

# Obras de canalización y urbanización del Manzanares

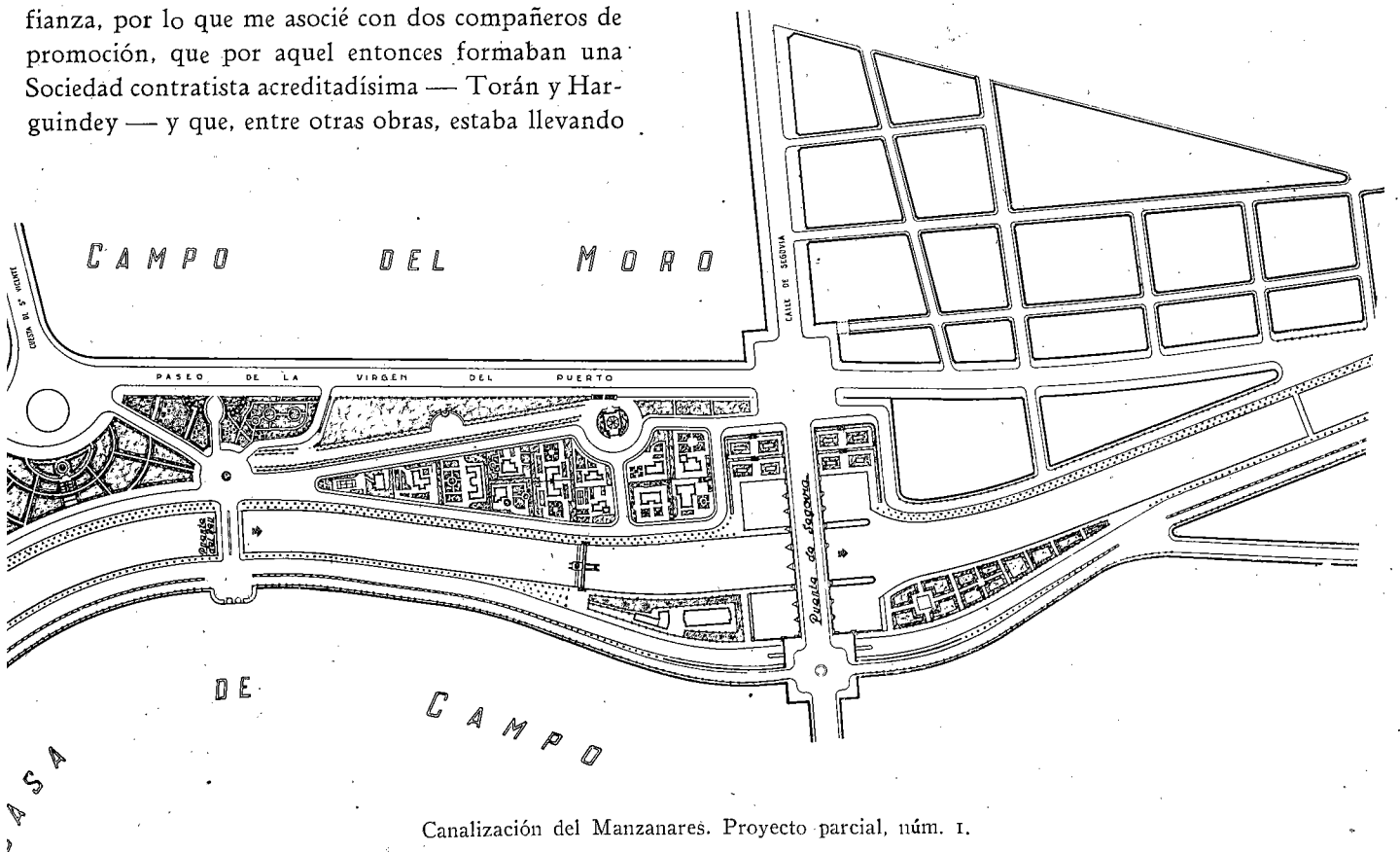
por CARLOS MENDOZA, Ingeniero de Caminos.

CON fecha 13 de septiembre de 1908 se convocó, por el entonces Ministerio de Fomento, un concurso público de proyectos para lograr la canalización del río Manzanares a su paso por Madrid, pero exigiendo a cada concursante la condición de obligarse a realizar las obras por el importe que se consignara en sus respectivos presupuestos, a cuyo efecto depositarían una fianza equivalente a un 2 por 100 de la cifra a que ascendirían aquéllos. Se trataba, en realidad, de un concurso-subasta.

