocho metros y tienen modillones en su coronación. Los pilares son nueve, y tienen desde el plano superior de cimiento, 5'10 metros de altura. Están



Foto 7.- Vista general del puente durante la remodelación de 1994. (Foto Alberto Moraleda).



Foto 8.- Entrada sur durante la remodelación de 1994. (Foto A. Moraleda).



Foto 9.- Lienzo de muralla en el río Tajo. Al fondo vista del replanteo de las obras del Puente de Hierro. (Foto Ruiz de Luna. Colección Arrabal).

constituidos por un macizo de fábrica de mampostería ordinaria, con zócalos, tajamares semicirculares y coronaciones de sillería. Sus dimensiones en el plano de coronación son 8'40 metros de longitud, y 2'5 de anchura, siendo ésta la absolutamente necesaria para la colocación de las placas inferiores de los cojinetes de apoyo de los tramos. Las profundidades a que se han fundado oscilan entre 6'29 y 8'63 metros por debajo del nivel de estiaje, resultando una profundidad media de 7'60 metros. Su fundación se hizo por el procedimiento de aire comprimido, con un motor de 18 CV de potencia.

Los tramos metálicos están formados por dos vigas parabólicas de 41 metros de longitud por 6'40 metros de altura máxima en el centro, y se componen de dos cabezas montantes, armados en celosía y diagonales. El número de montantes es ocho, quedando divididas las vigas en tramos de 4, 4'25 y

4'50 metros, llevando diagonales sólo los siete centrales, y arriostramientos superiores los tres más altos.

El tablero es inferior y está formado por largueros y viguetas. El piso lo constituye hierro "Zorés" y firme "Macadán".

Los andenes o aceras son volados y exteriores a las vigas principales; tienen un metro de anchura y la parte central afirmada 5 metros, por lo que resulta una anchura libre para el tránsito de 7 metros, siendo la total del puente de 8'30 metros.

Los cojinetes de apoyo de los tramos son fijos en uno de los extremos, y con rodillos de dilatación en el otro. Todos los tramos se dilatan en el mismo sentido. El montaje de los tramos metálicos empezó a principios de 1906.

El material metálico empleado en cada tramo tiene un peso aproximado de 113 toneladas, y entre los diez tramos suman un peso de 1.136.357 kilogramos,



Foto 10.- Vista general del puente desde la orilla sur, entre 1910 -1920. (Colección Arrabal).

que añadidos a los 159.109 kilogramos de hierro de los cajones y cámaras de fundación, resulta un consumo total de hierro de 1.385.466 kilogramos.

En cuanto al revestimiento, las pinturas utilizadas son *minio* y *albayalde*. La preparación de la superficie se hacía con aceite de linaza templado.

La iluminación se realizaba por lámparas de incandescencia, en candelabros y farolas de hierro fundido (Apéndice 7).

El presupuesto económico fue el siguiente:

a) Ejecución material de las obras  
Total ptas ..... 890.990'51.

b) Presupuesto de contrata  
Total ptas ..... 1.024.639'09.

Finalizadas las obras, en el mes de junio de 1908, se realizaron las pruebas de resistencia con resultado satisfactorio. Según consta en el pliego de condiciones

del proyecto de 1897, en su artículo 46 se dice:

*“a) Las pruebas del puente serán de dos clases, una de carga estática y otra dinámica.*

*b) Para las pruebas de carga estática, se cargarán primero cada uno de los tramos aisladamente, con un peso de 400 kilogramos por metro cuadrado de suelo, y se dejará actuando por lo menos durante dos horas después de observar que ha cesado todo movimiento de flexión o de otra especie en los elementos que forman la parte metálica.*

*c) Para la segunda prueba, la dinámica, o sea, la de peso en movimiento, habrá de hacerse para cada tramo circulando al paso ordinario sobre el pavimento y a carga completa, tantos vehículos de dos y cuatro ruedas como quepan tanto a lo ancho como a lo largo del puente. Estos vehículos se escogerán entre los más*

*fuertes, de modo que, comprendiendo el peso del carruaje mismo y él a la larga, completa, cada uno de los vehículos de dos ruedas, nueve toneladas, y los de cuatro ruedas doce toneladas...”.*

Paralelamente al levantamiento del puente metálico, se iniciaron los trámites de expropiación de los terrenos para la construcción de una carretera que enlazase con Los Navalmorales, como venían demandando desde 1887 agricultores, industriales y comerciantes de la zona, que pensaban que la mejora de las comunicaciones con los Montes de Toledo sería un revulsivo para la economía de la comarca. Finalmente, esta carretera empezó a construirse a finales de 1908, una vez que el nuevo puente sobre el río Tajo, del que tanto dependían las comunicaciones entre las dos márgenes del río, entró en funcionamiento.

