

Mejorada del Campo

Siglo XX

“Causa verdadera tristeza el pensar, que siendo la mayoría de las tierras que constituyen el término de Mejorada del Campo de una fertilidad grandísima, la pobreza es patrimonio entre sus labradores, los que cultivan y riegan con su sudor esas mismas tierras.

Aunque a primera vista parezca esto raro, es perfectamente explicable si se tiene en cuenta que sólo una décima parte de dichas tierras es propiedad del vecindario, pues el resto, o sea las nueve décimas partes, pertenecen a los Marqueses de Hinojares, que perciben por el arriendo anual de cada fanega 100 pesetas, precio elevadísimo que tiende aún a aumentar”. (Sanz Martínez, Julián: Rincones de la España Vieja. Provincia de Madrid: Mejorada del Campo. Rivas del Jarama. Mundo Latino. 1919.)

Tuvo que producirse una riada de grandes dimensiones para que Mejorada pudiera tener una conexión directa con la capital y se acelerara la construcción del puente. La inundación de 1919 destruyó la barca de Arrebatcardos y las estructuras que habían comenzado a construir del futuro puente. En algunos lugares del pueblo el agua llegó a los 3 metros de altura.

El puente de hierro, que aún se mantiene en pie en la antigua carretera de Mejorada a Vicálvaro, se comenzó a construir en 1922 por la Sociedad Anónima Fábrica de Mieres, -especialista entonces en estructuras metálicas- bajo la dirección de los ingenieros Gaspar Viedma y Cesar Conti.

Se trata de una magnífica obra de ingeniería pero también artística, ya que tanto por su diseño, materiales empleados, funcionalidad y estructura, entronca con un tipo de arquitectura decimonónica conocida como “Arquitectura del Hierro”. El puente tiene una longitud de 80 metros y está formado por tramos de vigas que forman una sencilla celosía.

De esta época es también el ferrocarril de vía estrecha que unía la Azucarera de la Poveda con Torrejón de Ardoz y que discurría por Velilla de San Antonio y Mejorada del Campo.

Con la proclamación de la II República, e iniciada la Guerra Civil, Mejorada del Campo es ocupada por el bando republicano y en el río Jarama se localizan las tropas combatientes como “Las Brigadas Internacionales”, integradas por cincuenta mil voluntarios de distintos países que acudieron a la defensa de Madrid en



Barcaza situada en el Río Jarama para atravesarlo anterior al puente de hierro. Año 1906. Fotografía cedida por Dolores y Luisa Gil Cantuel.



Puente de Hierro. Inaugurado en el año 1922.

apoyo a la República Española y participaron activamente en la batalla del Jarama

La cercanía de Mejorada al río Jarama, la fertilidad de las tierras de la Vega y el ferrocarril de la Compañía Azucarera de Madrid hacen cobrar cierto protagonismo a Mejorada en la guerra civil española y la convirtieron en la “huerta de Madrid” abasteciendo a la población y a sus tropas.

La línea del ferrocarril de La Azucarera cobró gran importancia en estos años y pasó a formar parte del llamado “Ferrocarril de los 40 días”-- también llamada “Vía Negrín”--, la línea que el gobierno republicano habilitó para unir Madrid con Valencia, sede del gobierno en ese momento. Al caer Toledo y Alcázar, la línea que unía Madrid con Aranjuez quedó cortada y para el Gobierno de la República era de vital importancia militar mantener la comunicación de Valencia con Madrid, a través del eje Valencia – Utiel – Cuenca – Tarancón – Madrid. Así pues, la solución pasó por la línea de Mejorada del Campo a Orusco de Tajuña y

Tarancón que se terminó en 1.938 (ver imagen). Y en Tarancón se une con la línea Madrid-Cuenca-Valencia actualmente en servicio.

En 1940, este ferrocarril entre Torrejón y Tarancón, recibió la orden de levantamiento y solo quedó en pie el tramo de Torrejón a Mejorada del Campo y la Poveda, en manos de su propietaria, la Azucarera, que ensanchó su ferrocarril entre Mejorada y La Poveda, como ferrocarril industrial. El ferrocarril dejó de funcionar en 1971 tanto en su vía ancha entre Torrejón y La Poveda como en la de 600 mm entre La Poveda-San Martín de la Vega-Ciempozuelos.