No contaba el que suscribe con capital que le permitiera cumplir el requisito de constituir tal fianza, por lo que me asocié con dos compañeros de promoción, que por aquel entonces formaban una Sociedad contratista acreditadísima — Torán y Harguindey — y que, entre otras obras, estaba llevando

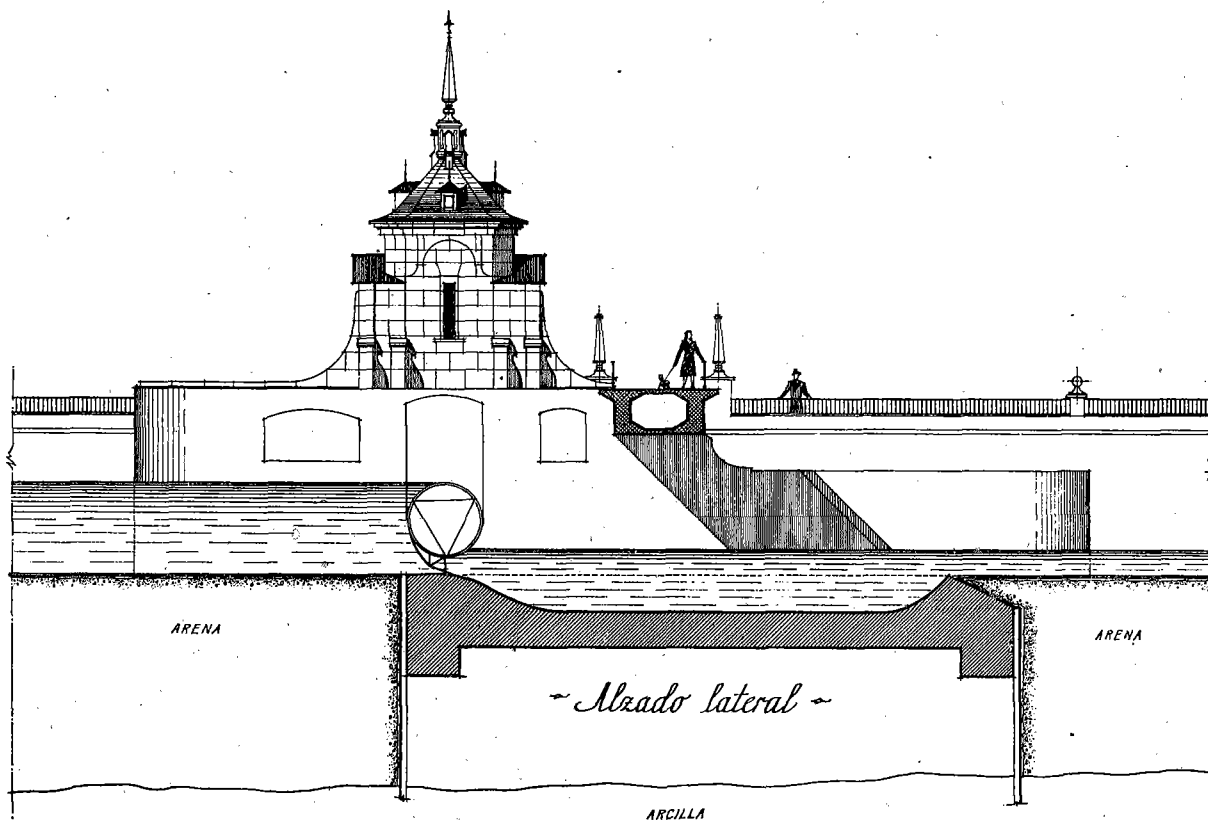
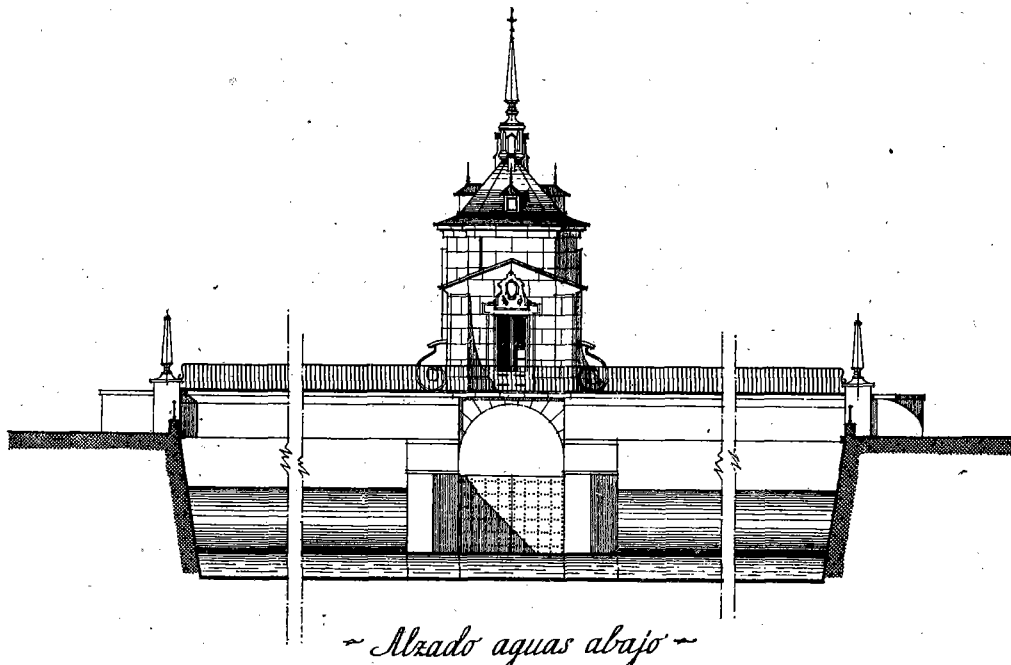
a cabo la de la actual Casa de Correos de Madrid.

