SEGUNDA PARTE DE LA CRÓNICA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO TURIA en Santa Cruz de Moya, y SERRANIA VALENCIANA en Aras de Los Olmos.

De interés general, pero en particular para los ciudadanos de Burjassot, Aras de los Olmos, y Santa Cruz de Moya.

Autor: José Ramón López

Ilustración 1 - Perspectiva del puente sobre el río Turia en Santa Cruz de Moya.

-SEGUNDA PARTE-

CRONOLOGÍA DE LOS HECHOS:

El pasado día 24 de de Julio 2019, presentábamos la primera parte de la construcción del puente sobre el río Turia en el término municipal de Santa Cruz de Moya, y ahora nos corresponde continuar con
los relatos acontecidos durante su construcción.

La razón por la que se construyó el puente sobre el río Turia, es obvia, pues como se ha explicado en la primera parte de este trabajo, la comunicación con Santa Cruz de Moya era muy arriesgada por este lado de la geografía valenciana.

Con el Rincón de Ademuz sí que había comunicación, pero a través de la carretera de Teruel con un itinerario que obligaba a los viajeros a dar una vuelta de casi **190 Kilómetros** hasta llegar a Ademuz. Sin embargo por la carretera C-234, hoy **CV-35**, proyectada a través del puente de Santa Cruz de Moya, solo se recorrían **125 km desde Valencia**, es decir, que el ahorro aproximado en kilómetros solo de ida desde Valencia, hasta Ademuz, era de **65 kilómetros**. Argumento de mucho peso para apoyar aquella iniciativa de obra pública muy esperada por los siete pueblos del RINCÓN DE ADEMUZ, comarca valenciana integrada por los pueblos de Ademuz, Casas Altas, Casas Bajas, Castielfabib, Puebla de San Miguel, Torrebaja y Vallanca.

Este es un territorio de la Comunidad Valenciana separado varios kilómetros de la provincia de Valencia, pero que geográfica y sentimentalmente pertenece a ella, siendo una porción de territorio bastante homogéneo y similar a nuestra Serranía Valenciana.
Este es un paraje rodeado por las Comunidades de Aragón y Castilla la Mancha, a través de las provincias de Teruel y Cuenca respectivamente, y estando además configurado con hermosas huertas fértiles, y árboles frutales, regado todo ello por el río Turia, y por su afluente el río Ebrón, además de otros arroyos que completan la red de regadío. Rincón éste que a su vez es compartido con un entorno ambiental montañoso rico en abundante flora y fauna propia de los lugares abruptos de las provincias de Cuenca y Teruel.

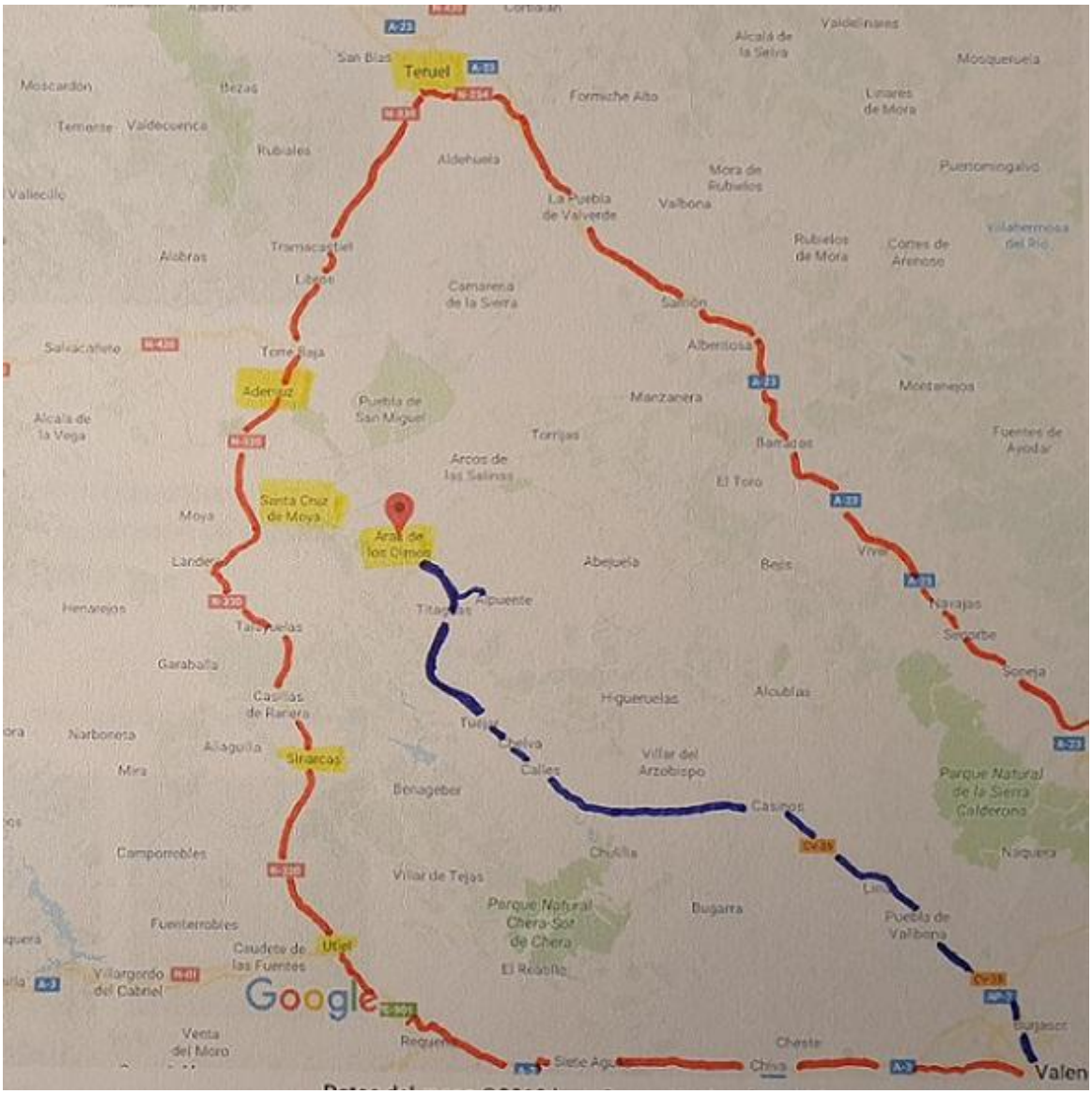


Ilustración 2 - Trazados de carreteras para llegar al Rincón de Ademuz. En color AZUL, la CV35, antes C234, interrumpida en Aras de los Olmos y Santa Cruz de Moya por no existir el puente, y las carreteras coloreadas en ROJO, son las que se utilizaban para llegar a ADEMUZ, antes de construir el puente.

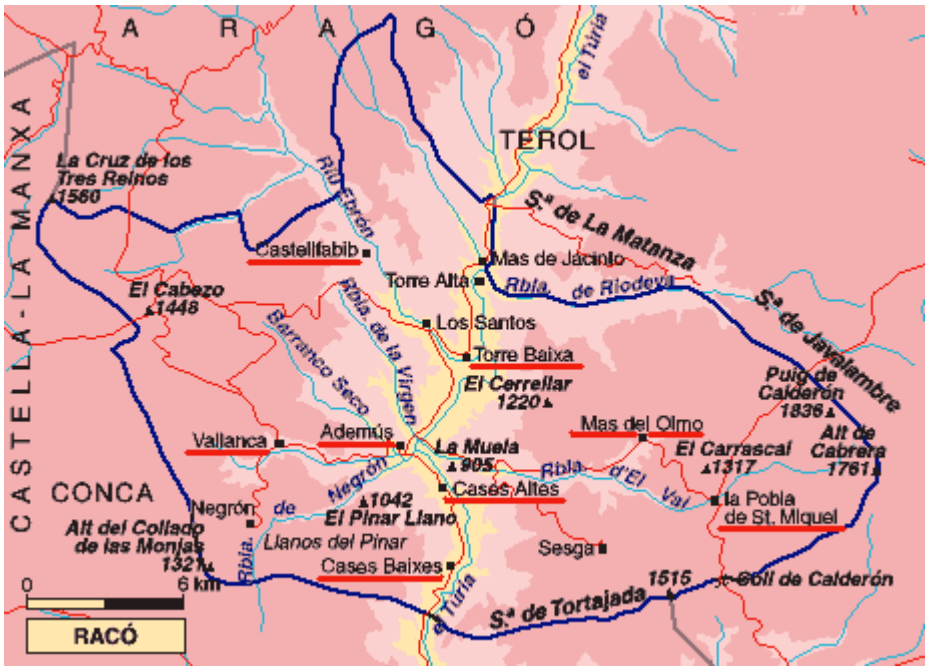


Ilustración 3 - Detalle del Rincón de Ademuz

Los impedimentos en la continuidad de los trabajos de esta obra de ingeniería civil surgieron cuando estalló la Guerra Civil Española. El conflicto bélico, paralizó toda la actividad constructora en los tramos de carretera ubicados antes y después de Santa Cruz de Moya, incluido el puente que salvaba el río Turia por haber quedado detenido en Sevilla el barco que transportaba el material de hierro y maquinaría que venía desde Vizcaya.

Ilustración 4 -Instantánea de la Guerra Civil Española.

Ilustración 5 - Un barco de estas características, podría haber sido el que transportaba el hierro del puente desde Vizcaya hasta Sevilla

Pero terminada la contienda española, el contratista de la obra pudo recuperar el material y la maquinaria de hierro necesaria para empezar a construir el puente, instrumentos que después de ser recogidos del barco atracado en Sevilla, fueron depositados en un bancal en Aras de Alpuente (hoy Aras de los Olmos), propiedad de Florencio y Ángel Montesinos, a la espera de que los estamentos económicos le revisaran al alza las bases de la subasta.

Esta contingencia se produjo porque la obra estuvo parada mucho tiempo, y los precios de las cosas en el mercado aumentaron, lo cual hacía imposible continuar la obra contratada con los tipos económicos anteriores. Situación complicada para el constructor, que tomó la decisión de abandonar la obra al no ser revisado su contrato y no recibir ayudas económicas de la Diputación de Valencia que paliaran las diferencias económicas.

