

Canales, obras hidráulicas y proyectos de navegación fluvial

Reconciliación del Manzanares con la ciudad de Madrid

TRAS el periodo reciente, de casi cincuenta años, como autovía de circunvalación, la operación urbanística *Madrid Río* ha vuelto a reconciliar al Manzanares con la ciudad de Madrid. Ese medio siglo arranca en el decenio de 1930, fecha de su primera canalización; continúa con los años del desarrollismo, que urbanizaron sus márgenes con el propósito de densificar un espacio marginal para el plano; y culmina con la conversión paulatina de los paseos de sus dos orillas en vía rápida, pieza de cierre de la M-30 en el decenio de 1980.

A lo largo de la historia, el Manzanares no ha constituido jamás condicionante alguno en el desarrollo urbanístico de Madrid como hecho geográfico. A diferencia de otras urbes, nuestra ciudad ha crecido siempre a espaldas del propio río desde su origen en el medievo. Un recorrido por los grandes hitos de su desarrollo y crecimiento lo confirma: desde su surgimiento como *Madinat Mayrit* en época islámica hasta el cierre de su perímetro a comienzos del reinado de **Felipe IV**; desde la ampliación del casco merced al Ensanche de **Carlos María de Castro**, a mediados del siglo XIX, hasta hoy, la distante relación entre Madrid y el Manzanares es una constante. Salvo la creación del Canal Real a partir de 1774, los vínculos entre ciudad y río no se transforman hasta época contemporánea, en los años que siguieron a la Guerra Civil.

Vados, puentes y molinos

Conviene poner de manifiesto, en todo caso, la innegable importancia del río. Aquí, las características de su curso y régimen fluvial impondrían toda una serie de condicionantes de peso a la hora de crear, mantener y transformar las distintas infraestructuras creadas en sus márgenes y cauces para la explotación de los recursos naturales, como presas, caces y socaces de molinos, y las dedicadas a garantizar las



Trabajos de canalización del Manzanares hacia 1950.

comunicaciones, tales como puentes y caminos.

Lo primero ya se halla probado desde la mención genérica ya conocida del *Fuero de Madrid* y se encuentran perfectamente documentado desde 1427, cuando se citan por vez primera los molinos de **María Aldínez**, de Mohed y de la Arganzuela. Lo segundo es evidente, aunque debamos precisar sobre la antigüedad de puentes o pontones. Pese a la escasez de su curso en el estío, el río constituía obstáculo natural a la circulación de personas, caballerías y mercancías que recorrían una red de caminos, constituida ya en la Edad Antigua, que atravesaban el centro peninsular. En esta red solo cabe pensar en el uso de vados que permitieran el paso a lo largo del año. La exigencia de puentes o pontones que salvaran el cauce sólo pudo afrontarse en época cristiana, acaso en época islámica, cuando la organización de la sociedad posibilitó la dedicación de recursos importantes a su creación y, sobre todo, a su mantenimiento.

Históricamente, estos puentes fueron los de Segovia y de Toledo, al que cabría añadir el denominado Pontón de San Isidro. Vinculados a estas infraestructuras, el río se recorría, de norte a sur y por sus dos orillas, por dos caminos que los conectaban entre sí: por su orilla derecha, el camino de Aravaca, seguido por los caminos Alto y Bajo de San Isidro y luego el de Toledo, el cual partía del mismo puente en dirección a aquella ciudad y que se prolongaba, por el sudeste, hacia el vado de Santa Catalina y la localidad de Perales del Río. Por su orilla izquierda, el camino de El Pardo, que conectaba con el mismo puente de Segovia y, por el llamado camino del molino de Mohed, con el pontón de San Isidro y puente de Toledo. Desde éste último, un camino continuaba hasta el vado de Santa Catalina y, desde allí, proseguía hasta Vaciamadrid.

Proyectos de los Grunenbergh

La elección de Madrid como Corte, en el centro de la Península, explica en gran medida el cúmulo de proyectos surgidos a lo largo de los siglos XVI al XVIII destinados a fomentar la navegación por el interior de la submeseta sur. Aparte de los conocidos trabajos del ingeniero **Juan Bautista Antonelli**, cuando proponía en 1581 la comunicación fluvial entre Madrid y Lisboa dentro de un ambicioso programa para fomentar el tráfico por los ríos más caudalosos de España, la primera pro-

puesta que podríamos considerar como antecedente directo del Canal es el plan de los coroneles **Carlos y Fernando de Grunenbergh** para hacer navegable el Manzanares hasta Toledo.

