

# The IRON BRIDGE & TOLLHOUSE

---

## El Puente de Hierro y la Caseta del Peaje

El cañón se creó después de la última glaciación, hace 15.000 años, cuando un enorme lago al este de los montes de Gales esculpieron una profunda sima en capas de carbón, mineral de hierro, arcilla y piedra caliza. Con su rico suministro de materias primas y fáciles vías de transporte desde el río Severn hasta el canal de Bristol, este cañón se convirtió en uno de los lugares más dinámicos del mundo durante la Revolución Industrial. Muchas generaciones explotaron los recursos naturales de la zona antes de que la familia Darby se asentara aquí; el hierro se fabricaba en el cañón desde los tiempos de Enrique VIII. Pero no fue hasta 1709, fecha en la que el fabricante de hierro cuáquero Abraham Darby I comenzó a alimentar su fundición de hierro con coque en lugar de con carbón vegetal, cuando el hierro colado llegó a ser barato y abundante.



La explotación de este nuevo material resultó fundamental para aquellos que trabajaban en el cañón y en la década de los cincuenta del siglo dieciocho el ferry hacía seis veces en el cañón para transportar gente y materiales de un lado del río al otro y ayudar a la producción. La industria siempre estuvo, no obstante, a merced del río, que en ocasiones traía un caudal demasiado bajo en verano o uno demasiado alto y rápido en invierno. Se hizo inevitable un nuevo puente y fue Abraham Darby III el que aprovechó la oportunidad tanto para su mejora como para su ampliación, y así se hicieron los planes para la construcción del Puente de Hierro que aún existe hoy en día.

## La construcción del Puente de Hierro

El diseño original del Puente de Hierro fue de Thomas Farnolls Pritchard, un arquitecto de Shrewsbury que solía especializarse en la restauración de grandes mansiones y sólo había

diseñado puentes anteriormente para su construcción en piedra o madera; una construcción de hierro constituía una innovación total. Con esto en mente se puso en contacto con el fabricante de hierro local, John Wilkinson (que era conocido como Wilkinson "loco por el hierro", debido a su obsesión por fabricar objetos de hierro) y le envió diseños de un puente de hierro colado. Un grupo de hombres de negocios locales, incluido John Wilkinson, se dirigieron a Abraham Darby III con los planos. Wilkinson realizó entonces una de las mayores contribuciones a la construcción de este puente histórico, aunque posteriormente vendería sus acciones a Abraham Darby III, quien, con la temprana muerte de Thomas Pritchard, se encargó personalmente de que el proyecto se completara, habiendo hecho la mayor contribución con diferencia a sufragar su coste.

384 toneladas de hierro fueron necesarias para construir el puente, que requirió para terminarse tres meses de producción continua en uno de los hornos de Darby. Aunque parezca increíble, no se sabe a ciencia cierta dónde se fundieron las piezas del puente, pero se piensa que se hizo en el horno de Darby (a 2,5 km de la localización del puente). No obstante, como en aquella época todo el cañón se llamaba Coalbrookdale y sólo más tarde pasó a llamarse Ironbridge, podrían haberse fundido en Horsehay (a unos 5 km) o en el horno Bedlam, que sólo se encontraba a 500 metros aguas abajo y a orillas de puente. En 1801, un reverendo caballero se enteró de que el hierro del Puente de Hierro se había "fundido en las piezas adecuadas al descubierto y en el momento". Como las piezas eran tan grandes y tan pesadas se tiende a preferir un lugar más cercano, ya que hubiera resultado extremadamente difícil transportar grandes cargas por superficies no allanadas únicamente con la fuerza de los caballos. Fuera el que fuera el lugar, debió de ser una tremenda hazaña fundir, transportar y elevar estas enormes estructuras.

## La Caseta del Peaje del Puente de Hierro

Se produjo un largo retraso antes de que el puente se abriera al tráfico, lo cual sucedió en el día de Año Nuevo del año 1781. Se cree probable que la Caseta del Peaje se erigiera antes de que el puente abriera al tráfico, pero no aparece en las ilustraciones tempranas del puente. Se sabe que durante 1780 Darby estaba dirigiendo la construcción de los contrafuertes, lo cual sugiere que la Caseta del Peaje podría haberse levantado en este momento. Se sabe que la Caseta del Peaje se amplió en 1835 para darle la forma que conserva hoy en día. Una ley parlamentaria sobre el Puente de Hierro de 1776 incluye en su texto los precios del peaje que nunca han cambiado y de los que la realeza no estaba exenta. Éstos pueden verse hoy en día en el exterior de la Caseta.

El Puente de Hierro se ha convertido en un símbolo en todo el mundo y refuerza la creencia de que Ironbridge es en realidad la "cuna de la industria".

