

EL CANAL DEL MANZANARES, UN CANAL DE NAVEGACIÓN EN EL MADRID DE CARLOS III

Por **MARÍA TERESA FERNÁNDEZ TALAYA**

Archivera documentalista de la Empresa Municipal de la Vivienda

En el siglo xv, en tiempos del rey Juan II, ya se pensó que sería una gran obra hidráulica para Madrid construir un canal navegable, con esa nueva vía de comunicación se pretendía unir las aguas del Jarama y Manzanares. Este proyecto fue estudiado por los artífices más expertos del momento, que hicieron un estudio de las corrientes y terrenos considerando, tras él, que el lugar por donde se podían unir ambos ríos, dada la nivelación del terreno, era desde el Puente de Viveros hasta el pie de la torre de la Parroquia de San Pedro, y de allí a los Pilares que llamaron antiguamente del Pozacho y posteriormente calle Nueva, desde donde iba derecho al Puente de Segovia, lugar en el que se uniría con el Manzanares. Según parece, fue un gran condicionante para construir este canal de navegación, el perjuicio que se originaba a los dueños de los molinos asentados en aquella zona a los que afectaba considerablemente si les quitaban el curso del agua.

La muerte de Juan II trunco este deseo y no se volvió a hablar del proyecto hasta los tiempos del rey Felipe II. Sería Juan Bautista Antonelli, ingeniero italiano, el que propuso a Felipe II, en 1582, hacer navegable el Manzanares, Jarama y Tajo, con lo que la Villa y Corte accedería a Lisboa, entonces puerto hispánico. Trataba de unir por agua las dos capitales, ya que por tierra era muy lento el viaje. El monarca le dio su aprobación tras consultar al arquitecto Juan de Herrera.

Amador de los Ríos reprodujo la correspondencia cruzada entre Antonelli y Juan Delgado, secretario del rey, en la que dice lo siguiente: «El contento y aplauso que por todo el camino han mostrado los pueblos comarcanos a estos ríos y en particular los lugares grandes como Talavera, Toledo y Madrid en venir a la novedad de esta navegación y saber el fin de ello es argumento de un muy gran bien venidero a todos ellos. En Madrid, fuera de la persona real, para otra cosa ninguna no debe haber salido más núme-

ro de gente de la que salió a ver navegar al barco desde la puerta de Toledo hasta la Segoviana».

León Pinelo escribió en 1582: «El viernes 19 de enero llegó a la ribera del Tajo por la vega de Toledo una chalupa que el rey había enviado desde Lisboa para dar principio a la navegación que deseaba hacer. El 17 de marzo de 1584 Felipe II acompañado de sus hijos fue desde Vaciamadrid a Aranjuez en barca dirigida por Antonelli y ponderó el descanso de la navegación frente al polvo y tropezones de los coches. Muerto Antonelli en Toledo el 7 de marzo de 1588, se hizo cargo de su misión un aparejador llamado Andrés García Udías, que anteriormente había conseguido la navegación por el Pisuerga».

El Imperio español tenía en este momento prácticamente dos capitales: Madrid, con la corte y la burocracia, y Sevilla, con la Casa de la Contratación y el puerto más importante del mundo. Juan Bautista Antonelli, ingeniero, geómetra y matemático, pensó que esta dualidad de capitales, de una parte la económica y mercantil, de otra parte la política, no sólo perjudicaban sino que incluso hacía prácticamente inviable la gobernación de las Españas. Por ello empezó a meditar un posible plan, basado en sus conocimientos técnicos, para resolver este problema político.

Antonelli se esforzaba en destacar entre los de su oficio de ingeniero, cosa nada fácil pues tenía que emular a Juanelo Turriano, el autor del artificio para subir el agua del Tajo hasta el Alcázar de Toledo.

En este momento, el resto las cortes europeas se asentaban junto a un gran río navegable y los países con fuerte vocación marítima lo hacían en estuarios. Hay una anécdota del rey Jacobo I amenazando al Lord Mayor de la City con quitar a Londres la Corte y la respuesta rápida fue «pero no podréis quitarnos el Támesis».

A Felipe II se le planteó un dilema cuando llegó a ocupar el trono de España, ¿desde donde debía gobernar? Sevilla, Cádiz, Barcelona e incluso más tarde Lisboa, Valladolid o Toledo en el interior. La construcción de San Lorenzo de El Escorial le determinó el lugar, debía estar en Madrid o Segovia para poder supervisar las obras. Se instaló en la Villa de Madrid, en el Alcázar, el 10 de junio de 1561.