En 1662, el rey **Felipe IV** comisionó al duque de **Medina de las Torres** para que, por medio de ingenieros, estudiaran la conducción del agua del río Jarama hasta Madrid para unirlo con el Manzanares. De esa forma se conseguiría aumentar el caudal de este río y, con ello, garantizar la ejecución de un canal de navegación que llegara hasta Toledo. El duque ordenó la realización de un reconocimiento del itinerario propuesto a los citados coroneles, quienes, a su conclusión, informaron que tal proyecto resultaría muy costoso y que no era preciso conducir las aguas del Jarama hasta Madrid pues las del Manzanares bastarían para lograr la navegación hasta Toledo, que era, en último término, lo que se pretendía. Sería preciso, eso sí, la ejecución de una serie de obras de ingeniería que, estancando las aguas del río mediante canales y diques, lograran materializar la propuesta. Los **Grunenbergh** proponían, además, aportar un millón de reales de a ocho para abordar las obras por su cuenta. No parece que su propuesta progresara adecuadamente, pues, tres años después, a la muerte de **Felipe IV**, ambos hermanos presentaron de nuevo el proyecto a la reina **Mariana de Austria**, a la sazón regente durante la minoría de **Carlos II**. Se ordenó formar junta, la cual propuso realizar una nivelación del río entre el puente de El Pardo hasta el puente nuevo del camino de Aranjuez, lo que se haría tras el pertinente Real decreto.

El resultado del reconocimiento y nivelación de los ríos Manzanares y Jarama constataba que en las doce leguas que median entre el puente de El Pardo y el puente nuevo de Bayona había 193.200 pies castellanos de longitud, con un desnivel de 322 pies, 5 dedos y 6 granos. El canal, dotado de esclusas para salvar las respectivas alturas, se abriría a lo largo de la orilla derecha del río Manzanares, y debería contar con una gran presa que atajara su cauce junto a El Pardo. Toda la obra podría hacerse en cuatro años, con consignación anual de cien mil escudos, y una serie de condiciones para su ejecución, mantenimiento y explotación. Pese a los desvelos de los **Grunenbergh**, el proyecto fue desestimado por la Junta, sobre todo por el abultadísimo coste que tal obra exigiría.





Vista panorámica de Madrid a mediados del siglo XVIII desde la orilla derecha del río Manzanares, por Antonio Joly.



Reconocimiento del Canal Real de Manzanares en 1792 realizado por el ingeniero Miguel de Hermosilla.



Proyecto de ordenación del puente de Segovia, 1948.

Canal de Manzanares

Después de este fiasco, la idea de la canalización del río cayó en el olvido hasta mediados de la siguiente centuria. Destaca, entre las distintas propuestas, el frustrado plan, desarrollado por **Carlos de Simón Pontero**, alcalde de Casa y Corte, motivado a causa de la calamitosa escasez del abastecimiento de Madrid en el año de 1753. El alcalde de Casa y Corte elevó una representación a **Fernando VI** para que se realizasen una serie de mediciones en los ríos Tajo, Guadiela, Manzanares y Jarama para desarrollar la navegación en sus cauces, como también la ejecución de una serie de canales de nueva creación que, ante críticas situaciones similares, favorecieran el aprovisionamiento de la Corte.

El definitivo empuje para la creación de un canal de navegación en el río Manzanares se dio con el tratado de comercio firmado en 2 de enero de 1768 por las Cortes de Madrid y París, como aplicación de una de las cláusulas del Pacto de Familia de 1761, acordado entre los Borbones franceses y españoles. En julio de 1768 llega a Madrid el arquitecto francés **Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne** para proponer nuevos proyectos a la corte de **Carlos III** destinados a promover la navegación interior. Gracias a sus contactos, el 19 de julio de ese mismo año fue presentado al Rey, a quien entregó una prolija memoria que detallaba un proyecto para reactivar la construcción del Hospital General de Madrid, un plan para la creación de un canal de navegación que conectara el Atlántico y el Mediterráneo, con su correspondiente memoria de

financiación, y dos proyectos menores, relativos respectivamente al desarrollo de la agricultura y un modelo de nave.

