

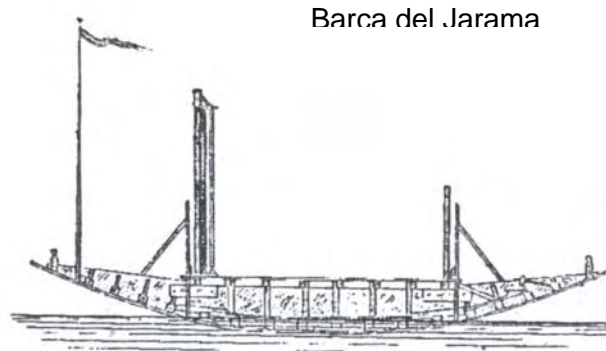
UN SÍMBOLO CENTENARIO. EL PUENTE DE ARGANDA CUMPLE 100 AÑOS.

Es mucho más que una notable obra de ingeniería. Sus tres tramos de vigas parabólicas se han convertido en uno de los símbolos más conocidos de nuestra localidad. Si bien su historia se inicia hace 100 años, se abre al tráfico en 1910, en ese mismo lugar se han sucedido en el tiempo otras construcciones similares que cumplieron el mismo fin de salvar el Jarama.

1. Barca de Arganda: 1505 – 1818 / 1831 - 1843

Antes de la construcción de los primeros puentes el paso del río se realizaba en una barca, propiedad del Rey y de la villa de Arganda. A partir de 1579 la administración pasa a ser compartida con la capital madrileña. La "Barca de Arganda", por ese nombre era conocida, era una construcción de aproximadamente 13 x 6 metros, hecha en madera de Cuenca y con barandillas para proteger a carros, caballerías y viajeros, cada 6 o 7 años tenía que ser renovada. En ambas orillas se situaban

dos puertos de atraque o aportaderos unidos por maromas que ayudaban a gobernar el paso de la barca, con frecuencia se quedaba barada en los bancos de arena y en época de avenidas era difícilmente gobernable. Se explotaba por arrendamiento, un contratista se hacía cargo de su gestión, mantenimiento y pago del salario del barquero. Un negocio rentable ya que cobraban un arancel por su uso, por ejemplo, en 1778 se pagaba 8 reales por un carro o 3 por un caballo. En 1834 la propiedad y administración de la barca pasa de los municipios de Madrid y Arganda, el municipio de Rivas-Vaciamadrid no se crea hasta 1845, a la Dirección General de Caminos.



Barca del Jarama

2. Puente de madera: 1818 - 1831

Desde finales del siglo XVIII el incremento del tráfico de mercancías entre la capital y Levante hacen del todo necesario la construcción de un puente. Primero hay un intento por parte del Estado de construir un puente de piedra, similar en sus trazas al Puente de la Reina de Aranjuez. Más tarde, en 1807, es el afamado arquitecto Juan de Villanueva quien realiza otro proyecto que tampoco puede acometerse. Será en 1818 cuando el Ayuntamiento de Arganda del Rey propone al de Madrid aceptar una propuesta de los hermanos Francisco y José Díaz para construir un puente de madera, los proyectos anteriores eran puentes de piedra, a cambio de la concesión de su explotación, el cobro del pontazgo, por un periodo de 16 años

La propuesta es aceptada y se concluye, aprovechando los meses de verano, en el tiempo record de cuatro meses. Se utiliza piedra sacada del paraje argandés de Valhondo para realizar los murallones y taludes de las orillas, mientras que las maderas proceden de pinares de Cuenca. Era un puente de diez ojos, pintado en verde, similar por ejemplo al que se construye a principios del siglo XX mientras duran las obras del Puente de Hierro y del que se conservan algunas fotografías. El 22 de noviembre de 1818 se inaugura con toda solemnidad, incluido disparo de cohetes, arco floral en medio del puente, suelta de globo, misa en la Iglesia Parroquial de Arganda, comida de hermandad entre Arganda y Madrid en el

