CRÓNICA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO TURIA en Santa Cruz de Moya, y la Serranía Valenciana en Aras de los Olmos. (17-07-2019).

Iniciamos la crónica de la PRIMERA PARTE de un total de dos capítulos, de la historia de la construcción de este puente con fotos antiguas y más recientes de mi archivo personal, así como otras obtenidas de otros documentos.

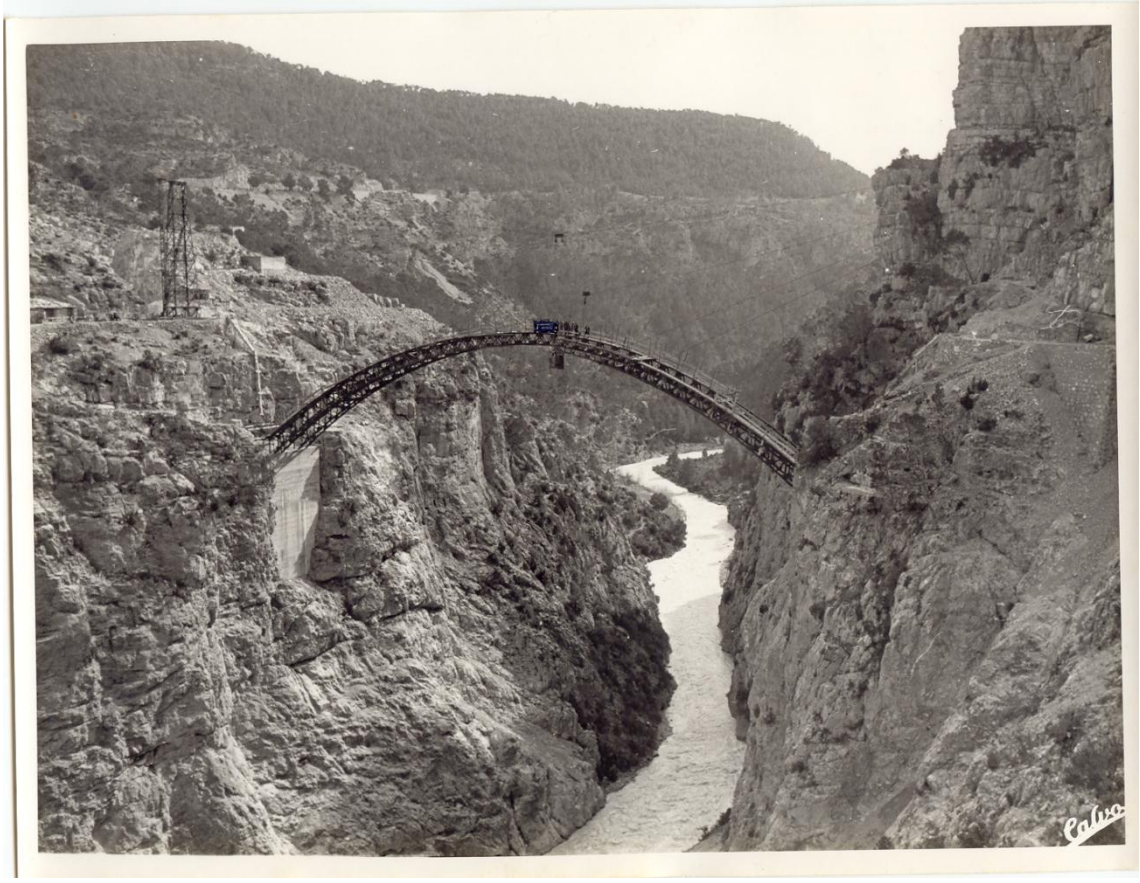

Ilustración 1 - Construcción de la estructura metálica del puente con el lecho del río Turia.

Ilustración 2 - Puente sobre el río Turia.