Relacionado también con este proyecto, hubo un intento de construcción de una línea férrea de segunda categoría, desde Los Navalmorales a Talavera. Los promotores de este ferrocarril pretendían que sirviese de medio de transporte para la exportación de los recursos y riquezas de los Montes de Toledo. Desde un principio participaron en esta idea los Ayuntamientos de Pueblanueva, S. Bartolomé de las Abiertas, Espinoso del Rey, Villarejo de Montalbán, Retamosa, Hontanar y Los Navalmorales. El recorrido del ferrocarril empezó a estudiarse de forma detallada desde noviembre de 1905. Una vez realizado éste, se desplazaron varios empresarios a París, para tratar de conseguir recursos financieros. Cuando se había conseguido el dinero, y parecía que lo más difícil ya estaba hecho, algunos pueblos como Los Navalmorales y S. Bartolomé de las

Abiertas, antes muy interesados en el proyecto, abandonaron el interés por el mismo, con lo que acabó definitivamente postergado.

Una vez terminado el puente, se hizo una rasante para unir al mismo nivel los dos puentes, el medieval y el de hierro. Para construir esta rasante se derribaron, entre los años 1908-1912 cuatro torres y grandes lienzos de las murallas pertenecientes al primer recinto fortificado, que defendían la ciudad por la margen que lindaba con el río (ver foto 9). Se ponía una vez más de manifiesto que cada obra a realizar, considerada por las autoridades municipales como de “utilidad pública”, significaba una clara destrucción del patrimonio histórico-artístico talaverano. La alcaldía volvía a mostrar su incapacidad a la hora de saber compaginar el progreso necesario con la también necesaria conservación de nuestro acervo cultural.

El nuevo puente, como ya hemos señalado anteriormente, gracias a su singular valor arquitectónico vino a modificar la tradicional imagen de la ciudad, a la que dotó de una nueva perspectiva (ver foto 10) que en sus aspectos de modernidad y de progreso, tratará de difundir la alcaldía por toda la geografía española, como se pondrá de manifiesto en la ceremonia de inauguración.

#### **INAUGURACIÓN: ACTOS PROTOCOLARIOS Y FESTIVOS**

Una vez que en el mes de junio de 1908 finalizaron las obras y se verificaron las correspondientes pruebas de resistencia del puente, las autoridades locales fijaron para el 25 de octubre la fecha de la recepción provisional de las obras y para su apertura al tránsito público.

La alcaldía, como no podía ser menos, dada la gran importancia que la nueva construcción tenía para Talavera y para su amplia zona de influencia, pretendió que la inauguración del “magnífico puente metálico sobre el Tajo”, adquiriese la mayor solemnidad posible. Mediante un edicto se invitó al vecindario a “... *que desde la cuatro de la tarde del día 24 y todo el siguiente día 25...*” engalanase e iluminase los balcones de sus viviendas (Apéndice 8).

El alcalde D. Bernardo González Cuadrillero, cursó numerosas invitaciones a destacadas personalidades del mundo político nacional y provincial, así como a los directores de los principales periódicos del país (Apéndice 9). Se difundió, asimismo, un folleto de ocho páginas en el que se explicaban las características técnicas del puente metálico, características que fueron recogidas de forma bastante extensa en las páginas de la prensa nacional y provincial.

Para las personalidades y los políticos que debían desplazarse desde Madrid y Toledo, se fletó un tren especial que salió el domingo 25 a las 8.15 horas de la estación de las Delicias y que pasaba por Bargas a las 10.28 horas (Apéndice 10), para llegar a la estación talaverana a las 12.30 horas.

Se organizó un amplio programa de festejos, lo que era costumbre cuando tenía lugar un acto de gran significación para la vida local. En esta ocasión, además del Ayuntamiento también colaboró económicamente con 2.000 pesetas la Sociedad Metalúrgica La Felguera, e incluso hubo algunas colaboraciones a título personal, como la de Jacinto Bonilla, que había formado parte de la corporación municipal que en 1898 vio cómo se aprobaba primero

el proyecto de construcción del puente y se incluía éste, poco después, en el Plan Extraordinario de obras del Ministerio de Fomento. Jacinto Bonilla, insigne escritor y destacado político local, donó varios libros de su biblioteca para que fuesen subastados y destinar su importe a sufragar los gastos que ocasionaron los festejos de inauguración, que ascendieron a la entonces muy respetable cantidad de 7.530'51 pesetas.

Los festejos dieron comienzo el día 24 a las 4 de la tarde en la Plaza del Ayuntamiento, donde se colocaron cucañas, siendo amenizada esta distracción por una banda de música de la localidad y por la Banda Municipal de Torrijos; ésta despertó una enorme expectación entre los talaveranos, hasta el extremo de que, a partir de entonces, se desataron las peticiones a la alcaldía para que en Talavera se crease una banda de música dependiente del Ayuntamiento, cosa que se realizó finalmente en 1909.

A las 20.00 horas, se procedió al encendido de la iluminación artística general de los edificios públicos y privados. Hubo después baile en la Plaza de la Libertad (actualmente Plaza del Pan) hasta bien entrada la noche, para terminar ese día los actos programados con una función de gala en el Teatro Cervantes, que “...*estaba espléndido de hermosuras talaveranas...*”, según escribía el periodista del semanario toledano *La Campana Gorda*.