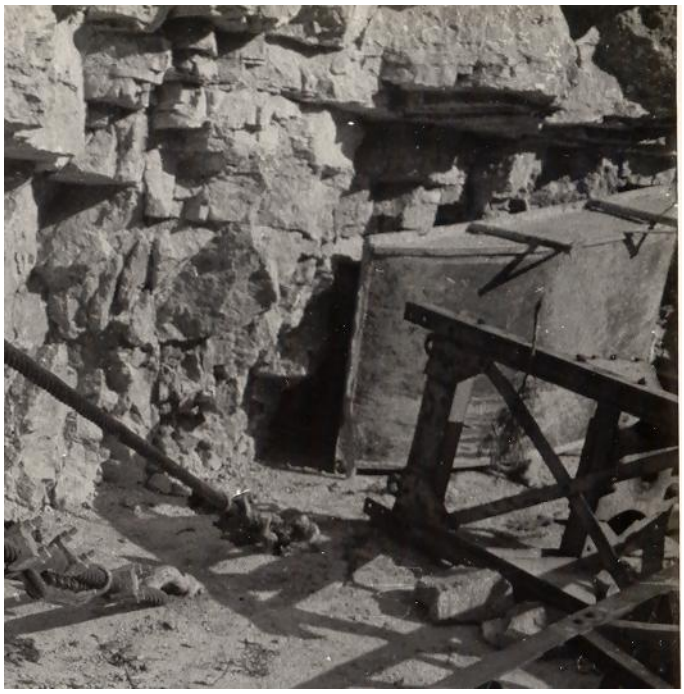


Ilustración 6 - Hierros del puente que fueron almacenados en una era de Aras de los Olmos.

Ilustración 7 - Hierros en periodo de montaje que fueron depositados en la era de Aras de los Olmos

Situación incómoda para el contratista que desgraciadamente sucedió, y el material de hierro preparado para la construcción del puente, quedó tirado en el bancal de Aras de Alpuente sin ningún cuidado ni mantenimiento.

El desamparo se prolongó varios años más esperando a que hubiera una nueva contrata capaz de continuar con el trabajo abandonado por el anterior contratista. Condición adversa que no pudo evitar que los hierros descuidados fueran almacenando óxido y suciedad provocados por las inclemencias del duro clima continental con temperaturas extremas que sufre la Serranía Valenciana.

Ilustración 8 - Era de trillar mies, más o menos similar a la que estuvieron depositados los hierros del puente. Foto publicada por el grupo "Fotos antiguas de Aras".

Transcurrido un determinado tiempo de, **15 o 16 años**, espacio que no se puede precisar con exactitud por falta de documentos que lo acrediten, se llegó al día **22 de Octubre de 1956**, dato especialmente importante que marcó un hito en la historia de la construcción del puente sobre el río Turia, por ser la fecha del **BOE número 301,** en el que se adjudica definitivamente por mediación de subasta y al único postor, **Don GIL GARRIDO OLIVER, vecino de Burjassot**, en la calle José Carsí 54, la construcción de las obras de la C.C. de Valencia a Ademuz. Terminación y acondicionamiento del trozo sexto de la Sección Titaguas a Ademuz, y Puente sobre el río Turia en Santa Cruz de Moya (Cuenca), por un importe de **7.648.000** Pesetas, comprometiéndose a terminar las obras cuarenta meses después de empezadas.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales

Adjudicando definitivamente las subastas de obras que se indican a los señores que se mencionan.

En vista del resultado obtenido en la subasta para la construcción de las obras de C. C. de Valencia a Ademuz. Terminación y acondicionamiento del trozo sexto de la Sección de Titaguas a Ademuz. Puente sobre el río Turia en Santa Cruz de Moya (Valencia).

Esta Dirección General ha resuelto se adjudique definitivamente al único postor, don Gil Garrido Oliver, vecino de Burjasot, provincia de Valencia, con domicilio en Burjasot, calle José Carsi, número 54, que licitó en Valencia, comprometiéndose a terminar las obras cuarenta meses después de empezadas, por la cantidad de 7.648.000 pesetas, que produce en el presupuesto de contrata de pesetas 7.723.216.69, la baja de 75.216,69 pesetas en beneficio del Estado, previniéndole que en el más breve plazo remita el acta a que se refiere el artículo octavo del pliego de condiciones que rigen en esta contrata.

Lo digo a V. S. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 22 de octubre de 1956.—El Director general, P. de Ansorena.

Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia de Valencia.

Ilustración 9 - Adjudicación de la subasta a Don Gil Garrido Oliver.

El señor **GIL GARRIDO OLIVER**, fue una persona muy integrada en la sociedad burjassotense, por su actividad profesional y por su interés participativo en organizaciones deportivas como el Burjassot C.F. del que fue Presidente varios años. El afamado constructor, fue continuador de la empresa de su padre -Gil Garrido Carrascosa- también burjassotense, con domicilio en la calle Blasco Ibáñez 119 donde tenía su residencia habitual, siguiendo la saga de constructores su nieto, el señor Gil Garrido García, último de los tres empresarios fallecidos.

Una vez adjudicadas las obras al señor Gil Garrido Oliver, se restablecieron los trabajos paralizados durante bastantes años, haciéndose preciso de inmediato construir la estructura metálica del puente. Para ello, se contrataron los servicios de la mencionada empresa catalana "Hijo de Miguel Mateu", mercantil que se haría cargo del montaje de la estructura de hierro proyectada por el también aludido Ingeniero de Caminos, José Juan Aracil Segura.

Ilustración 10 - Foto con cartel comercial de la empresa que construyó la estructura metálica del puente. Facilitada por Miguel Ángel Pérez Monleón.

La dirección del montaje estructural fue canalizada por los técnicos de la empresa metalúrgica y ejecutada por los cinco montadores especializados en tareas de ingeniería que requerían de su destreza y experiencia. Entre los montadores estaba **mi padre, PEPE LÓPEZ**, burjassotense también, que al igual que sus compañeros eran personas expertas en estos trabajos de gran envergadura y riesgo constructivo, y fue él quien nos contaba a mi hermano y a mí, la magnitud, y complejidad, de esta construcción teniendo en cuenta los medios con que contaban para trabajar en aquellos tiempos pasados, adquiriendo todavía más relevancia, si cabe, haber terminado la emblemática obra con éxito y sin desgracias personales.

Ilustración 11 - José López Albert, mi padre en diferentes épocas.

Ilustración 12 - Los cinco montadores de la empresa Hijo de Miguel Mateu.

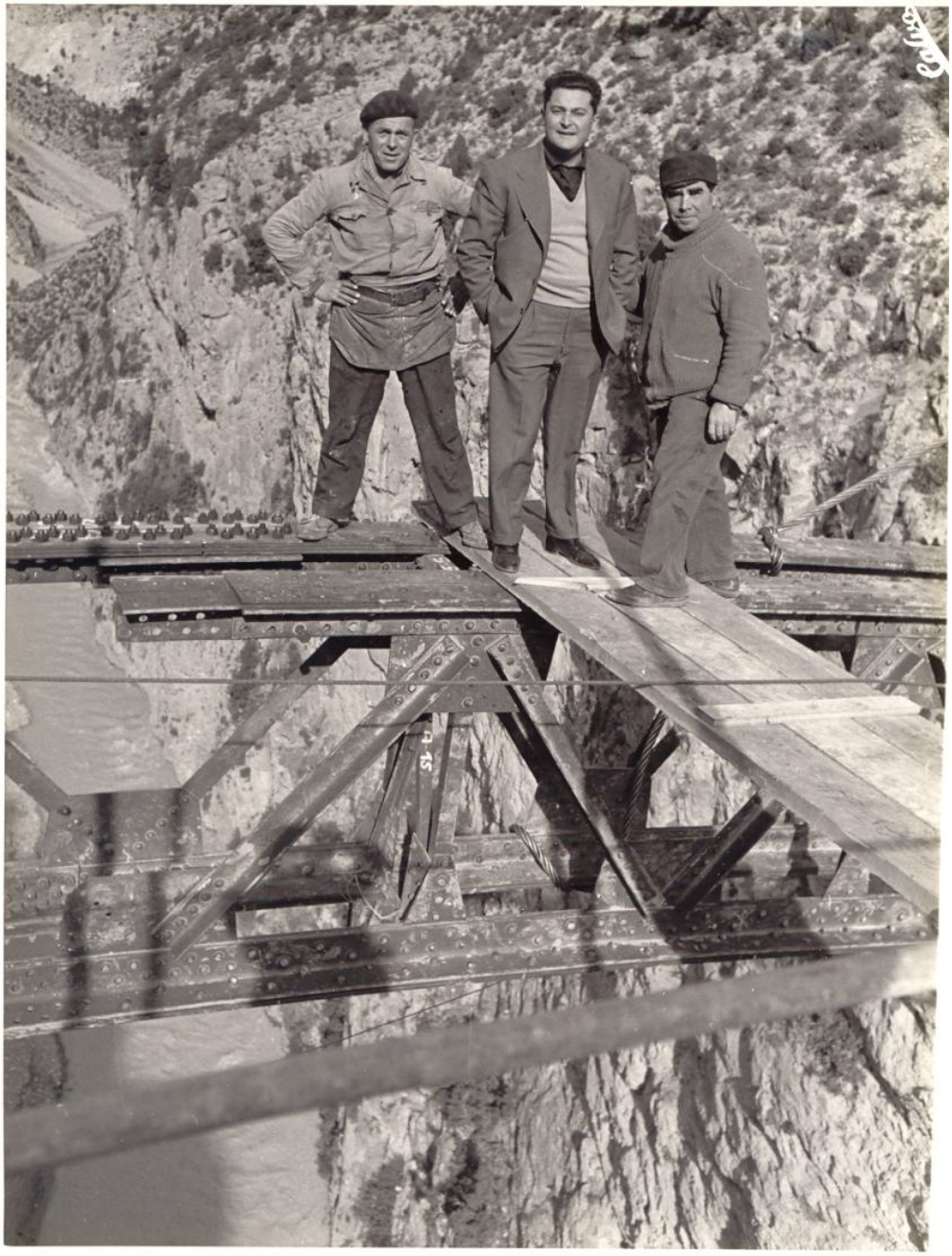


Ilustración 13 - Montadores con un técnico de la empresa Hijo de Miguel Mateu.

Allá por el año 1957, comenzaron los trabajos previos del montaje de la estructura metálica, haciendo falta para este cometido sanear y dejar en perfecto orden de revista la estructura de hierro abandonada durante varios años.

Igualmente, la subcontrata escogió las herramientas especiales que sirvieron para realizar las tareas del montaje, y también hubo que proveerse de los elementos auxiliares y piezas indispensables que cumplieron la función de ayuda al acoplamiento de los arcos de hierro dobles que formaban el esqueleto del puente. Estructura que serviría de armazón del viaducto, porque una vez encofrado y revestido de hormigón armado, el hierro quedaría ocultado para no verse nunca más.

El terreno se acondicionó según rezaba en el proyecto, y se hicieron las labores previas de preparación para llevar a cabo la construcción de esta magnífica obra. Pero aunque todos las tareas fueron imprescindibles y complejas, había una excepcional, y muy importante por las dificultades que entrañaba su construcción, ésta era el soporte o cimentación aislada donde se apoyaría la estructura de hierro.

