

DON LUCIO DEL VALLE Y SU LABOR

Por JESUS ALBEROLA BENAVENT
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Nos es muy grato publicar a continuación la interesante y completa biografía de D. Lucio del Valle, que nos fue remitida por el autor a fines del pasado año, en el 150 aniversario de su nacimiento, sumándonos así al homenaje que propone rendir a tan genial representante de nuestro Cuerpo.

Al leer en la prensa diaria la reseña de la visita del Director general de Carreteras y Caminos Vecinales a la provincia de Valencia y su detención en Contreras para inspeccionar las

órgano oficial del Real Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos: "La ciencia y constancia de don Lucio del Valle, demostrada hasta la saciedad en la gigantesca obra realizada con tan escasos medios y elementos, bien merece un recuerdo y homenaje del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, al que tanta honra y prestigio dio, y en mi humilde opinión, podría consistir en la sustitución de la deteriorada lápida que conmemora su gesta por otra dedicada por nuestra Asociación, aún no existía el Colegio, sufragada por suscripción voluntaria, aparte de los actos verbales o escritos que se juzguen oportunos y las iniciativas que puedan tener otros Ingenieros más autorizados que yo". Insistiendo en mi idea, me brindo a contribuir a la suscripción, con el importe de las dietas que devengue, durante el segundo trimestre del año en curso, último de ejercicio oficial de mi profesión.

Iniciada recientemente una campaña de exaltación de las grandes figuras que honraron nuestro Cuerpo y cuando está próximo a modificarse el trazado de la carretera N.-III, a su paso por Contreras, rectificando sus curvas y rebajando sus pendientes, a la vez que acortando su recorrido, con lo que dejará de tener actualidad el magnífico trazado, que costó diez años (1841-1851) al gran Ingeniero que fue, don Lucio del Valle, que supo vencer todos los obstáculos, ante los que se habían estrellado otros ilustres compañeros, creo llegado el momento de rendir el homenaje que se le debe a este genio de la ingeniería española, aprovechando además la feliz coincidencia de cumplirse el 150 aniversario de su nacimiento, este año.

Don Lucio nació en 1815 y obtuvo el título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos a los veinte años (lo que prueba su clarísima inte-



Fotografía 1.ª

obras de construcción del pantano del mismo nombre y estudiar la posibilidad de instalar la carretera N. III, de Madrid a Valencia, sobre la coronación de la presa, no puedo menos de recordar que hace catorce años, septiembre de 1951, decía yo, en la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS,

ligencia), perteneciendo a la primera promoción que salió de la Escuela, al ser reorganizada definitivamente en 1834 bajo la dirección de don Juan Subercase, otro de los Ingenieros, que con el biografiado, entre otros, más han contribuido con el ejemplo de su conducta en la cotidiana labor y con sus obras a forjar el prestigio y espíritu del Cuerpo, en sus noble y desinteresados aspectos.

Por sus relevantes méritos, durante sus estudios, fue encargado, aun siendo alumno, de dar un curso de matemáticas en su misma Escuela.

Terminados sus estudios de Ingeniero, reanudó su carrera de Arquitecto, que había dejado en suspenso al ingresar en la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos. Era, pues, Arquitecto e Ingeniero, pero antepuso este último título al primero, comenzando su carrera técnica con trabajos hidráulicos y continuó después en carreteras.

De su actuación en la rama de Obras Hidráulicas y de su buen criterio, rectitud, talento, honorabilidad y depurado gusto, tienen un magnífico ejemplo las Provincias de Valencia y Alicante y muy especialmente la Capital de la Nación, Madrid, y por ello estimamos que le deben gratitud imperecedera, las dos primeras por la defensa que hizo de sus intereses, y la segunda porque fue él quien sentó los cimientos del actual abastecimiento de aguas potables de Madrid, cuyo inmenso beneficio podemos apreciar plenamente ahora, que de vez en cuando nos vemos precisados a restringir el uso de tan preciado elemento, por los cortes, restricciones y demás molestias que desde hace siete años venimos aguantando los sufridos vecinos de esta Capital, y no porque no haya existido el don Lucio del Valle de este siglo, sino por la despreocupación, por no decir otra cosa, de los rectores de las Obras Públicas y municipales de la época; dígalo si no la somnolencia en que se hallaba el proyecto del Pantano del Atazar, que no pretendemos que sea la panacea magistral, pero sí el remedio que evitaría que muchos millones de metros cúbicos de agua, que hace años van a verterse en el mar, pasaran a incrementar la dotación del Canal de Isabel II, para su distribución entre sus abonados.