Al día siguiente, la tranquilidad de la mañana dominical fue rota a las 6.30 horas por las músicas de las diferentes bandas, que recorrieron las calles de la ciudad despertando “alegremente” al vecindario. Horas más tarde, la comitiva receptora organizada por el Ayuntamiento se trasladó a la estación de ferrocarril para recibir al



Fotos 11y 12.- Acto de inauguración del Puente de Hierro, en octubre de 1908. (Foto Ruiz de Luna. Colección Arrabal).

tren especial en el que venían el Gobernador Civil de la Provincia, su Secretario particular, el Jefe de Obras Públicas, senadores y diputados a Cortes y provinciales, ingenieros y ayudantes de obras públicas, delegados, tesorero y administrador de Hacienda, Jefe de Fomento, inspectores de sanidad e higiene pecuaria, arquitectos provinciales, jefes de la Guardia Civil, periodistas de Madrid y de Toledo, fotógrafos de los principales periódicos ilustrados y demás personalidades. No llegó en cambio, a pesar de que se le enviaron varios telegramas y cartas certificadas solicitando su presencia y concurso en el acto de inauguración, el diputado Juan de Guturbay y González, de tendencia conservadora, que representaba a este distrito electoral en las Cortes. Este diputado tuvo algunos enfrentamientos, en los que se mezclaron los asuntos personales y los políticos, con los representantes de la corporación municipal talaverana. Tampoco pudo venir el ingeniero que redactó el primer proyecto del puente, pero éste quiso sumarse a los actos de inauguración enviando a los talaveranos una carta bastante emotiva (Apéndice 11).

En 32 carruajes particulares, los invitados se trasladaron al Ayuntamiento y, poco después, la comitiva pasaba los arcos florales de la avenida del puente. El canónigo Luis G. Bello, en representación del Cardenal, bendijo el puente y, posteriormente, el ingeniero jefe de Obras Públicas, por invitación del Gobernador Civil, cortó con un artístico hacha la guirnalda de flores que cerraba el paso recorriéndolo el séquito a continuación, seguido de una enorme multitud de personas, venidas muchas de ellas desde los más apartados rincones de la comarca, que

llegaron a Talavera utilizando todos los medios de locomoción posibles -carros, burros, e incluso a pie-, en su deseo de no perderse lo que se presumía iba a ser una jornada inolvidable, como seguramente resultó para la inmensa mayoría (ver fotos 11 y 12).

Quedaba de esta forma inaugurado oficialmente el Puente de Hierro, y mientras el gentío cruzaba sus 426 metros de longitud, la ciudad vibraba con los sonidos producidos por el repicar de las campanas, el ruido de los disparos de morteros y los alegres sonos de las músicas que originaban las diferentes bandas, creando un cuadro con una "tonalidad majestuosa".

A las 14.30 horas dio comienzo el banquete oficial en el Salón de Sesiones del Ayuntamiento, en el que se acomodaron 200 comensales. El menú estuvo compuesto por tortillas de "champignons", jamón y trufas, "salmí" de perdicines, langostinos con mayonesa y vinagreta, helado de crema y a la vainilla, pavo trufado al "aspir", jamón dulce con huevo hilado, y chuletas de ternera "papillot", ramilletes de quesos y frutas, vinos de Rioja y "champagnes", licores, café y cigarros habanos.

Al término del banquete se realizó una colecta entre los comensales. Se obtuvieron cerca de 300 pesetas que, junto con otra cantidad donada por el Ayuntamiento, fueron repartidas entre las familias más necesitadas de la localidad el día 26 a las diez de la mañana.

Tras el banquete, los expedicionarios regresaron a Toledo y Madrid en el tren especial que salió de la estación talaverana a las 16.30 horas. A continuación se procedió a descubrir las lápidas de las calles que habían cambiado su antigua denominación por las nuevas de 'Mateo



Sagasta' y 'José Luis Gallo', como se había aprobado en la sesión extraordinaria celebrada el 24 de enero de 1899. Este acto fue bastante emotivo y sirvió para recordar la personalidad de estos dos políticos, que habían fallecido hacía algunos años.

Hubo de nuevo fuegos artificiales en la ribera del río, y luego música en la Plaza de la Libertad, finalizando los actos con una función en el Teatro Calderón, donde una compañía de zarzuela representó "*La fiesta de San Antón*" y "*Las bribonas*".

El éxito de los festejos fue enorme, mereciendo una atención preferente en las páginas de la prensa nacional y provincial, cosa que sólo muy excepcionalmente ocurría con asuntos acaecidos en Talavera de la Reina.

