

Sociedad y cultura en los puentes de Madrid

Society and culture in Madrid's bridges

Álvaro Gil-Plana (*), Patricia Hernández-Lamas (*), José Antonio Martín-Caro (**), Beatriz Cabau-Anchuelo (*), Jorge Bernabéu-Larena (*)

RESUMEN

Los puentes no son sólo estructuras funcionales; casi siempre asumen valores sociales y culturales. Este hecho se percibe con mayor intensidad en los puentes urbanos. Se estudia aquí la vinculación de estos puentes del municipio de Madrid con la ciudadanía y la vida social, y su presencia en diferentes expresiones culturales desde el siglo XVI hasta la actualidad. Desde los más antiguos puentes sobre el Manzanares hasta los más modernos de la periferia, pasando por los urbanos, las Rondas y la M-30, se realiza un recorrido por sus apariciones más relevantes en la literatura, la pintura y el cine, así como por su actual valor y significación social para los madrileños. Los puentes de Madrid construyen sociedad y son cultura.

Palabras clave: puentes; Madrid; ingeniería civil; sociedad; historia; patrimonio cultural

ABSTRACT

Bridges are not just functional structures; they usually assume social and cultural values. This fact is perceived with greater intensity in urban bridges. We study here the bond created between Madrid city bridges and citizens and social life, as well as their presence in different cultural expressions from the 16th century up to the present. From the older bridges over Manzanares river to the most modern ones on the city outskirts, including the city center, Rondas and M-30 highway, the study offers an itinerary of the bridges which have been relevant in literature, paintings and films, analyzing their current worth and social significance for Madrilenians. The bridges of Madrid help build up a society and enhance its cultural heritage.

Keywords: bridges; Madrid; civil engineering; society; history; cultural heritage

(*) Fundación Miguel Aguiló. ETSI Caminos, Canales y Puertos - Universidad Politécnica de Madrid (España).

(**) ETSI Caminos, Canales y Puertos - Universidad Politécnica de Madrid (España). CEO INES Ingenieros Consultores.

Persona de contacto/Corresponding author: alvaro.gil.plana@alumnos.upm.es (A. Gil-Plana).

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5215-6654> (A. Gil-Plana), <https://orcid.org/0000-0001-6656-0420> (P. Hernández-Lamas), <https://orcid.org/0000-0002-2963-2058> (J.A. Martín-Caro), <https://orcid.org/0000-0003-4209-9283>, (B. Cabau-Anchuelo), <https://orcid.org/0000-0002-6720-3115> (J. Bernabéu-Larena).

Cómo citar este artículo/Citation: Álvaro Gil-Plana, Patricia Hernández-Lamas, José Antonio Martín-Caro, Beatriz Cabau-Anchuelo, Jorge Bernabéu-Larena (2023). Sociedad y cultura en los puentes de Madrid. *Informes de la Construcción*, 76(573): 6359. <https://doi.org/10.3989/ic.6359>

Copyright: © 2024 CSIC. Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la licencia de uso y distribución Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional (CC BY 4.0).

Recibido/Received: 22/11/2022
Aceptado/Accepted: 29/01/2024
Publicado on-line/Published on-line: 22/03/2024

1. INTRODUCCIÓN

Este artículo es uno de los resultados de la investigación sobre el patrimonio de los puentes de Madrid llevada a cabo por la Fundación Miguel Aguiló para la investigación del patrimonio y el paisaje construidos, ubicada en la Escuela de Ingenieros de Caminos de la Universidad Politécnica de Madrid, en colaboración con INES Ingenieros Consultores (1) (2).

Las obras públicas constituyen un patrimonio de gran valor histórico y cultural. Sin embargo, a diferencia del patrimonio arquitectónico, que acumula años y escuelas de investigación, el patrimonio de la ingeniería es escasamente conocido e insuficientemente investigado y valorado (3). Este estudio pretende mostrar y difundir el patrimonio de los puentes del municipio de Madrid, llegando al mayor público posible. Son unas de las infraestructuras más representativas de nuestro patrimonio ingenieril y, en muchos de los casos, poco conocidas y valoradas en nuestra ciudad, especialmente los puentes modernos.

En España, uno de los pioneros en investigar las obras públicas desde el punto de vista patrimonial fue el ingeniero José Antonio Fernández Ordóñez (4). Desde que alcanzó la presidencia del Colegio de Ingenieros de Caminos en 1974, comenzó a organizar exposiciones sobre las obras de grandes figuras de la ingeniería. Además, dirigió la cátedra de Arte y Estética de la Escuela de Caminos de la UPM y, en 1984, fundó el CEHOPU. Apoyándose en el esquema de la clasificación clásica de Riegl (5), Fernández Ordóñez (6) estableció cinco categorías de valores bajo cuya luz pudiera analizarse el patrimonio de las obras públicas: científico, estético, histórico o documental, de uso y el que interesa aquí: el simbólico, que deriva de la emotividad y estimación suscitada por la obra para una determinada sociedad.

El valor social de una obra pública podría asimilarse al valor simbólico descrito por Fernández Ordóñez, puesto que recoge la capacidad de:

- Valorar su presencia en nuestra sociedad y cultura (canciones, películas, carteles, libros, fotografías, sellos, folclore, etc.).
- Convertirse en referente cultural y dejar huella en la memoria colectiva.
- Evocar y escenificar.
- Establecer vínculos con el espectador.
- Mostrar un carácter simbólico.
- Poseer “*Genius loci*”, que se da cuando los componentes del entorno de una obra pública se relacionan intensamente entre sí; cuando el carácter del sitio es fuerte y determina su imagen.
- Tener presente su valor de uso, ya que pertenecen a infraestructuras que sirven a la sociedad.

2. EL VALOR PATRIMONIAL DE LOS PUENTES

Los puentes han sido elementos tan relevantes para la sociedad que aún siguen impregnados de un fortísimo valor simbólico. Sin ir más lejos, son muchas las poblaciones que todavía los mantienen en su nombre, como Puente la Reina (Navarra) o aquellos que derivan del término árabe “*al-qanjarah*”. Puentes que también están en el lenguaje cotidiano, puesto que continuamente utilizamos expresiones como “tender puentes” para solucionar un conflicto, y refranes (7)

como «*quien va a la puente va a casa*» o ese otro atribuido al Gran Capitán, que aconsejaba «*al enemigo que huye hacedle la puente de plata*».

Incluso la Unión Europea, cuando para el diseño de la divisa común estrenada en 2002 (el Euro), hubo de elegir elementos que representaran la unidad cultural de los diferentes países miembros, además de la arquitectura y sus estilos, seleccionó los puentes por su papel de «*símbolos por excelencia de la comunicación y la apertura*» (7).