Las dos zapatas de apoyo de la estructura de hierro, se construyeron en las paredes rocosas del desfiladero angosto, con unas dimensiones de 85 metros de ancho, y una altura considerable desde lecho del rio Turia de casi 100 metros. Para ejecutar estos apoyos, hubo que romper la piedra para poder incrustar en sus entrañas las zapatas de hormigón armado. Labor extremadamente costosa, compleja de realizar, y peligrosa para la integridad de los operarios del contratista de la obra que intervinieron en la ejecución, como se puede apreciar en las fotos que se acompañan.

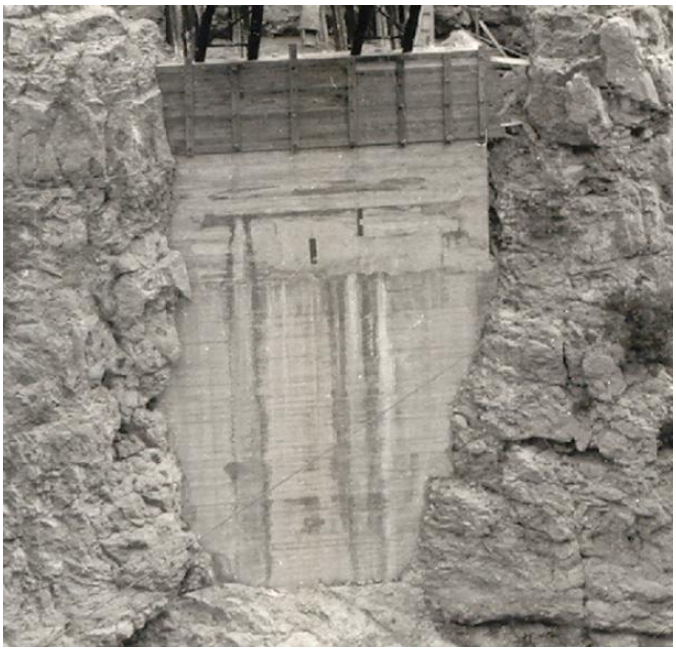


Ilustración 14 - Detalle de una de las dos zapatas de hormigón armado incrustadas en las paredes del desfiladero.

Ilustración 15- Inicio del montaje de la estructura apoyada en las zapatas de hormigón armado ubicadas en las paredes del acantilado.

Además, se fijaron en el suelo DOS TORRES auxiliares de hierro a ambos lados del puente Éstas serían ancladas en sendas zapatas de hormigón armado, y debidamente atirantadas con cables de acero. Su misión principal contemplaba sujetar los cables que darían servicio a otros accesorios necesarios para el correcto montaje de la estructura, pero además tenía que cumplir otras funciones.

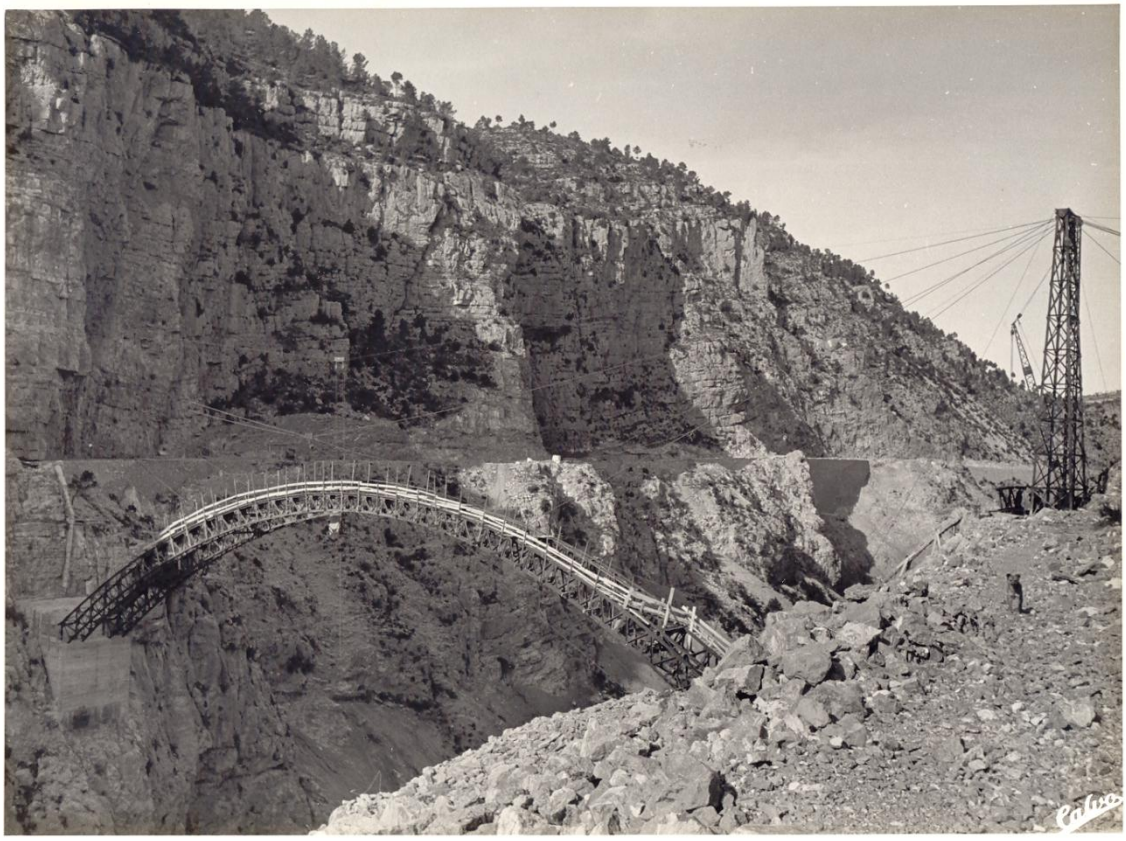


Ilustración 16 - Foto en la que se puede ver una de las torres auxiliares con sus tirantes y otros cables precisos para el montaje de la estructura.

Una de ellas, era soportar el peso de los cables de acero que colgaban entre ambas torres en forma de catenaria, es decir, sin rigidez, que servían para que mediante un sistema complejo de carruchas se desplazaran a lo ancho de la garganta las piezas del puente ya preparadas para ser ensambladas en el tramo del arco correspondiente.

Otra misión, de los cordones de acero, era sujetar en forma de tirantes los tramos de estructura de hierro ya montados, función que desarrollaron a la perfección, y con la precisión de la

maquinaria de un reloj hasta llegar a unirse y completar el arco estructural diseñado.

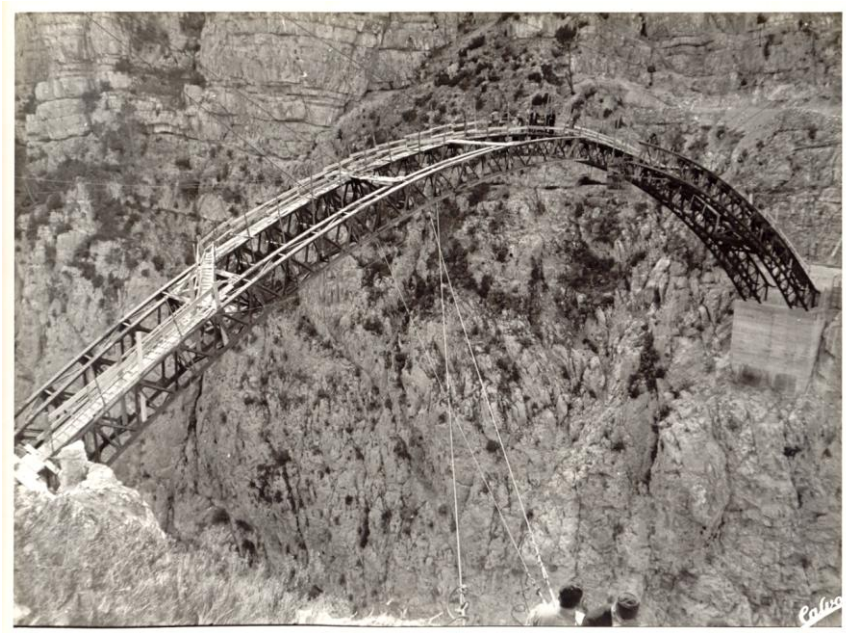


Ilustración 17 - Ampliando la foto, se distinguen los tirantes que sujetan el arco casi terminado.

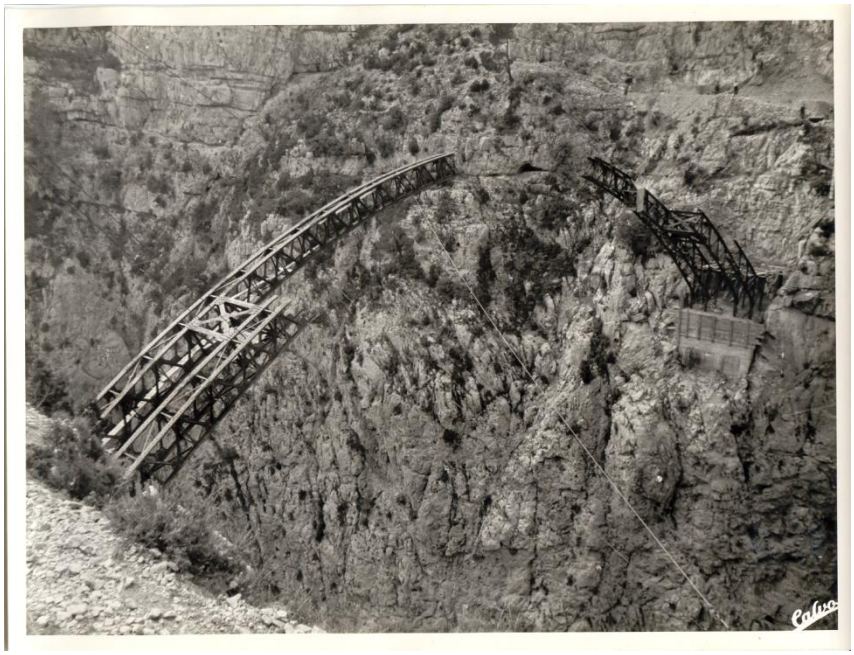


Ilustración 18 - Ensamblaje de piezas del puente

Ilustración 19 - La foto muestra el entramado de cables que soportaban las torres de hierro.

Ilustración 20 - Detalle de los tirantes de las torres

Ilustración 21 - Anclaje de los tirantes de una de las torres.

Ilustración 22 - Otra imagen de la construcción de la estructura muy avanzada.