A la vista de tales textos, **Carlos III** había dicho, complacido, *He aquí grandes y hermosas ideas que veré en su momento: es preciso dejarlas reposar*. Ese fue el verdadero nacimiento del Canal de Manzanares, ideado como un magno proyecto que debía prolongarse hasta Castilla la Vieja, hacia el Norte, para conectar con el Real Sitio de San Ildefonso y, siguiendo un itinerario paralelo al cauce del propio río, proseguir hasta Toledo. El único dato técnico al que se aludía era que tal canal debería de salvar entre ochocientos a novecientos pies de desnivel a lo largo de las veinticinco leguas de su itinerario.

Quizá el proyecto original de **Mansart de Sagonne**, aún desconocido, se encuentre contenido en la serie de obras que realizara tras 1771 el empresario **Pedro Martinengo** y, a la quiebra de éste, en el espíritu de los proyectos desarrollados para su ejecución por los distintos ingenieros militares y arquitectos del monarca. Otra cosa es que el monumental plan de conectar las dos Castilla a través de la Sierra de Guadarrama, entre el Real Sitio de San Ildefonso y Toledo, quedara diluido como un azucarillo. Lo que se inició en 1770 y 1771 fue un proyecto mucho más modesto, que tenía por objeto el conectar el río Manzanares, a la altura del puente de Toledo, con las proximidades de Vaciamadrid. Las obras se acometieron a lo largo del reinado de **Carlos III**, dando a la luz una infraestructura que perduró hasta 1856.

Canalización y urbanización en el siglo XX

Con el siglo XIX, los proyectos utópicos para la navegación del río quedaron relegados al olvido. Entretanto, y nunca mejor dicho, el río seguía su curso. Su transformación ulterior vendría de la mano del crecimiento contemporáneo de la ciudad en el siglo XX, cuando se aborda de manera efectiva la transformación de sus márgenes, seguido de cerca por distintos trabajos destinados a mejorar y ampliar los puentes. Destaca, entre éstos, el iniciado en 1932 para ampliar el tablero del puente del Rey, con su nueva finalidad de acceso a la Casa de Campo, convertida en parque de los madrileños desde 1931, y de salida de la ciudad hacia la carretera de Extremadura.

Los trabajos, interrumpidos entre 1936 y 1939 por la Guerra Civil, se retoman con el proyecto de **Vicente Olmo** para la ampliación del puente de Segovia, aumentando sensiblemente la anchura de su tablero, y las sucesivas intervenciones que desde 1939 acometieron los Servicios Hidráulicos del Tajo. Su empuje se debe sobre todo a la Comisión Ministerial creada en 1941, constituida en 1943 como Consejo de Administración de la Canalización del Manzanares, organismo autónomo dependiente del ministerio de Obras Públicas. Esta institución acometerá desde entonces los proyectos e intervenciones destinados a reformar el cauce del Manzanares.

Domeñado el río, cortado su cauce mediante una serie de presas destinadas a regular su caudal, las inmediaciones se transforman paulatinamente con la irrupción de nuevos puentes, destinados a conectar la ciudad con los nuevos barrios surgidos en la orilla derecha tras la Posguerra.

En paralelo, el Ayuntamiento impulsó en el decenio de 1950 la urbanización de las márgenes del río, densificando progresivamente un paisaje en el que sus arboledas y sotos quedaban ya en el recuerdo. El remate definitivo se produce en el decenio de 1980, cuando el cierre de la M-30 convierte en autovía lo poco que quedaba de paseo fluvial. La vuelta a un pasado perdido era tarea imposible. Otra cosa es que la obra de *Calle 30* deparara las condiciones que permitieran recuperar un tejido urbano dividido. Ese ha sido el objetivo del proyecto *Madrid Río*, aplicado desde sus inicios al difícil afán de devolver el Manzanares a los madrileños.

F.J.M.P.