Junto a su valor simbólico, los puentes siguen siendo útiles, y aún se perciben como lo que son: elementos que permiten salvar obstáculos. Quizá por esa idea tan atractiva de solucionar un problema, como apunta Miguel Aguiló (8), «*los puentes tengan buena prensa y gusten a todo el mundo. Parecen poseer una belleza emanada del propio concepto*». No en vano, los puentes fueron las primeras obras de ingeniería que se consideraron arte por parte de la sociedad. Forman parte del día a día de las personas, en el medio rural o en la ciudad, y siempre destacan por su escala y su significado. Son obras que «*golpean la imaginación*», impresionan, y lo hacen por el desafío que supone su existencia; por ser ejemplos visibles de las proezas de las que el ser humano es capaz.

Los puentes de Madrid, en su doble papel de símbolos y de elementos útiles para los ciudadanos, han dejado una honda huella en la cultura y en la sociedad madrileñas.

3. LOS PUENTES DE MADRID EN LA CULTURA

3.1. Los puentes del Manzanares

Madrid no es una ciudad recordada por su río. El Manzanares es un curso modesto de agua al que el tamaño de la urbe ha ido empujando con el tiempo, tanto por su expansión como por el encauzamiento de sus aguas. Cuando en 1561 Madrid se convirtió en Corte de los Austrias, el humilde río comenzó a ser objeto de mofas entre los eruditos del momento, que lo consideraban poco “regio”. No obstante, fueron precisamente las burlas dirigidas hacia el Manzanares las que inauguraron una duradera relación entre los puentes madrileños y la cultura. A la primera gran estructura de la ciudad, el **puente de Segovia** (*Gaspar de la Vega y Juan de Herrera, 1574-1584*), se refirieron autores como el madrileño Lope de Vega (9) al comparar su longitud con la anchura del pequeño Manzanares: «*Y aunque un arroyo sin brío os lava el pie diligente, tenéis un hermoso puente con esperanzas de río*», escribió a Madrid.

A pesar del escaso caudal, la ciudad crecía y el río iba formando parte de su vida cotidiana. Las lavanderas, por ejemplo, no tenían más remedio que aprovechar sus aguas, pasando horas y horas arrodilladas junto al cauce. Estas sufridas mujeres, acompañadas de sus hijos, gastaban sus días trabajando en la ribera del Manzanares. En *La llama* (10), el último libro de *La forja de un rebelde* (1940-1945), Arturo Barea recuerda a su madre frotando la ropa como imagen nítida de su infancia, pasada a principios del siglo XX junto al **puente del Rey** (*Isidro González Velázquez, 1815-1816*): «*Al principio de mi vida consciente me encontré con mi madre. Con sus manos roídas por el trabajo, hundiéndose en el agua helada del río [...] Las lavanderas golpeando la ropa con sus palas; los chiquillos pescando pelotas de goma en el agua negra y maloliente de la alcantarilla de Madrid; y la voz de la mujer*

asturiana que cantaba: *Por debajo del puente no pasa nadie, tan sólo el polvo que lleva el aire...*» (Figura 1).



Figura 1. La ropa blanca tendida por las lavanderas junto al puente de Segovia, ca. 1923. Otto Wunderlich. Archivo Wunderlich, IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte.

El **puente de Toledo** (Pedro de Ribera y José María Serrarrubias, 1683-1732) ya había sido mencionado en la literatura del siglo XIX. Junto a él se extendían dos barrios, las Cambronerías y las Injurias, que eran las zonas más pobres y miserables de todo Madrid. Así lo relata Benito Pérez Galdós (11) en su novela *Misericordia* (1897). En un momento dado, el ciego Almudena le comunica a la protagonista, Benina, que pretende vivir allí en: «las Cambronerías, cabe el Puente de Toledo, pues en aquel barrio había estancias para dormir por solos [sic] diez céntimos cada noche. No aprobó Benina el cambio de domicilio, porque allí, según había oído, vivían en grande estrechez e incomodidad los pobres, amontonados y revueltos en cuartuchos indecentes». Pío Baroja (12) también menciona este puente en su novela *La Busca* (1904), nuevamente en relación a la pobreza de los barrios circundantes.

Por su parte, Enrique Jardiel Poncela (13), en su novela *¡Esperame en Siberia, vida mía!* (1929), lleva hasta el **puente ferroviario de los Franceses** (*Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1860-1862*) a su protagonista, Mario Esfarcies. Son varios los intentos de suicidio de este hombre, diagnosticado de cáncer. En el séptimo, se dirige hasta las orillas del Manzanares donde, una vez sobre el puente «se tiró de espaldas [...] Y quedó clavado por el cráneo como una estaca, en la arena del fondo. El óxido hídrico —el agua— no le tapaba más que siete centímetros. Porque se me ha olvidado un dato hidrográfico, a saber: que el río que discurre por debajo del Puente de los Franceses es el Manzanares». Incluso en el primer tercio del siglo XX, los escritores seguían haciendo chanzas sobre la profundidad y el caudal del río.

Los puentes sobre el Manzanares han sido, además, los más representados en la pintura. A partir de la conversión de Madrid en Corte fueron numerosos los intentos de reflejar la magnificencia del nuevo centro de poder de los Austrias. Durante siglos, se sucedieron las representaciones de las vistas del viejo skyline de la ciudad desde el oeste (14). Y, al igual que la visión más impactante de una fortaleza se tiene desde el frente, mostrando tanto el foso como el puente levadizo, la presentación ideal de esa extraordinaria atalaya que era entonces la capital debía mostrar, en primer plano, el Manzanares y sus puentes.

Un buen ejemplo es el puente de Segovia, del que destaca la vista pintada por Joli en el siglo XVIII, con el nuevo palacio de los Borbones de fondo. Como apunta Plasencia Lozano (15), a partir de aquel siglo los pintores se vieron atraídos «por los puentes en tanto que símbolos de progreso técnico y humano». Con el tiempo, el cruce sobre el Manzanares más representado fue el puente de Toledo. Con su estético perfil de volutas barrocas se han diseñado carteles turísticos y festivos, vidrieras, postales, tapices, galardones, billetes y hasta sellos (Figura 2). Es, sin duda, el puente más simbólico de todo Madrid, el que verdaderamente ha conseguido trascender su función para convertirse en casi una alegoría de la capital.



Figura 2. Detalles de varias representaciones. Cartel turístico. J. Robledano, 1929. Instituto Cervantes / Cartel de fiestas. T. Villalba, 1947. Ayuntamiento de Madrid / Sello de 2013. Correos.

Actualmente, los puentes más modernos sobre el Manzanares son los de Madrid Río, como los **puentes Cáscara** (*FHECOR y MRio Arquitectos, 2003-2011*) o la **pasarela de Arganzuela** (*MC2 y Dominique Perrault, 2010-2011*), que gozan también de un gran poder de atracción. De hecho, se han convertido en parte de la escenografía del lugar. No sólo permiten mejorar la conexión entre ambas orillas, sino que se convierten en nuevos hitos del paisaje, pantalla frente a las vistas de los observadores y objetos que se pueden ver desde varios ángulos y distancias (16). El puente de Arganzuela es uno de los más fotografiados de Madrid, y se ha utilizado, incluso, para grabar anuncios publicitarios o videoclips de cantantes emergentes.