Según Íñiguez Almech, Felipe II había rumiado todo esto con mucha anticipación, pues ya desde Flandes ordenaba adquirir en secreto, para no disparar la codicia, tierras junto al río madrileño en lo que se iba a llamar pronto Casa de Campo. Cuando llegó a Madrid ya era el mayor propietario en la ribera del Manzanares, que más tarde incrementarían sus sucesores¹. Los avances realizados por Felipe II no fueron continuados por su sucesor, aunque sí lo serían por su nieto.

¹ ÍÑIGUEZ ALMECH, *Casas Reales y Jardines de Felipe II* (CSIC 1952).

En 1662, Felipe IV, con intervención del duque de Medina de las Torres, mandó a los coroneles Carlos y Fernando Grünemberg que reconociesen el terreno y curso del Jarama para ver si, como se había propuesto en tiempos pasados, era factible conducirlo a Madrid y hacer con sus aguas navegable el Manzanares.

Los coroneles realizaron un informe dirigido al rey en el que ponían de relieve que «conforme la nibelación antigua, el intentarlo sería obra de mucho trabajo, dilación de tiempo y de unos gastos inmensos. Pues era necesario pasarles por tierras muy quebradas y sacar unos zanjones de mas de 200 pées y en las partes donde hubiese barrancos, fabricar unos diques muy altos de grueso y longitud grandes, los quales por la mucha altura, o peso de las aguas, que avian de sustentar, estaban sujetos a romperse, y de invierno a llenarse de tierra y arena por el corriente de las aguas llovedizas y que en caso de que se quisiese escusar este trabajo con conducirlo y descaminarle por la falda de sus corrientes, alargaría entonces tanto más su canal, y por consiguiente sería obra que en muchos años no se podría concluir sin que en todo el discurso de ellos se pudiese esperar algún beneficio de donde resarcir los millones superfluos que se havian de consumir en su perfección»².

Los coroneles hacen en este documento una salvedad al proyecto de unir las aguas de los dos ríos cuando dicen que aun «venciendo todas las dificultades de romper y cortar las tierras altas que hay entre el Jarama y el Manzanares para traerles al pie de Madrid no se lograba el intento de hacerle navegable pues no hace la navegación la cantidad de las aguas», comentan que el Manzanares aun teniendo más abundancia de agua en el invierno con las lluvias, que el Tajo en verano no era posible la navegación en su curso.

Según sus teorías al Manzanares no era necesario comunicarle ningún río, pues las aguas que corrían eran suficientes sólo con darles consistencia y refrenarles su caída, haciendo canales y diques. Los coroneles se comprometían a hacer la obra por su cuenta y la de sus socios y ponían como fianza «un millón de reales de a ocho». Prometieron comenzar las obras un año después de que fuese aprobado dicho proyecto.

Para estudiar esta propuesta el rey Felipe IV mandó formar una Junta a la que asistieron el duque de Medina de las Torres, marqués de Mortara y los barones de Vadiola y Auchi, para que como ministros, en los que concurría la doble personalidad de políticos y militares, examinasen el proyecto.

La muerte del rey en 1665 interrumpió los estudios que estaban realizando los coroneles Grunemberg, estos ingenieros no cejaron en su empe-

² Archivo Histórico Militar. Sig. 3-3-7-8 (Biblioteca Municipal de Madrid R25980, fols. 33-72).

ño, y en 1668 resucitaron el proyecto y enviaron un memorial a la reina Mariana de Austria, madre de Carlos II, proponiéndole la navegabilidad del río Manzanares en las mismas condiciones que lo habían hecho con Felipe³.

Los coroneles puntualizan a la reina las utilidades que se desprendían de tener ríos navegables en las «Cortes de los Príncipes». Ofrecían hacer esta obra por su cuenta y la de sus amigos y confidentes y se obligaban «hasta poner en perfección su fábrica». Exponen a la reina una serie de condiciones que deben observarse para hacer que un río sea navegable:

«En primer lugar todas las aguas dormientes como lagunas, que solo se componen de las lluvias, pocas veces se pueden hacer navegación con ellas...

Las que están inferiores aunque sean abundantes son inútiles para comunicarlas con las tierras de mayor elevación.

Con las aguas que hay en tierras llanas se pueden fabricar ríos pero estos no se pueden estender mas que lo que alcanza su nivel y casi siempre sus canales estan muy turbios por no tener agua superior o de pie que zebe, remplaze y renueve la primera.

Todas las aguas superiores no teniendo en su intermedio algún impedimento como sierras, son las mejores mas capaces y las que necesariamente se requieren para hazer qualquier navegación artificial aunque se han en poca abundancia. Por tener la facilidad de poderlas detener y encerrar para conducir las al arbitrio de el que las manejare...