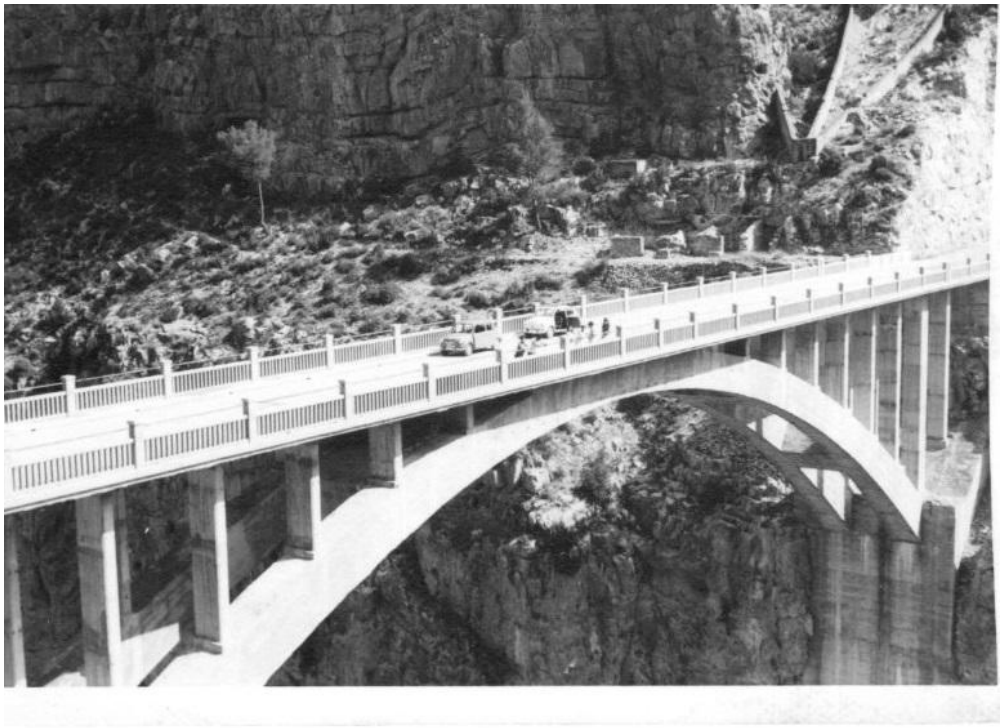

Ilustración 3 **-** Desde otro ángulo pocos años después de su terminación.

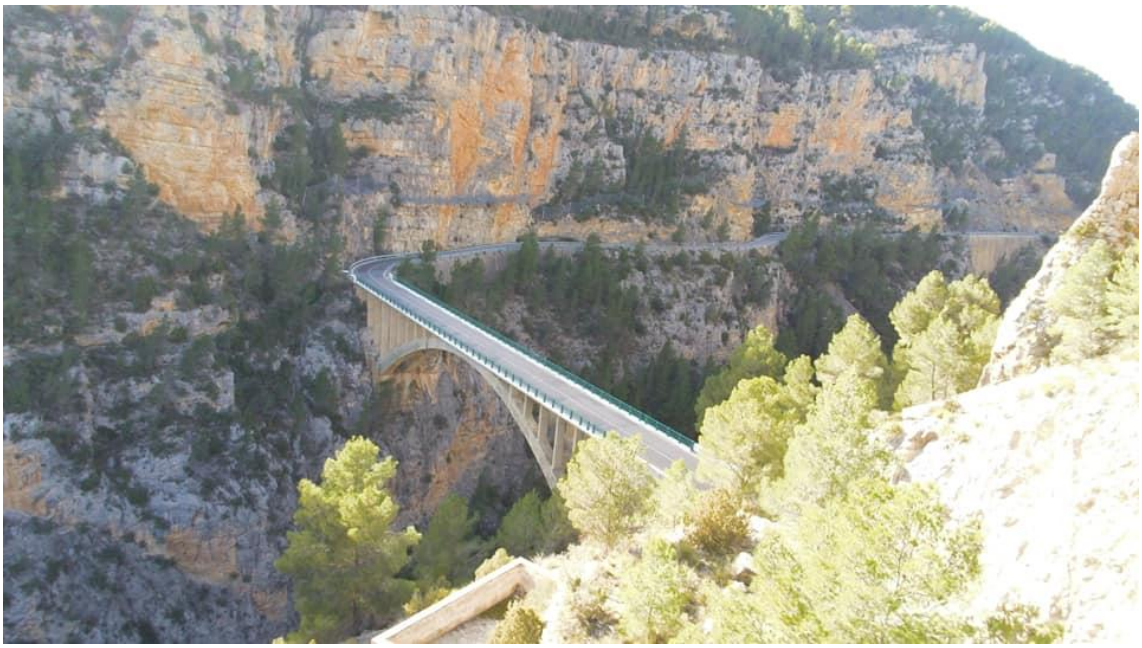

Ilustración 4 - Otra vista del puente sobre el río Turia

Ilustración 5 - Vista del puente desde otra perspectiva.

A lo largo de esta crónica se intercalarán fotos que se corresponden con las explicaciones del texto, con el fin de hacer más fácil y comprensible la lectura de esta historia.

-PRIMERA PARTE-

INTRODUCCIÓN

Hola amigos, transcurridos varios meses sin publicar un artículo monográfico en las redes sociales, y después de varios años recopilando información, hoy me decido a presentaros un trabajo sobre el viaducto situado sobre el río Turia en el término municipal de Santa Cruz de Moya. Sobre él contaré la historia de su construcción por ser un proyecto único de extraordinaria belleza que une dos comunidades, y sobre todo, porque a través de él llegamos al territorio valenciano del **Rincón de Ademuz.**

El Puente de Santa Cruz de Moya, o **"puente nuevo"** como lo llaman los lugareños, es una magistral obra de ingeniería que geográficamente pertenece a la Comunidad de Castilla la Mancha por estar ubicada en el término municipal de Santa Cruz de Moya en la provincia de Cuenca, pero por su cercanía con **Aras de los Olmos**, último pueblo de la Serranía Valenciana en esa dirección, es de interés cultural y paisajístico, no solo para aquellos que residen en ese territorio, si no para los valencianos y demás personas que saben valorar el arte arquitectónico, y a la vez son amantes de la naturaleza.

Pero los lectores de **Burjassot**, se preguntarán, ¿por qué esta historia se publica también en el grupo "**Burjassot antic, historia gráfica",** si no es específica de nuestro territorio? Bueno, explicación la tiene, y razón para exponerla también, porque una de las conclusiones a las que hemos llegado, es que el contratista de esta obra fue **Don Gil Garrido Oliver** vecino

de Burjassot y padre del recientemente fallecido **Gil Garrido García,** seguidor de la misma actividad constructora que su padre, cualidad ésta que les hizo ser personas muy conocidas e integradas en la sociedad de la ciudad de Los Silos.