La apertura del Puente de Hierro mejoró de forma considerable las comunicaciones con la Jara y los Montes de Toledo, intensificándose las relaciones comerciales entre los pueblos situados en ambas márgenes del río Tajo. El Puente Viejo perdió buena parte del tráfico que antes soportaba, lo que le permitió mantenerse en pie gracias a pequeñas reparaciones. También el Puente Metálico necesitó de obras esporádicas para su mantenimien-

to en buen estado de conservación, especialmente durante los años de la II República, siendo su iluminación uno de los aspectos que más atención mereció por parte de las autoridades municipales, ya que las lámparas del puente se fundían con bastante frecuencia o eran sustraídas por los chiquillos, lo que hacía que estuviese en ocasiones mal iluminado.

La fuerte estructura del puente estuvo a punto de ser puesta a prueba en Septiembre de 1936, en plena Guerra Civil, pues ante la inminente toma de Talavera por las tropas rebeldes franquistas, el general Manuel Riquelme, jefe del Ejército de Extremadura, leal al legítimo gobierno de la República, ordenó a varios soldados que dinamitasen los dos puentes. Cuando estos soldados estaban preparando las cargas para volarlos, fueron sorprendidos por milicianos que los tomaron por falangistas y los fusilaron. Posteriormente, en Marzo de 1938, el Puente de Hierro sufrió el ataque de las tropas republicanas, que desde sus posiciones al otro lado del río Tajo, intentaron tomar la ciudad, pero fueron rechazados tras dos días de combate, dejando en el puente secuelas de la lucha.

## BIBLIOGRAFÍA

- *Arquitecturas de Ingenieros. Siglos XIX y XX*. Madrid, Ministerio de Cultura, Dirección General del Patrimonio Artístico, Archivos y Museos, 1980.
- DÍAZ DÍAZ, Benito: *Talavera de la Reina durante la Restauración (1875-1923). Política, economía y sociedad*. Talavera de la Reina, Excmo. Ayto. 1994.
- "Hoy, sesenta y siete años del Puente de Hierro" en YA, Toledo (24-X-1985).
- "Siempre Puente de Hierro" en YA, Toledo (18-IX-1994).
- *Expediente de obra original del Puente Metálico de Talavera de la Reina*. Toledo, Obras Públicas, 1879-1908.
- FERNÁNDEZ Y SÁNCHEZ, Ildefonso: *Historia de Talavera de la Reina*. Talavera de la Reina, Facsímil, 1983.

- KOLTSOV, Mijail: *Diario de la Guerra Civil Española*. Madrid, Akal, 1978.
- MADRID CIENTÍFICO: "1908: inauguración del Puente de Hierro en Talavera" Madrid (Noviembre, 1908).
- MORALEDA OLIVARES, Alberto: *El Puente de Hierro en Talavera de la Reina. Antecedentes históricos*. Toledo, J.C.CLM, Consejería de Obras Públicas, 1994. pp. 9-24.
- MORALEDA OLIVARES, Alberto / PACHECO JIMÉNEZ, César: *El Puente Romano de Talavera de la Reina*. Talavera de la Reina, Excmo. Ayto., 1991.
- PACHECO JIMÉNEZ, César / et al.: *Imágenes de una ciudad y sus gentes. Fotografía en Talavera de la Reina (1857-1950)*. Talavera de la Reina, Monografías de CUADERNA (Nº 2), 1997.
- "El Puente Metálico sobre el Tajo en Talavera" LA CAMPANA GORDA Toledo (Nº 939, 29-X-1908).
- *El Puente Metálico sobre el río Tajo en la carretera de Los Navalmorales a Talavera de la Reina*. Toledo, Imp. y Lib. de la Viuda e Hijos de J. Peláez, 1908.
- *Pliego de Condiciones para la construcción de los puentes de hierro*. Aprobado por R.O. de 16 de Julio de 1878.

## APÉNDICES

# MODELO

DEL

# PLIEGO DE CONDICIONES

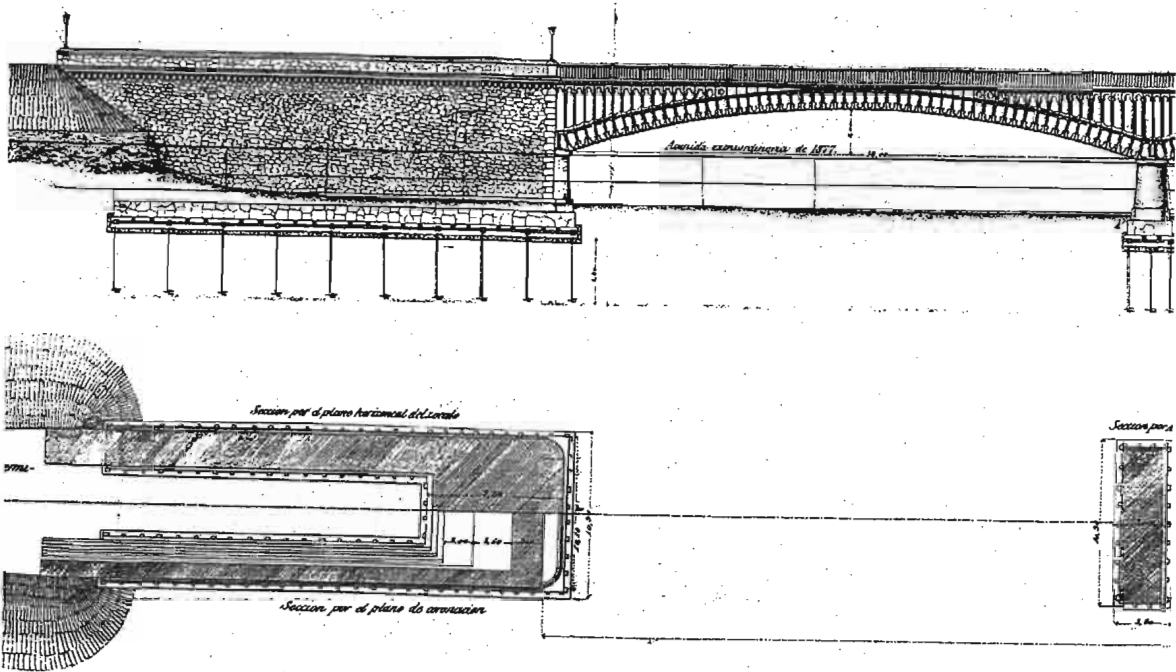
PARA LA CONSTRUCCION DE LOS PUENTES DE HIERRO.

