

El viejo puente de Arganda que, gracias a él, la inmensa circulación de la carretera de Madrid a Valencia, salvaba con éxito el obstáculo del río Jarama. En estos días presta ya sus últimos y útiles servicios.

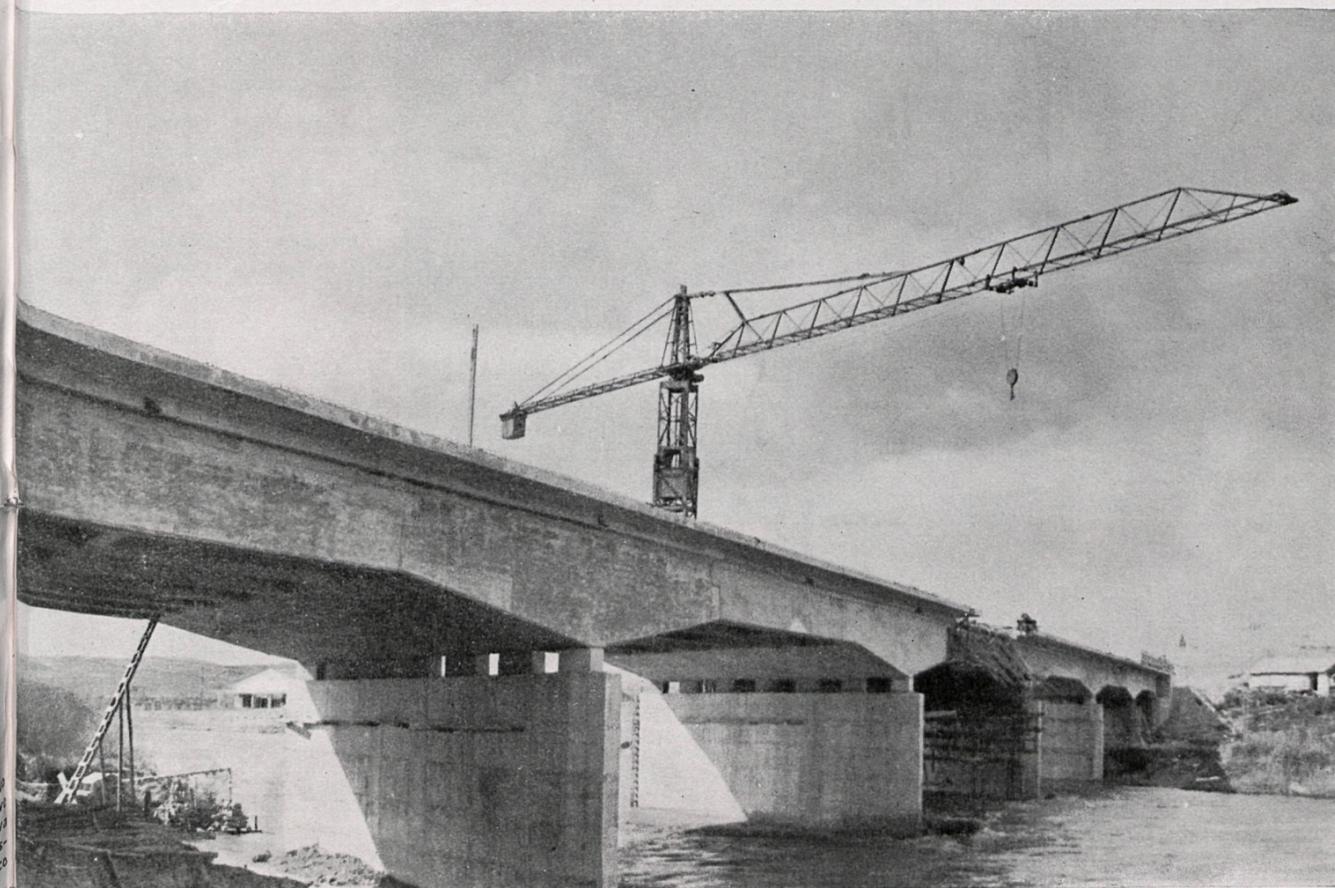
LA moderna autopista ya en las puertas de Madrid, constituye una entrada de lujo a la capital de España. El intenso tráfico, la abundancia de señalizaciones y una extraordinaria iluminación anuncian, sin lugar a dudas, la presencia de una gran ciudad que acaba de estrenar una nueva ruta. Hablamos de la carretera de Valencia, de ese tramo inicial que llega ya casi hasta Arganda, donde las máquinas y los hombres que la mueven han hecho un alto a la fuerza para superar al río Jarama, todavía limpio y casi a punto para confundirse con el cercano y sucio Manzanares.