Ilustración 6 - Don Gil Garrido Oliver - Constructor.

Hay que significar, que el mencionado proyecto incluía además de la construcción del puente, la terminación de varios tramos de la carretera C-234, ahora designada como **CV-35,** cuyos trabajos de construcción se empezaron antes de la Guerra Civil, en los tramos localizados antes y después del puente hasta llegar al Rincón de Ademuz.

En la siguiente imagen vemos a tres mujeres en el centro de la carretera posando junto al lado de la casa del médico, a su paso por el pueblo de Aras de Alpuente, así reconocido hasta el año 2001, pasando a denominarse desde esta fecha, ARAS DE LOS OLMOS, como así lo nombraremos a lo largo de esta crónica.

Ilustración 7 - Carretera a su paso por Aras de los Olmos - Foto publicada por el grupo "Fotos antiguas de Aras"

Ilustración 8 - Foto actual realizada desde el mismo lugar que la anterior.

En este artículo dedicaré más tiempo a relatar el montaje de la **Estructura de hierro,** o armazón del puente, por los recuerdos que me despierta este episodio, no en balde uno de los montadores del hierro era mi padre **-Pepe López-** también **burjassotense**, a quien dedico esta crónica como homenaje póstumo, por su aportación profesional junto con sus compañeros en la construcción de la estructura metálica de esta singular obra.

Antes de empezar a contar esta historia, tengo que agradecer la colaboración y testimonios de algunos trabajadores, hoy personas mayores de 75 años, que siendo muy jóvenes trabajaron allí ayudando a la terminación de la obra.

Estos son los casos de **Miguel Pérez Rodrigo,** residente en Aras de los Olmos; **Victorino Sánchez Moya,** vecino de Las Rinconadas, y **Miguel Pérez Monleón** "Miguelito", natural de Santa Cruz de Moya, residente actualmente en Madrid. Todos ellos han aportado con sus relatos las experiencias vividas durante su trabajo en la obra.

También hay otras personas, niños entonces, que no trabajaron en el puente, pero sí que han aportado sus vivencias a esta crónica durante el tiempo que el hierro estuvo depositado en una era al aire libre, rincón que era utilizado para trillar la mies por los agricultores, pero que también les servía a la chiquillería de Aras de los Olmos para dar rienda suelta a sus juegos ilusionantes y entretenimiento infantil.

En la siguiente ilustración se incorpora una foto del año 1956, del Instituto Cartográfico de la Generalidad Valenciana, facilitada por Ramón Sánchez, donde se supone que las irregularidades que presenta el bancal, corresponden a los hierros de la estructura del puente allí depositados.

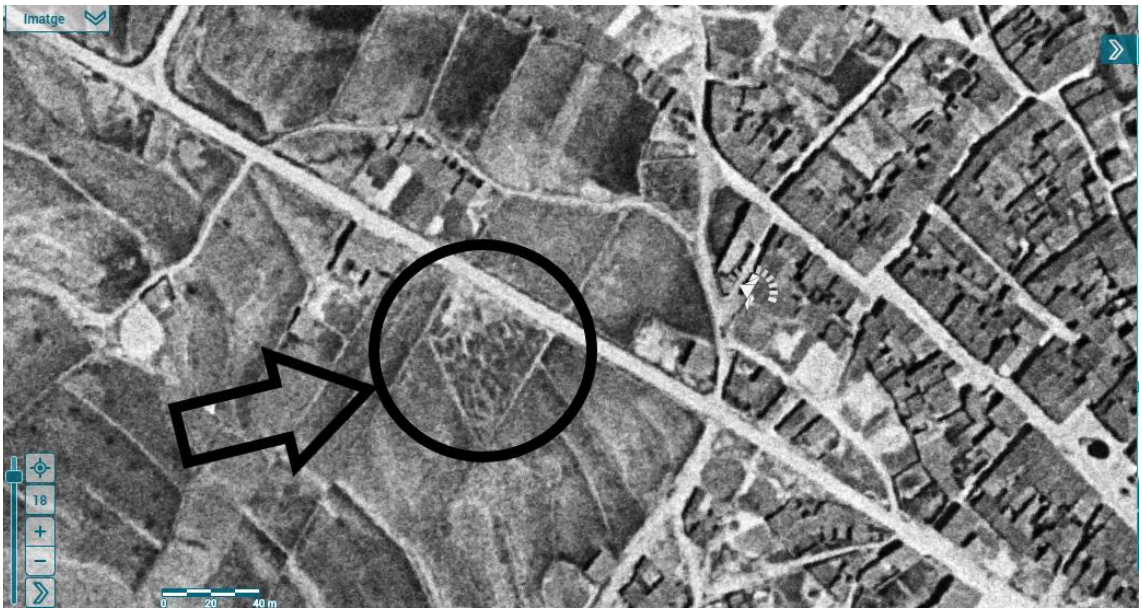

Ilustración 9 - Bancal donde fueron depositados los hierros del puente en Aras de los Olmos

Ilustración 10 - Vista actual de parte del bancal donde estaban depositados los hierros del puente.