Los coroneles dicen también que las aguas del Manzanares son suficientes para hacer navegación ya que su caudal es diez veces más del necesario, puntualizan que «ocho meses en el año estan sobradas que antes hallan dificultad (aunque no invencibles) en apartarlas que en encerrarlas. Y quando solo hubiera las que lleba en el estio, siempre sobra... Con que todas las aguas que corren mientras la sequedad seran las sobradas de aquel mismo tiempo y para saber quantas son se ha hecho experiencia de que en menos de dos oras corren mas de una legua. Luego siendo encerradas y sin que por alguna parte puedan liberarse se tendrá en 24 horas doze veces la misma cantidad que llevará por entonces de agua dicho rio.

La segunda que las tierras por donde corren son llanas no teniendo como se ha reconocido en 100 pies de longitud mas que dos dedos de declinación.

La tercera que es facil dar salida a las aguas que de ymbierno vienen sobre abundantes por ser el terreno tan favorable, e igual para no impedir su desaguadero.

La quarta que habiendo de concluirse la navegación por terreno donde jamas la madre del rio o el rio ha passado ni pasará, cebándola de aguas limpias y claras no embaraza el impedimento de las arenas que suele llenar rastreadas con las avenidas del invierno la madre del dicho rio.

La quinta que tienen la conveniencia de que los terrenos que se estienen por los lados del dicho rio son sumamente altos para con facilidad

³ *Ibídem.*

guiar el canal o navegación en ellos, sin necesitar como Flandes donde los terrenos corren de una misma altura y es necesario fabricar diques altos...

La sexta que esta nevegación no ha de causar estorbo alguno a los molinos que hay sobre Manzanares, Jarama, Henares, Taxo y Taxuña, antes se podran aumentar las molindas fabricando muchos más en él...

La séptima que en las partes donde pretenden hacer las cortaduras para los ataxos del río hallan ser el terreno según manifiestan... de buena calidad y macizo por la firmeza de los cimientos comprobando estos con mas certeza la fabrica del Puente Segoviano.

La octava que por quanto dicho río no esta al occidente de Madrid no pueden sus aguas respecto de sus vapores causar enfermedades por arrojarlos el sol al levantarlos hacia aquella parte, como se experimenta por los estancos de la Casa del Campo, que aun estando sus aguas muy turbias y cenagosas no se originan por gozar este sitio de aquella inclemencia fuera que esta cessa con haver de cebar repetidas veces las dichas aguas del río con aguas limpias y claras. Y en caso que fuere menester evacuarlas todas se podría hacer»⁴.

Se hicieron las nivelaciones de doce leguas del río, desde el Puente de El Pardo, pasando por Madrid, Vaciamadrid hasta San Martín de la Vega, «hasta el ultimo remate de la Puente nueva que está sobre el Jarama camino de Aranjuez en cuya distancia se han hallado 322 pies 3 dedos y media de caída o declinación que tienen las aguas»⁵. La longitud medida era de 193.200 pies.

No podían dejar de manifestar los coroneles en su detallado informe la utilidad que pretendían ofrecer a la Corte, asentada en Madrid, por el hecho de tener un río navegable. En primer lugar dejaban claro que todo país que se preciase debía tener establecida la Corte a la orilla de un caudaloso río, que proveería a la ciudad de todo lo necesario para la vida, tanto porque fertilizaba con su humedad las tierras que la circundaban, como porque se podía potenciar el comercio lo que traía consigo una rebaja considerable en los productos. En esa época ponen el ejemplo de Aranjuez, donde se podía adquirir el carbón a mucho menor precio que en Madrid, ya que llegaba a la ciudad por vía fluvial. En los mismos términos hacen propuestas para transportar la madera de Cuenca, el yeso y la cal también se podrían traer a la ciudad con mayor comodidad abaratando considerablemente su precio. Ni que decir tiene que el mayor beneficio estaba en poder transportar productos alimenticios como el trigo o la cebada, no sólo para abastecer a la ciudad sino también para que fuera molido en los molinos de la ribera del río y luego transportarlo a lugares distantes. También se pensaba instalar molinos de pólvora, papel o batanes.

⁴ *Ibíd.*

⁵ *Ibíd.* se especifican en el documento todas las medidas que se llevaron a efecto.

Entre las condiciones con que se obligan los coroneles en su propuesta al rey figura el hacer venir desde Flandes y Alemania maestros arquitectos para que trabajen en esta obra así como quinientos oficiales.