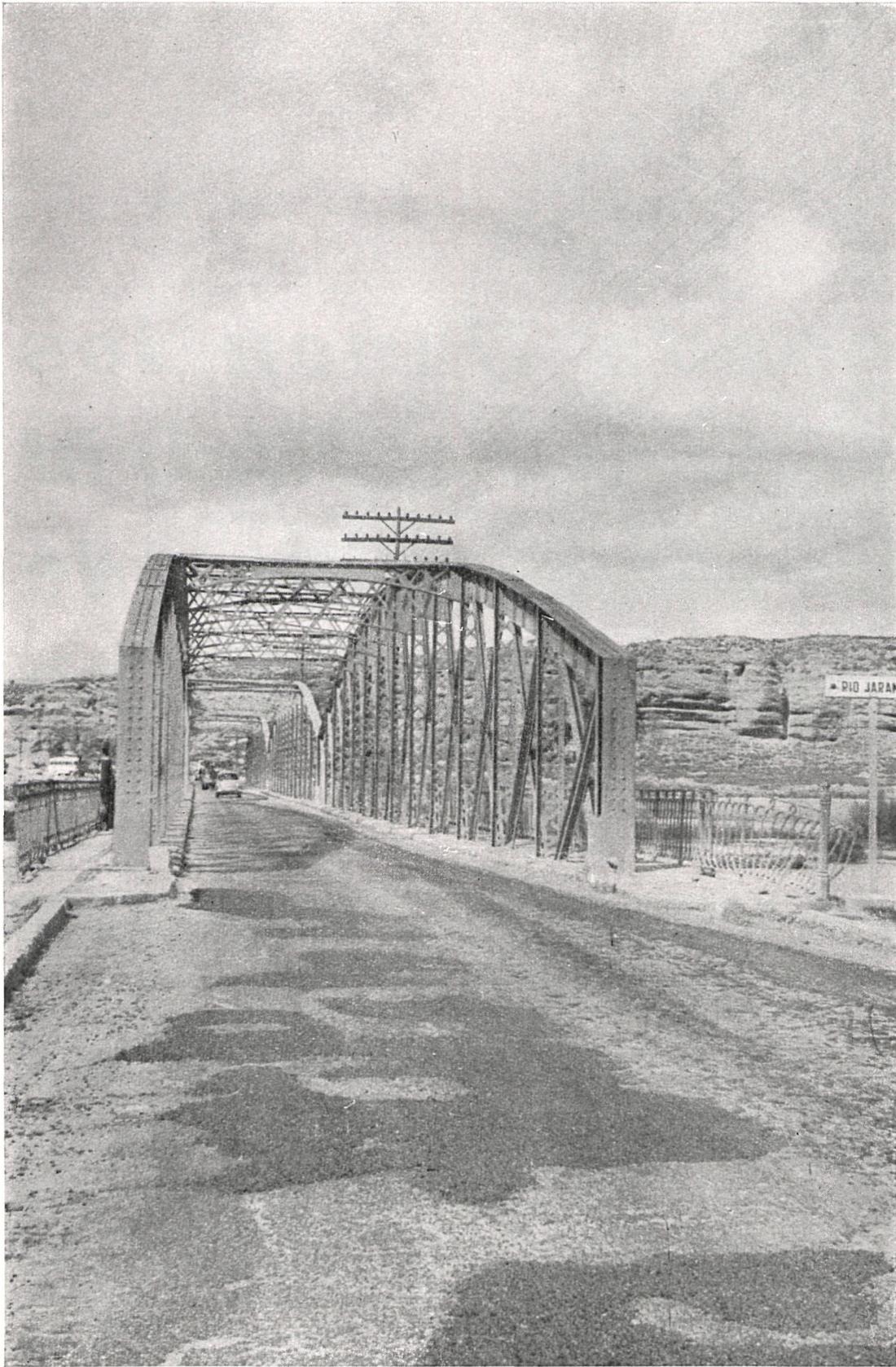
Estamos, pues, en el puente de Arganda, en el desgastado y viejo puente por el que todavía hoy circulan múltiples vehículos y, sobre todo, una numerosa flota de camiones que van y vienen a Madrid, para que Madrid, la gran urbe, con sus calles, edificios y carreteras, continúe creciendo a un ritmo que muy bien podríamos medir con estos cuatro mil camiones que, en números redondos, cruzan diariamente el puente de Arganda para que a la industria madrileña de la construcción no le falte su suministro de áridos, morro de río, arena, garbancillo, grava, gravilla, piedra caliza, etc. Como consecuencia de tan interesante actividad, surge aquí, en el puente de Arganda, un curioso mundo de constructores, transportistas y suministradores en general de la construcción que discuten y apalabran sus pedidos, dando vida así a un improvisado mercado en el que se manejan cifras verdaderamente fabulosas. La arena de río se paga a 35 pesetas el metro cúbico en cantera, y la gravilla a 150 pesetas. Cargue usted esos cuatro mil camiones diarios, teniendo en cuenta, además, el precio del transporte y suponiendo que en cada vehícu-