Ilustración 11 - Vista actual del bancal de los hierros del puente, situado en la parte izquierda de la foto en dirección a Santa Cruz de Moya.

Algunos de los chicos de Aras de Alpuente, fueron **José Antonio Álvaro Pamplona**, hoy edil de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Aras, **Antonio Jiménez**, empresario jubilado, e **Isaías Pérez,** cuyo trabajo hasta su jubilación fue el pastoreo, combinado con otras tareas temporales.

De igual manera, quiero dar las gracias a **Adolfo Pastor Monleón**, ex presidente de la **Asociación la Gavilla Verde** de Santa Cruz de Moya, por la ayuda recibida para recabar informaciones varias.

También he obtenido una gran ayuda de **Emilio Jarque Luna**, consagrado poeta de **Aras de los Olmos** con residencia también en **Santa Cruz de Moya,** quien me ha mostrado siempre su interés y apoyo en conseguir el máximo de datos para la redacción de este trabajo.

Del mismo modo, no puedo pasar por alto, la ayuda siempre desinteresada que me ha prestado mi amigo **Ramón Sánchez Castelló**, oriundo de Aras, hombre culto y experto en la historia de este pueblo Serrano, que con sus aclaraciones y matizaciones sobre algunos hechos aquí relatados, he podido completar la configuración de esta crónica.

Y como no, destacar la cooperación de mi **hermano Vicente,** recordando conmigo algunos episodios vividos durante la construcción de la estructura de hierro, pues él disfrutó junto a mis padres de un verano de estancia en Las Rinconadas, y recuerda muy bien algunas vivencias que aquí se relatan.

Terminados los agradecimientos, paso seguidamente a exponer los hechos que pertenecieron a tiempos pasados sobre la construcción del puente sobre el río Turia, que aun siendo antiguos no dejan de tener actualidad por su singularidad.

EXPOSICIÓN DE LOS HECHOS

La ejecución de este proyecto en su conjunto costó de terminar **103 años**, por haberse empezado en el año **1860** con el primer plan de carreteras del siglo XIX, y terminado en el año **1963,** después de haber salvado los obstáculos propios de esta contrata.

La construcción del puente, fue una obra de ingeniería ideada y diseñada por el Ingeniero de Caminos valenciano, **Don Juan Aracil Segura** nacido en Alcoy el 5-11-1905, y fallecido en Madrid 19-01-1982, experto en este tipo de obras. Sirva como ejemplo, el Viaducto sobre la calle Segovia de Madrid proyectado en el año 1930.

Para la construcción de la **estructura metálica** del puente, por ser un proyecto de gran envergadura que entrañaba dificultades constructivas y de mucho riesgo, se contrató la mejor empresa metalúrgica española del momento capaz de realizar esta obra,

decantándose en la elección, por la empresa **"Hijo de Miguel Mateu"**, importante mercantil catalana, propiedad de Miguel Mateu i Pla, ex alcalde de Barcelona desde la terminación de la Guerra Civil hasta el año 1945. Organización metalúrgica con larga tradición como forjadores de hierro, y que además disponía de delegaciones en otras ciudades españolas, y en Valencia en la calle Guillem de Castro, frente a la Iglesia de San Agustín.

Ilustración 12 - Oficinas y Almacén de hierros en la calle Guillem de Castro de Valencia, de la empresa "Hijo de Miguel Mateu".

La obra es de una belleza extraordinaria que deja absortos a los viajeros y visitantes, por ser una construcción fuera de lo común, poseedora de una arquitectura especial, que va acompañada de un paisaje que alegra la vista con la espesura de pinos que existen a su alrededor, formando una bonita estampa propia de un enorme lienzo perfilado por el mejor pintor. Todo ello ambientado con una orografía espectacular surcada por las aguas del bravo río Turia que naciendo en los Montes Universales en Teruel, atraviesa la alta montaña de la Comunidad Valenciana, incluido Aras de los Olmos, regando después las fértiles huertas valencianas a través de un sistema hidráulico formado por ocho acequias o canales.

Dicho sea de paso, pero es importante conocer, que el singular entorno que rodea el puente, goza de la presencia de grandiosos montes repletos de pinares propiedad del Marquesado de Moya, importante señorío conquense que en el año 1480 fue nombrado como tal por los Reyes Católicos, cuya última Marquesa fue Cayetana Fitz-James Stuart, **Duquesa de Alba,** fallecida el 20-11-2014 a los 88 años de edad.