Además los cables tenían que cumplir otro objetivo más, función también relevante, que servía para salvaguardar el riesgo personal de los montadores durante el montaje del hierro, y no era otro, que sujetar una GAVIA, o CABINA**,** en forma de habitáculo de reducidas dimensiones y cerrado con barrotes, suspendido en el vacío, desde donde los montadores realizaban su trabajo.

Llamaba la atención la destreza con la que desarrollaban su labor, y la disciplina con la que ejercían sus maniobras. Todo ello soportando temperaturas altas en verano y muy bajas en invierno, uniendo además a estos inconvenientes atmosféricos las inclemencias meteorológicas propias de la alta montaña.

Para sobrellevar mejor estos fenómenos, tenían recubierta la GAVIA con una lona blanca por varios lados, incluido el techo, dejando al descubierto solo la parte que les servía a los operarios para poder acceder a las piezas del puente que debían ser atornilladas, remachadas, o soldadas en su caso.
Como se puede observar por las fotos que se adjuntan a esta crónica, esta fue una tarea profesional de alta calidad y con mucho riesgo, pero no exenta de la artesanía que llevaron a cabo los montadores, tanto en la preparación como en la ejecución del trabajo.

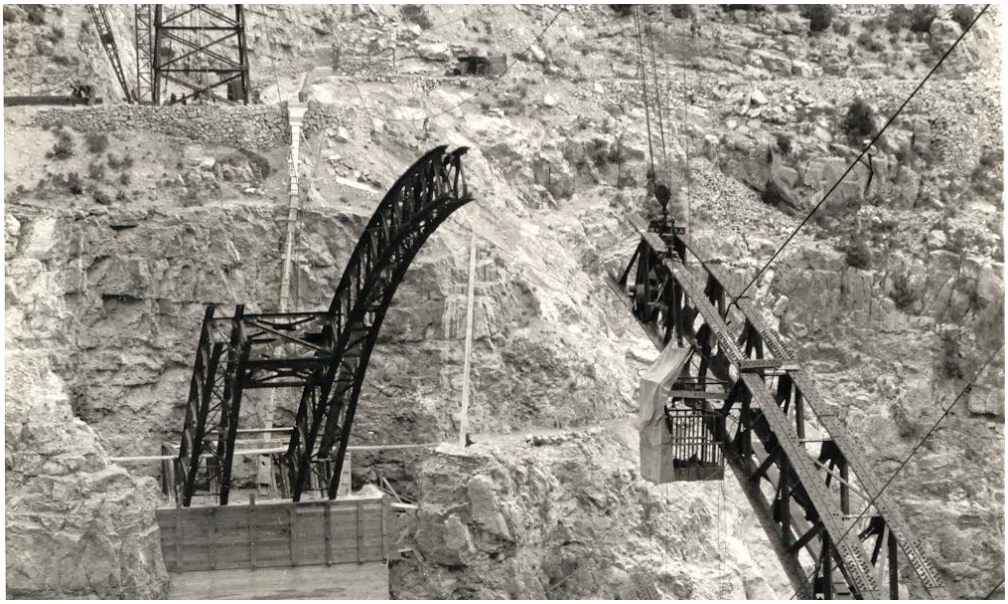


Ilustración 23 - Detalle del montaje de la estructura metálica con la GAVIA. En esta imagen se aprecian los cables que sujetaban la estructura.

Ilustración 24 - Detalle de la GAVIA.

Ilustración 25 - Perspectiva más amplia del montaje de la estructura metálica con la GAVIA de trabajo colgada.

Durante el tiempo que duró la construcción del armazón de hierro, los cinco montadores tuvieron que residir en dos núcleos de población distintos.

Primero, y durante el comienzo de las obras desde la parte de Valencia, su domicilio se estableció en Aras de Alpuente,(hoy Aras de los Olmos), donde pernoctaban en la fonda de Ernestina Cortés y Enrique Collado y desayunaban en el Bar de la Plaza, propiedad de Julio Cubel Polo.

Ilustración 26 - Lugar de desayuno de los montadores

Ilustración 27 - Fonda de Ernestina y Enrique en la Plaza de Aras, donde estuvieron hospedados un tiempo determinado los montadores.

El cambio de residencia vino condicionado por el organigrama diseñado para la construcción del puente, esquema que les obligaba a desplazarse a una u otra parte del desfiladero según las necesidades constructivas.

Inicialmente su residencia la establecieron en Aras de Alpuente porque el comienzo de la estructura estaba proyectado para que empezara por el lado de Valencia, recorriendo durante este periodo alrededor de 25 kilómetros diarios por la carretera sin asfaltar, entre la ida y la vuelta al trabajo.

Cuando el estado del montaje necesitó pasar al lado de Cuenca, todavía continuaban residiendo en Aras de Alpuente, pero el trayecto era distinto, es decir, iniciaban el recorrido por la misma carretera sin asfaltar pero se desviaban a la derecha buscando el **Pino de la Legua** hasta llegar a la **Cuesta de los Flicos,** sufriendo todas las dificultades que entrañaba el paraje, e incrementándose después los problemas al vadear el río Arcos por una plataforma de troncos, para cruzar después el río Turia por un pequeño puente de madera antes de llegar a Las Rinconadas, que les llevaría por una carretera de tierra, con curvas y en pendiente acusada, al destino por el lado de Cuenca.

Estos inconvenientes viajeros les hizo reflexionar, y estudiar la opción de residir en Las Rinconadas hasta el final de la construcción de la estructura metálica, por razones de tiempo y de seguridad para los montadores en el trayecto tan dificultoso.

Desde la aldea de Las Rinconadas, solo tenían que cruzar el río Turía a través del puente mencionado, y la carretera aludida que les llevaría hasta el puente en construcción por el lado de Cuenca, con un trayecto aproximado de 5 kilómetros, que con la vuelta a casa completaban 10 km aproximadamente. Mejora sustancial que agradecían los montadores después de una jornada de intenso trabajo.

Ilustración 28 - Vehículo que utilizaban los montadores para desplazarse.

Ilustración 29 - Indicador de la dirección hacia el Pino de la Legua y la Cuesta de los Flicos.

Ilustración 30 - Carretera antigua hasta Santa Cruz de Moya en dirección al pino de la Legua y la Cuesta de los Flicos.

Ilustración 31 - El emblemático Pino de la Legua, lugar equidistante de una legua entre Aras de Los Olmos, Santa Cruz de Moya y Las Rinconadas.

Ilustración 32 - Último tramo de la carretera antigua desde el Pino de la Legua, antes de entrar en la Cuesta de los Flicos.

Ilustración 33 - **Cuesta de los Flicos** a su llegada al río Arcos desde Aras. Se observa que con el transcurso del tiempo las aguas del río han surcado la superficie del lecho dificultando la circulación de vehículos en la actualidad.

Ilustración 34 - Vista desde otro ángulo del rìo Arcos en su confluencia con la **Cuesta de los Flicos**, y muy cerca de la "Junta de los ríos", Turia y Arcos.

Ilustración 35 - Una vez vadeado el río Arcos, los vehículos, carruajes y caballerías, se dirigían a Santa Cruz de Moya atravesando un pequeño puente de madera sobre el río Turia.

Ilustración 36 - Puente sobre el río Turia (antiguamente de madera), que tenían que atravesar los vehículos que querían llegar a Santa Cruz de Moya.

Ilustración 37 - Desde el puente anterior sale esta carretera que da entrada a Las Rinconadas (aldea de Santa Cruz de Moya). Zona urbana que utilizarón los montadores del puente como domicilio habitual hasta la terminación de su trabajo, evitando así, recorrer 25 km. diarios para pernoctar en Aras de los Olmos.

Ilustración 38 - Estas son las primeras casas de entrada a la aldea de Las Rinconadas.

Ilustración 39 - Esta foto que se publicó en el DVD "Aras de los Olmos" puede ser un ejemplo de cómo se vadeaban los ríos antes de estar construido el puente protagonista de esta historia. ¿Porqué no podemos pensar que estos viajeros motoristas estaban vadeando el río Arcos?

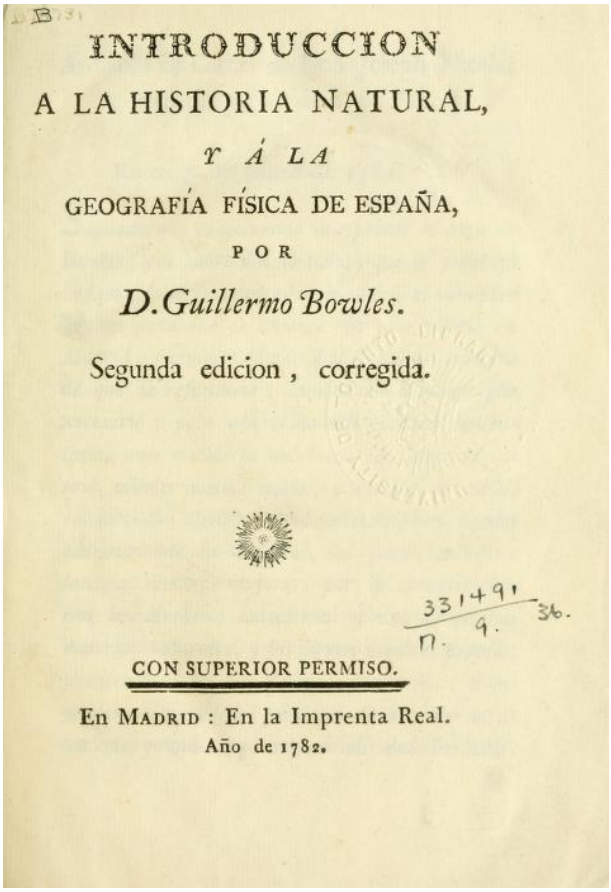
Para mí, como redactor de esta historia, ha sido un reto desde hace mucho tiempo, saber el origen del nombre de la **Cuesta de los Flicos**, porque sentía que este trabajo sin determinar la causa o procedencia de esta famosa y dificultosa cuesta, punto de unión entre dos pueblos de distintas comunidades, como son Aras de Alpuente (hoy Aras de los Olmos) por Valencia, y Santa Cruz de Moya, por Cuenca, era un relato sin acabar.

Las investigaciones me han exigido consultar libros antiguos con referencias a este territorio, y dialogar con personas entendidas en la labor de investigación del pasado de esta zona, pero las pesquisas no daban resultado hasta que pregunté la opinión sobre este asunto a los hermanos **Emilio y Eduardo Jarque Luna,** hombres familiarizados con las letras, además de ser poetas distinguidos de Aras de los Olmos.