Pero el arte que realmente ha logrado inmortalizar estos puentes ribereños es el cine, prestando especial atención a las escenas nocturnas. Quizá por el atractivo que supone una iluminación tenue y selectiva, los directores se han rendido a los encantos de estas obras al caer el sol. En el caso del de Segovia, esto se observa tanto en *El cielo abierto*

(Miguel Albaladejo, 2000) como en *El Bola* (Achero Mañas, 2000). En relación al puente de Toledo, ocurre lo mismo en *El Bola* y en *El crack II* (José Luis Garcí, 1983). Por último, del **puente de la Reina Victoria** (José Eugenio Ribera Dutaste y Julio Martínez-Zapata Rodríguez, 1908-1909) destaca su iluminación y su reflejo sobre el río en *La flaqueza del Bolchevique* (Manuel Martín Cuenca, 2003) (Figura 3) o, incluso, en la reciente serie de televisión *Caronte* (Verónica Fernández, 2020).



Figura 3. El puente en una escena de la película *La flaqueza del bolchevique* (M. Martín Cuenca, 2003), ICAA et al.

3.2. Los puentes urbanos

Los puentes urbanos son, como su nombre indica, los más vinculados al devenir de la ciudad y sus habitantes. A pesar de que gran parte de ellos no llegan al siglo de historia, el hecho de estar insertados en un entorno metropolitano los ha impregnado, a la mayoría, de un sentido social.

El puente más vinculado a la cultura de Madrid es, sin duda, el **viaducto de la calle Bailén o de Segovia** (Luis Aldaz, José Juan-Aracil y Francisco Javier Ferrero, 1931-1942). En 1874, recién construido, *La Ilustración Española* (17) le dedicó su portada. Se había inaugurado el 13 de octubre de ese año para poder utilizarlo en el recorrido del solemne traslado de los restos mortales de Pedro Calderón de la Barca desde San Francisco el Grande hasta el cementerio de San Nicolás, hoy desaparecido (Figura 4). El nuevo puente de hierro era descrito como un «*admirable puente que une con sus férreos brazos el Madrid antiguo y el moderno*», o también como una «*colosal mole de hierro que evidencia una vez más el poder de la mecánica; aquel monstruo de metal que para asentarse ha derribado con su irresistible fuerza cuanto halló a su paso, no amedrenta a pesar de su enorme masa, ni espanta a pesar de su amenazadora pesadumbre*».

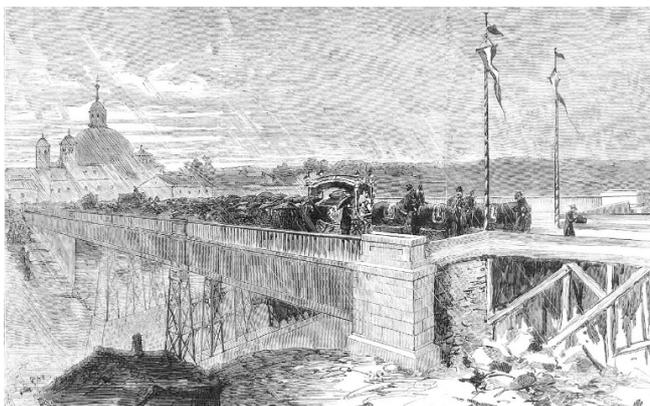


Figura 4. Grabado del entierro de Calderón de la Barca. *La Ilustración Española y Americana*, 1874, nº 39 (17).

Es evidente que «*la literatura demuestra, por asociación, la importancia del puente como icono de un lugar, como frontera entre mundos distintos separados por un río o como nudo de comunicaciones en una región*» (15). En el caso de las letras relacionadas con Madrid, el viaducto de Segovia es, sin duda, el gran referente. Ramón María del Valle-Inclán (18) lo menciona en su famosa obra *Luces de Bohemia* (1924). En la escena IX, Max Estrella y Don Latino se encuentran con una madre que sostiene a su hijo muerto en brazos, desesperada. Max empatiza con el sufrimiento de la mujer, y protesta porque otros personajes le quitan importancia a la situación: «*¿Has oído los comentarios de esa gente, viejo canalla? Tú eres como ellos. Peor que ellos, porque no tienes una peseta y propagas la mala literatura, por entregas. Latino, vil corredor de aventuras insulsas, llévame al Viaducto. Te invito a regenerarte con un vuelo*». Así acaba la escena, con una mención al viaducto de Bailén. Aunque en este caso la elección del puente viene determinada por su ya entonces triste fama de lugar escogido por los suicidas para quitarse la vida.

Arturo Barea, en *La Forja* (19), tercer volumen de la trilogía ya mencionada, describe su percepción del viaducto cuando era niño. Le impresionaban dos cosas: la altura de la obra y su terrible relación con los suicidios. De hecho, describe con detalle cómo era la vigilancia del puente, a principios del siglo XX, para evitarlos: «*Arriba, a lo largo de la barandilla de cada lado, se pasea una pareja de guardias para que la gente no se tire. Así, cuando alguno se quiere tirar, tiene que esperar a que sea de noche y muy tarde; y cuando los guardias están dormidos, se tira*». En el mismo libro añade una anécdota que nos indica el miedo que sentían los madrileños ante la posibilidad de que se pudiera hundir esta impresionante obra: «*El año pasado el Día de Inocentes, el ABC, que trae unas fotos muy buenas, trajo una con el Viaducto hundido. Era una broma de inocentes, pero mucha gente fue a verlo, porque como estaba retratado creyeron que era verdad. Se enfadaron mucho con el periódico, pero creo que les pasó lo que a mí, que se enfadaron porque no era verdad*» (Figura 5).



Figura 5. La anécdota de la “inocentada” del ABC es real. Esta es la imagen publicada el 28 de diciembre de 1905. Archivo ABC (20).

Francisco Umbral (21), en sus memorias tituladas *Trilogía de Madrid* (1999), habla del viaducto en diferentes términos, como «*catedral del racionalismo arquitectónico*» o «*arquivolta mayor de la ciudad*». Finalmente, Rafael Cansinos-Assens, que vivió en la calle Morería y al que se acabó conociendo como “Poeta del Viaducto” (22), entendía que era un lugar perfecto para un escritor: «*todas las ondas poéticas vienen a concentrarse en este Finisterre,*

en este balcón orientado al ocaso, donde los soles y las lunas vienen a hundirse en el horizonte, después de haber recorrido su órbita. En este Viaducto se está a un mismo tiempo como perdido y encontrado...» (23).