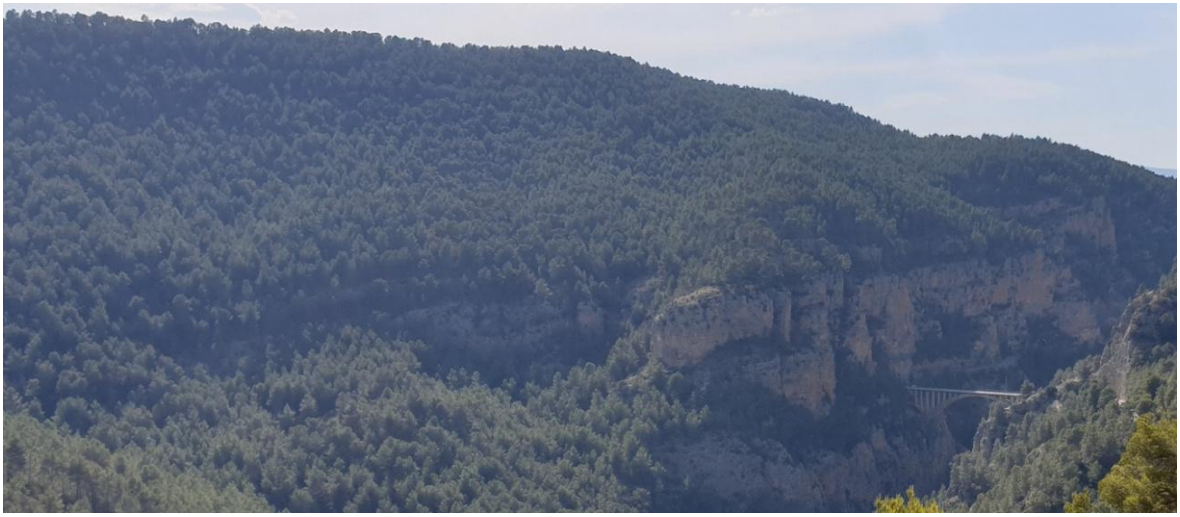

Ilustración 13 - Perspectiva con los montes del Marquesado de Moya y el Puente al fondo.

Ilustración 14 - Vista del puente sobre el río Turia, rodeado de pinos.

La estructura de hierro la forman dos arcos dobles iguales, y paralelos entre sí, siendo los extremos de la figura geométrica, que forma la base del puente, los que van apoyados en las paredes rocosas de la montaña con una distancia entre ambas laderas de **85 metros**, y una altura aproximada de **100 metros** desde el nivel del agua del río Turia hasta la calzada del puente, grandes magnitudes éstas que dan idea de la espectacularidad de la obra.

La siguiente foto es tan bonita como espectacular, donde se ve con claridad el apoyo de los dos arcos de hierro en las laderas del acantilado surcado por el río Turia.
También se aprecia en la imagen, a varias personas en el pasillo de madera construido al efecto para el tránsito de los montadores de la estructura.

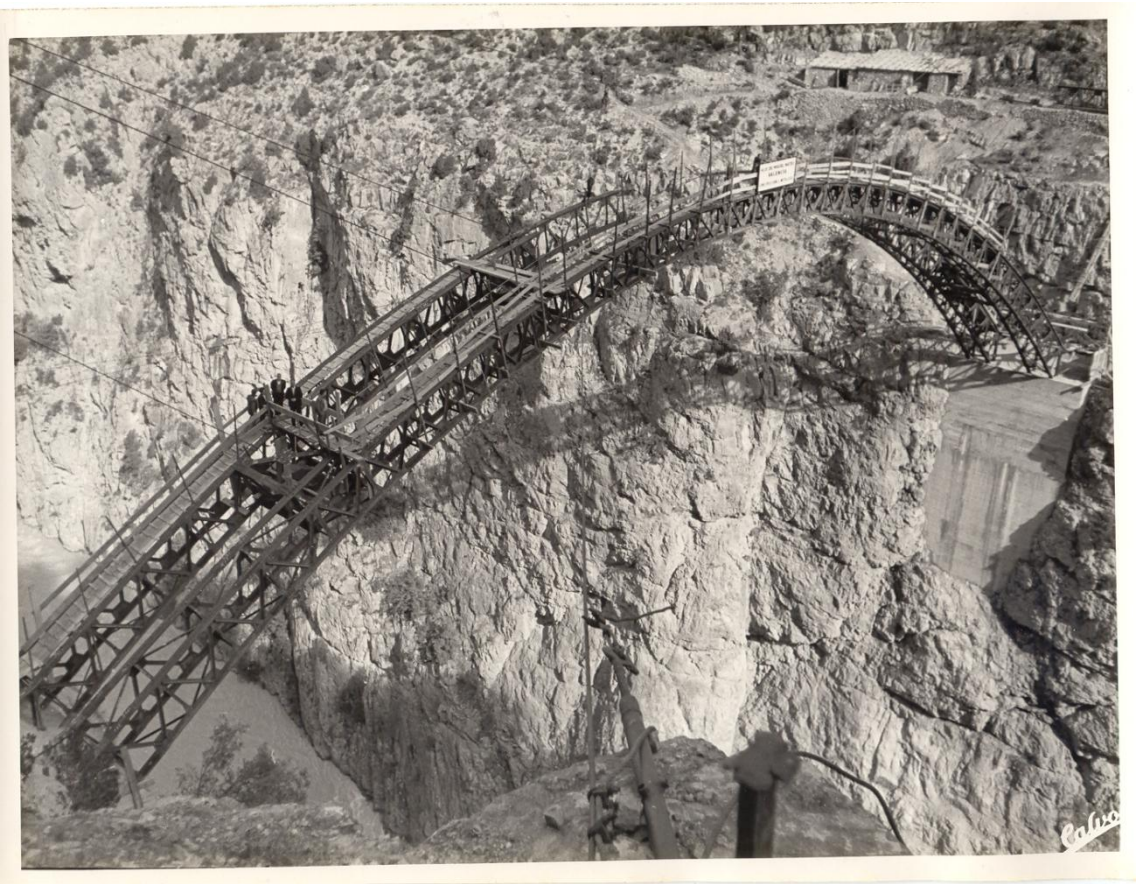

Ilustración 15 - Estructura metálica en construcción donde se aprecian los dos arcos de hierro.