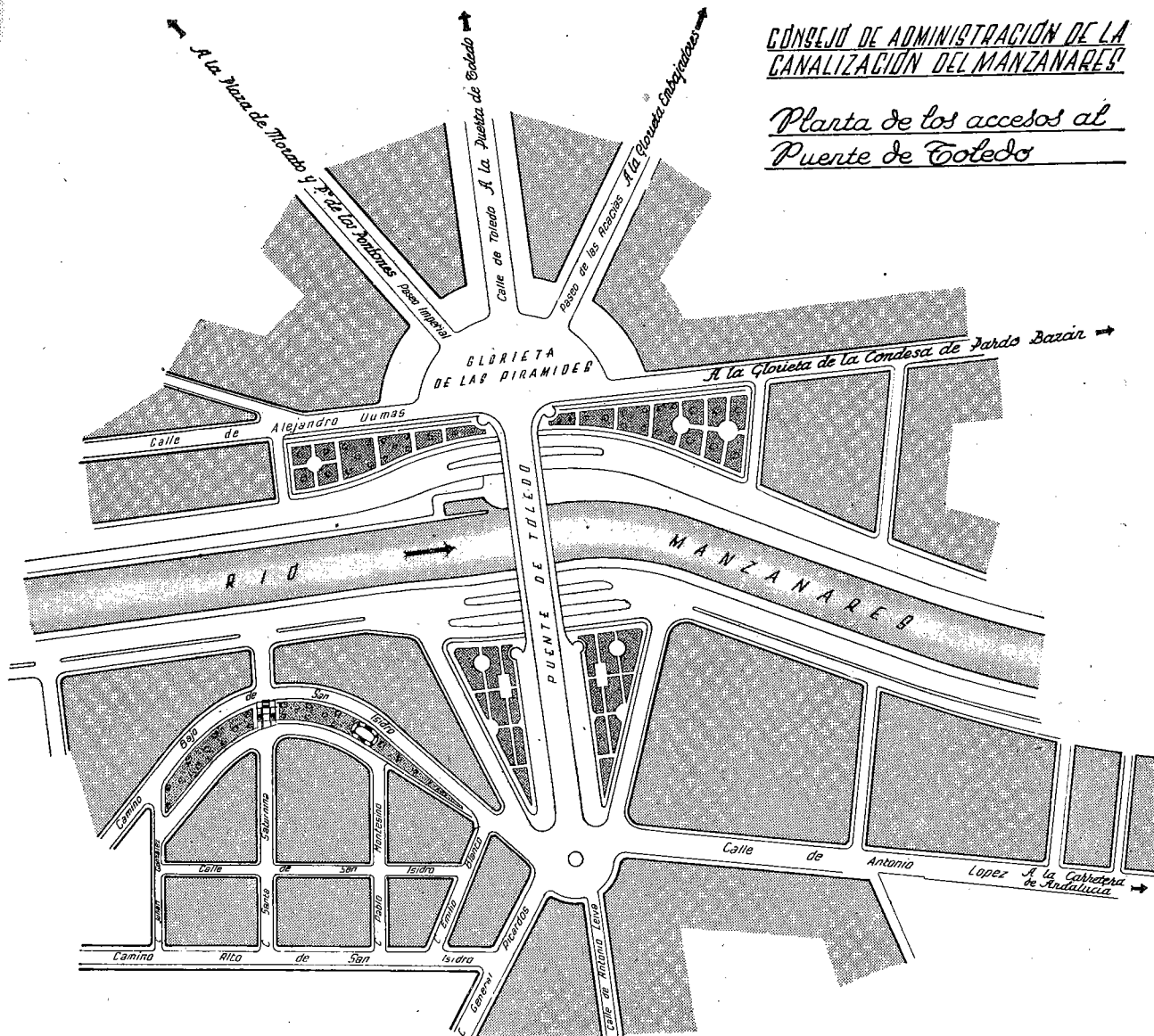
Dentro del plazo exigido presentáronse cuatro o cinco proyectos y proposiciones, con sus fianzas respectivas. El presupuesto de las obras presentado por nosotros era el más elevado (9.800.000 pesetas), si bien los demás proyectos no ofrecían garantía de que se lograra el objeto, por la obra perseguido, de canalizar propiamente el río Manzanares, como tampoco se logró con la llevada a cabo posteriormente por el propio Estado, al renunciar, al cabo de tres años, a canalizarle, por lo que resolvió no hacer