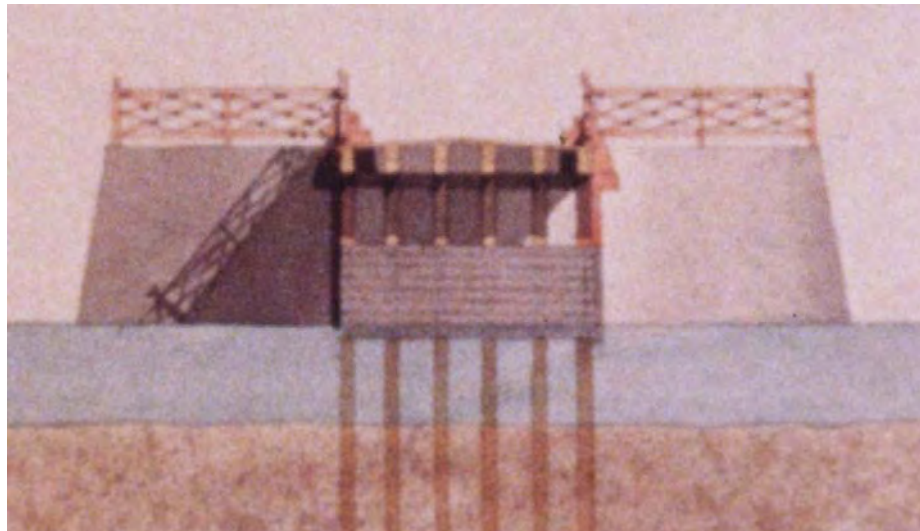
Ayuntamiento, baile en la plaza y colocación de la siguiente inscripción en letras doradas sobre la puerta de la casa del pontazgo:

“REINANDO FERNANDO VII, EN EL AÑO DE 1818 PARA BENEFICIO PÚBLICO, Y A EXPENSAS DE MADRID Y ARGANDA CONSTRUYÓ ESTE PUENTE Y CASA EN SÓLO 80 DÍAS JOSEPH DIAZ, NATURAL DE VILLASECA DE LA SAGRA”

En los años siguientes las avenidas del Jarama van socavando los terrenos de ambas orillas, descubriendo las estacadas y haciendo peligrar su estabilidad, muchas maderas llegan incluso a pudrirse. El creciente deterioro produce el derrumbe del puente, el 13 de abril de 1831, a las cuatro de la tarde, tres años antes que concluyera el plazo de los contratistas. Por unos años se tiene que volver al tradicional paso en barca.



Puente de madera sobre el Jarama. Año 1818. *Archivo de Villa. Madrid*



Puente de madera sobre el Jarama. Año 1818. *Archivo de Villa. Madrid*

3. Puente colgante: 1843 – 1858 / 1862 – 1910

El 31 de octubre de 1843, con asistencia del Ministro de la Gobernación, el Arzobispo de Toledo y los alcaldes de Arganda y Vallecas se inaugura un puente colgante. Era un magnífico puente de tres tramos de 60 metros de luz el tramo central y 50 los dos laterales, dos pilas de sillería de 1,25 de ancho – que aún se conservan-, 119 viguetas de pino de 7,40 m de ancho, barandilla de madera enlazadas por maromas de hierro y apoyos giratorios para los cables que sustentan los tableros del puente. Poco más de quince años se mantiene en pie, el 1 de diciembre de 1858 se hunde por completo, cayendo al Jarama un carro de cuatro caballos conducido por dos labradores de Perales de Tajuña. En ese momento se

desencadena un curioso suceso que vale la pena relatar, y que tiene como absoluto protagonista a un humilde jornalero argandeño: Esteban Fernández Orejón.

El argandeño Esteban Fernández. Un “superhombre” del siglo XIX.