Obtener información con documentos del proceso constructivo**,** ha sido muy dificultoso y misión prácticamente imposible de conseguir, pues tanto el Ayuntamiento de San Cruz de Moya, como el de Aras de los Olmos, (antes Aras de Alpuente), hasta el día de hoy no han encontrado en sus archivos información al respecto.

Pero cierto es, que me hubiera gustado encontrar más fuentes de información escritas, lo mismo qué conseguir más testimonios por el sistema o técnica personal del "boca a boca". Pero por el lado administrativo, no ha sido posible porque no han encontrado documentos, al menos así lo han manifestado donde he consultado, y por el otro tampoco, porque los montadores especialistas que intervinieron en la construcción han fallecido todos.

Solo quedan algunos operarios jóvenes en aquellos tiempos, que fueron contratados durante la obra, y que hoy superan los 75 años de edad, como se ha dicho anteriormente.

Pero yo sí que guardo todavía en mi memoria las explicaciones que nos dio nuestro padre sobre el proceso constructivo de la estructura de hierro, pues como se ha informado, él era uno de los cinco montadores especialistas que la empresa **"Hijo de Miguel Mateu"** desplazó hasta el lugar para ejecutar la obra. Equipo de operarios con dilatada experiencia en estas lides, cuyos conocimientos y habilidades profesionales en el montaje de estructuras de hierro, llevaron a la práctica durante la construcción del puente, convirtiendo el riesgo en artesanía.

Ilustración 16 - Los cinco montadores que llevaron a cabo el montaje de la estructura metálica.

Para situar al lector en la realidad de los tiempos, y para formarse una idea clara de la duración de la última y definitiva adjudicación de la obra, es necesario recordar que el puente y los tramos de la carretera contratados se terminaron listos para su uso en el **año 1963**, lo que indica que han trascurrido desde sus inicios constructivos más de **56 años.** Tiempo que esta obra ha estado cumpliendo la misión para la que fue proyectada, y no es otra, que la de unir por carretera la Comunidad Valenciana y la Comunidad de Castilla la Mancha, por el pueblo de Santa Cruz de Moya hasta llegar al territorio valenciano del Rincón de Ademuz. Vía que hizo un papel importante durante bastantes años hasta que se pusieron en funcionamiento otras alternativas viarias que disminuyeron el tiempo en llegar al destino, como son:

La autovía Valencia-Teruel que hoy es utilizada con frecuencia para desplazarse al Rincón de Ademuz, o la autovía A-3, Valencia-Madrid, vía rápida hasta llegar a Utiel, que se desvía por la carretera N-330 en dirección a Sinarcas hasta llegar hasta Santa Cruz de Moya, siguiendo en dirección Casas Altas, Casas Baja y Ademuz.

En el mapa que se acompaña a continuación, se distingue la carretera **CV-35 en color azul** desde Valencia hasta llegar a Aras de los Olmos antes de construir el puente, y las alternativas en **color rojo,** que corresponden a la autovía Valencia-Teruel, y la autovía Valencia-Madrid, con desvío en Utiel con dirección Sinarcas.

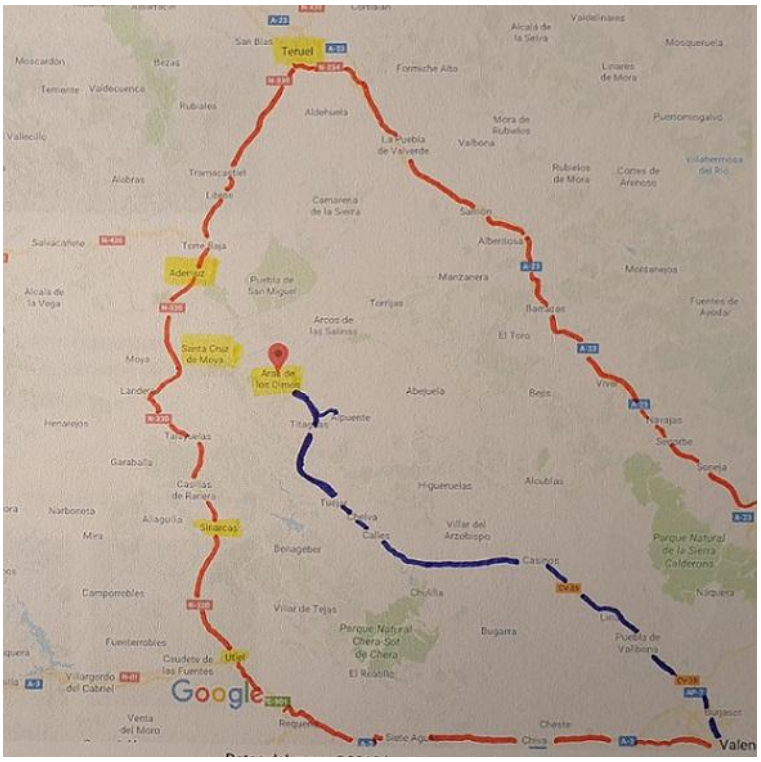

Ilustración 17 - Mapa explicativo de viales para llegar al Rincón de Ademuz.