• PRESA Y CASA DE MAQUINAS EN EL RIO MANZANARES •

1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 METROS





CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA  
CANALIZACIÓN DEL MANZANARES

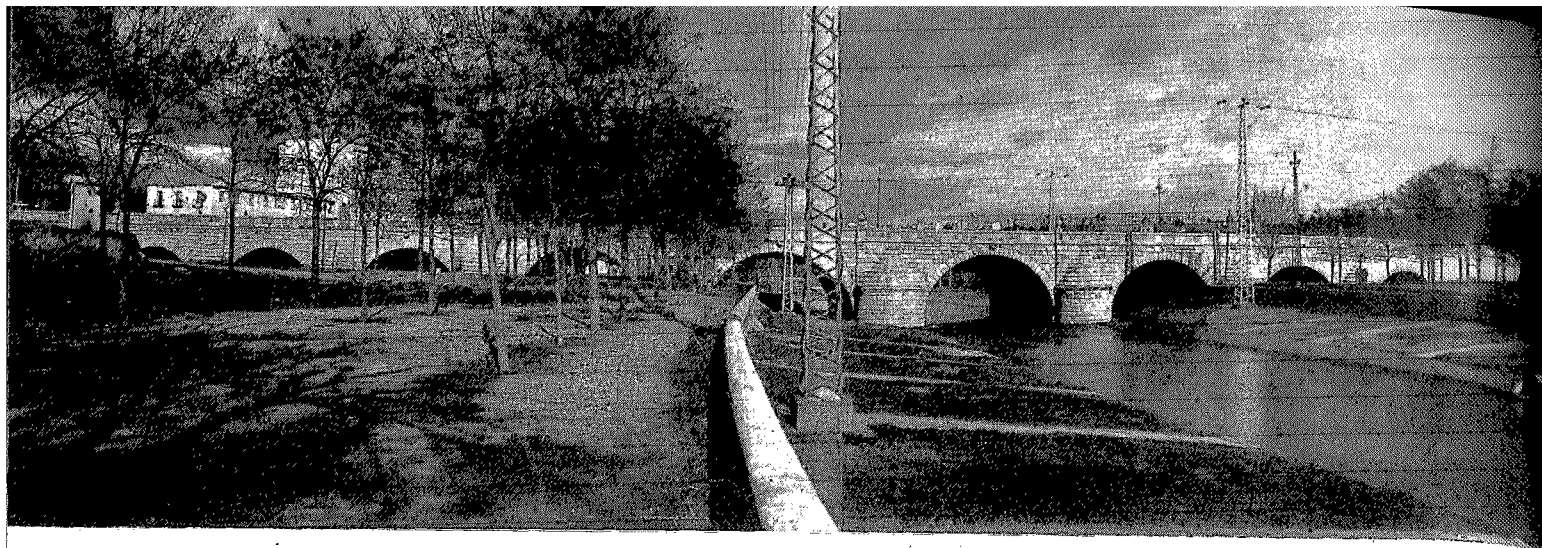
Planta de los accesos al  
Puente de Toledo

otra cosa que encauzarlo en la forma en que actualmente se encuentra.