“Conduce del diestro a las caballerías, lleva a sus espaldas al caminante, salva al sumergido y pone a disposición de sus semejantes las dotes con que le adornó la naturaleza. Casado, con cinco hijos menores, jornalero, y un dechado de arrojo y desinterés en las inundaciones”

El Jarama arrastra a los dos labradores pero consiguen aferrarse a los arbustos de un islote, la corriente es muy fuerte y nadie se atreve a rescatarlos. Pasa el tiempo, más de cuatro horas, y se van agolpando en la orilla empleados del puente, transeuntes y varios guardia civiles. La multitud parece aguardar el fatal desenlace, el caso es que ni las fuerzas del orden ni nadie de los presentes se atreve a lanzarse al agua para auxiliarlos. Hasta que surge una voz:

“Si Esteban Fernández estuviera aquí, se atrevería a salvarlos aún a riesgo de su vida, que es hombre de abnegación y valor”

Un oficial de la Guardia Civil escucha ese comentario y envía a una pareja de guardias en su busca. Lo localizan en Arganda y sin pensarlo sube a una de los caballos. Cuando llega al lugar del suceso se desprende de sus ropas, se ata una cuerda a la cintura y se lanza con decisión al agua, la corriente es muy fuerte, en un momento de peligro la multitud le grita que abandone y salve su propia vida. Pero Esteban insiste en intentar rescatar a los dos angustiados labradores, primero uno y luego vuelve a por el otro, y así consigue salvarlos de una muerte segura tras cinco horas en las heladas aguas del Jarama. Por *“su valor, arrojo y amor a la humanidad”* recibe un premio del gobierno, la considerable cantidad de 4.000 reales, el equivalente a más de cuatro años de su salario de jornalero.

Se salvaron dos vidas pero el puente desaparece de nuevo. Una vez más, Madrid vuelve a estar incomunicada por la Carretera de Valencia. La primera intención de la Dirección General de Obras Públicas era reemplazar el puente por uno más estable de palastro de hierro pero se descarta por su elevado coste, 1.600.000 reales, y se opta por la reconstrucción del puente colgante. La obra no estaba exenta de problemas, en 1860 se volvió a hundir el mismo día de su prueba. Una avenida hace quebrar las columnas que sustentan los cables *“para el paso de las personas se pusieron tablas y por pasamanos un alambre, de modo, que aquel a quien se le iba la cabeza y se agarraba al alambre se cortaba las manos y se iba al río”*.

Finalmente el puente colgante de Arganda es reparado con éxito, sus tres tramos de 162 metros entran nuevamente en servicio en 1862. La dirección del proyecto corre a cargo del afamado ingeniero Eugenio Barrón y Avignon, con numerosas obras públicas por toda la península, entre las que destaca el innovador viaducto de hierro y madera de Segovia de la calle Bailén en Madrid. Después de una dilatada trayectoria profesional y política fallece el 5 de mayo de 1882.