Fue notable la intervención de don Lucio en las reuniones de Almansa, convocadas en 27 de junio de 1841, representando los intereses de los regantes con aguas del Júcar y en las que se

trató de "discutir sobre un proyecto de canalización de las aguas sobrantes de dicho río hacia tierras alicantinas y sobre los medios para realizarlo"; reuniones que duraron varios días y en las que el representante de Valencia formuló alegaciones singularmente acaloradas y dramáticas porque a su juicio, *no existían los sobrantes que se solicitaban y, por ello, la solicitud encubría propósitos amenazadores para la riqueza de su país.*

Todo ello consta en el acta de tan memorable reunión, así como el dictamen de los Ingenieros, don Elías Equino y don Lucio del Valle, que se condensa en las siguientes palabras finales: "Que puesto que se respetan los derechos existentes en Valencia, se asegura la imposibilidad de abusos y se contribuye a disminuir los peligros que sufren, no puede haber inconveniente en acceder a un proyecto eminentemente útil para ambas provincias". Pero aún sin realizar a pesar de haber pasado siglo y medio y de existir varios intentos.

Al iniciar don Lucio los estudios de las cuentas de Contreras, tenía solamente veintiséis años y seis de ejercicio de la profesión, habiendo ocupado ya cargos de compromiso, en los que destacó con luz propia, lo que le valió el encargo de resolver las múltiples dificultades que el proyecto y construcción de la carretera de "Las Cabrillas" presentaba, dando lugar a una anécdota que no me resisto a reproducir en letras de molde, sin garantizar la autenticidad de los hechos por la forma en que llegaron a mi conocimiento.

Cuando se hallaba en construcción la llamada carretera de "Las Cabrillas", de la que se habían construido varios tramos en la provincia de Cuenca y otros en la de Valencia, concretamente entre Utiel y la capital; le tocó el turno al paso del río Cabriel, río que discurre por una profunda vaguada, a la que hay que descender por una ladera muy abrupta, para trepar por otra no menos difícil, hasta alcanzar la meseta que separa la cuenca del Cabriel de la del Turia; y después de haberse intentado por varias brigadas, con resultados poco satisfactorios, el Ministro de Obras Públicas llamó a don Lucio del Valle, que ya gozaba de fama de hombre de campo y de gran tesón y le encargó que fuera a Contreras y le resolviera aquel "ciempiés". El bueno de don Lucio, al frente de una brigada muy limitada, formada tan sólo por un Ayudante primero, que tenía una gratificación de

ales de vellón por día; un Ayudante segundo, 6 reales; 2 Capataces, con 2 reales cada uno, ocho obreros, con 26 maravedises al día cada uno; servidos por cinco caballerías menores, acostumbradas a triscar por aquellos vericuetos; alojándose, unas veces, en Villagordo; otras, en Anglanilla, y no pocas, en una casucha existente antiguamente en Contreras, hace tiempo desaparecida, recorrieron una y otra vez aquellos cerros y riscos, utilizando sendas y camini-

frontación e informe del pantano de Contreras, en relación con la posibilidad de establecer la carretera sobre la coronación de la presa y el estudio comparativo con el proyecto redactado por una Comisión nombrada al efecto, aprobado y en ejecución, cuyo resultado se muestra gráficamente en la fotografía 2.ª en la que el trazado marcado con dos líneas finas representa la carretera proyectada y construida bajo la dirección del biografiado; el redactado por