En la actualidad parece que existe la intención de construir una conexión ferroviaria usando parte de este trazado para incluir a Mejorada en la Red de Cercanías de Madrid. Pero parte del trazado de la zona de Mejorada está ya ocupado por las carreteras (M-208, R-3 y M-217) y por las propias calles de la localidad. El trazado cruza bajo la R-3 para virar hacia la zona industrial al norte de Loeches



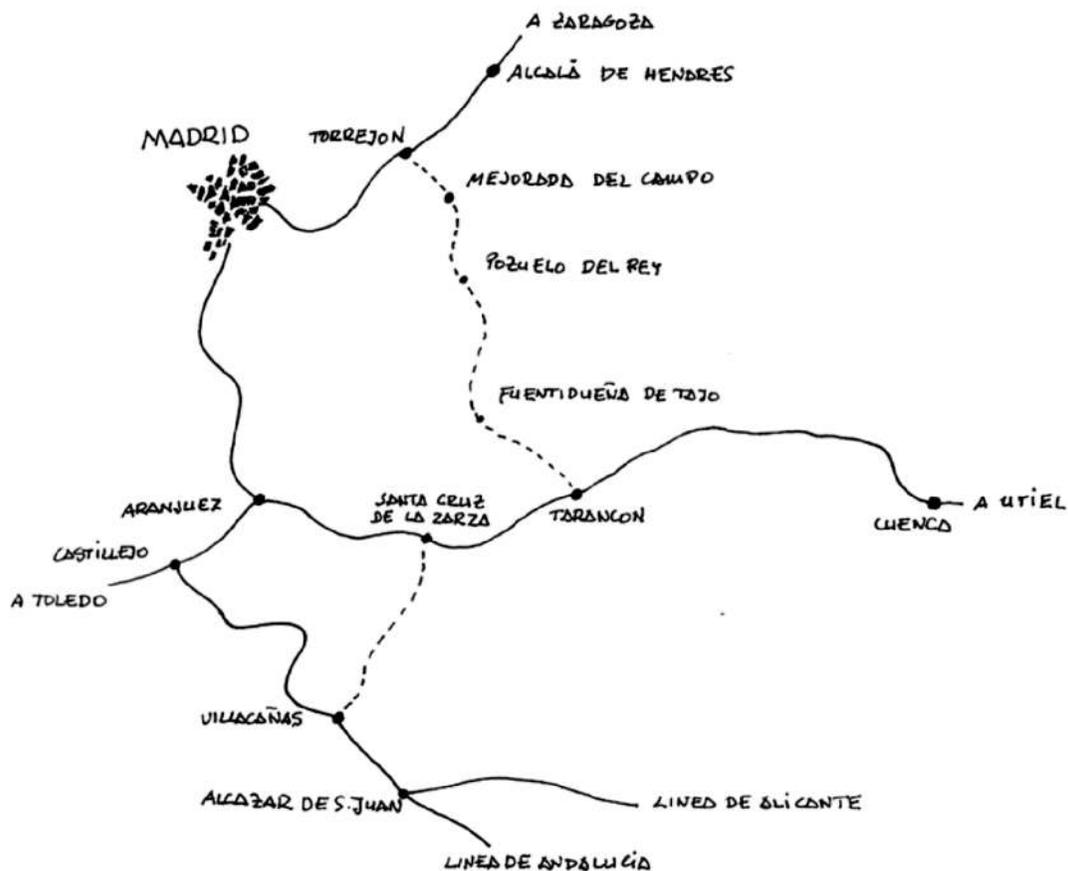
Restos de los pilares sobre los que pasaba el tren sobre el río Henares.



Restos de los pilares sobre los que pasaba el tren sobre el río Henares.



Restos de la antigua estación de tren de Mejorada del Campo.