Bueno pues, ellos han sido los que me han dado algo de luz al proporcionarme una información sobre el libro **"Introducción a la Historia Natural y a la Geografía Física de España" - (página 100) - Autor: Guillermo Bowles, y editado por la Imprenta Real en el año 1.782,** que habla de este lugar y de la cuesta, pero con nombre similar, muy parecido, casi igual, quizás un error de transcripción -**Cuesta de Frizos-** sin determinar su origen, pero sí que nos data la fecha en que se editó el libro aclarando así, que hace **247 años** ya se le llamaba a esta cuesta por ese nombre.

Para completar la información y como documento demostrativo de la autenticidad de la información anterior, se publican la portada del libro y la hoja que habla de la cuesta.

Gracias a Emilio y Eduardo Jarque, por tan valiosa información, que ayuda a aportar más datos constatables a esta crónica, que sin ninguna duda el lector agradecerá.



INTRODUCCION

A LA HISTORIA NATURAL,

Y Á LA

GEOGRAFÍA FÍSICA DE ESPAÑA,

POR

D. Guillermo Bowles.

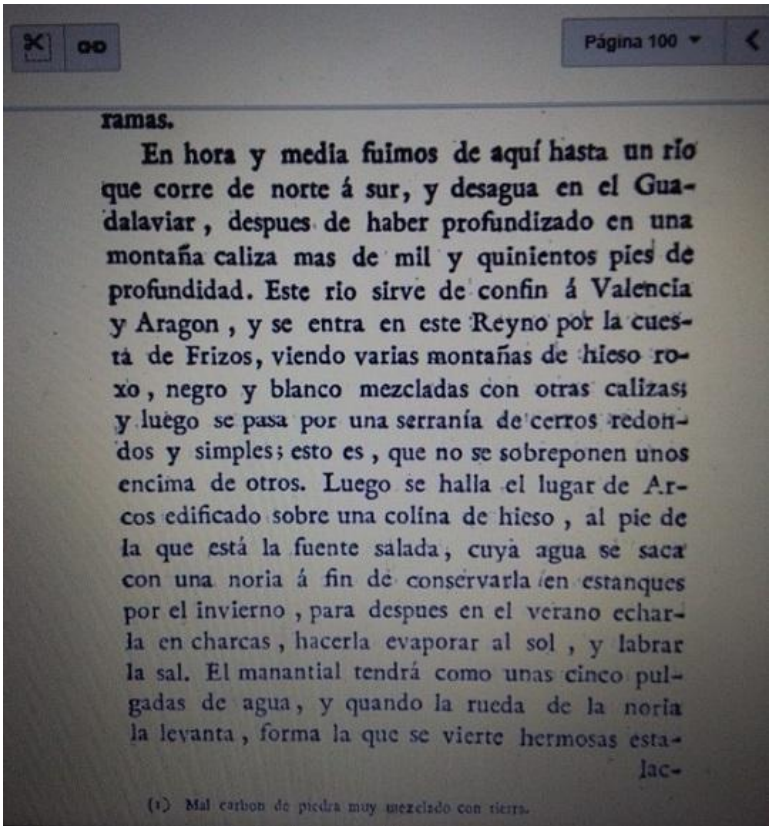
Segunda edicion, corregida.

CON SUPERIOR PERMISO.

En MADRID: En la Imprenta Real.

Año de 1782.

Ilustración 40 - Portada y hoja número 100 del libro.



Página 100

ramas.

En hora y media fuimos de aquí hasta un río que corre de norte á sur, y desagua en el Guadalaviar, despues de haber profundizado en una montaña caliza mas de mil y quinientos pies de profundidad. Este rio sirve de confin á Valencia y Aragon, y se entra en este Reyno por la cuesta de Frizos, viendo varias montañas de hieso roxo, negro y blanco mezcladas con otras calizas; y luego se pasa por una serranía de cerros redondos y simples; esto es, que no se sobreponen unos encima de otros. Luego se halla el lugar de Arcos edificado sobre una colina de hieso, al pie de la que está la fuente salada, cuya agua se saca con una noria á fin de conservarla en estanques por el invierno, para despues en el verano echarla en charcas, hacerla evaporar al sol, y labrar la sal. El manantial tendrá como unas cinco pulgadas de agua, y quando la rueda de la noria la levanta, forma la que se vierte hermosas esta-

lac-

(1) Mal carbon de piedra muy mezclado con tierra.

En las diferentes modalidades de construcción de obras, es frecuente necesitar ayudas para completar el déficit de mano de obra de los trabajos y oficios que intervienen en el proceso constructivo, y para no romper la dinámica de este funcionamiento, también sucedió que en el transcurso de la construcción de la estructura de hierro, necesitaron operarios que se encargarían del trabajo auxiliar para el montaje, como igualmente pasó en el encofrado del hormigón del puente para cumplir los plazos de terminación de la obra contratada.
En este apartado de ayudas, entran en escena las personas que hemos podido localizar en la zona, que siendo muy jóvenes todavía trabajaron allí alrededor del año **1958-59**.
Ellos fueron:
MIGUEL ÁNGEL PÉREZ MONLEÓN, "Miguelito", que nos contaba que trabajó en diferentes ayudas a los montadores de la estructura metálica donde adquirió mucha experiencia. Él reside actualmente en Madrid, pero es natural de Santa Cruz de Moya, donde hemos podido hablar varias veces en la época estival. Miguel ha tenido la gentileza de mostrarnos otras fotos, pero publicamos esta que se ve más nítida, y donde se le puede ver a él en la izquierda de la imagen,

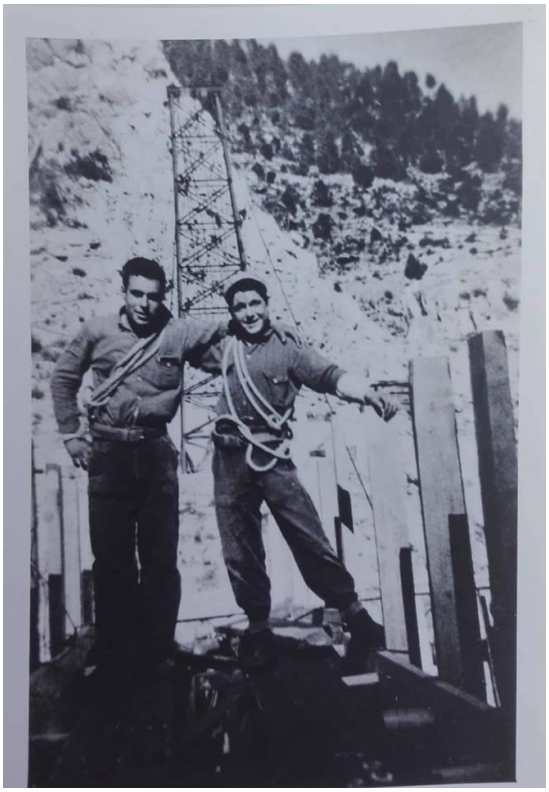


Ilustración 41 -Miguel Ángel Pérez y un compañero de trabajo posando sobre la estructura del puente.

MIGUEL PÉREZ RODRIGO, natural en Aras de los Olmos, nos contaba que fue contratado para realizar un trabajo muy específico, entretenido, y meticuloso. Éste era el de revisar tornillos y tuercas de la estructura, cepillando ambas piezas metálicas para quitar la herrumbre y suciedad acumulada por el tiempo que estuvieron expuestos a la intemperie. Su tarea se completaba con la lubricación de estos elementos con aceite, y comprobar que las dos piezas funcionaban correctamente, dejándolas así listas para ser utilizadas por los montadores. Todos los días acudía al trabajo desde Aras con bicicleta sorteando los inconvenientes de la carretera sin asfaltar C.234, hoy CV-35. y los desniveles acusados del terreno.

Ilustración 42 - Miguel Pérez Rodrigo

VICTORINO SÁNCHEZ MOYA, residente en Las Rinconadas, le contrataron para ayuda del encofrado del puente, y nos contaba que el agua que utilizaban para fabricar el hormigón y para otras aplicaciones, la subían desde el río Turia con una bomba de aspiración de grandes dimensiones que superaba la absorción del líquido desde 90 metros de altura, es decir, desde el lecho del río Turia hasta el puesto de trabajo.

Ilustración 43 - Victorino Sánchez Moya

Como se ha mencionado en el capítulo de agradecimientos en la primera parte de esta crónica, también han habido personas de Aras, que no habiendo, o no, trabajado en el puente, nos han contado sus experiencias y conocimientos sobre la estructura de hierro y el hormigonado del puente Pero a lo largo de la redacción de esta segunda parte han sido varias personas más las que han querido colaborar y dejar sus testimonios al saber que estábamos redactando esta crónica. Ellos son:

JOSE ANTONIO ÁLVARO PAMPLONA, natural de Aras de los Olmos, ex alcalde del municipio, actualmente edil de Medio Ambiente y Patrimonio, y músico componente de la Banda de Música Santa Catalina.
Recordaba José Antonio, que cuando él tenía alrededor de 8 años, iba a jugar a la **"Era de los hierros",** como así la llamaban la chiquillería del pueblo.
Esto ocurría por las tardes y con asiduidad después de la salida del colegio municipal, donde se juntaban varios colegiales para jugar al "tiro con arcos", juguetes caseros que ellos mismos fabricaban con cañas aprovechando la flexibilidad de este tallo leñoso.
También nos contaba, que siendo él todavía un niño se generaban en Aras tormentas de verano tan fuertes y virulentas, que causaron consecuencias graves en las cosechas de algunas familias.
El caso es, que en la época de la infancia y adolescencia, incluso en los inicios de la juventud de José Antonio, durante un periodo de doce años aproximadamente, se produjeron muchas

tormentas de verano en Aras, fenómeno atmosférico acompañado de fuertes lluvias, granizo, y tormentas eléctricas con rayos y relámpagos que destrozaban los campos plantados de cereal, dejando inservible la recolección del preciado grano, única fuente de ingresos para determinados agricultores de la Serranía.
Según cuenta José Antonio, esta inestabilidad atmosférica continuada en los años, obligó a varias familias a abandonar sus campos, y emigrar a otros lugares de la geografía española para buscar mejor vida.
Por eso, todavía existe la creencia de que la gran extensión de hierros almacenados en el bancal, fueron los causantes, en parte, de estas tormentas virulentas. Tanto es así que José Antonio explicaba, que cuando desaparecieron los hierros del bancal, disminuyó la intensidad de las temidas tempestades.

En el texto "Aras en los libros" escrito por Ramón Sánchez Castelló, se recoge un pasaje (pag. 219-segundo párrafo) en la que Bernardino Alba Sebastián, alcalde de Aras y cronista municipal en aquella época, ya fallecido hace muchos años, recoge con detalle lo que sucedió en aquel tiempo al hablar de la Meteorología en su libro "Estudio geohistorico de la Villa de Aras de Alpuente".