APROBADO

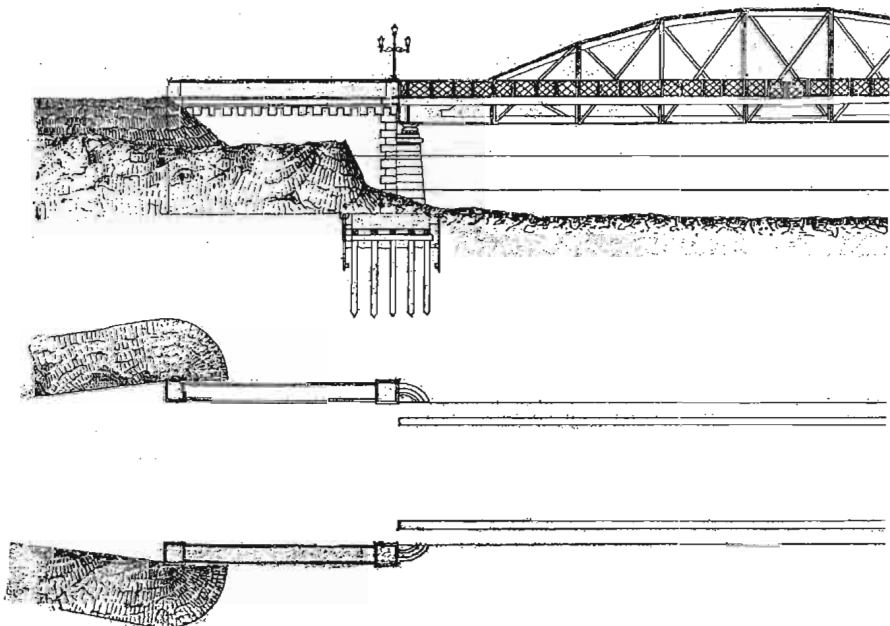
POR REAL ÓRDEN DE 16 DE JULIO DE 1878.



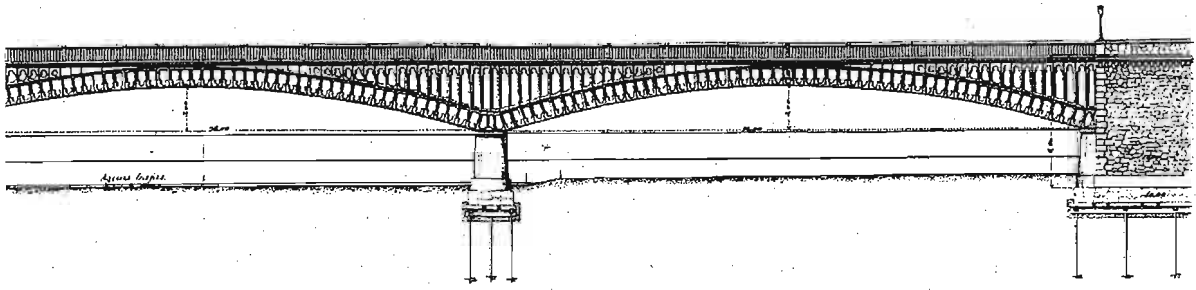
Apéndice 1.- Modelo del pliego de condiciones para la construcción de los puentes de hierro, Julio de 1878.



Apéndice 2.- Alzado y planta del proyecto del puente de 1879.



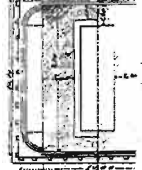
Apéndice 6.- Alzado y cimentación del proyecto definitivo de 1897.