Cuatro mil camiones diarios pasan por el puente de Arganda llevando a las obras áridos de canto rodado: morro, arena, grava, gravilla, garbancillo y piedra caliza.

A punto de finalizar las obras, el nuevo puente de Arganda sustituirá en breve al anterior puente metálico. La nueva autopista ha hecho posible una construcción tan importante para el tráfico de la carretera de Valencia.

En Arganda tienen los constructores de Madrid un importante vivero de áridos y piedra caliza





lo va un promedio de ocho toneladas, traduzcan a pesetas el dinero que cada jornada pasa por el puente camino de Madrid. Pero hasta convertir en dinero tan abundante material hay que desplegar un trabajo extraordinario, aparte, naturalmente, del que realizan las cribas que clasifican el material o los barrenos que mueven las canteras. Nos referimos al negocio, al ambiente comercial que hace posible que esos camiones lleguen a cargarse. Como siempre, hay un grupo fuerte para el que, aparentemente, las operaciones son más sencillas, pero los precios aquí oscilan con

He aquí un primer tramo de la entrada al viejo puente de Arganda. Por aquí, aparte de la gran circulación de una carretera nacional, miles y miles de camiones llevarán a la industria de la construcción de Madrid un material imprescindible para su trascendental desenvolvimiento.

demasiada frecuencia y, como es lógico, sujetos siempre a la presión de la demanda del material. El buen tiempo, que activa la obra, aumenta el ritmo y el valor de la producción de los áridos de Arganda y su comarca.

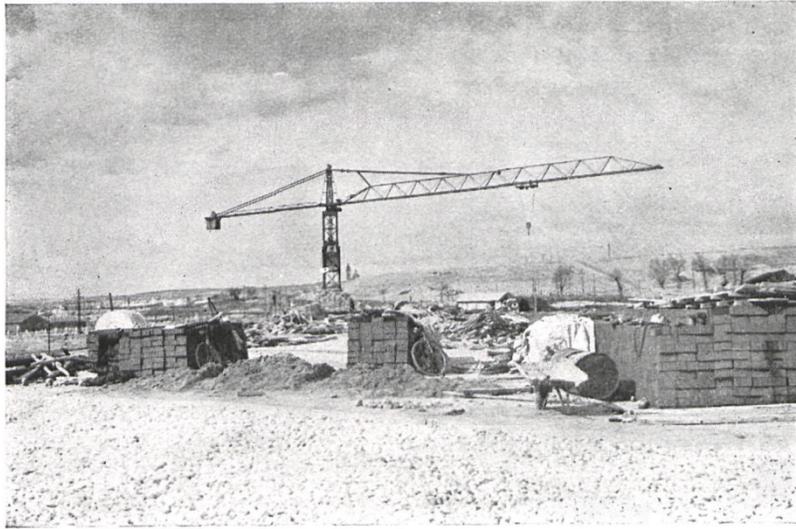
En circunstancias normales y en verano es imposible prácticamente cubrir los compromisos y pedidos, pero esa tan maltratada improvisación de los españoles supera casi siempre los obstáculos y los camiones llegan a las obras con su preciada carga, sin tener en cuenta la escasez de obreros y de que los elementos mecánicos precisos no reúnan las condiciones ideales.