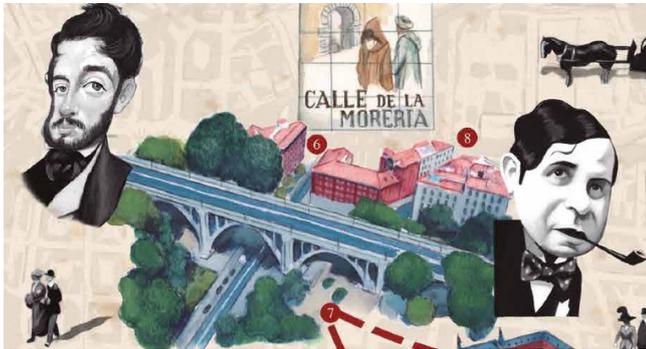


Figura 6. El viaducto de Bailén y sus principales escritores, detalle del mapa-itinerario literario de la capital (24). La Cuesta de Moyano, km 0 literario. Revista *M21*, nº 38, p. 16 y 17. Madrid Destino, Área de Cultura, Turismo y Deporte del Ayuntamiento de Madrid.

Si la literatura ha sabido recoger la atracción que provoca esta construcción (Figura 6), el cine tampoco se ha quedado atrás. Una de las primeras películas aquí rodadas es *Cielo Negro* (Manuel Mur Oti, 1951). En su cartel se ilustra el rostro de Emilia, la protagonista, junto a uno de los arcos del puente y las campanas de San Francisco el Grande (Figura 7). Al final de la historia, Emilia se enfrenta a la idea del suicidio. En Madrid, un final así sólo podía representarse en este *acantilado* de la calle Segovia, sobre cuyo tablero se desarrollan los últimos minutos de la película, en un largo *travelling* que ha pasado a la historia del cine español.

Pedro Almodóvar, como no podía ser de otra manera, también ha sabido utilizar lo mejor del viaducto para ubicar en él y en su entorno escenas memorables de su filmografía (25). En *Laberinto de Pasiones* (1982), *Sexi y Queti* (Cecilia Roth y Marta Fernández-Muro) lo atraviesan conversando en un taxi. Fue a partir de *Matador* (1986), cuando el director manchego retomó la vinculación del viaducto con los suicidios. En esta película, la abogada María (Assumpta Serna) y el torero Diego Montes (Nacho Martínez) tienen un encuentro sobre el puente trascendental para la trama, relacionada con la pasión y la muerte. Veintitrés años después se estrenó *Los abrazos rotos* (2009), donde el personaje interpretado por el actor Lluís Homar tiene su vivienda a los pies del viaducto. Finalmente, en *Los amantes pasajeros* (2013), Alba (Paz Vega) está a punto de arrojarse al vacío cuando cae su teléfono en la cesta de la bicicleta de Ruth (Blanca Suárez) que circulaba en ese preciso instante por la calle Segovia.

Si se desciende hacia la calle Segovia, se puede observar que las escaleras del viaducto han sido captadas en otras películas, como *Los abrazos rotos* o *Las trece rosas* (Emilio Martínez Lázaro, 2007). Aparecen, incluso, en series de televisión más actuales como *Dime Quién Soy* (José Manuel Lorenzo, 2020), en la que los arcos ambientan el Buenos Aires de 1936. Aunque no es ésta, desde luego, la única serie rodada en este lugar tan reconocido de Madrid. A la anterior se puede sumar *Valeria* (María López Castaño, 2020), muy popular en plataformas de *streaming* o, sobre

todo, *Arde Madrid* (2018), la propuesta del actor y director Paco León sobre la vida de Ava Gardner en el Madrid de los años 50. El Ayuntamiento de la capital, a través de su servicio *Madrid Film Office*, incluye el viaducto entre las diferentes paradas de una ruta sobre la serie.



Figura 7. Carteles en los que aparece el viaducto de Bailén. *Cielo Negro* (M. Mur Oti, 1951). Intercontinental Films / *Todas las canciones hablan de mí* (J. Trueba, 2010). Castafiore Films et al.

Al tratarse del puente de Madrid más ligado al cine, parece interesante analizar su presencia en el Séptimo Arte a través de las categorías propuestas por el profesor Chale Nafus en 2003, y recogidas por Plasencia Lozano (15). El viaducto de Segovia se ha utilizado en la gran pantalla como lugar de encuentro y, por supuesto, como símbolo de la ciudad. Pero, al igual que en la literatura, ha destacado por su papel de «*lugar de peligro*».

Otros viaductos interesantes de Madrid son los de la Ciudad Universitaria. El **viaducto de los Quince Ojos** (*Eduardo Torroja, 1929-1933*), atravesado diariamente por estudiantes de Bellas Artes, muestra todavía impactos de la Guerra Civil, recibidos cuando el viaducto se encontraba en tierra de nadie, en medio del duradero frente de la Batalla de Madrid (26). El **viaducto del Aire** (*Eduardo Torroja, 1930-1932*), a unos metros del anterior (aunque actualmente enterrado), puede que aún sea recordado por los madrileños más longevos que, antes de la contienda, se acercaban al vecino Palacete de la Moncloa con su familia. La mejor forma de llegar a sus jardines era con el tranvía que pasaba sobre el viaducto. Transporte que pudo tomar, en más de una ocasión, el poeta Antonio Machado, ya que se citaba en la Moncloa con su amada Guiomar (27). El tercer viaducto es el **puente sobre la Avenida de los Reyes Católicos** (*José Torán, 1944*). Hoy es una pasarela peatonal, pero hasta 1967 también circuló sobre él el tranvía. En concreto, el modelo Fiat PCC 1001, que contaba con una suspensión un tanto particular. Los estudiantes descubrieron que, si saltaban, el vehículo se balanceaba. Por ello, cuando pasaban sobre el viaducto, aumentando el posible riesgo y la adrenalina, brincaban los alumnos de delante y después los de detrás, consiguiendo un movimiento al que llamaban cariñosamente “Pepe”, y que acabó dando nombre a la línea. Del mismo modo, en otras ocasiones se movían de tal manera que conseguían que el tranvía se balancease de izquierda a derecha, llamando a este baile el “Paco” (28).

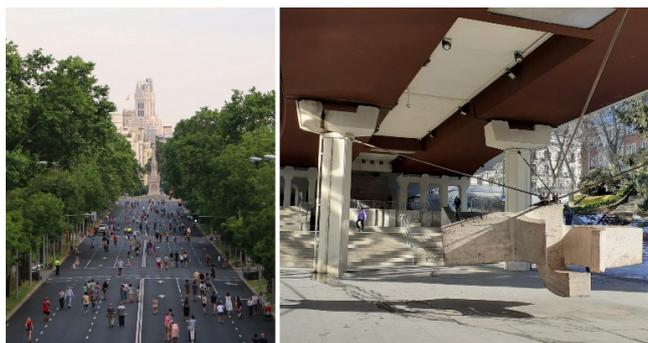


Figura 8. La Castellana el 30 de mayo de 2021. Foto propia / “La Sirena Varada”, de Eduardo Chillida, en el Museo al Aire Libre situado bajo el puente de Juan Bravo. FMA.



Figura 9. Antiguo puente de Ventas, con carruajes fúnebres que se dirigen hacia el Cementerio del Este, 1920. Alfonso Sánchez Portela.