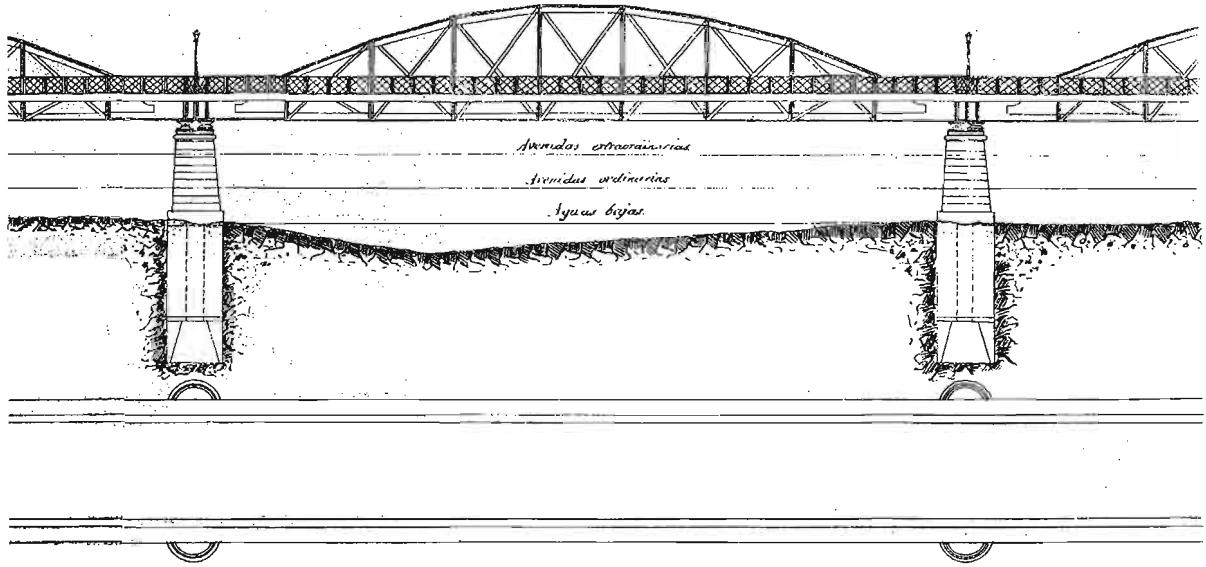
*Corte por el eje.*



*Corte perpendicular al eje.*



130,00



# ANUNCIO.

En el día de ayer se recibió en esta Alcaldía un telegrama del Sr. Diputado á Córtes por este Distrito, D. José Luis Gallo, participando, haber sido incluido en el plan extraordinario de Obras aprobado por el Excmo. Sr. Ministro de Fomento, el proyecto de construcción del puente sobre el río Tajo en esta Ciudad; y el segundo trozo de carretera de la misma á Puente del Arzobispo.

Como la concesión de estas obras son de sumo interés, tanto para esta población como para los pueblos comarcanos, en cumplimiento de lo acordado por el Ilustre Ayuntamiento, se hace saber por medio del presente á este vecindario, para su satisfacción y demás fines.

Talavera de la Reina, 24 de Enero de 1899.

EL ALCALDE,

*Agustín Carballo.*

# TALAVERANOS

---

En este momento, ocho de la noche, recibo el siguiente telegrama:

*«Celebrada hoy subasta construcción puente Rio Tajo, Ha sido adjudicada como proposición mas ventajosa á la COMPAÑÍA "LA FELGUERA,, de Oviedo. Gallo.»*

Lo que me apresuro á comunicaros para vuestro conocimiento y satisfacción de vuestro