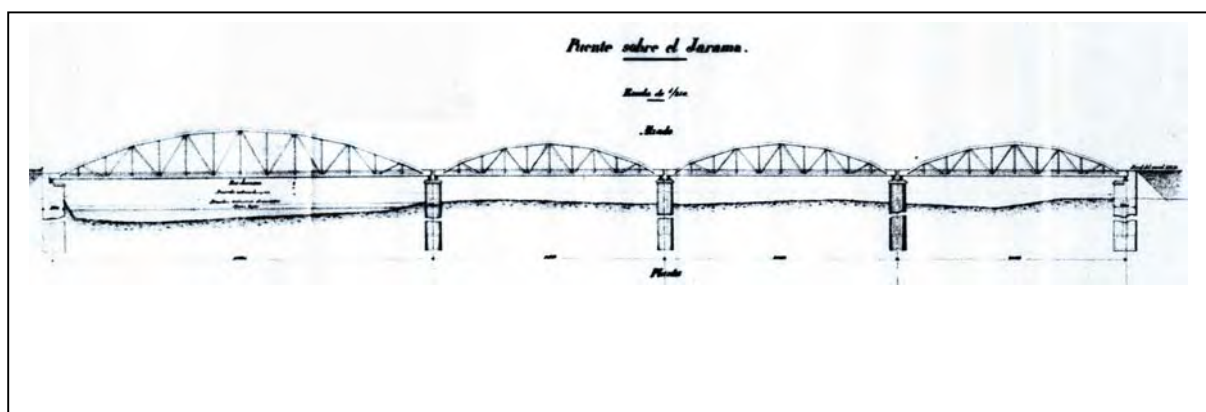


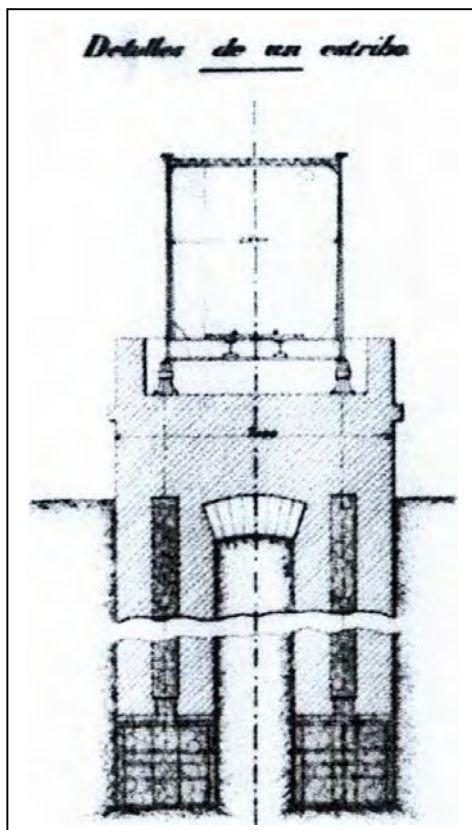
Puente colgante de Arganda. Ingeniero Eugenio Barrón. Año 1867. *Archivo Municipal de Arganda*

4. Puente de hierro: 1910

Hacia esas mismas fechas se comienza a proyectar la construcción de un puente metálico. El primer proyecto del que tenemos noticia es redactado por el Ingeniero Enrique Calleja en 1884, el mismo ingeniero que dirige las obras de la línea de ferrocarril, inaugurada en junio de 1886, que une Madrid con Arganda del Rey. Un puente de hierro es la solución para evitar accidentes como el ocurrido en 1887 en la que después de quebrar una vigueta cae un carro con su carga al Jarama.

El proyecto de Enrique Calleja no se llega a ejecutar, muere en 1892 después de hacer notables obras en la localidad. En reconocimiento a esa labor, en 1896 se le decide dar su nombre a la antigua calle "Arroyá". En la década de los cincuenta, desafortunadamente, se decide cambiar su nombre por el actual "Juan de la Cierva", sería de justicia que su nombre volviera al callejero argandeño. Lo cierto es que el proyecto definitivo del puente metálico que hoy conocemos estaba ya próximo a hacerse realidad. El ideado por Calleja se diferencia casi únicamente en el número de tramos, tres tramos de vigas parabólicas en lugar de los cuatro proyectados. En el resto de aspectos técnicos, incluido el aprovechamiento de las pilas y estribos de fábrica del anterior puente, es muy similar al definitivo puente de hierro.





Proyecto de Puente de Hierro en Arganda del Ingeniero Enrique Calleja. Año 1884
Archivo del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid

En Febrero de 1905 la Dirección General de Obras Públicas saca a subasta pública la construcción del puente metálico, según presupuesto, condiciones y proyecto redactados por los técnicos del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas. El precio de la contrata es de 409.059 pesetas, el puente tendrá 162,60 metros, y el plazo de ejecución es de 4 años La subasta es adjudicada en 360.000 pts al bilbaino Manuel Victoria de Lecea, miembro de un conocido linaje vasco con una activa presencia en el mundo de la política, la empresa y las finanzas. Curiosamente, cosas del destino, un descendiente, Fernando Victoria de Lecea, es años más tarde, en 1998, el director de producción de la película ambientada en la guerra civil "La hora de los valientes" que incluye una escena rodada en el Puente de Arganda, seguramente sin conocer la relación del puente con ese otro Victoria de Lecea.

Las obras comienzan de inmediato, sobre el mismo lugar del antiguo puente colgante, por lo que para facilitar el paso se construye un puente de madera en las inmediaciones. Sabemos que a finales de 1909 aún se encuentra en uso el de madera ya que el 29 de diciembre el Alcalde de Arganda comunica que una crecida del Jarama lo ha anegado. Una situación que se repite a los doce meses, el 12 de diciembre de 1910, esta vez arrastrando parte del puente de madera, y en la que se comunica que "el paso se hace por el nuevo puente de hierro".