Plano de la línea, Torrejón a Mejorada del Campo ampliada a vía de 1674 mm, sobre la vía de 600 mm de la Azucarera de Madrid, Mejorada del Campo a Tarancón, nueva construcción con ancho 1674 mm, Villacañas a Santa Cruz de la Zarza, nueva construcción con ancho 1674 mm, dibujo: Juan Peris Torner. Fuente: Ferrocarriles de España de Juan Peris Torner. <http://www.spanishrailway.com/2012/05/10/mejorada-del-campo-a-orusco-de-tajuna-y-tarancon-via-negrin-ferrocarril-de-los-cuarenta-dias/>

Durante la guerra civil de 1936 a 1939 se distinguió un personaje del bando republicano en Mejorada por su meritoria labor humanitaria. Se trata de Justo Basanta quien salvó la vida de muchas personas de ambos bandos, aunque le costase la suya. Fue inmediatamente ejecutado al finalizar la guerra. Sirvan estas líneas como homenaje a él y a todas las buenas personas que, en uno de los peores episodios de nuestra historia, honraron al ser humano con sus buenas acciones.

Julio Reyes Rubio en su libro “¿Que es España?” le dedica entre otros personajes unas letras a Justo Basanta: “El Jaro” quizás alcalde o jefe político de Mejorada del Campo (Madrid) durante la guerra civil (1936-1939) quien impuso su autoridad evitando las trágicas muertes por venganzas personales, práctica habitual desgraciadamente generalizada en la confrontación de las dos Españas”.

Otro insigne personaje de la época fue Guillermo Ortiz, alcalde de Mejorada del Campo durante la república, cuyo trabajo en beneficio de los vecinos del pueblo fue impagable. Por citar alguna anécdota, sirva contar una de las veces que marchó con una camioneta, en plena guerra civil, hasta Valencia para venir con ella llena de víveres para el pueblo. “Mañana o pasado hay que ir a Valencia a por género, si hay o no hay que verlo, Hoy soy yo el alcalde y no puedo consentir que el pueblo esté pasando hambre, así que hay que ir, y debemos hacer una votación ahora mismo” , palabras de Guillermo Ortiz en su libro “Memoria de un Socialista. 1931-1939”

Prueba de su buen hacer y del cariño del pueblo, es una de las coplas que le escribieron:

“Por tus dotes de bondad, alcalde de Mejorada,
serás a perpetuidad, la primera autoridad
de población tan cuidada, más es verdad proclamada,
que esa ciudad sin Guillermo, no sería Mejorada,
sino sólo un campo yermo.

Alcalde de Mejorada, bien se merece el alabarlo,
por su integridad cabal, que nadie puede igualarlo,
siga en el pueblo mandando, el pueblo podrá ir
viviendo

Mejorada Mejorando y todos juntos comiendo”.



Bibliografía

- La adopción de una innovación agraria en España: los orígenes del cultivo de la remolacha azucarera. Experiencias pioneras y su repercusión económica y territorial. María Jesús Marrón Gaité (Estudios Geográficos Vol. LXXII, 270, pp. 103-134 Enero-junio 2011).
- Juan Pedro Esteve García, Universidad Autónoma de Madrid. Las relaciones ferroviarias Madrid-Valencia en los años de la Guerra Civil Española. Ponencia. II Congreso Historia Ferroviaria: "Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid"
- MÍNGUEZ, J.L. / SOCIEDAD AZUCARERA DE MADRID (1939) Proyecto de ensanche del tramo Mejorada-La Poveda . Archivo General de la Administración, O.P. caja 11320.
- La economía de la guerra civil. Pablo Martín Aceña, Elena Martínez Ruiz. Marcial Pons Historia, 1 de ene. de 2006.
- Francisco Comín y Miguel Martorell Linares: Villaverde en Hacienda, cien años después, Hacienda Pública Española, número monográfico, 1999.
- Peris Torner, Juan: Mejorada del Campo a Orusco de Tajuña y Tarancón (Via Negrin, Ferrocarril de los cuarenta días) en "Ferrocarriles de España" (<http://www.spanishrailway.com>)
- LOS TRANSPORTES Y LAS COMUNICACIONES DURANTE LA GUERRA CIVIL. Francisco Cayón García (UAM) y Miguel Muñoz Rubio (FFE y UAM)
- Mejorada del Campo a Orusco de Tajuña y Tarancón (Línea FC) , Juan Peris Torner. <http://euroferroviarios.net>.
- "Ferrocarril de los 40 días: Tramo Torrejón de Ardoz – Tarancón" Geotren.es Blog.
- "Memoria de un socialista. 1931-1939", Ortiz, Guillermo. Gráficas Urgel. M23264. 1988