ALCALDE,

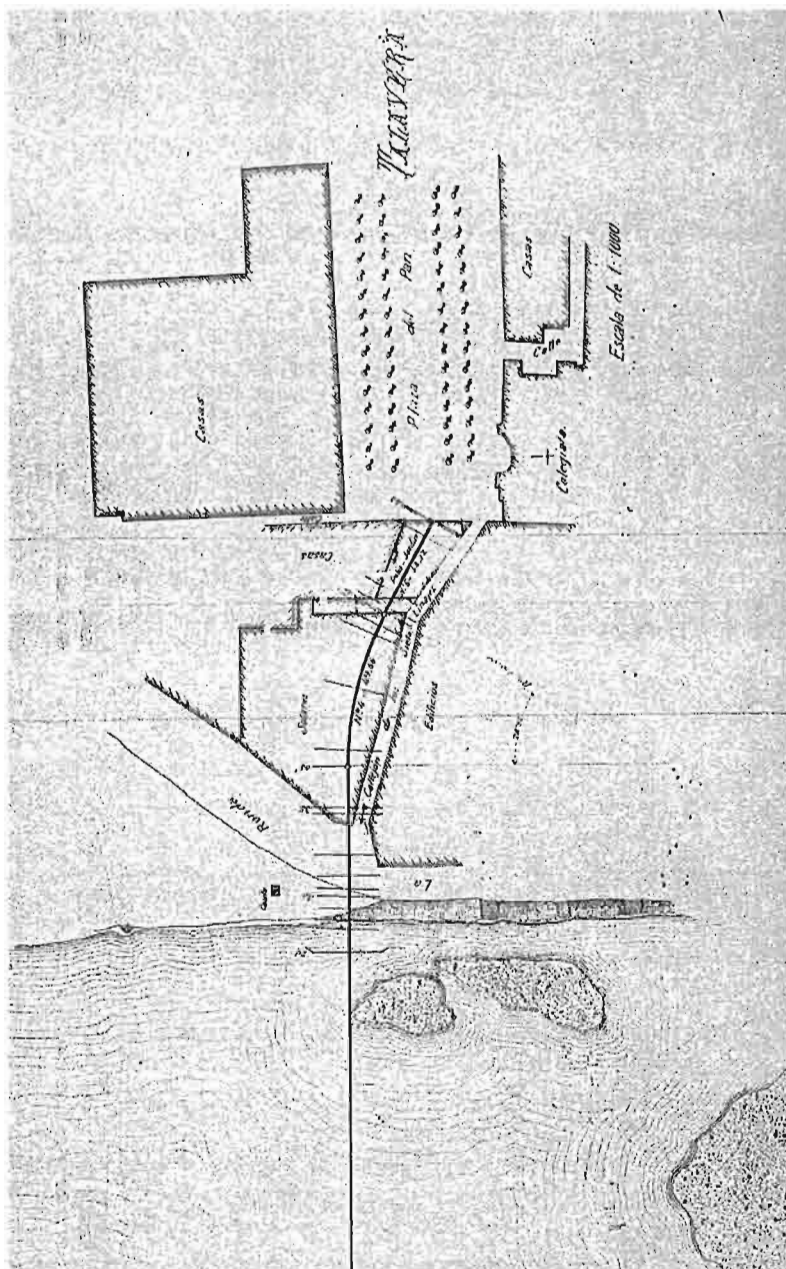
*Gregorio Ruiz Rodriguez.*

Talavera 11 Mayo 1901.

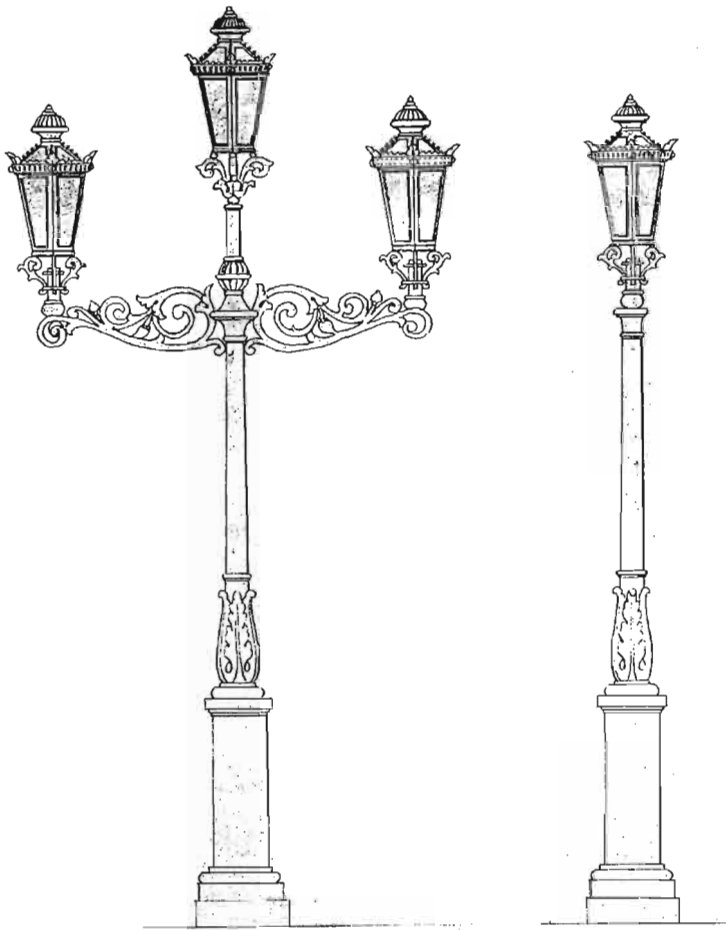
---

Imp. de L. Rubalcaba.

Apéndice 4.- Comunicación a los talaveranos de la adjudicación de las obras del puente a la Compañía *La Felguera* (Gregorio Ruiz Rodríguez), Talavera, 1901.



Apéndice 5.- Plano del ensanche desde la Pza. del Pan al puente.



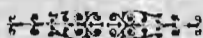
*Examinado*  
*El Ingeniero Jefe*  
*Martín*

*Coleda de de Navarrete de 1.*  
*El Ingeniero Auero del Proyecto*  
*Ynicio Montoya*

Apéndice 7.- Elementos de iluminación del puente.



# EDICTO



El Ilustre Ayuntamiento en su deseo de dar la mayor solemnidad al acto de la

## **Inauguración del magnífico Puente metálico sobre el Tajo,**

invita al vecindario, para que desde las cuatro de la tarde del día 24 y todo el siguiente día 25, pongan colgaduras é iluminen ambas noches los balcones; esperando confiadamente no será desatendida esta invitación.