Los lectores me perdonarán, sin duda, que traiga a colación estos recuerdos, que ahora no pueden menos de renovarse al ver acogida por Su Excelencia el Generalísimo y por el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, mi iniciativa de que aquellas obras de canalización del Manzanares se acometieran ahora y se completaran con las de urbanización y ornato de sus márgenes, ya que éstas jamás podrían urbanizarse si la canalización no se llevara a efecto simultáneamente, so pena de exponerse a que la zona urbanizada quedara invadida, al cabo de

mayor o menor número de años, por las aguas del propio río, simplemente encauzado como lo está en la actualidad, a consecuencia de un levantamiento posible de la rasante actual del lecho de arenas del mismo.

Durante una visita que después de la liberación de Madrid hice a la ermita de su Santo Patrono, San Isidro Labrador, precisamente el día de su festividad, quiso la Providencia que me encontrara allí con el actual Ministro de Obras Públicas, y cuando, juntos, admirábamos aquel soberbio panorama de conjunto, que pocas capitales europeas ofrecen, no pude menos de lamentarme de que aun apa-



Estado actual del Puente de Segovia, semienterrado por los terraplenes del encauzamiento.

reciera como manchado por esas fajas de terreno del valle del propio río, sin belleza alguna en sí mismas, sucias, pobres y abandonadas.

Pocas ciudades de Europa ofrecen tan hermosa perspectiva, como la de Madrid, al viajero que a la capital se acerque por sus accesos del Sur, Oeste o Noroeste. Esa elevada margen izquierda del río, coronada por la silueta de un incomparable Palacio Real, con sus jardines en la falda que vierte al propio Manzanares. Esos monumentales edificios, como el Seminario, con su parque. El hermoso templo, de variada silueta, de San Francisco el Grande; la Puerta de Toledo, el Viaducto, las grandes avenidas, que, más suavemente, descienden desde la meseta de Madrid al río, hasta el Puente de Praga, actualmente en construcción, y el de la Princesa, son algo singular y sorprendente para todo viajero que, procedente de la vertiente opuesta, mucho más dilatada y suave, se aproxima a la capital.

Semejante espectáculo no se ofrece en Londres, París ni Berlín, por estar estas capitales en terrenos de muy inferior relieve, que no previenen, por decirlo así, al viajero de la grandeza que a una verdadera capital corresponde.

Al penetrar el viajero en la nuestra, y precisamente al cruzar el río Manzanares, se encuentra con un miserable cauce y unas márgenes enteramente abandonadas a sí mismas, cubiertas de tierra laborable, con humildes o ruinosas casuchas, cuando no muladares o focos de infección, hasta el punto de utilizarse aguas fecales, no pocas veces infectadas, para el riego de los cultivos de alfalfa, maíz u hortalizas, con los consiguientes peligros de contamina-

ción, hoy por ventura evitados por disposiciones especiales adoptadas por la Corporación municipal.