La idea de un Manzanares navegable era algo que según José María Sanz «resurgía como sus avenidas». Nos comenta José María Sanz que «la política de obras públicas de Fernando VI apoyaba las iniciativas particulares, que no medían los riesgos. El ministro de Estado, José Carvajal, presentó al Rey un proyecto en 1746 para llevar a cabo un proyecto de navegación interior, que de nuevo habilita la cuenca del Tajo para unir a Madrid con el Guadalquivir y el Duero. Una ordenanza de intendentes pretendía levantar planos provinciales y conocer las obras necesarias en caminos, puentes y canales, comprometiéndose a ayudar económicamente»⁶.

En 1756, Carlos de Simón Pontero, alcalde de Casa y Corte, inició la idea de fundar una compañía que llevase a la práctica la canalización de los tres mencionados ríos, Tajo, Jarama y Manzanares. En su proyecto puntualizaba que se tenía que formar una compañía en la que el rey debería poner 50.000 o más pesos⁷.

Se daban ocho fundamentos de utilidad enumerando la multitud de objetos diversos que se conducían a la Corte y calculando su peso y los gastos de transporte, que se creían más económicos por la vía fluvial. «El canal se empezó por cuatro emprendedores que no tenían necesidad de dar razón a nadie de sus operaciones, por lo que al presentar las cuentas a la Compañía que los sustituyó sólo figuraban unas apuntes que no sirvieron luego para fijar claramente el tiempo que habían ocupado los terrenos, lo cual dio origen a diversos litigios con los presuntos dueños. Para las excavaciones se ocupó terreno concejil en el distrito de la Arganzuela y en el soto de la Salmedina. Al no cumplir sus compromisos, el Estado se incautó de las obras»⁸.

En 1770 surgió un hombre de empresa decidido a realizar el canal navegable del Manzanares. Pedro Martinengo, que presentó a finales de octubre de 1769 un proyecto para construir, a su costa, bajo ciertas condiciones y privilegios, unos temporales y otros perpetuos, canales de navegación por las aguas de los ríos Manzanares, Jarama y otros «*comprehendidos en el distrito de veinte leguas en contorno de Madrid*». Argumentó que realiza-

⁶ J. M. SANZ GARCÍA, *Los canales del Guadarrama y Manzanares de Juan II a Juan Carlos I pasando por Carlos III*, Instituto de Estudios Madrileños. Ciclo de Conferencias *El Madrid de Carlos III*, Madrid, 1988, p. 45.

⁷ Papel instructivo que escribe Carlos Simón Pontero del Consejo de S.M., alcalde de Casa y Corte, para los que quieran interesarse en la compañía de navegación de los ríos Tajo, Guadiela, Manzanares y Jarama, 1756. Biblioteca Municipal.

⁸ J. M. SANZ GARCÍA, *op. cit.*, p. 45.

ba este proyecto a pesar de que durante los últimos dos siglos se había intentado sin éxito.

Carlos III pensaba que no se había construido por haberse intentado por un método inasequible ya que hasta ahora las obras debían ser costeadas por el Real erario o por emprendedores que no tenían caudal suficiente. El rey argumentó lo siguiente al respecto:

que no devia desatenderse la expresada propuesta antes si examinarse con cuidado, a este fin la mande remitir en nuebe de nobiembre a mi Consejo para que por lo respectivo a las gracias Privilegios y condiciones que solicitaba esta Compañia me expusiese su dictamen. El Consejo lo executo asi, despues de oydo mi fiscal en consultas de dies y nuebe de Diziembre del año pasado y diez y nueve de Febrero del corriente haciendome presentes las limitaciones y declaraciones con que se podia admitir y en la parte facultativa correspondiente a la execucion y coste prudencial de las obras, fice tambien se tomasen los informes que parecieron necesarios. Examinado todo por mi con el deseo que me asiste de que España logre tambien los veneficios que a otros Paisses han producido semejantes obras y reflexionando por una parte que los que produzcan esta nabegacion, si llega a conseguirse serviran de exemplo y estimulo para que con el mismo metodo se propaguen a otras Provincias, y por otra parte, sino se consiguen, tampoco originaran perjuicio de consideracion a la Causa publica, a mi Real Erario, ni a Particulares, respecto que la compañía de emprehendedores lo ofrece todo a su costa, mande que teniendo presente las consultas del mi Consejo se tratase con ellos. Executose asi y limitando en unos punto, y ampliando en otros, con mi aprovacion, los Articulos de la primera propuesta vino a formarse la que me presentó en nombre de la Compañia Don Pedro Martinengo con fecha de diez y seis de Abril proximo pasado examine de nuevo esta propuesta y allandola conforme a mis resoluciones, me digne admitirla y concederla mi aprovacion en todas sus partes y su tenor dice assi: ...Don Pedro Martinengo y Compañia ofrecen a su costa y expensar un Canal Nabegable en el Rio Manzanares desde la Puente de Toledo, hasta el Rio Jarama y desde alli seguir la nabegacion adonde mejor combiniese, a eleccion de esta compañía, sea sobre las riberas del mismo Jarama de Henares, o de Tajo, pues en qualquiera parte que siga resultaran las bentajas y vien publico que semejantes obras han producido en otros reinos⁹.