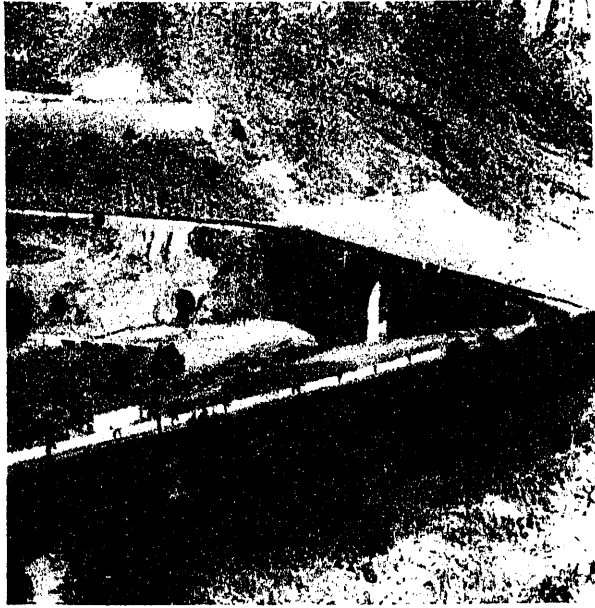
Fotografía 2.ª

los, más aprovechables para cabras que para seres humanos, hasta conocer, como vulgarmente se dice, palmo a palmo, aquel intrincado terreno, sin amedrantarles las alimañas, ni abatirles el cansancio, ni la tardanza en hallar la solución soñada; hasta que después de casi dos años, regresó a la Corte y presentándole unos planos, magníficamente dibujados (por algo era Arquitecto), le dijo: "Señor, aquí os entrego este "ciempiés"; efectivamente, la solución propuesta se basaba, en la construcción de un puente sobre el Cabriel, límite entre las provincias de Valencia y Cuenca, que tenía "cien pies de altura y otros tantos de longitud", con un arco central y tres de aligeramiento a cada lado.

De lo quebrado del terreno puede dar buena fe el que suscribe, pues tuvo que recorrerlo, si bien por la parte más alta de las laderas y, por tanto, la menos difícil, con motivo de la con-

la Comisión, lo representa el trazo continuo, y el señalado con línea de trazos muestra la solución propuesta y aceptada, en principio, salvo las modificaciones que se consideren necesarias al redactar el proyecto definitivo, pasando por la coronación de la presa.

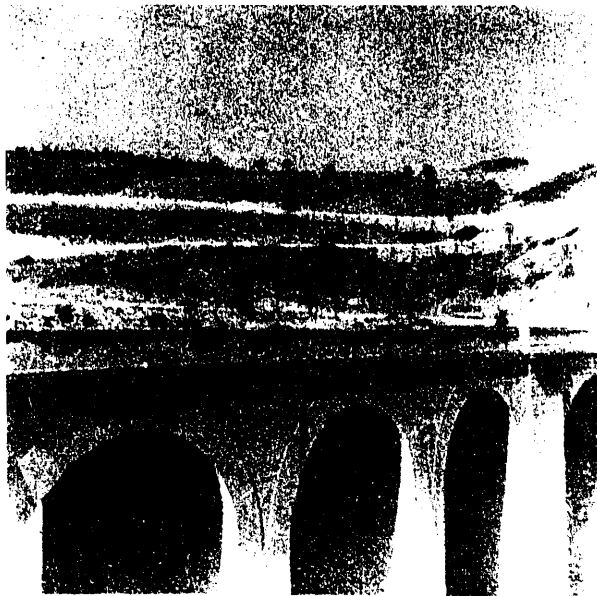
Por cierto, que cuando se estudiaba esta solución comparativa, además de con la escabrosidad del terreno había que luchar con el miedo de las gentes de aquella serranía, a subir al monte, asustados aún por las últimas hazañas de "El Manco de la Pesquera" y el "Ojos Azules", célebres cabecillas de sendas partidas de maquis, que habían assolado la comarca; entre las fechorías cometidas, además de asaltos a autobuses y turismos, así como caseríos y haciendas particulares, se cuenta que el primero, al emprender la huida final, perseguidos muy de cerca por la Guardia Civil, en vista de



Fotografía 3.ª — En esta fotografía podemos ver: el puente; parte del trazado de la carretera (provincia de Cuenca); y las dos laderas en que se está estribando la presa, en construcción muy adelantada.

que la "mujer" no podía seguirle a la velocidad que él marchaba, se volvió hacia ella y sin previo aviso le disparó dos certeros tiros.

El mejor acto de admiración que puede rendirse a don Lucio del Valle, creemos que lo constituye la contemplación de su obra, realizada durante los diez años de residencia, casi ininterrumpida, a pie de obra, y como no todos



Fotografía 4.ª



Fotografía 5.ª

pueden gozar del placer de contemplarlas directamente, les brindamos la facilidad de hacerlo en fotografía.