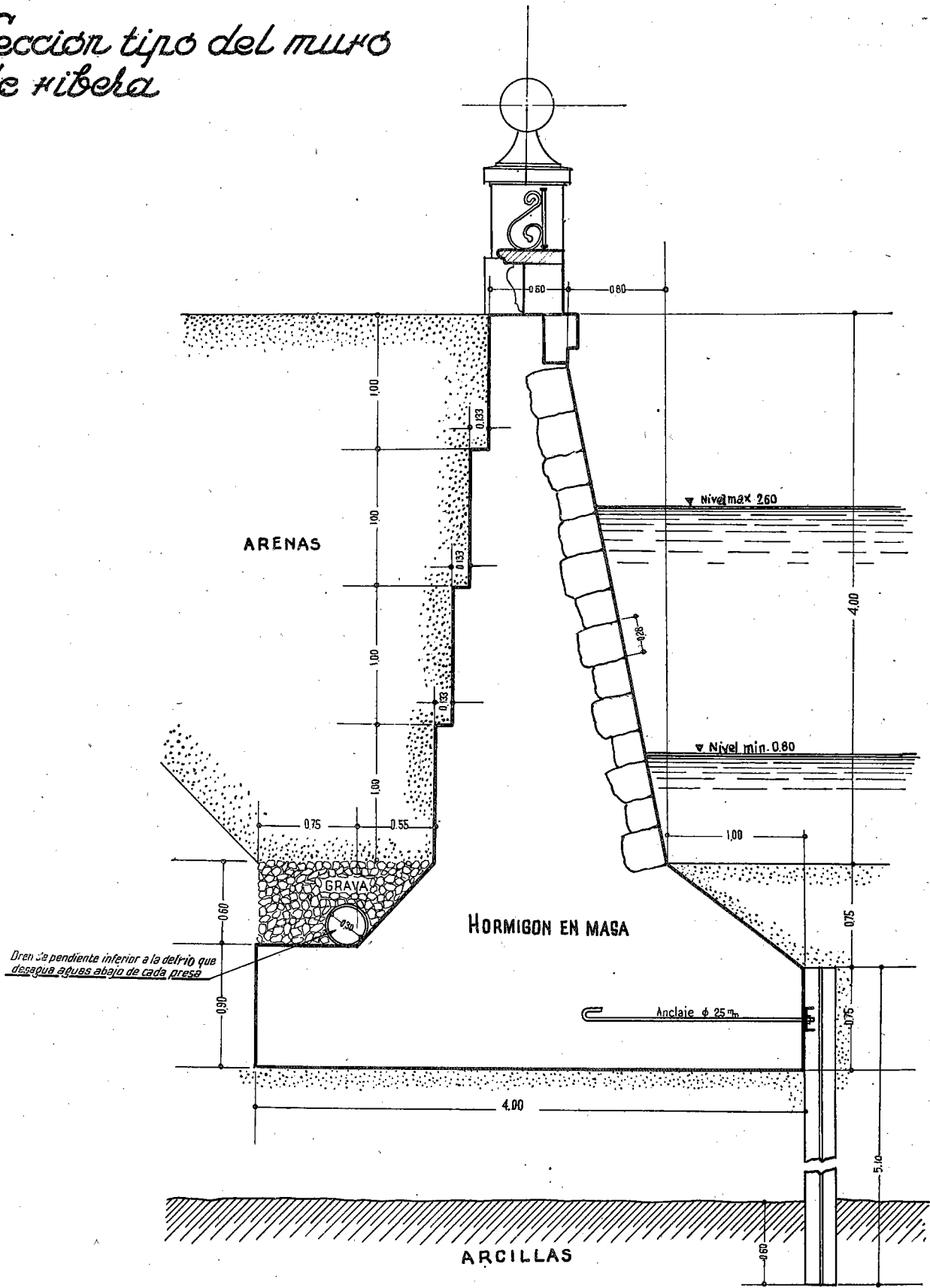
La preocupación que desde la liberación de Madrid tiene el Ministerio de Obras Públicas para proporcionar a la capital elementos de circulación y viabilidad urbana en relación con las del Estado, y el deseo de aumentar en lo posible los precarios indicios hidráulicos del Manzanares, hizo que el Ministerio estudiara personalmente la cuestión, llevando a la consideración del Jefe del Estado la importante Ley de 5 de febrero de 1943, que fué promulgada por Su Excelencia con todo entusiasmo.

Entre los planos, cuyas copias se acompañan, figuran las secciones transversales adoptadas para las presas y la de los muros del tramo canalizado, que constituirán los bordes marginales de dos amplias vías de 35 metros de anchura a lo largo del cauce del río, y cortadas en lugares adecuados por grandes plazas o zonas de parques y jardinería y hotelitos.

Las presas se componen de una parte fija y enterrada bajo el lecho de arena, y una parte superior levadiza. La parte fija, cuya coronación está a la altura misma de la rasante del lecho actual de arena, alcanzará, en profundidad, hasta penetrar en la arcilla del lecho inferior del río en que la arena descansa. En cuanto a la parte superior o presa móvil, será de forma tubular, de tres metros próximamente de diámetro, que es la que creará sendos remansos entre presa y presa, aptos para la navegación a lo largo del río.

Estos escalones podrán ser remontados por las embarcaciones, a través de esclusas. Éstas, así como

# Sección tipo del muro de ribera



las presas de tambor, podrán ser accionadas eléctricamente para sus movimientos respectivos.