A partir de ese momento el puente pasa a ser uno de los referentes del municipio, así será hasta la inauguración del próximo puente de hormigón en 1964, como parte de varias actuaciones en la Carretera de Valencia (en la que se incluyen la supresión de la travesía del pueblo de Vallecas y del casco urbano de Arganda).



Puente provisional de madera. Año 1905. *Revista "La ilustración Española y Americana"*

Durante la guerra civil se convierte en uno de los primeros objetivos de las tropas nacionales. En los primeros días de la Batalla del Jarama, entre los días 6 y 7 de febrero de 1937, es rechazado un intento de tomarlo, llegando incluso a los combates cuerpo a cuerpo. Esta defensa impacta a Ernest Hemingway. El Puente de Arganda iba a perdurar ya para siempre en la memoria del escritor norteamericano. Primero en su documental "Tierra Española", donde adquiere un protagonismo estelar, con su estructura metálica junto a la carretera, y sobre todo en la novela mundialmente conocida "Por quien doblan las campanas". El eje argumental es la destrucción de un puente, principal arteria logística del ejército nacional, que él mismo Hemingway se encargó personalmente que apareciera en la portada de todas las ediciones, con la siguiente descripción que recuerda al Puente de Arganda: "*fino, de metal, elevado y con aspecto de telaraña*".

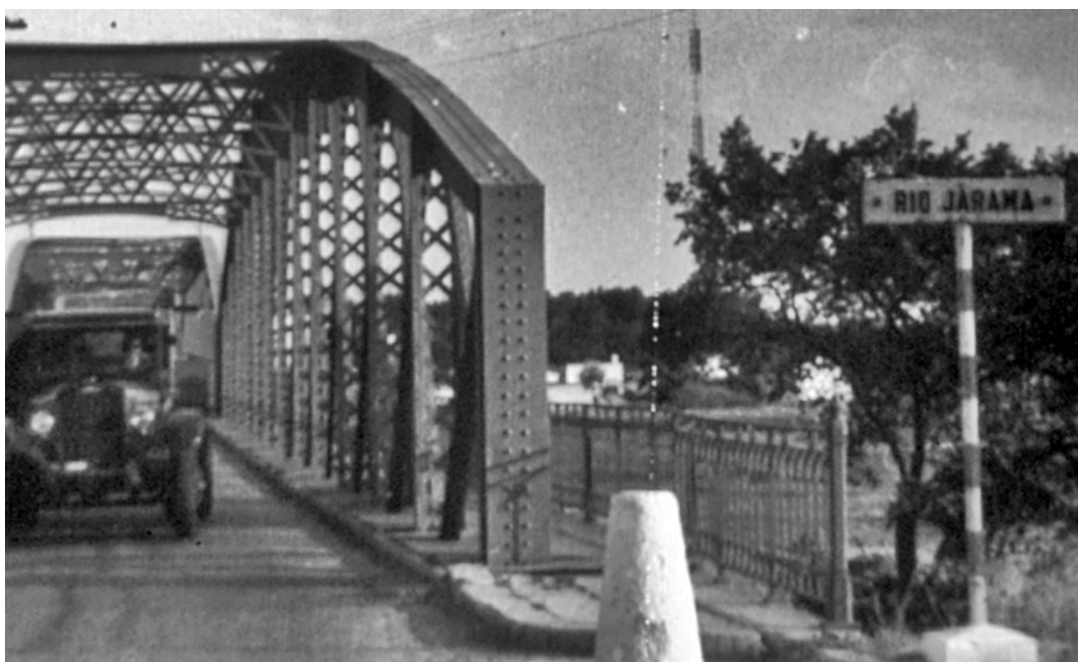


Oficiales republicanos en el Puente. Año 1937. *Archivo General de la Administración*

Dos meses antes, en diciembre de 1936, el Puente había protagonizado otro curioso episodio. Con motivo de la evacuación a Valencia de la pinacoteca del Museo del Prado, los lienzos de mayores dimensiones, como el de las Meninas, tiene que ser descendidos de los camiones y ser trasladadas a mano con la ayuda de unos rodillos. Por azares del destino, la familia de Carlos IV se ve obligada a cruzar el puente caminando.