En el Paseo de la Castellana se encuentra el **paso elevado de Juan Bravo** (*José Antonio Fernández Ordóñez, Julio Martínez Calzón y Alberto Corral López-Dóriga, 1971*), convertido en el principal mirador para los eventos multitudinarios de cuantos discurren por la gran avenida de Madrid: Vuelta Ciclista, Cabalgata de Reyes Magos, etc. (Figura 8). En 2020, acabado el confinamiento domiciliario provocado por la pandemia del Coronavirus, el Ayuntamiento de Madrid peatonalizó ciertas calles para pasear con “distancia de seguridad”. En el imaginario colectivo quedarán las imágenes de la Castellana, sin tráfico y ocupada por los vecinos, que fueron captadas generalmente sobre el tablero de este puente. Un paso, también, que quedará siempre ligado a la película *Historias del Kronen* (Montxo Armendáriz, 1995) y, especialmente, a la escena en la que los personajes interpretados por Aitor Merino y Eduardo Noriega se cuelgan del tablero por una apuesta.

Pero, sin duda, la característica más social de este puente, y la que lo vincula más con la cultura, es el hecho de que, entre sus pilares, esté instalado el Museo de Escultura al Aire Libre de Madrid. Formó parte del paso elevado desde el inicio del proyecto, siendo una idea tanto de los ingenieros como del artista Eusebio Sempere. Inaugurado en 1972, fue el primer museo de este tipo que se creó en España, abriendo camino a otras propuestas similares que se fueron implantando en el país (29). Esto fue posible gracias al espacio habitable disponible bajo el puente, junto a la superficie escalonada creada en el desnivel existente hacia la calle Serrano. El hecho de aprovechar la parte inferior para establecer un espacio urbano nos indica la intención de los ingenieros de diseñar un puente que pudiera ser utilizado tanto por los vehículos como por los vecinos. De hecho, el propio Fernández Ordóñez comentó que el propósito del museo era «recuperar un espacio urbano para uso común, convirtiéndolo en zona de paso, descanso y esparcimiento y [...] acercar al público al arte abstracto español, hasta el momento escasamente conocido» (30).

La creación de este espacio cultural fue una idea muy aplaudida por los artistas y el Ayuntamiento. Tanto que, ante las dificultades económicas del consistorio, los escultores se ofrecieron a donar las obras (31). Probablemente, la escultura más conocida de todo el museo sea la de Eduardo Chillida, denominada oficialmente *Lugar de Encuentros III* y conocida popularmente como *La Sirena Varada*. Esta obra fue la primera realizada en hormigón armado por el escultor, y tiene la particularidad de estar suspendida a 70 cm del suelo.

Otro de los más interesantes puentes urbanos es el **puente de Ventas** (*Oficina CFCSL, 1997-1998*). A finales del siglo XIX, esta zona de Madrid, las Ventas del Espíritu Santo, ofrecía un ambiente tragicómico (32). Por un lado, había salones al aire libre en los que se bailaba «según la moda chulesca». Pero, por otro lado, el puente comunicaba el centro de la ciudad con el Cementerio del Este, hoy de la Almudena. Ante los establecimientos de ocio circulaban continuamente los carruajes fúnebres (Figura 9) y, por esa razón, algún tabernero había decidido llamar la atención de los paseantes para llenar su local con carteles como el que sigue: «*Mejor se está en éste que en el Este*».

También ha sido un puente que ha aparecido en el cine. La película *La Flaqueza del Bolchevique* comienza con su protagonista (Luis Tosar) montado en su coche un lunes cualquiera, de camino al trabajo. Antes de sufrir un pequeño accidente que trastoca su vida, atraviesa la M-30 y se topa con un inmenso atasco. Estas retenciones, tan madrileñas, quedan reflejadas con los vehículos parados debajo del actual puente de Ventas.

Otro puente urbano, en este caso ubicado en un parque, es el **puente del Capricho** (*Martín López Aguado, 1834-1839*), estructura del siglo XVIII considerada por algunos expertos como el primer puente de hierro construido en España (33). Sirve para atravesar la ría artificial del jardín de la Alameda de Osuna, y es uno más de los múltiples alardes de riqueza y, a la vez, de comunión con la naturaleza que muestra este precioso rincón ilustrado de las afueras de Madrid. En el cine, aparece en una escena de *Comando al Infierno* (José Luis Merino, 1969), en la que participó Raffaella Carrà. Se trata de una película ambientada en la II Guerra Mundial en la que sorprende ver a un soldado nazi cruzando esta pequeña y delicada obra.

3.3. Los puentes de las Rondas

En los años 60 del siglo pasado llegó a España un juguete conocido por casi todos los niños de la época: el *Scalextric*. Mientras, se construían en la capital seis pasos elevados que cruzaban sobre las grandes avenidas que rodeaban el centro de Madrid. Debido al número de carriles, unos encima de otros, y dado el tráfico que soportaban, los niños, padres y abuelos empezaron a asociar sus formas con las de los circuitos que construían en sus casas (Figura 10). De esta manera, y durante más de 50 años, la palabra *Scalextric* sirvió para denominar estos puentes tan particulares, cuyos supervivientes están siendo desmontados poco a poco.

Aun así, quedarán en la memoria colectiva de los madrileños y, probablemente, también en su *jerga*. Todavía algún vecino puede recomendar a un conductor, en función de la densidad del tráfico, ir o no ir “por los puentes” -refiriéndose a las rondas- para escapar de la Castellana o de la M-30 y evitar, así, los temidos atascos.

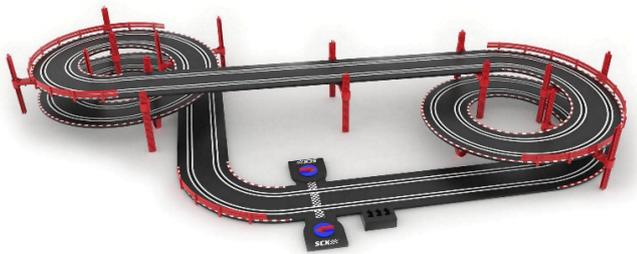


Figura 10. El nudo de carreteras o Scalextric de Atocha, el más famoso de Madrid por la gran cantidad de vías. *Madridiario*, 16 de mayo de 2018 / Un ejemplo de circuito de carreras de la marca Scalextric, con el que comparaban los pasos elevados. Web Oficial Scalextric.

El cine ha sido el gran aliado de estas estructuras. El **punte de Raimundo Fernández Villaverde** (*Silvano Zorzi, 1969*) aparece, por ejemplo, al comienzo de la que está considerada como la primera *Road Movie* del cine español (34). Se trata de *El Puente*, dirigida por Juan Antonio Bardem en 1977. El título hace referencia a unas vacaciones que el protagonista, Alfredo Landa, pretende tomarse en Torremolinos. Pero, a su vez, son varios los puentes escogidos por el director para ambientar el inicio del viaje. El hecho de conducir por las antiguas rondas, como hace Landa, representaba en los años 70 lo mismo que hoy simbolizan la M-30 o M-40: principales vías de conexión de la ciudad con el exterior.