Dice así:

"*Estudio de las acciones meteorológicas.- En el transcurso de los años de 1940 al 1951 inclusive. Las acciones atmosféricas de este tipo castigaron con dureza la modesta agricultura de este término municipal con violentas tormentas que transformaban el agua de lluvia en granizo de gran tamaño, arrasando la mayor parte de las cosechas de cereales e incidiendo alguno de éstos granizos también en la vid y en el arbolado, que los modestos y honrados agricultores tuvimos que soportar, que gracias a las buenas ayudas económicas y de otro orden provinciales y nacionales nos ayudaron a salir de la terrible crisis.*"

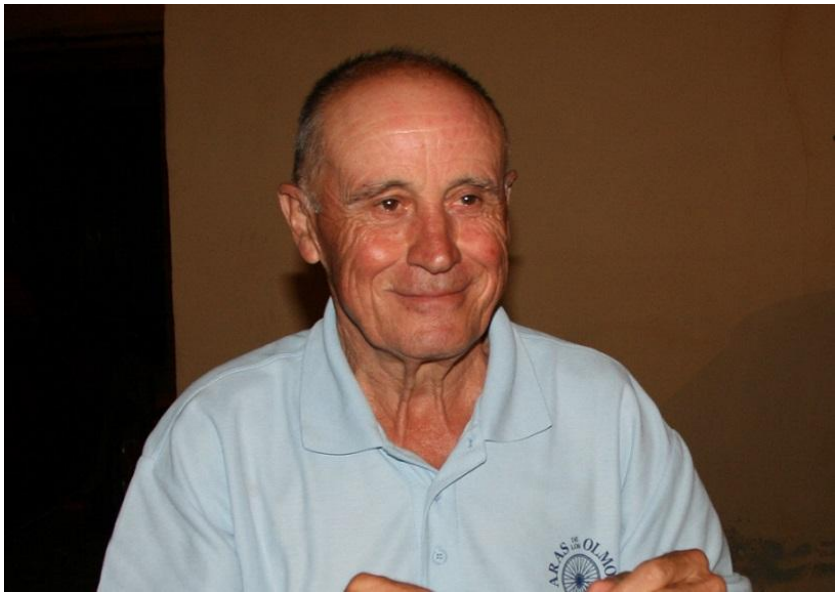


Ilustración 44 - José Antonio Álvaro Pamplona.

ANTONIO PATRICIO GIMENEZ ANDRÉS, empresario jubilado**,** también natural de Aras de los Olmos, reconocido músico y excepcional instrumentista de acordeón, afición musical que lleva consigo desde muy pequeño, pues su padre, Antonio Giménez "El Patricio", ya fallecido, fue el maestro creador de la Banda de Música de Aras.

Antonio tiene varios testimonios que contar. Uno de ellos es el recuerdo que tiene de los juegos que realizaban los niños en la **"Era de los hierros"** terminado el horario escolar. Dice, que "fue un entretenimiento durante bastantes años, pues para nosotros era un acontecimiento ver tanto hierro en un descampado que lo utilizábamos para juegos de fantasía, y en

ocasiones cogíamos tornillos de las piezas metálicas para entregárselos al chatarrero que nos daba algún céntimo de peseta para comprar regaliz u otra chuchería".

También nos cuenta Antonio, como se desplazaban los vecinos de Aras y de otros pueblos limítrofes hasta el puente para observar la construcción espectacular de la estructura metálica. Unos pocos lo hacían en coche, y otros en carro. Él se desplazaba con carro, y para que el viaje fuera más cómodo, su padre fabricaba con sacos rellenos de paja unos almohadones que ayudaban a soportar el largo recorrido entre ida y vuelta desde Aras Alpuente.

Las gentes que visitaban la obra quedaban admiradas por ver algo tan sensacional como vistoso, y los más observadores destacaban las técnicas de montaje que aplicaban entonces los montadores para culminar un trabajo tan preciso.

Le damos también las gracias a Antonio por haber manifestado detalles que nos ayudan a conocer vicisitudes que sucedieron durante la construcción del puente.

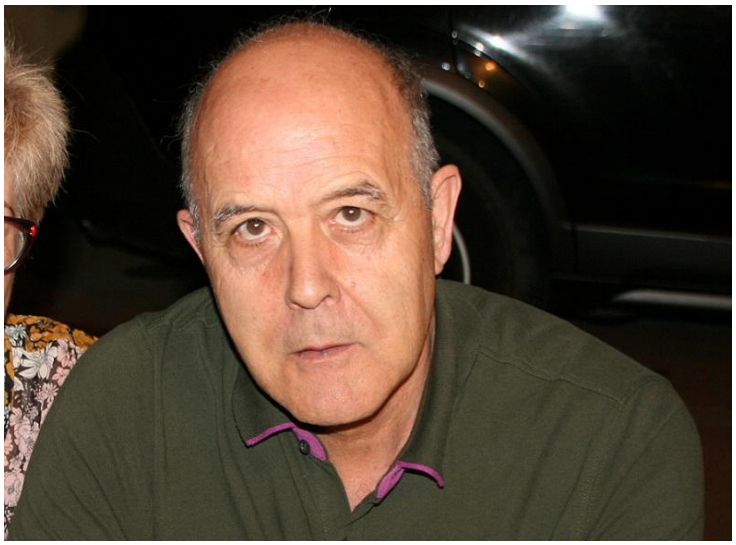


Ilustración 45 - Antonio Jiménez

Ilustración 46 - Antonio Giménez con su acordeón

ISAÍAS PÉREZ CUBEL, no trabajó en el puente porque se dedicaba al pastoreo de ganado lanar. En aquellos tiempos de mediados del siglo XX era habitual en la Serranía valenciana que los jóvenes se dedicaran a este menester combinado con los trabajos propios de la agricultura. Él era un jovencito que entonces no superaba los 16 años, y ya conocía a la perfección aquellos prados y montes donde alimentar al ganado, experiencia que adquirió con su padre desde los 7 años.
Isaías, es un hombre polifacético, y autodidacta, trastea con la guitarra, y también tiene dotes de actor, faceta demostrada durante muchos años, interpretando varias secuencias montado a caballo en las representaciones de "Moros y Cristianos", en la **"Entramoro",** título que le dan en Aras a este episodio en las fiestas patronales.

Sobre la construcción del puente, nos contaba que se acuerda muy bien de cuando comenzaron las obras y la espectacularidad de los trabajos del montaje de la estructura de hierro, convirtiéndose en un espectador asiduo durante sus recorridos por el monte.

Ilustración 47 - Isaías Pérez

CESAR CORTÉS SANCHEZ, pertenece a una saga de herreros muy reconocidos en la Serranía en aquellos tiempos, por sus trabajos artesanales en el forjado del hierro, y el herraje de las caballerías, trabajo indispensable para mantener a los mulos en buenas condiciones para el trabajo. Su padre, el "tío Eliecer", era un profesional en el oficio de herrero muy cualificado. Realizaba trabajos artesanales del forjado del hierro que estuvo ejerciendo con maestría hasta su retirada.

Dice Cesar, que tenían como proveedor del hierro que utilizaban en la herrería, a la empresa "Hijo de Miguel Mateu", que casualmente también era la constructora de la estructura metálica del puente.

Nos informaba Cesar, que era muy pequeño en la época que se construyó el puente, tenía alrededor de 11 años y solo recuerda que los hierros estaban depositados en el bancal de Aras en la salida del pueblo, y recuerda haber jugado allí con otros niños, Retiene en su memoria una anécdota protagonizada por un chico llamado "Ricardo el Pelera", que trabajaba en el puente y con el dinero que ganaba se compró una "bicicleta de carreras", siendo un espectáculo para los niños del pueblo verlo llegar el primero con bastante diferencia sobre los demás chicos que también acudían al trabajo en el puente con el vehículo de dos ruedas.

Ilustración 48 - Cesar Cortés Sánchez, hombre curtido, educador, y emprendedor, pero sobre todo valedor de la cultura de Aras de los Olmos.

JOSE MANUEL ANDRÉS ALBA, está jubilado y tiene 73 años, y como los anteriores colaboradores, también es persona muy conocida en Aras de los Olmos, por haber desempeñado en activo el oficio de fontanero muchos años, además de ser hijo de Manuela Alba, telefonista titular de esta población en aquellos tiempos donde casi nadie tenía teléfono fijo y la comunicación a

larga distancia se realizaba a través de conferencias que gestionaba su madre.

Es de agradecer el interés demostrado por Manolo, por colaborar en esta crónica para recordar la memoria de algunos episodios de la construcción del Puente de Santa Cruz de Moya,

Nos contaba Manolo, que cuando él tenía alrededor de 12 años, el constructor Gil Garrido Oliver estaba construyendo el puente y por esa circunstancia, pasaba algún día en Aras acompañado de su hijo mayor, motivo por el cual Manolo y su hijo se hicieron amigos, amistad que duró hasta su reciente fallecimiento, derivando también en determinados momentos en una relación profesional en las obras que realizó el constructor.

También nos informa que Don Bernardino Alba Sebastián, tío suyo y ex alcalde de Aras, le contaba algunos detalles de cómo se hicieron las pruebas de carga del puente antes de su puesta en servicio.
Éstas son pruebas reglamentarias, estáticas y dinámicas, que se realizan después de transcurrido el tiempo requerido para que el hormigón haya alcanzado la resistencia proyectada, y se hacen con el fin de saber el comportamiento de la estructura del puente.
Para ejecutar dicha prueba acudieron al lugar los técnicos competentes, quienes decidirían según el Proyecto de la prueba, el número de camiones y el peso de la carga que debía soportar cada uno de ellos.

Manolo, solo recuerda, que casualmente pasó por la carretera aquel día, no sabe con quién, y vio que habían varios camiones cargados de material diverso cerca del puente en espera de ser llamados.

Del mismo modo le llamó mucho la atención, lo que le contaban algunas personas que trabajaron allí. con respecto al relleno de hormigón de los pilares que soportaban el puente.
Decía, que los operarios que realizaban este trabajo, formaban una cadena de varios trabajadores, traspasándose calderetas de material una a una, desde la hormigonera hasta verterlo el último operario de la cadena en el pilar correspondiente. Trabajo pesado que ejecutaban dadas las dificultades físicas que tenían

para ejecutar esta operación y la falta de medios de bombeo de hormigón que existen ahora.

Nos hace hincapié que en Aras hubieron varias personas que trabajaron en la construcción del puente, y que sus testimonios y aportaciones a esta crónica histórica hubieran sido muy validas, pero desgraciadamente la mayoría de ellos ya han muerto.