El Puente de Arganda en el cine. Película "La hora de los valientes", 1998, de Antonio Mercero
Recreación del traslado de la pinacoteca del Museo del Prado (Diciembre de 1936)



Paso de vehículos por el Puente. Año 1952. *Archivo Municipal de Arganda*



Construcción del nuevo puente en la Carretera de Valencia y últimos años de funcionamiento del Puente. 1963. *Foto Paisajes Españoles*

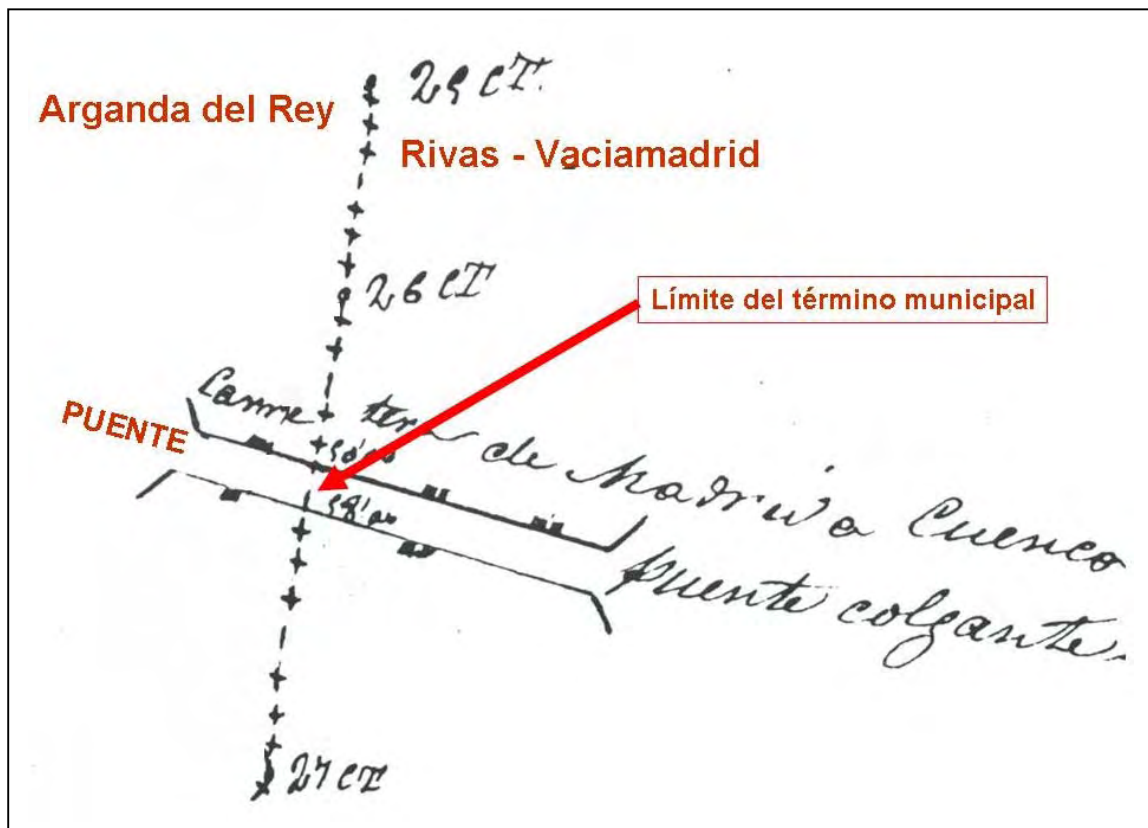
5. Una insólita controversia. Desde 1960 Rivas-Vaciamadrid reclama el Puente de Arganda.

En 1960, en uno de los periódicos expedientes de deslinde o de renovación de linderos que realizan los municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey, se produce un hecho que, hasta la fecha, aún se encuentra pendiente de resolución definitiva: Rivas-Vaciamadrid reclama que el Puente de Arganda se encuentra completamente en su término municipal.