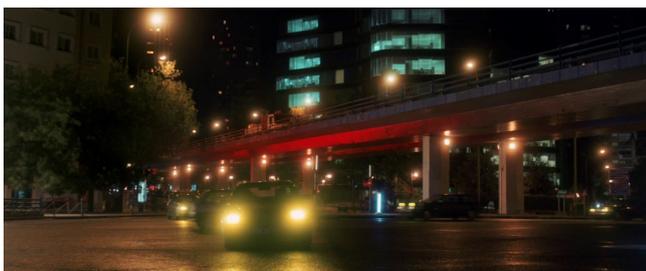


Figura 11. La persecución bajo el puente de Joaquín Costa en *El Hombre de las Mil Caras* (A. Rodríguez, 2016).

Por su parte, el ya desaparecido **punte de Joaquín Costa** (*Fernando Sarasola Sancho y José Valls Pastor, 1970*) tam-

bién tiene en su haber algún largometraje. En esta ocasión, este paso elevado sirvió para ambientar una persecución por París. Así sucede en la película *El Hombre de las Mil Caras* (Alberto Rodríguez, 2016), en la que el espía Francisco Paesa (Eduard Fernández) intenta despistar a los hombres que le siguen (Figura 11).

Pero no sólo el hecho de aparecer en la gran pantalla determina la impronta que cada uno de estos puentes va a dejar en la sociedad madrileña. El **punte de Pedro Bosch** (*Oficina CFCSL, 1972*) ha sido un ejemplo de cómo ciertos lugares de las ciudades, vinculados al tráfico y la movilidad, pueden dejar paso de manera casi natural a otros usos demandados por los vecinos. En 2018, en el espacio bajo el puente situado junto al estribo de la Avenida de Barcelona se inauguró una instalación deportiva (Figura 12). Desde entonces, este espacio social ha sido utilizado para celebrar eventos de barrio como el Carnaval.



Figura 12. Espacio deportivo ubicado bajo el puente de Pedro Bosch. FMA.

3.4. Los puentes de la M-30

Estos puentes sirvieron, primero, para salvar el vado del arroyo Abroñigal. Pero a partir de la segunda mitad del siglo XX, este hilo de agua dejó de suponer un obstáculo en el imparable crecimiento de Madrid. A partir de ese momento, el antiguo cauce se fue transformando en la M-30, separando físicamente la capital en dos partes: el centro y los ensanches a un lado y la periferia al otro. Pero esta brecha devolvió el protagonismo a los puentes, que se hicieron indispensables para coser las dos mitades de la ciudad: los necesitaba el tráfico y los necesitaban los vecinos. Algunos de estos pasos, con el tiempo, han quedado tan insertos en la trama urbana que han trascendido su relación con la circunvalación, como es el caso del puente de Ventas. Actualmente, la M-30 cuenta con decenas de puentes y viaductos, de los cuales algunos se han ganado un hueco en la memoria colectiva de los madrileños, especialmente a través del cine.

Empezando por el norte, uno de los más destacados es el **punte la Avenida de América** (*Luis Sierra Piqueras, 1945*). Cuando el arroyo Abroñigal estaba transformándose en la gran vía de circunvalación de la ciudad, el cine lo dejó grabado en una película inmortal: *Atraco a las Tres* (José María Forqué, 1962). En la escena en la que Benítez (Manuel Alexandre) y Castrillo (Alfredo Landa) sincronizan sus relojes, el vehículo en el que se encuentran está parado junto a este puente (Figura 13).



Figura 13. Fotograma de la película *Atraco a las tres* (J.M. Forqué, 1962), en el que aparece el puente de Luis Sierra sobre el arroyo Abroñigal, hoy M-30. Hesperia Films S.A. et al.

Muy cerca, el **puente de la CEA** (*Luis Sierra Piqueras, 1945*) tiene un nombre que proviene de unos antiguos estudios de cine: “Cinematografía Española Americana” o “la CEA” por sus siglas. Creados en 1933, entre sus fundadores se encontraban personajes del mundo del teatro de la talla de Jacinto Benavente, Eduardo Marquina o Pedro Muñoz Seca (35). Algunas de las películas más famosas del cine español se rodaron en este complejo, como *¿Dónde vas Alfonso XII?* (Luis César Amadori, 1959).

Al dirigir la vista al sur, el siguiente paso que se encuentra el conductor es el **puente de la Avenida de Badajoz** (*Miranda, Barbosa y Escudero, 1968*), obra que aparece en los primeros minutos de la película *Deprisa, deprisa* (Carlos Saura, 1981). Por otro lado, es un puente que también se puede ver en la producción italo-española *Y si no nos enfadamos* (Marcello Fondato, 1974). En una de las escenas de esta película, muy vinculada a la carretera, aparece un grupo de moteros que atraviesan gran parte de la M-30, apreciándose claramente éste y otros puentes (Figura 14).



Figura 14. Dos fotogramas (36). Los protagonistas de *Deprisa, deprisa* (C. Saura, 1981) acercándose al puente de la Avenida de Badajoz. Elías Querejeta Producciones Cinematográficas et al. / Los moteros de la película *Y si no nos enfadamos* (M. Fondato, 1974), dejando atrás el mismo puente y, al fondo, el de la N-II. Capital Films et al.

Y aún más al sur, y antes de llegar al puente de Ventas, se topa el conductor con el **puente de la Avenida Donostiarra** o puente Calero (*Miranda, Barbosa y Escudero, 1968*). Tanto esta estructura como el barrio de la Concepción quedarán para siempre vinculados a Pedro Almodóvar (Figura 15), quien los eligió para ambientar uno de sus largometrajes más famosos: *Qué he hecho yo para merecer esto* (1984).



Figura 15. Fotograma de la película *Qué he hecho yo para merecer esto* (P. Almodóvar, 1984). Tesouro et al.

3.5. Los puentes de la M-40 y los accesos a Madrid

No se puede cerrar este repaso por los puentes de Madrid sin mencionar los de la periferia. La mayoría son demasiado recientes como para haber creado un vínculo estrecho con los ciudadanos. Aun así, por su ubicación, estos puentes periféricos se han convertido en un símbolo muy concreto desde su construcción: el de la frontera entre la ciudad y los suburbios, entre el centro y las afueras. Esto queda reflejado en la película *Barrio* (Fernando León de Aranoa, 1998), en la que los tres jóvenes protagonistas se asoman a la M-40 a través de la barandilla de un puente. Las barras de metal son para ellos barrotes de una celda urbana (Figura 16), y la carretera un foso que les separa de un Madrid que les es ajeno (37).



Figura 16. Fotograma de la película *Barrio* (Aranoa, 1998). Canal+ España et al.