Talavera de la Reina, 23 de Octubre de 1908.

El ALCALDE,

*Bernardo González.*

## NOTAS

Los Sres. invitados de Madrid, partirán dicho día, en el tren que sale de la Estación de Las Delicias, á las OCHO Y QUINCE de la mañana; y los señores procedentes de Toledo en el mismo tren que pasa por la Estación de Bargas á las DIEZ Y VEINTIOCHO.

---

Para evitar molestias á los Sres. invitados, se les ruega, que á la llegada á Talavera lleven en sitio visible el adjunto distintivo:

---

Á la llegada á Talavera, tiene V .....  
reservado su asiento en el coche

*N.º* .....

*Sr.* .....

Apéndice 10.- Horario de los trenes especiales fletados para los invitados a la inauguración.

Acordada para el día 25 de  
 Octubre de 1908. por el Sr. In-  
 geniero Jefe de la Provincia,  
 D. Carlos Alfonso, la Inau-  
 guración del magnífico Puente  
 construido sobre el Cajo, en Ca-  
 lavera de la Reina, tiene la honra  
 de invitar a V. .... a dicho  
 acto

EL ALCALDE,

Bernardo González Cuadrillero.

*Se suplica la contestación para salvar las prescrip-  
 ciones de la etiqueta oficial.*

Apéndice 9.- Modelo de invitación cursada por el Ayuntamiento a las autoridades para la inauguración del puente (Bernardo González Cuadrillero), Talavera, 1908.

# A los vecinos de Talavera y demás concurrentes a la inauguración del puente de hierro sobre el Tajo.

Sólo una razón tan digna de respeto como es la del luto que me asige por la defunción de mi muy amada esposa, puede justificar el que no haya correspondido á la expresiva invitación que se me ha hecho para asistir á la solemnidad que hoy se celebra en Talavera; que es la recepción del grandioso puente de hierro sobre el río Tajo, construido por el Estado, para el servicio de las carreteras que cruzan dicha ciudad y su comarca. Así lo apreciaban, desde luego, aquellos de mis amigos que conocían las dolencias que adornaban á la compañera de mi vida, y el grande amor que yo la profesaba; máxime, cuando en su ánimo, como en el mio, se alberga la certeza de que precipitaron el fatal desenlace de su enfermedad cardíaca, los inexplicables é injustos sinsabores que, por obra de malas pasiones, pretendían poner término á los cuarenta años de ejercicio de mi profesión (su mayoría de edad en esta provincia).

Para tomar, de alguna manera, parte en la legítima satisfacción que todos experimentamos en el día de hoy, y á título sólo de convecino y modesto contribuyente en la comarca, me permitiré recordar sucintamente, algunos datos y hechos de este asunto, de tanto interés para la localidad.

Poco tiempo después de ser destinado, en el año 1873, al servicio de esta provincia, como Ingeniero subalterno; lo que constituía mi aspiración por radicarme en ella los bienes y las afeciones de mis padres, me cupo la honra de redactar, entre otros, los proyectos de los dos puentes más importantes que se han construido: el de Escalona, de sillería y mampostería graníticas, que terminó hace algunos años, y cuya inauguración pasó desapercibida por sensibles defunciones ocurridas en aquellos días; y el de Talavera, de hierro, cuya recepción y apertura al servicio público, se verifica hoy.

Ha pasado ya mucho tiempo desde que pisé los primeros salones de su emplazamiento en la plaza del Pan, por iniciativa del muy ilustre Conde de Toreno, entonces Ministro de Fomento; quien visitó la ciudad con este motivo y me ordenó la redacción del proyecto, que por cierto fué calificado de fantástico por algunas caracterizadas personalidades de Talavera, que ya no existen; tal era la magnitud de la obra, que consideraban su realización una pura fantasía. Sin embargo, pocos meses después, tuvo el gusto de concurrir, en unión del jefe de la provincia, el inolvidable Ingeniero D. Valentin Alarín, á una reunión del Ayuntamiento, á que fui invitado, para mostrarles el proyecto de un puente monumental, que fué remitido á la Superintendencia para su examen y aprobación.

Desconocido en extremo fué el dictamen emitido por la Junta Consultiva de Caminos, que me fué transcrita la parte que á mi humilde personalidad se refería, con fecha 1.º de Septiembre de 1877, por el Director general de Obras públicas D. Esteban Garrido. En dicho dictamen, tras de un elogio de mi modesto trabajo, se disponía que debía hacer un estudio más amplio del problema, presentando más soluciones, si no tan lujosas, más económicas, dadas las colosales proporciones del puente. Un cambio de situación política, fué causa de que pasara aquella favorable oportunidad de realizar la obra; y el proyecto quedó diferido en mi estudio, para atender á otros más urgentes y necesarios.

Apéndice 11.- Carta de D. Emilio Grondona a los talaveranos con motivo de la inauguración del Puente de Hierro (Octubre, 1908).