En una de las figuras que se acompañan se da una idea de este tipo de presas móviles, sobradamente conocido por nuestros lectores, y que figuraban también en el proyecto de 1909.

Se acompaña igualmente a esta ligerísima explicación algunas reproducciones de planos parciales de las obras de canalización y urbanización, que podrán contribuir a dar una idea general de las mismas y de su trascendencia considerable, en cuanto se refiere al desarrollo urbanístico en el porvenir de la capital de España.

Por Ley de 5 de febrero de 1943 se ha encomendado la ejecución de las obras a un Consejo de Administración, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y como delegación del Estado.

Forman este Consejo un Delegado del Gobierno, con las funciones de Presidente, que me honro en desempeñar; un representante de cada uno de los Ministerios de Obras Públicas y de Hacienda, que son los señores D. Tomás García-Diego y D. Carlos Renshaw; dos, del Ayuntamiento de Madrid, señores D. Rafael Garcerán y D. Pedro Irañadier; uno, de la Dirección General de Arquitectura, D. Pedro Muguruza, y otro, de la Cámara de la

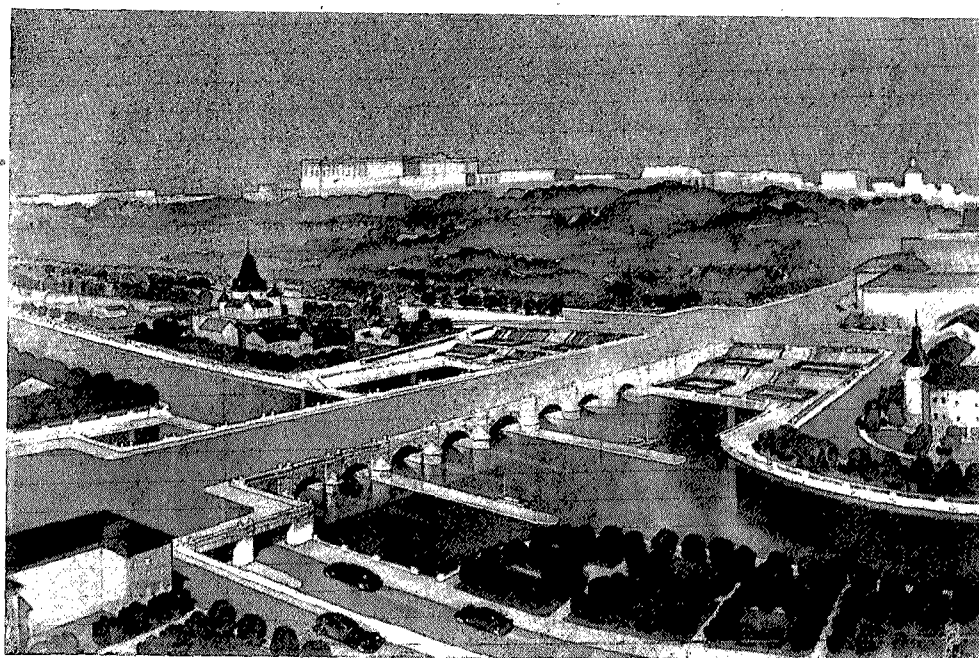
Propiedad de Madrid, General Borbón, Duque de Sevilla.

Asimismo forma parte del Consejo el Ingeniero Director de las Obras y Servicios, D. Antonio del Águila.

Es Ingeniero Encargado de los estudios y obras de ingeniería, D. Juan Herrera, y de las de arquitectura, D. Rafael Mendoza.

Por lo expuesto, podrán los lectores de la REVISTA darse cuenta fácilmente de la importancia de las obras, que, por fin, se van a llevar a cabo, gracias a tan favorable acogida a mi propuesta, como la dispensada por parte del Ministerio de Obras Públicas y de Su Excelencia el Generalísimo, y sin recurrir al Tesoro Público ni a los fondos municipales, ya que — una vez canalizado el río y urbanizadas adecuadamente sus márgenes, dotándolas de bellos parques y jardines, calles amplias y mejorando los actuales puentes, que conservarán su propio carácter y ofrecerán mejores perspectivas que actualmente, en sus mismos emplazamientos — la reventa de la gran parte de terrenos urbanizados proporcionará, seguramente, al Estado un beneficio que no diferirá sensiblemente del coste total de las obras.

Que Dios nos conceda la paz y tranquilidad necesarias para verlas realizadas.



Aspecto futuro de la zona del Puente de Segovia.