Ilustración 49 - José Manuel Andrés Alba

VICENTE ANDRES BANACLOCHE, apodado "El Menea" también es nacido en Aras de Los Olmos, hombre de 78 años que fue empleado de Gil Garrido Oliver. Trabajó como peón en el hormigonado del puente durante dos etapas. La primera de ellas sucedió antes de haber sido llamado a filas para cumplir el servicio militar obligatorio, y después otra temporada hasta que fue trasladado a realizar otros trabajos en la carretera CV35.

Recuerda que el trabajo que realizaban era muy pesado y arriesgado con los medios en que trabajaban. Todavía retiene en la memoria una anécdota que sucedió con un compañero suyo durante el hormigonado de los pilares. Ocurrió que tenía que transportar un saco de cemento sobre los hombros a un determinado elemento de la arquitectura del puente, atravesando sobre un tablón de madera estrecho un vacío a una altura de 90 metros aproximadamente desde el lecho del río Turia. Ese día resbaló y tuvo la suerte de poderse asir a otro componente del puente, que evitó su caída libre al vacio, pero sí cayó el saco de cemento que se estrelló contra el río.

Decía Vicente, que estas circunstancias sucedían a menudo, pero con todo y con eso, no hubieron desgracias personales ni en la construcción de la estructura metálica ni en la terminación definitiva del puente.

A Vicente también le damos las gracias por su amabilidad al recibirnos en su casa y ayudarnos a revivir la historia de la construcción de este puente.

Ilustración 50 - Vicente Andrés Banacloche - "El Menea"

ALFREDO MONTESINOS SEBASTIAN, también es nacido en Aras hace 72 años, encontrándose actualmente en la situación de jubilado, y le gusta practicar de forma autodidacta el arte pictórico en sus ratos libres. Pero lo interesante para esta crónica, es que es hijo de Florencio Montesinos, uno de los propietarios del bancal donde fueron depositados los hierros de la estructura del puente.

Alfredo, ha mostrado mucho interés en colaborar en los relatos de esta crónica al ser informado por su amigo José Manuel Andrés, pues considera que es importante que sepamos lo que hicieron los montadores con los hierros depositados en el bancal. Afirmación del todo cierta, porque el que suscribe esta crónica desconocía que esa fase constructiva de la estructura se realizara en ese terreno.

Alfredo, tenía entonces alrededor de 13 años, cuando se produjeron estas maniobras, y nos informa con bastante precisión y detalle, como operaban los montadores de la estructura para manipular el hierro.
El material estaba agrupado por paquetes y debidamente numerado y clasificado según el esquema del proyecto del ingeniero redactor, también fueron saneados y montados los segmentos del arco estructural en el bancal.

Para ello, recuerda Alfredo que levantaban las piezas del suelo con un "quinal" -aparato con cadenas que sirve para levantar cosas pesadas- y las transportaban de lugar apoyándolas en rodillos de madera que no serían inferiores a 40 centímetros de diámetro, y una vez encajado el rompecabezas de las piezas y formada la porción del arco correspondiente lo transportaban a pie de obra para su montaje.

También tiene un dato interesante que contar para que se puedan comparar el valor de las cosas de aquellos tiempos con las de ahora, y es que la empresa constructora del armazón les pagó a los dueños del bancal 30.000 Pesetas, equivalentes hoy 180 Euros, por el prolongado tiempo que estuvieron manipulando los hierros en su propiedad.

Esta es una crónica, centrada en un relato de hechos objetivos, donde se ha procurado recopilar de forma ordenada la descripción de los acontecimientos sucedidos antaño sobre la construcción del puente sobre el río Turia y la carretera CV·35 que daba acceso a él. Por eso no quiero terminar este trabajo sin relatar un desafortunado accidente que ocurrió en la nueva carretera que debió ocurrir en el año 1961-62, suceso imprevisto que obligó a reconstruir el trazado del vial en la zona accidentada. Datos que podemos confirmar con el Programa de fiestas de Aras de los Olmos del año 1962,

La cuestión es que la carretera CV35 y el puente, quedaron terminados a principios de la década de los años 1960, prestando la nueva infraestructura viaria un servicio de comunicación muy necesario.

Pero transcurrido poco tiempo desde la terminación de las obras de la nueva carretera, hubo que lamentar un contratiempo por un derrumbe de un muro de contención de tierras del vial a

orillas de un precipicio con mucha altura, hecho que no produjo víctimas personales, pero sí que ocasionó la suspensión de la circulación de vehículos particulares, incluidos también los autobuses de la línea regular de la compañía "La Chelvana", que había sido prolongado su servicio desde Aras de los Olmos, hasta que se ejecutó un nuevo trazado, dejando abandonado y sin servicio el trozo de carretera desmoronado.

Ver el programa de fiestas y las fotos recientes que se acompañan a continuación, como credencial del hundimiento del muro de contención.

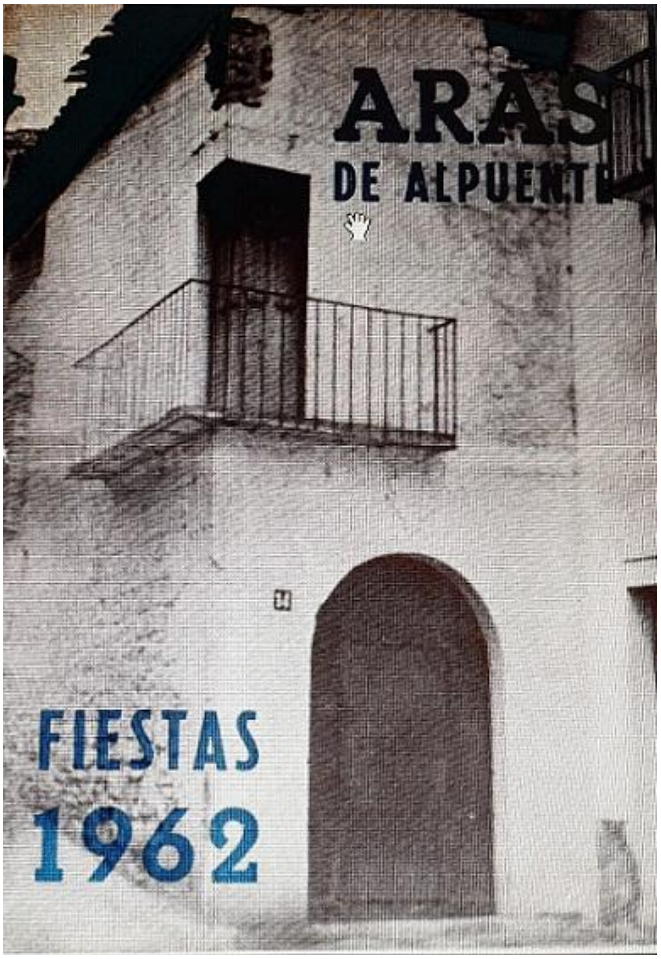


Ilustración 51 - Programa de fiestas de Aras de los Olmos, del año 1962, en el que se acredita el derrumbe de la nueva carretera CV35

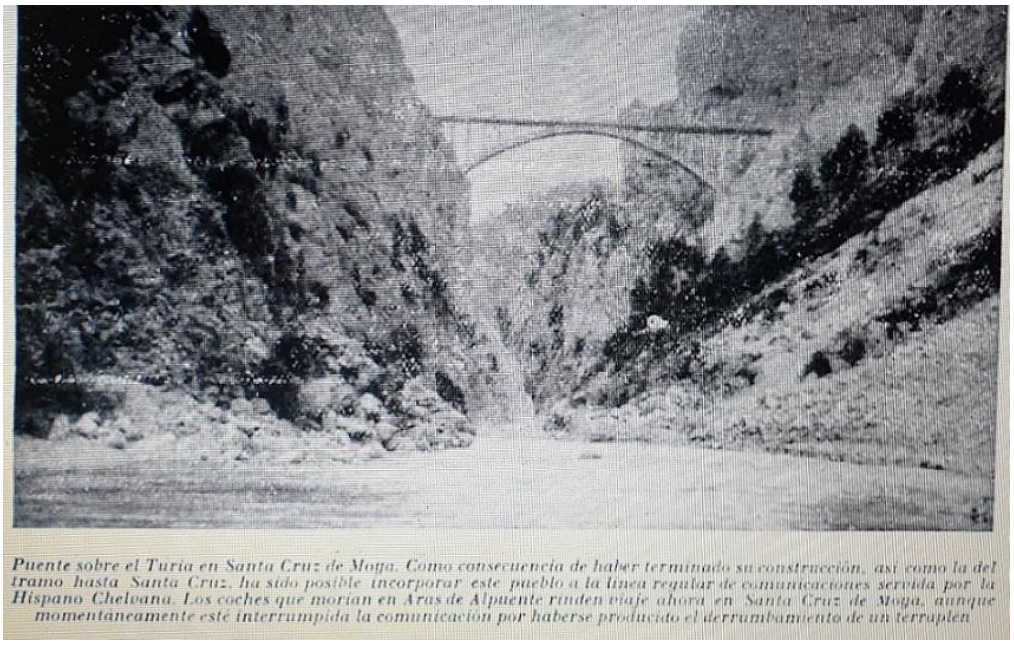


Ilustración 52 - Foto publicada en el Programa de Fiestas del año 1962 donde se narra que la compañía de autobuses "La Chelvana" se prolonga hasta Santa Cruz de Moya, pero queda interrumpida de momento por haberse producido el **derrumbamiento** de un terraplén. Ampliar la imagen para leer el texto.

Ilustración 53 - Carretera CV-35, sin uso por hundimiento del muro de contención de tierras. Visto desde la parte de Santa Cruz de Moya.

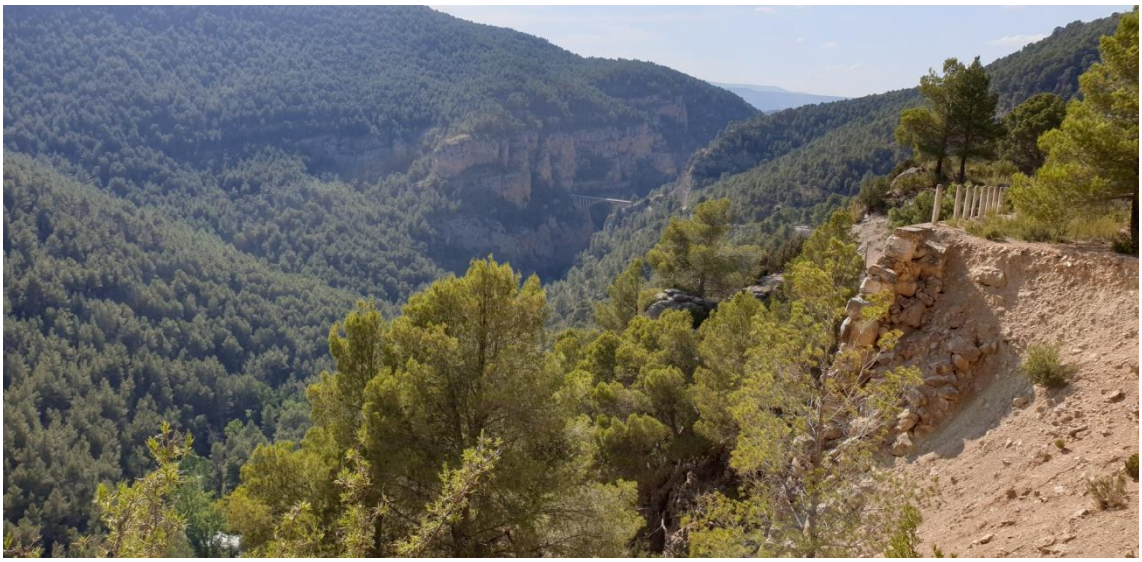


Ilustración 54 - Vista del derrumbe desde la parte de Aras de los Olmos con el puente nuevo al fondo.