Ha habido reconocidos historiadores y escritores contrastados que han hablado con anterioridad de este gran proyecto de obra civil. Entre ellos destacaría a **Alfredo Sánchez Garzón**, perfecto conocedor del Rincón de Ademuz y que también ha dedicado un artículo literario a este puente.

Igualmente el polifacético valenciano **José Martínez Aloy,** (1855-1924), escritor, político, Alcalde de Valencia, y Director del Museo de Bellas Artes de Valencia, entre otras cosas, escribió sobre la incomunicación que existía antes de construir el puente entre la capital valenciana y el Rincón de Ademuz.

Asimismo, el también valenciano, **Carlos Sarthou Carreres**, (1876-1971), doctor en derecho, destacado polígrafo, y escritor de más de 80 libros, también escribió sobre esta carretera en el libro “Geografía General del Reino de Valencia”.

Y otro valenciano **Vicente Badía Marín**, cronista, periodista y escritor de varios libros, en los que se encuentra "El libro de la Serranía" año 1962. Hombre apasionado por la Serranía Valenciana a la que dedicó varias crónicas, y en particular a la carretera comarcal 234, hoy **CV35**, y la necesidad de construir el puente sobre el río Turia.

Antiguamente, la comunicación rodada en el último tramo de la carretera entre Aras de los Olmos, y Santa Cruz de Moya, hasta llegar al Rincón de Ademuz, se realizaba por una vía pecuaria o cañada, conocida como el **Camino Real**, dificultoso camino para transitar con vehículos, dados los inconvenientes que entrañaban su mal estado, las curvas, y los desniveles del terreno.

Ilustración 18 - En esta foto del estrecho y antiguo Camino Real desde Aras de Los Olmos, se puede observar al fondo de la imagen las curvas y el desnivel mencionado en ese tramo.

El trayecto de esta carretera o más bien camino de tierra, tenía como referencia el legendario y emblemático **“Pino de la legua”,** árbol que marcaba la distancia equivalente aproximada de 5.572 metros entre las poblaciones de **Aras de los Olmos, Santa Cruz de Moya,** y la aldea de este último pueblo denominada, **"Las Rinconadas"**. Camino que nos llevaba desde Aras de los Olmos hasta Santa Cruz de Moya por la **“Cuesta de los Flicos”**, tramo muy inclinado que al descender el nivel y llegar a la llanura tenía que vadear el río Arcos con los inconvenientes y riesgo que esta maniobra producía antes de encontrarnos con Las Rinconadas y sus reconocidos huertos de árboles frutales.

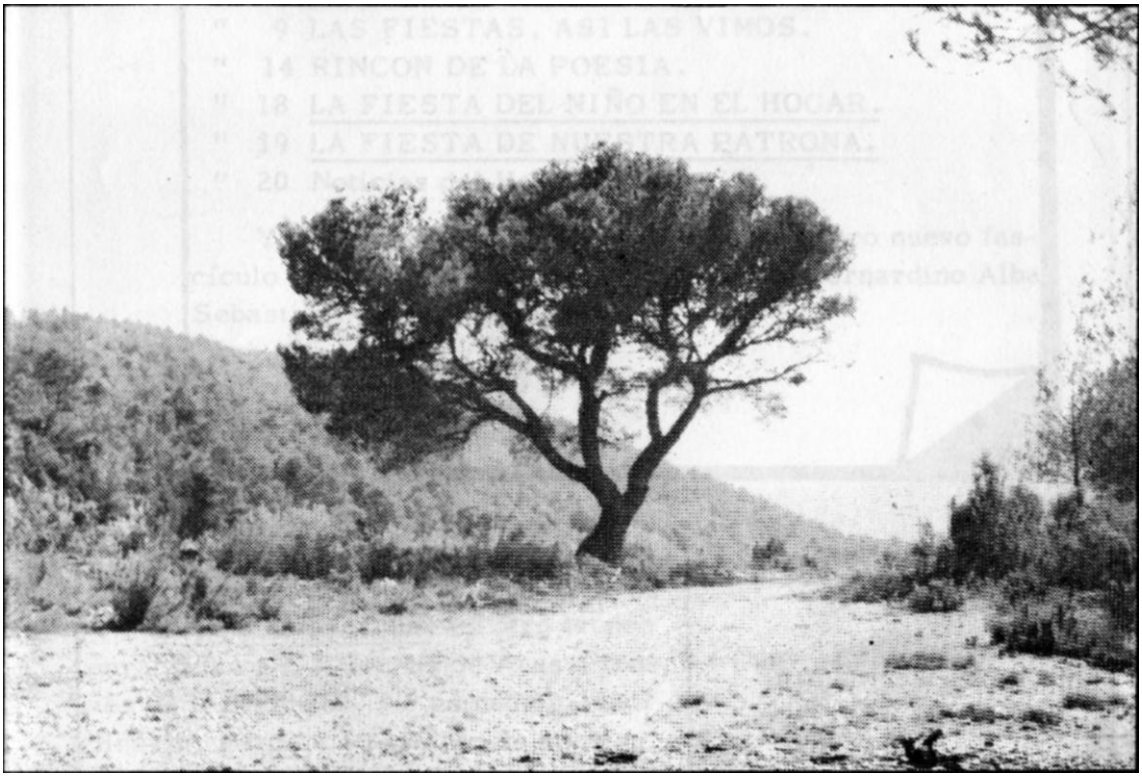

Ilustración 19 - Foto antigua del emblemático "Pino de la Legua", antes de ser mutilado por un rayo.