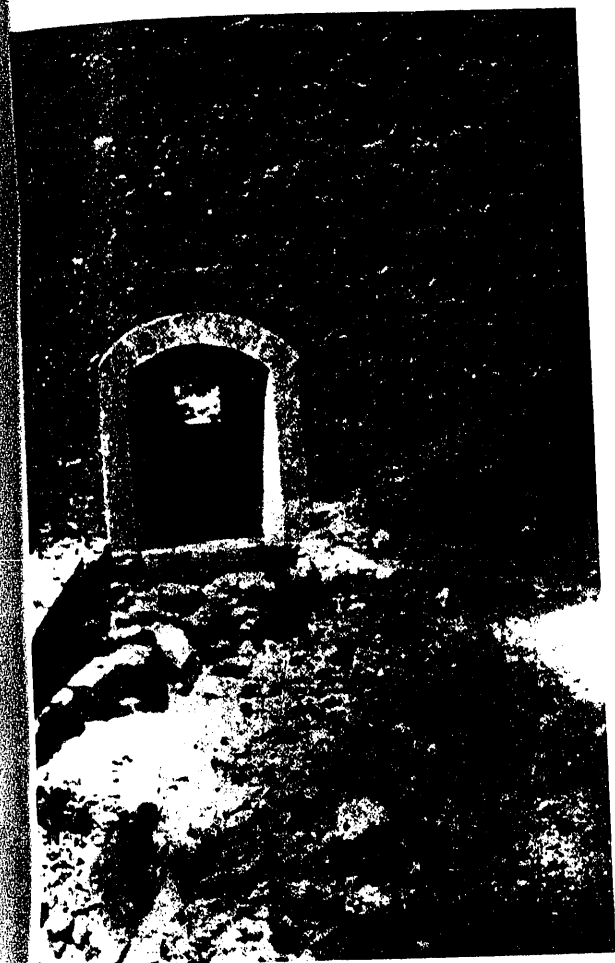
En esta fotografía podemos ver: el puente; parte del trazado de la carretera (provincia de Cuenca) y las dos laderas en que se está estribando la presa, en construcción muy adelantada.

De la perfección del trazado, baste decir que aun estando construida para diligencias, carros y recuas, exclusivamente, no es difícil



Fotografía 6.ª

encontrar algún conductor experto que guíe un potente automóvil y siendo buen conocedor del terreno, logre coronar, en directa, la ladera del lado de Cuenea, lo que es indicio de una magnífica distribución de alineaciones, tanto rectas como curvas, así como de las rasantes, que salvando los obstáculos que le eran adversos y aprovechando los favorables, logró un ca-

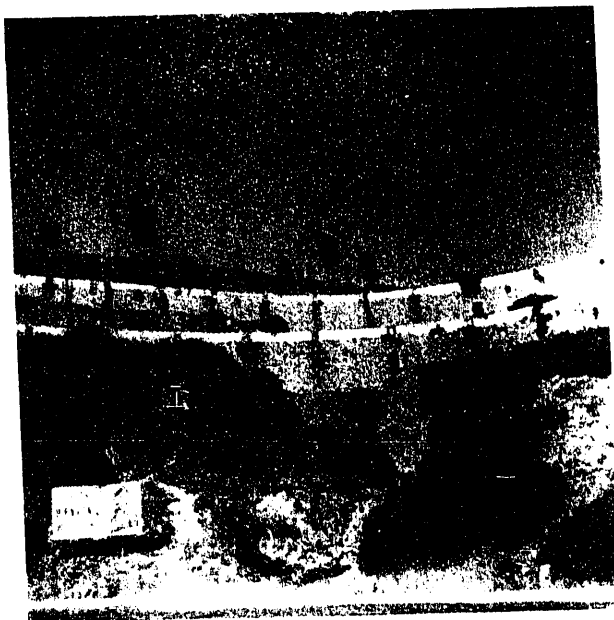


Fotografía 7.ª

mino que si no fuera por la gran intensidad de tráfico y las grandes dimensiones de autobuses y camiones, no sentiríamos aún la necesidad de la sustitución de este tramo de carretera, que resulta francamente aconsejable aprovechando la próxima terminación de la presa de Contre-ras, que brinda la posibilidad de establecerla sobre la coronación de ésta; lo que aparte de disminuir en unos 90,00 m. l. el desnivel a salvar y economizar un recorrido de unos 6 828,00 metros l., proporcionará a los usuarios y turístas la expansión espiritual y artística que re-

presentará para ellos la contemplación, desde la coronación de la presa, del pequeño mar que admirarán a sus pies, como anticipo de la azul inmensidad del Mediterráneo.