Ilustración 55 - Foto vista del lado de Aras de los Olmos. Al fondo se ve circulando un vehículo por el Bypass habilitado para el transito después del derrumbe.

Hasta aquí hemos llegado al final de esta crónica, que esperamos y deseamos que os haya gustado, al mismo tiempo que haya servido para conocer un poco mejor la historia de la construcción del Puente sobre el río Turia, que tan necesario se hizo en una época determinada del siglo XX. Infraestructura que sirvió para facilitar el tránsito entre las gentes de la Serranía Valenciana, el Rincón de Ademuz, y la capital de la provincia de Valencia, evitando así los obstáculos y penurias de la mala comunicación entre ellos.

Pero además contribuyó este equipamiento, a mejorar las relaciones comerciales entre los mercaderes de estas tierras y otras poblaciones del Rincón de Ademuz necesitados de buenas comunicaciones para intercambiar bienes y servicios.

También quiero agradecer públicamente a todas las personas que han tenido a bien colaborar en esta historia de una forma o de otra, pero en especial deseo que este trabajo sea un homenaje póstumo a todos aquellos técnicos y trabajadores que han fallecido y que hicieron realidad la construcción del puente, pero en especial a mi padre JOSÉ LÓPEZ ALBERT y a sus compañeros por el magnífico trabajo realizado.

Y también quiero aprovechar el final de esta historia, para daros las gracias a todos los que mostráis interés en seguir mis trabajos.

José Ramón López
Autor

Cerramos la crónica con varias fotos del puente:

-En primer lugar, una foto a pie de obra, con casi todas las personas que intervinieron en la construcción de la estructura metálica del emblemático puente.

-En segundo lugar, varias fotos del proceso de encofrado, y como final, otras imágenes del puente terminado..

Ilustración 56 - Grupo de montadores y ayudantes

Ilustración 57 - Encofrado del puente.

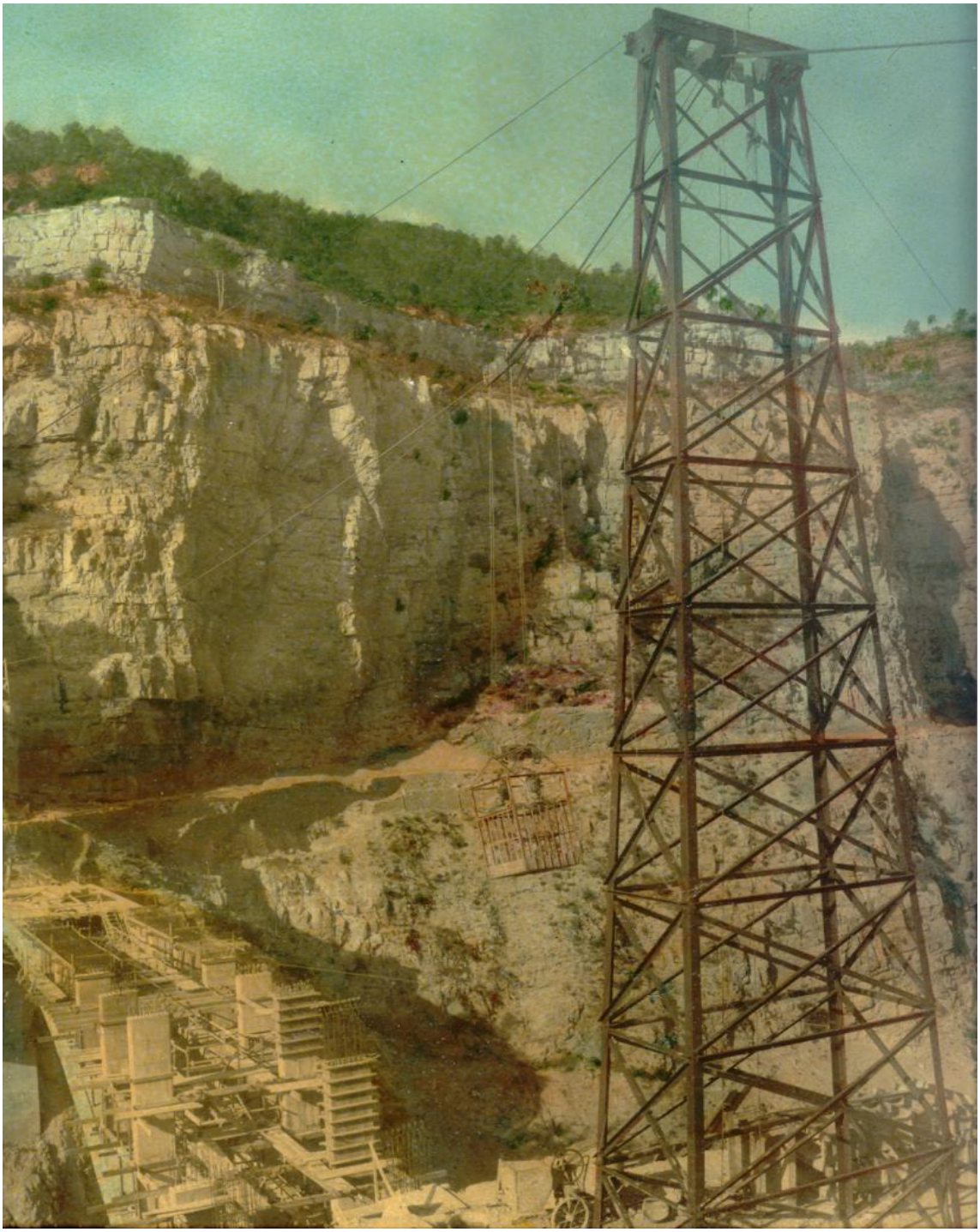


Ilustración 58 - Encofrado del puente con la torre y la gavia en primer plano

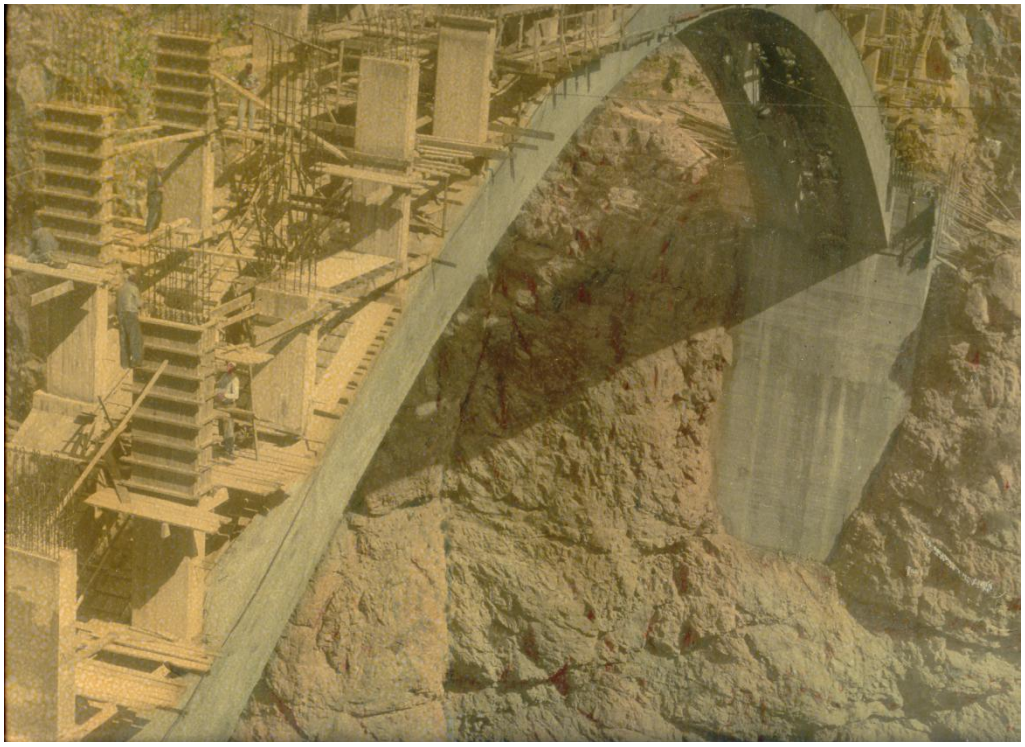


Ilustración 59 - Encofrado del puente

Ilustración 60 - Encofrado del puente

Ilustración 61 - Encofrado del puente.

Ilustración 62 - Encofrado del puente

Ilustración 63 - Fotografía y comentario insertados en el programa de fiestas del año 1961 de Aras de los Olmos.

Ilustración 64 - Puente terminado

Ilustración 65 - Puente terminado

FUENTES CONSULTADAS:

-Libro “Aras en los libros” de Ramón Sánchez Castelló.

-Ministerio de Fomento. Recomendaciones para la realización de pruebas de carga de recepción en puentes de carretera.

-Otros documentos: Fotos en CD del Puente, publicado por la empresa Gil Garrido, fotos de mi archivo, y otras importadas de las redes sociales.

-Libro "Introducción a la Historia Natural y a la Geografía Física de España"

Autor: Guillermo Bowles, y editado por la Imprenta Real en el año 1.782,

COLABORACIONES EN LA PRIMERA y SEGUNDA PARTE:

-Vicente López Carceller

-Ramón Sánchez Castelló.

-José Vicente Fabregues Quiles

-Emilio Jarque Luna

-Eduardo Jarque Luna

-Adolfo Pastor Monleón, ex presidente de la Asociación La Gavilla Verde.

-Vicente Manzana De Pedro

-Miguel Pérez Rodrigo

-Victorino Sánchez Moya

-José Antonio Álvaro Pamplona

-Antonio Jiménez Andrés

-Isaías Pérez Cubel

-Cesar Cortés Sánchez

-José Manuel Andrés Alba

-Vicente Andrés Banacloche.

-Alfredo Montesinos Sebastián