En el funcionamiento de una gran urbe como Madrid, las conexiones por carretera son tan necesarias que los cruces y los grandes nudos acaban convirtiéndose en hitos del paisaje urbano. En series tan recientes como *Los Favoritos de Midas* (Ma-

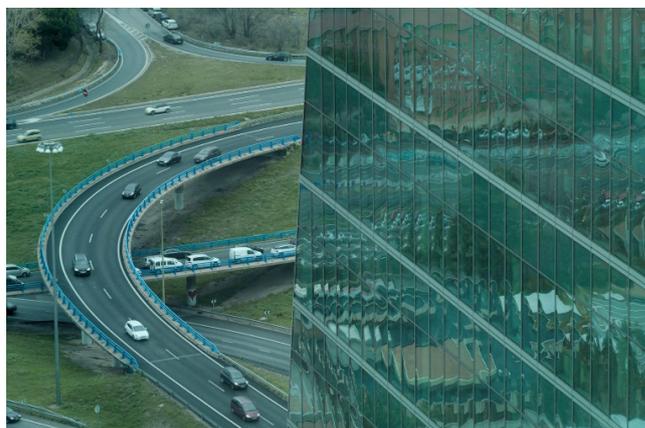


Figura 17. Fotograma de *Los Favoritos de Midas* (Gil, 2020). Nostromo Pictures.

teo Gil, 2020), mientras se oye la voz de una reportera dando unas preocupantes noticias, una imagen del *skyline* de Madrid tras el amanecer deja paso a otra del **nudo Norte-Castellana** (Oficina CFCSL, 1973), con vehículos que circulan como si nada extraño ocurriese en la ciudad (Figura 17). La vida sigue pese a los problemas, y el tráfico en las carreteras es un recurso muy visual para ilustrar este hecho en la pantalla.

Los tableros de estos puentes son cada vez más anchos para dar cabida no sólo a la calzada, sino también a amplias aceras. Además, hay estructuras como los **puentes del Ensanche de Vallecas** (Oficina CFCSL, 2004) que han incorporado jardineras para hacer más agradable el paso (Figura 18). E, incluso, puentes como la **pasarela Ambroz** (Leonardo Fernández Troyano, CFCSL, 2007), que une San Blas y Vicálvaro pasando sobre la R-3, se han construido exclusivamente para el cruce de peatones y ciclistas. Esto demuestra que el nuevo urbanismo, definido por avenidas amplias, zonas peatonales y grandes espacios verdes, está teniendo en cuenta también los puentes, incorporándolos en sus diseños como una pieza más del paisaje urbano. Los de la M-30, en su origen, no dejaban de ser hitos dentro de los límites marcados entre los barrios adyacentes. De alguna manera, podían llegar a tener la misma consideración que las antiguas puertas de Madrid. Se podía pasar por ellos a pie, por supuesto, pero marcaban el “dentro y fuera” de un espacio concreto.

Sin embargo, los nuevos puentes permiten que las grandes carreteras y circunvalaciones se conviertan en meras anécdotas que discurren a una cota inferior, pero que ya no limitan como antes el espacio y el movimiento. Hasta hace poco, esas barreras sólo podían sobrepasarse con seguridad mediante vehículos, pero los puentes actuales están realizados con una escala más humana, por lo que invitan a transitar con mayor tranquilidad: se incorporan elementos de protección como barandillas y pérgolas para proteger a los peatones del sol y la lluvia. Además, el urbanismo se ha preocupado también, de un tiempo a esta parte, de alejar las viviendas de las carreteras, evitando así problemas derivados del ruido o la contaminación. Precisamente por ello, los nuevos puentes del Ensanche de Vallecas están inmersos en zonas verdes que aportan un valor añadido a las estructuras. Habitualmente, los puentes urbanos están rodeados de edificios. Sin em-



Figura 18. El puente de la Avenida de las Suertes, en Vallecas, con una ancha acera, pérgola de sombra y jardinera. Oficina CFCSL, 2005.

bargo, las nuevas tendencias en la planificación urbana los ubican en un contexto verde y diáfano, convirtiéndolos en estructuras únicas que adquieren aún más relevancia en el paisaje metropolitano.

En la sociedad actual se hace cada vez más hincapié en la necesidad de llevar una vida activa, especialmente en las ciudades. El Anillo Verde Ciclista dispone de una decena de pasarelas recientes que permiten bordear la ciudad, a lo largo de 65 km continuos, evitando todo tipo de barreras artificiales. No obstante, más allá del Anillo oficial, existen multitud de senderos y pistas ciclables que no podrían ser tan extensas ni cómodas si no fuera por las pasarelas y los puentes adaptados. Precisamente por esto, existen varios puentes de la periferia de Madrid que comienzan a vincularse con itinerarios populares, en su mayor parte relacionados con parques o entornos naturales preservados. En diferentes plataformas de Internet y aplicaciones móviles, es cada vez más habitual encontrar rutas, compartidas gratuitamente por vecinos y otros usuarios, en las que muchos de los hitos del camino son los puentes. A veces, esto ocurre por sus atractivos diseños. Pero, en otras, por suponer puntos de orientación relevantes dentro de los itinerarios. De esta forma, muchos de estos cruces están pasando a formar parte del imaginario colectivo a través del deporte y de la creciente necesidad de contacto con la naturaleza que propicia la vida en la ciudad.

4. CONCLUSIÓN

Se han mostrado tan sólo algunos ejemplos que demuestran el relevante papel que han jugado los puentes de Madrid en la vida cotidiana de los millones de ciudadanos que, durante siglos, han cruzado por ellos. Como se ha comprobado, son muy variados los aspectos sociales y culturales de los puentes de la capital que los vinculan con sus habitantes. A través de la literatura, la fotografía o el cine, estas obras de ingeniería se han ido transformando en representaciones de diferentes épocas y acontecimientos y, en ocasiones, se han convertido incluso en símbolos de la ciudad. La representación de puentes a través de diferentes y populares medios artísticos acerca estas obras públicas a la sociedad, consiguiendo que permanezcan en el imaginario colectivo y, por tanto, sean más valoradas (38).

A lo largo de la historia, los puentes han ido incorporando nuevos valores para la sociedad. En un inicio se concibieron como simples puntos de paso sobre ríos y otros obstáculos naturales. Posteriormente, como cruces sobre vías rápidas de conexión. Y hoy se entienden, también, como hitos del paisaje, miradores y símbolos. Han ido adquiriendo mayor valor social y, como parte de este proceso, se han incorporado ya al diseño de las ciudades, convirtiéndose en lugares de esparcimiento asociados, incluso, a valores ambientales y de calidad de vida.

Los cuadros y las películas han situado muchos puentes de Madrid en el recuerdo de los madrileños, y los más recientes se van abriendo paso para formar parte de la memoria colectiva de la ciudad. Algo que conseguirán gracias a los nuevos usos que están adquiriendo estas obras, y que las unen más si cabe a los ciudadanos.