De la total dedicación de don Lucio a la realización de esta obra, dan una prueba indis-cutable, no sólo la factura del puente, de mag-nífica sillería y sillarejo que muestra la foto-grafía y en la que parece estar ejecutada hace sólo unos años, sin mostrar los desperfectos y desconchados que el transcurso de más de cien-to catorce años harían presumir; sino también

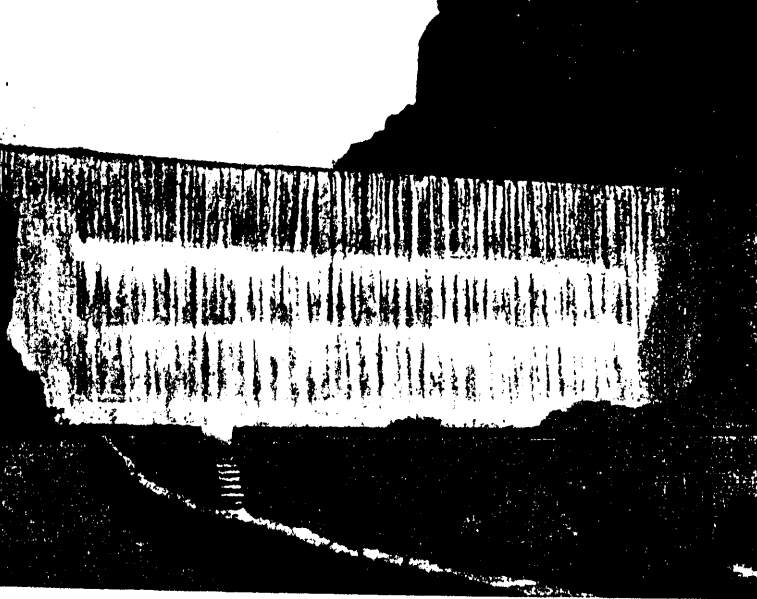


Fotografía 8.ª

la variedad de tipos y modelos de tajeas y al-cantarillas, entre las que no se encuentran dos, que tengan la misma forma, sección o igual bo-quilla.

Si las obras de desagüe son excepcionales, por su forma y esmerada construcción, no lo son menos los muchísimos tramos de muros de contención de tierras y los grandes tambores de mampostería que sostienen las curvas que muestra la fotografía.

Terminadas las obras del puerto de Contre-ras, se trasladó a Valencia, donde trabajó du-rante cuatro años, como Jefe del Distrito e Ins-pector del Ferrocarril de El Grao de Valencia a Játiva, desde donde pasó al Canal de Isa-bel II, que fue creado, como empresa industrial, por Real Decreto de 18 de junio de 1851, per-maneciendo en él durante seis años (1855-1861),



Fotografía 9.^a — Presa del Pontón de la Oliva, vertiendo; e interviniendo, más o menos directamente, en las presas de Navarejos, El Mesto y La Parra.

y de su actuación en el mismo, al principio como Ingeniero y después elevado al cargo de Primer Subdirector del Canal, dan buena prueba de su incomparable actividad; el proyecto y construcción del embalse de "El Pontón de la Oliva", capaz de almacenar 3 000 000,00 de metros cúbicos de agua para el abastecimiento de Madrid, cuya primera piedra fue colocada por don Francisco de Asís en 11 de agosto de 1851, terminándose en 1858; habiendo trabajado en ella 1 500 presos, cobrando 0,50 pesetas por individuo y jornada, e interviniendo, más o menos directamente en las presas de Navarejos, el Mesto y La Parra.

