

---

Ramón del Cuvillo Jiménez \*

---

**COMENTARIOS A LA RECENSIÓN  
PUENTES ANTIGUOS DEL TREN Y EL PUERTO DE SANTA MARÍA**

**COMMENTS ON THE REVISION CONCERNING THE OLD TRAIN  
BRIDGES AND EL PUERTO DE SANTA MARÍA**

**Resumen:** El Sr. Del Cuvillo trata de aclarar en este texto algunos aspectos que, a su juicio, pueden inducir a confusión a los lectores de la recensión que Manuel Toribio García publicó en el anterior número de esta revista sobre un artículo de su autoría dedicado a los puentes antiguos ferroviarios de El Puerto de Santa María publicado en la revista Pliegos de la Academia en su número 11, de 2007.

**Palabras clave:** Bahía de Cádiz, puentes de madera, puentes metálicos, ferrocarril.

**Abstract:** In this text, Mr. Del Cuvillo attempts to explain some of the aspects that, in his opinion, may cause confusion amongst readers of a revision written by Manuel Toribio García and published in the last edition of this magazine concerning his article about old train bridges in El Puerto de Santa María, published in 2007 in the magazine "Pliegos de la Academia" number 11.

**Keywords:** Bay of Cádiz, bridges of wood, metallic bridges, train

En el número 39, 2007 (2º semestre), páginas 161-162, de la Revista de Historia de El Puerto, recibida en Madrid en este febrero de 2008, el profesor Manuel Toribio García escribe una nota o breve artículo, sin título propio sino con el que figura en Pliegos de la Academia del pasado año.

No me es posible negar que me ha producido una gran satisfacción que mi artículo, quizás demasiado técnico, haya sido leído y resumido por un profesor de Historia de forma tan laudatoria. Me atrevo por ello a comentar algunos de los párrafos del escrito del profesor. Me ayudaran seguramente a continuar la tarea de recordar y divulgar los muchos, variados e interesantes puentes del municipio de El Puerto. Esta tarea se interrumpió por la noticia de la iniciada desaparición de un antiguo puente metálico del tren, puente en el que hoy, gracias a la intervención de muchos y a las posibilidades de la tecnología ingenieril, es posible que quede y se conserve, al menos, un vestigio simbólico y útil de su tablero.

---

\* Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

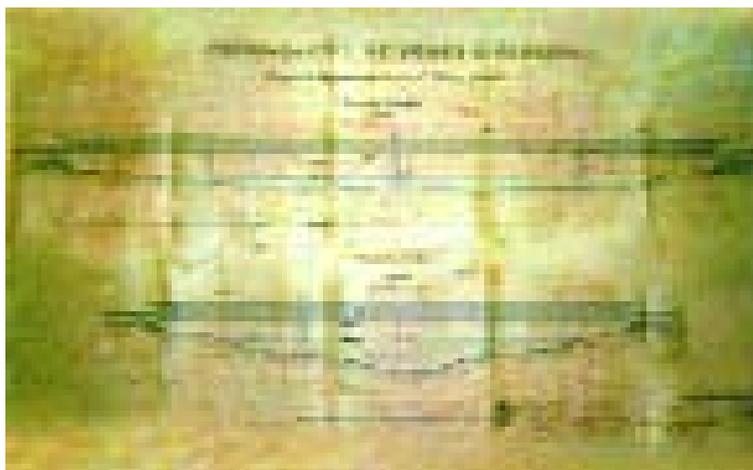
Me atribuye el profesor haber completado toda la historia de unos puentes así como el estudio de ciertas líneas ferroviarias. Estimo que lo primero es una alabanza inmerecida ya que aún queda bastante por conocer, y respecto a lo segundo recuerdo que procuré resumir lo más posible los datos existentes, resúmenes que consideré necesarios para buen encaje con la propia historia de los puentes. Pienso que la Historia, en frase vulgar, es como un relato del pasado transmitido de varias formas, que nunca puede ser total ni verdadero sino posible y cambiante.

Más adelante, el profesor cita a dos proyectos de líneas ferroviarias. Si bien la segunda línea fue construida y por tanto es el proyecto más importante, en la primera solamente se llevó a efecto una solicitud al Gobierno y su otorgamiento al año siguiente. En este tema se olvida citar la concesión más antigua e históricamente la más importante del país, por tiempo, ubicación y por ser también la primera en la que aparece a El Puerto de Santa María.

Siento que al citar la línea Jerez a Cádiz por el Trocadero no se recuerde al lector, al posible desconocedor de la geografía local de las bahías de Cádiz, que en el trayecto del Trocadero a Cádiz el servicio de la línea era realizada por un vapor. Pero lo que más siento es la corta referencia realizada a los puentes de madera. Quizás la culpa sea de mi escrito que debería ser más breve en este punto pero poniendo más énfasis en un hecho de una importancia excepcional. La causa de la brevedad de las citas en casi todos los escritos se debe al desconocimiento de su función y del valor real, en este caso de estas obras. Los puentes de madera para el paso unidireccional del tren fueron los primeros puentes ferroviarios de vía ancha de Andalucía, por lo que sobra el "genero". Creemos también que tanto el autor del proyecto del puente como el auxiliar merecían una mención aunque es de notar que posiblemente y desde el punto de vista histórico no son de considerar las personas y su profesión omitidas por el profesor casi totalmente en su resumen.

En cuanto a los puentes metálicos, "*causantes*" de todo este asunto, no es claro lo que significa la expresión de que el ingeniero Luis de Torres, realizó los definitivos utilizando el hierro en 1860. Quizás la confusión se deba a que algunos autores opinan que 1860 es la fecha de construcción o puesta en servicio de estos puentes. Pueden quedar algunas dudas en otros temas, pero parece cierto que ésta es la fecha de la firma del primer proyecto base del contrato, modificado posteriormente por el Contratista francés (plano de 1861 firmado por Luis de Torres) y posiblemente construido e inaugurado en la fecha indicada en mi escrito.

Las fotos de las páginas 26 y 32 demuestran que las vigas de celosía son diferentes. Esta es una de las razones que explica porque escogí la foto de la página 32 entre una colección que realizó Ferrer por encargo cuando tuve la noticia de que había comenzado el desmantelamiento de los tramos metálicos. La foto impresiona por ser de la sección del tramo continuo por donde se había dado un corte y no porque ese fuera buen ejemplo del estado de dicho tramo, lo que no quiere decir que la estructura metálica en general estuviera en buen estado.



Quisiera ahora que tanto el profesor de Historia como los posibles lectores del escrito de los Pliegos de la Academia perdonasen la mala calidad de las reproducciones de los documentos originales del Archivo Histórico de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, páginas 17, 21, 26, 27 y 28, debido, en parte, a mi poca destreza en hacer fotos con cámara digital, única forma que se me ofreció de conseguir copias de unos planos en papel vegetal, solución muy diferente a la que podría deducirse del comentario del profesor sobre ilustraciones de la Fundación. El resto de láminas, entre las que se encuentran las fotos de 1966 y de 2006, pertenecen a otras fuentes más asequibles y menos complejas.

La estimable referencia del profesor Manuel Toribio García merece agradecimiento pero algún lector podría quedar confuso en algunos puntos y desconocedor de otros que estimo importantes al resumir mi escrito.