REFERENCIAS

- (1) Hernández Lamas, P.; Martín-Caro Álamo, J. A. (coord.) (2022). *Puentes de Madrid: técnica y cultura*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Ediciones La Librería.
- (2) Hernández Lamas, P.; Martín-Caro Álamo, J. A.; Gil Plana, A.; de Castro Cuartero, O.; Bernabéu Larena, J.; Cabau Anchuelo, B. (2022, 28 de septiembre-01 de octubre). "Proyecto «Puentes de Madrid. Técnica y Cultura»: Investigación y resultados". En M. A. Álvarez Areces (ed.), *Patrimonio Mundial. Sitios industriales y obra pública. De lo local a lo universal*. Colección Los ojos de la Memoria nº 30 (Vol. 1). *Actas de las XXIV Jornadas Internacionales de Patrimonio Industrial INCUNA: Patrimonio Mundial. Sitios Industriales y Obra Pública. De lo local a lo universal*. Gijón, CICEES.
- (3) Gil Plana, A. (2021). Valoración y difusión del patrimonio de la obra pública a través de una propuesta de itinerario por los puentes de la zona noroeste de la ciudad de Madrid (Trabajo Fin de Máster). Universidad Complutense de Madrid.
- (4) Ballester, J. M. (2014). Evolución del concepto de patrimonio cultural en Europa: la incorporación de las obras públicas. *Revista de Obras Públicas*, 161(3559): 7-12.
- (5) Riegl, A. (1988). *El culto moderno a los monumentos. Caracteres y origen*. Madrid: Visor. (Trabajo original publicado en 1903)
- (6) Fernández Ordóñez, J. A. (1995). Obras Públicas y Monumentos. *Revista de Obras Públicas*, 142(3347): 7-13.
- (7) Sáenz Ridruejo, F. (2014). El patrimonio inmaterial de las obras públicas. *Revista de Obras Públicas*, 161(3559): 27-34.
- (8) Aguiló Alonso, M. (2013). *Qué significa construir. Claves conceptuales de la ingeniería civil*, pp. 55-72. Madrid: Abada.
- (9) López Serrano, A. (2001, 20 de mayo). El río Manzanares en los escritores del Siglo de Oro. En *Patrimonio Arqueológico y Artístico en la Comunidad de Madrid II: El barroco madrileño*. Madrid: Fundación Caja Madrid.
- (10) Barea, A. (2014). *La llama. La forja de un rebelde*, pp. 397. Barcelona: Biblioteca El Mundo. (Trabajo original publicado en 1946)
- (11) Pérez Galdós, B. (1999). *Misericordia*, pp. 190. Madrid: Alianza. (Trabajo original publicado en 1897)
- (12) Baroja, P. (1961). *La busca*, pp. 94. Barcelona: Planeta. (Trabajo original publicado en 1904)
- (13) Jardiel Poncela, E. (1968). *¡Espérame en Siberia, vida mía!*, pp. 146-147. Barcelona: Ahr. (Trabajo original publicado en 1929)
- (14) Vázquez de la Cueva, A. (2000). *La ingeniería civil en la pintura*, pp. 128. Madrid: Ministerio de Fomento.
- (15) Plasencia Lozano, P. (2012). El paisaje de los puentes urbanos: La mirada del cine. El New Hollywood y Woody Allen (Tesis doctoral). Universidad de Extremadura.
- (16) Hernández P.; Rubio, A.; Bernabéu, J. (2016, 06-08 de julio). Parks and roads build the cities: the M-30 and Madrid-Río project, building landscape. En *11th Congress Virtual City and Territory*. Barcelona: Centre de Política de Sòl i Valoracions.
- (17) Alfonso, L. (1874). Sumario. *La Ilustración española y americana*. Año XVIII (39): 609-611. Biblioteca Virtual Cervantes.
- (18) Valle-Inclán, R. M. (1924). *Luces de Bohemia*, pp. 218. Madrid: Renacimiento, Imp. Cervantina.
- (19) Barea, A. (1977). *La forja. La forja de un rebelde*, pp. 19. Madrid: Turner. (Trabajo original publicado en 1941)
- (20) ABC (1905). La catástrofe de esta madrugada. *Diario ABC Madrid* (28 de diciembre): 4.
- (21) Umbral, F. (1999). *Trilogía de Madrid*, pp. 172 y 277. Barcelona: Planeta. (Trabajo original publicado en 1984)
- (22) Conde Guerri, M. J. (1987). Rafael Cansinos Assens en la novela corta. *Castilla, Estudios de Literatura*, (12): 23-36.
- (23) Vicente García, L. M. (2009). La novela de un literato de Cansinos Assens: de la anécdota a la narrativa de colmena. *Analecta Malacitana*, (27): 89-143.
- (24) Trapiello, A. (2020). La Cuesta de Moyano, km 0 literario. *Eme21magazine*, (38): 3 y 17. Madrid Destino.
- (25) Camarero Gómez, G. (2016). *Madrid en el cine de Pedro Almodóvar*, pp. 41, 80-83, 90. Madrid: Akal.
- (26) Calvo González-Regueral, F. (2012). *La Guerra Civil en la Ciudad Universitaria*. Madrid: La Librería.
- (27) González Cáceres, J. A. (2009). El Palacete de la Moncloa. La recuperación del palacete. Una intensa historia. En Ezquerri del Bayo, J. *El palacete de la Moncloa. Su pasado y su presente* (pp.1-25). Madrid: Presidencia de Gobierno.
- (28) UNED (2011). *11-01-2008, Raíles para el recuerdo*. <https://canal.uned.es/video/5a6f44f5b111ff47d8b4593>
- (29) Ayuntamiento de Madrid. *Museo de Escultura al Aire Libre de La Castellana*. <https://bit.ly/2TKwpAy>
- (30) Rivas, M. J.; Salas, E. (1995). *Guía del Museo de Escultura al Aire Libre de La Castellana*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid.
- (31) Hernández Lamas, P. (2017). El jardín moderno en España, 1926-1980 (Tesis doctoral). Universidad Politécnica de Madrid.
- (32) Zeda (1897). Crónicas Madrileñas. Las Ventas del Espíritu Santo. *La Época*, (26 de julio): 2. Hemeroteca Digital de la BNE.
- (33) Navascués Palacio, P. (coord.) (2007). *Arquitectura e ingeniería del hierro (1814-1936)*. Madrid: El Viso.
- (34) García Ochoa, S. (2019). En transición: Las primeras road movies del cine español (1975-1978). *Liño: Revista anual de historia del arte* (15): 115-126, doi: <https://doi.org/10.17811/li.25.2018.115-126>
- (35) Cebollada, P.; Santa Eulalia, M. G. (2000). *Madrid y el cine. Panorama filmográfico de cien años de historia*, pp. 39-71, Madrid: Consejería de Educación.
- (36) Universidad Carlos III. *Geocine. Grupo de investigación Espacio geográfico y ficción audiovisual*. <https://geocine.uc3m.es/index.html>
- (37) Calatayud, E. (2013). Crisis y retrato social en el cine español contemporáneo: Estudio caso de Fernando León de Aranoa. *F@ro: revista teórica del Departamento de Ciencias de la Comunicación*. 2(18): 61-76.
- (38) Plasencia Lozano, P. (2014). Puentes, sociedad e ingeniería. *Informes de la Construcción*, 66(535): 1-10, doi: <https://doi.org/10.3989/ic.13.041>