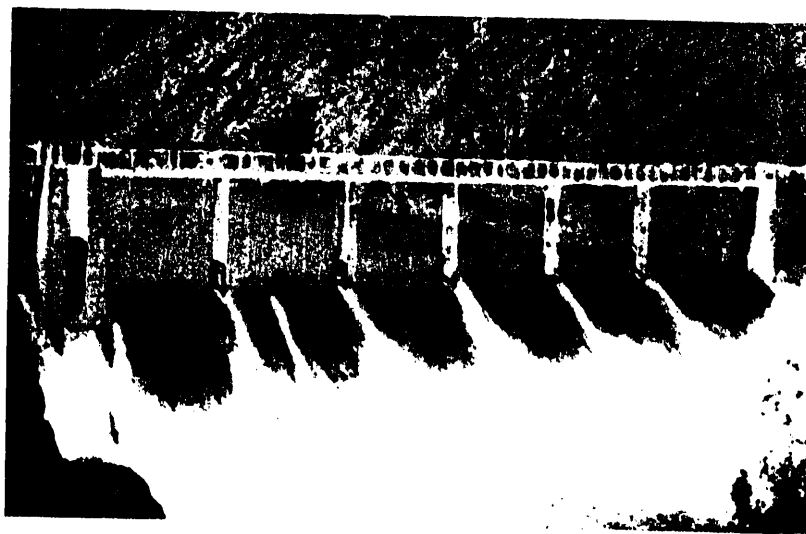
En 1861, cesó en este cargo a petición pro-

pia, fundada en "delicado estado de salud" como consecuencia de su prolongada y agotadora vida de campo y obra.

Desde esta fecha hasta 1865, en que fue nombrado Director de la Escuela de Ingenieros de Caminos, fue Inspector en el Distrito de Burgos y Santander; Presidente de la Sección de Ferrocarriles de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos; Presidente de la Comisión de Faros y Jefe de su Depósito Central, siendo a su vez Proyectista y Constructor del Faro de Buda.

A estos cargos esencialmente técnicos y otros de carácter administrativo, hay que añadir otros muchos de carácter más o menos político o económico, tales como: académico de la de Ciencias; Director facultativo y económico de las obras de la Puerta del Sol; miembro de la Junta Consultiva de Policía Urbana; del Real Consejo de Sanidad; del de Instrucción Pública de la Comisión Permanente de Pesas y Medidas; de la de exposiciones de Londres, París y Viena; Presidente de la Junta de obras del Archivo de Alcalá, del Palacio de Justicia, de la Biblioteca y Muscos Nacionales, etc., etc.

Su maravillosa hoja de Servicios, incluye una abrumadora relación de méritos, títulos honoríficos y felicitaciones de la Dirección General de Obras Públicas y Reales Ordenes de gracias y otros premios, honores, condecoraciones, entre las cuales se cuenta la Gran Cruz de Carlos III cuyas insignias le fueron regaladas por la Reina Isabel II, acompañadas de una memorable y expresiva carta autógrafa que decía así: "Valle. Si Carlos III viviera, colocaría en tu pecho la



Fotografía 10. — Presa de "La Parra" vista de conjunto.

Gran Cruz de la Orden, que instituyó para premiar la Virtud y el Mérito. A su nieta cabe la satisfacción de ponértela, y la de apreciar tu talento, a tu Reina Isabel". En la comida con Su Majestad conmemoró el fausto acontecimiento de la inauguración del Canal de su nombre, a la que asistieron los Ministros de la Corona y las más Altas Dignidades del Estado, don Lucio del Valle gozó del singular honor de sentarse al lado de Su Majestad la Reina.

Todo este largo historial de servicios, en las cuatro ramas de la Ingeniería: Carreteras, Ferrocarriles, Obras Hidráulicas, Puertos y Faros, le harían acreedor a la "Borla de Oro", si existiera en nuestro Cuerpo, como ocurre en las Facultades Universitarias, y la probidad, honradez profesional, fidelidad, competencia técnica y lealtad con que desempeñó todos sus cargos y destinos, le hacen acreedor al más cálido ho-

menaje que podamos dedicarle en el CL Aniversario de su nacimiento y en el centenario de su exaltación a la Dirección de nuestra imperecedera Escuela de Caminos, Canales y Puertos, que tantos Ingenieros ilustres ha dado a España.

Bibliografía.

- Archivo de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. *Memoria del Canal de Isabel II* (años 1946-1950).
- GARCÍA AUGUSTIN, J.: *Revista de Obras Públicas*, año 1941, pág. 18.
- LORENZO PAIDO, M.: *Revista de Obras Públicas*, año 1951, págs. 183-185.
- ALBEROLA, J.: *Revista de Obras Públicas*, año 1951, páginas 437-441.
- ALBEROLA, J.: *Revista de Obras Públicas*, año 1953, páginas 397-399.