Poco a poco, mientras se discute el precio del suministro, hemos ido viendo cómo firmándose numerosas letras o acogándose a créditos oficiales o de la Banca privada, se han ido levantando modernos ingenios que hacen más rápido y más perfecto el trabajo. Una visita detenida a Arganda y sus contornos nos descubren con satisfacción el avance de esta modesta, pero importante, industria auxiliar de la construcción, que hace posible con su esfuerzo cotidiano que las casas se levanten y los caminos, carreteras y autopistas sean una gozosa realidad.

El transporte, el traslado del material a la obra en marcha constituye otra interesante faceta de esta curiosa actividad. Mover tal cantidad de camiones supone no sólo otro esfuerzo técnico, sino que, principalmente, constituye también un movimiento económico considerable. "Barreiros" y "Pegaso" van y vienen para cubrir unas rutas cortas, pero que se repiten siete u ocho veces al día para hacer rentable una actividad que también exige el esfuerzo humano, que en más de una ocasión se malogra en un desgraciado accidente o en una improvisada avería que trastorna la marcha del habitual suministro. El conductor de este vehículo —frecuentemente autopatrón— ha de ser un hombre fuerte, acostumbrado al trabajo duro y que ha de compensar con la velocidad del motor el tiempo perdido en el turno —excesivamente largo— para cargar la mercancía. Comen abundantemente y disfrutan del generoso vino de Arganda, principal centro vitivinícola de la provincia de Madrid. Las transacciones, pues, surgen con facilidad en cualquier restaurante o bar de "el puente", donde, a la hora de la comida de un sábado, lo mismo se



Una idea del movimiento en el puente de Arganda la da esta fotografía. En realidad el antiguo puente metálico es insuficiente para la gran cantidad de camiones, coches de línea y turismos que por él tienen que llegar a sus diversos destinos.



paga la letra del seguro de un camión que se concierta un interesante porte para el resto de la semana entrante.

Todo ello gracias a la generosidad, por una parte, de la Naturaleza, que dotó a las piedras y a la arena de esta zona de una calidad muy apreciada por los técnicos de la construcción y, todo hay que decirlo, por la proximidad de Madrid-capital, que acapara tan necesarios productos para su constante desarrollo. No obstante, es frecuente —a pesar del precio del transporte— que de aquí salgan piedra y arena para otras provincias de España, y se ha dado el caso que, desde el puente de Arganda, saliesen grandes cantidades de áridos hasta nada menos que las Islas Canarias.

No es posible en este ambiente de improvisada actividad conseguir datos concretos que, estamos seguros, serían muy elocuentes; pero sería sorprendente calcular las ciudades que se han podido levantar y los kilómetros de carretera que se han construido gracias al material extraído de esta generosa comarca de Arganda del Rey, que, posiblemente, antaño, en tiempos prehistóricos, constituyese un inmenso lago que la mano misteriosa de la Naturaleza se llevó, quizá, pensando ya en este preciado material que tenía que necesitar el gran Madrid del siglo XX.

Pero como quiera que también, geológicamente hablando, carecemos de antecedentes exactos, dejemos para los investigadores esta cuestión y, eso sí, terminemos este leve reportaje periodístico que la primavera actualiza volviendo al calor humano, al contacto de los hombres que por aquí mueven sus intereses al servicio de esa gran máquina de la construcción que, en definitiva, ha hecho posible esta realidad del puente de Arganda, con esos cuatro mil camiones que, cada día, ponen sus motores en marcha para llevar a Madrid lo que Madrid paga y necesita. Y, mientras tanto, observemos en “el puente” ese tráfico intenso de los camiones de los Sánchez o de Puente-Sanz, por ejemplo, al mismo tiempo que el señor Ricote y el señor Martínez llegan a un acuerdo con Suca o con Canresa para abastecer todo el material que un nuevo tramo de las obras de cualquier carretera necesitan. Cuando venga el próximo verano en esta zona, sólo a 20 kilómetros de Madrid, la actividad tendrá que superarse.