Ilustración 20 - Imagen reciente del "Pino de la Legua", después de haberlo dejado manco un rayo.

Ilustración 21 - Imagen reciente del "Pino de la Legua" etiquetado con su nombre.

Para mejor entendimiento de los lectores, y en particular para aquellos que les gusta conocer con detalle la historia de la Serranía Valenciana, a continuación copiaré literalmente una cita del autor **Jaime Marco Baidal**, de su libro **"El Turia y el hombre ribereño"** publicado en 1960, y que es reproducido por Ramón Sánchez Castelló en las páginas 126 y 127 de su libro **"Aras en los libros",** editado por la Revista El Olmo, del Hogar de Aras en el año 2009

Dice así:

"El único lazo de Valencia con el Rincón de Ademuz y, por tanto, con Teruel es el río Turia, (...) Sin la existencia del valle fluvial estos pueblos hubieran permanecido muchos siglos incomunicados, sin dar salida a sus valiosos productos agrícolas, madereros y ganaderos, siendo de incalculable coste el camino que se hubiera tenido que construir para salvar las cadenas montañosas que en todas direcciones se cruzan y entrecruzan sin orden y concierto. La prueba palmaria de esto último nos lo ofrece la carretera que en dirección a Valencia se tuvo que trazar por ARAS. Titaguas, Tuéjar, Chelva, Calles y Domeño, huyendo del río Turia que en este largo tramo, desde Santa Cruz a Domeño, va encajado, sin dejar espacio entre ambas orillas para instalar entre ellas una carretera conveniente. Actualmente se trabaja en la construcción de un puente de hierro sobre el Turia, aguas debajo de la confluencia con el río Arcos, aprovechando la brecha abierta por el río en su camino hacia Domeño y con cuyo puente se podría prescindir de la fatigosa y la larga cuesta de los Flicos, que hasta ahora se tiene que subir desde Santa Cruz a ARAS.
(...) El trazado de Carretera de Valencia a Teruel por Ademuz existe; pero se tienen que salvar dos obstáculos que impiden el

paso de camiones y autobuses. Esos obstáculos son: el cauce del río Arcos entre ARAS y Santa Cruz de Moya, donde no existe puente alguno, sino solamente una sencilla plataforma, siempre anegada bajo las aguas de este afluente, que en sus crecidas impide totalmente el tránsito de toda clase de vehículos. El otro obstáculo es el paso del río Turia que hay que cruzar para entrar en Santa Cruz de Moya, que está al otro lado del río, donde continúa la carretera que lleva al rincón de Ademuz y a Teruel.

Este paso se realiza actualmente por un puente de madera, tan inseguro que no permite sino provisionalmente el paso de camiones y autobuses. Por si esto fuera poco, hay que añadir la cuesta de los Flicos, en dirección a ARAS, después de pasar el río Arcos, cuesta empinadísima y llena de riesgos por sus revueltas inverosímiles y cerradas. Para obviar estos impedimentos se ha pensado en llegar al Rincón de Ademuz, desde Valencia, por tres direcciones distintas: una por Requena, Utiel, Landete, y Vallanca; otra por ARAS. LOSILLA, Puebla de San Miguel y Torrebaja, y una tercera más lógica, por acortar muchísimo más las distancias entre las dos capitales y suprimir revueltas y cuestas innecesarias, la cual consiste en tender un ramal desde la carretera de ARAS, mucho antes de llegar a la cuesta de los Flicos, el cual cruza el río Turia antes de llegar aguas arriba a la confluencia del río Arcos. Por medio de un puente, pasando a empalmar con la carretera que llega a Santa Cruz, desde la cual sigue hasta Teruel. Con ellos quedan suprimidos el paso peligroso en el cruce del río Arcos, el puente ruinoso sobre el río Turia y la cuesta difícil y costosa de los Flicos. Este tan acertado proyecto está casi todo realizado y la construcción del puente que colgará sobre un acantilado de más de cien metros sobre el cauce fluvial, ha sido recientemente adjudicado y se prevé su terminación en el presente año".

Con la reseña del escritor Jaime Marco Baidal, terminamos la primera parte de la crónica, siendo en la segunda cuando entraremos en los detalles y fotos espectaculares de la construcción de la estructura metálica del puente que no os debéis perder.

FUENTES CONSULTADAS:

-Aras en Los Libros- autor Ramón Sánchez Castelló

- Otros documentos - Fotos de mi archivo, y otras importadas de un CD publicado por la empresa Gil Garrido, y algunas importadas de las redes sociales.

Autor

José Ramón López