Esa reivindicación se ha mantenido en los sucesivos expedientes de deslinde, con la única base de testimonios orales que apoyan esa postura. Sin embargo, creemos que es un tema suficientemente aclarado desde 1995. Frente a las opiniones, reflexiones y pareceres está el poder de la documentación, esa es la razón de ser de los archivos, salvaguardar los derechos de los ciudadanos y también, como en este caso, de las administraciones. El Ayuntamiento de Arganda aporta un conjunto de documentos que aclara el “enigma” del mojón objeto de litigio, el nº 24, el correspondiente al Puente de Arganda:



El conflicto se inicia a mediados del siglo XIX por un adinerado vecino de Rivas, Manuel de Rojas Laferri, propietario de una gran hacienda que ocupada ambos márgenes del Jarama. Para pasar de una a otra orilla don Manuel tenía que cruzar el puente pagando el arancel correspondiente, la ley sólo eximía del pago a los vecinos “que pasen de un punto a otro del término municipal”, cosa que no ocurría, los extremos del puente estaban en Rivas y Arganda. Todo su interés era, aprovechando las avenidas del Jarama que siempre salían a la parte de Arganda, cambiar de sitio el mojón del puente, así lo atestigua un litigio que gana el Ayuntamiento de Arganda en 1834. Pero vuelvo a insistir, en 1863 da la orden a un empleado para que traslade con la ayuda de una pareja de bueyes “el mojón que hay debajo del puente, el correspondiente a estar dentro del río, para evitar que el agua se lo llevase, y estaba cien pasos dentro del agua, y dejando de colocar el próximo al río, con la intención manifiesta de que transcurrido cierto tiempo pudiera servir como punto de partida para tirar una línea recta en cuyo caso quedaría todo el puente dentro del término de Rivas del Jarama”.



Expediente de deslinde con Rivas-Vaciamadrid de 1875 donde queda demostrada la propiedad compartida del Puente de Arganda . Archivo del Instituto Geográfico Nacional

Parece una predicción, pero justamente así ha ocurrido, una reivindicación que no tiene ninguna base documental. En el expediente de deslinde de 1875 el tema se da por cerrado, el Alcalde de Rivas reconoce por escrito que el tercer ojo del Puente se encuentra en el municipio de Arganda, y así aparece reflejado en el plano que los dos municipios aceptan, y en toda la planimetría que se publica por el Instituto Geográfico Nacional. Sin embargo, se ha vuelto a abrir el debate quizás por alguna lejana referencia de este antiguo litigio pero olvidando lo más importante, las diferencias quedaron aclaradas, cerradas y firmadas por las dos partes, tal como refleja la documentación aportada por el Ayuntamiento de Arganda. En evitación de erróneas interpretaciones hay que recordar que la cartografía de la Comunidad de Madrid accesible vía web no tiene ningún valor jurídico ni probatorio, pendiente de la resolución definitiva, se ha trazado una línea recta entre el mojón 23 y 25, justo lo que solicita Rivas-Vaciamadrid, pero es una línea ficticia para cerrar el dibujo del término, no significa nada más. Los mojones no pueden desaparecer, y aún está pendiente que el Instituto Geográfico Nacional sitúe el mojón nº 24 en el lugar que le corresponde, debajo del puente, “cien pasos dentro del agua”.

En cualquier caso, ese desacuerdo entre los dos municipios no debería pasar de la simple anécdota, tenemos que quedarnos con su valor, con lo que ha significado el puente para los dos municipios a lo largo de su historia, un espacio de encuentro y comunicación. Así fue entendido por las dos corporaciones municipales que lo declaran en diciembre de 1994 “*Monumento a la Paz y la Libertad*”, en homenaje a todas las personas que dieron su vida en la Batalla del Jarama. Además, el Ayuntamiento de Arganda del Rey, junto a otros monumentos de su municipio, solicitó en 1996 a la Comunidad de Madrid su declaración como “Bien de Interés Cultural”. Por cierto, que nunca se aprobó llamarlo “Puente de la Paz” como en ocasiones se hace, su nombre, como el de la barca que le precedió y de todos los puentes que le anteceden, es el único nombre que le ha acompañado durante toda su existencia: “Puente de Arganda”.