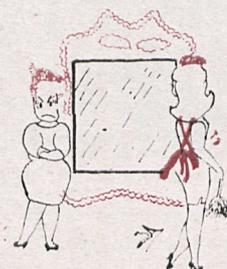
Cerramos este reportaje publicando en estas páginas un aspecto de las instalaciones que la industria de la construcción ha montado en torno a la comarca de Arganda. Graveras de áridos y otros materiales suministran desde aquí un precioso material.

PENSAMIENTOS FAMOSOS QUE NO SE HAN HECHO FAMOSOS TODAVÍA

Una placa fotográfica basta para revelaros vuestra efigie material. Para contemplar vuestra imagen moral es preciso que os miréis en el espejo de la adversidad.

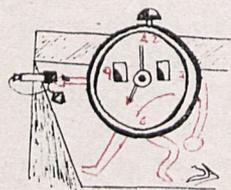
Una cosa es torear de salón y otra en la plaza. Por eso tantos triunfadores del noviazgo salen luego enganchados en el matrimonio.

Los maridos que obsequian a sus esposas con espejos denotan galantería o crueldad, según la edad de las galardonadas.



A algunos ciudadanos, bajo el fino calzado de artesanía, se les adivina la alpargata a la legua.

La existencia del ser humano es capicúa. Venimos y nos marchamos sin dentadura, sin pelo y sin numerario.

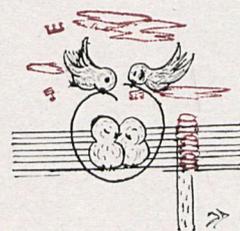


Si es cierto que la vida es sueño habría que ajusticiar a todos los despertadores por asesinos.

Los cronistas de sociedad son unos seres tan desafortunados que pierden a todos sus amigos y conocidos en «la flor de la edad».

La prueba manifiesta de que el amor es una fiebre delirante es que hace decir tonterías a los hombres más inteligentes.

En el pentagrama de las líneas telegráficas ponen las golondrinas sus notas de color.



Los jefes de protocolo y las vedettes de revista se pasan la vida enseñando las formas.

La simpatía abre todas las puertas. Puede decirse que, sombrero en mano, se conquista el mundo...
O se pide limosna.

Los médicos de lentes y barba consiguen ser obedecidos por sus clientes más veces que los barbilampiños.



Aquel grande hombre se había hecho famoso a fuerza de banquetes.

Ante el tribunal de la conciencia emplazamos siempre al azar como coartada de todas nuestras faltas o delitos.

José de CORDOVA



EL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS



Junta general en el Instituto de Estudios Madrileños, y en las fotos, con don Francisco Arquero Soria, diputado provincial, los señores Comba, Serrano Anguita, Fernández Alvarez, Palacio Atard, Sampelayo, Vega, Ledesma Miranda, Tamayo, Corral, Fradejas, Montero Alonso y Gómez de la Serna.

(Fotos BASABE.)

SU CREACION

En el otoño de 1951 empezaron a ser tan frecuentes los socavones en el pavimento de la ciudad, que el diario "Arriba" acabó dando cotidianamente noticia de ellos en una sección especial bajo el epígrafe "Madrid se hunde", motivo al que se debe que cuando el 17 de noviembre tuve que explicar en las mismas columnas los motivos de la constitución del Instituto de Estudios Madrileños, usase el título de "Madrid se incorpora".

Tras la paradoja de aquella supuesta contrapartida esta-

ba el reconocimiento de que Madrid, lejos de su tradicional puesto de iniciador y modelo de las grandes corrientes culturales, tenía que conformarse esta vez con una incorporación humilde, anómala y tardía al movimiento asociativo de los estudios locales, culminación de la obra de los antiguos cronistas, puesto que en aquella fecha más de cuarenta provincias españolas disponían de Centros fundados en la mayoría de los casos por las propias Corporaciones oficiales, mientras que aquí lo único que habían podido hacer seis estudiosos naturales y vecinos de la Villa, después de hallar cerrados los caminos normales, era consti-