Las condiciones habían sido entregadas al marqués de Grimaldi el diez de octubre de 1769. La Compañía pedía a cambio el privilegio exclusivo de construcción de canales de navegación y hacer navegables los ríos por treinta años, en veinte leguas de Madrid, por la parte de Oriente, Mediodía y Poniente, y siete leguas en las corrientes del río Manzanares desde Madrid hacia el Puerto de Guadarrama.

⁹ Biblioteca Nacional, VE 1265-5.

También tendrían derecho a transportar por los canales cualquier efecto, así como el usufructo «entero, franco y libre» por cincuenta y cinco años, contados a partir de cinco años después de empezar la obra, sin derecho o contribución alguna por razón de navegación y transporte a los embarcaderos. Pedían también tener hasta un total de quince barcos de su propiedad con libre navegación, pudiendo transportar toda clase de objetos excepto contrabando.

Asimismo se reservaron la propiedad de toda la pesca en cuatro leguas y por plazo de cien años, pudiendo venderla o arrendarla, pagando únicamente los derechos que pagase cualquier pesca de agua dulce a la entrada de Madrid o de otro pueblo, se obligaban a observar la veda para el desove.

El rey les facilitó la obtención de los terrenos por donde debía pasar los canales para que pudieran diseñar el recorrido por el sitio más adecuado aunque cruzara tierras del rey, señoríos, mayorazgos, comunidades eclesiásticas y seculares, obras pías o de cualquier particular.

Las tierras baldías reales y concejiles, comunes y despobladas debían ser libres y francas para esta obra por ser ésta beneficiosa para el Estado, derribándose casas o cruzando tierras labrantías o vías si fuese necesario, dejando a ambos lados el espacio suficiente para su conservación.

Era tan importante para el rey este canal que incluso desvió las aguas de los molinos que no tuviesen actividad en los últimos diez años para alimentar el canal de navegación.

Pedían el privilegio del uso de canteras públicas o particulares, con todos los privilegios que gozaban las obras reales y se consideraba como si fuese costeada a expensas de la Real Hacienda, para que goce del mismo fuero y privilegio como obra real y si fuese necesario abrir algunas nuevas, lo podían hacer pagando a los dueños de los terrenos, si fuesen particulares, el daño originado. También podía abrir caminos nuevos para hacer más corta la conducción de los materiales a las obras de los canales.

El ganado que trabajaba en las obras podía pastar libremente en los pastos comunes y gozar de todos los privilegios de la Cabaña Real.

La Compañía constructora podía conseguir dinero a interés e hipotecar la finca por capital y réditos, por el tiempo de los cincuenta y cinco años útiles, que ha de disfrutar cada cuatro leguas de los canales que construía.

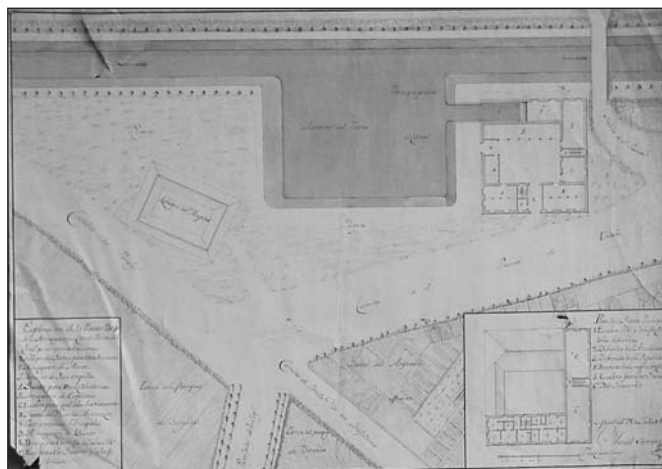
Los canales se construyeron descubiertos, sin antepechos, pretil, tapia ni otra defensa en las orillas. La Compañía constructora se hizo cargo de los puentes de madera en los caminos reales y de comunicación entre pueblos, debiendo mantenerlos en perfecto estado de uso.

En los terrenos que se expropiaron fueron realizando embarcaderos, cobertizos, casas y almacenes para custodiar los materiales necesarios en las navegaciones. Estas dependencias eran en todo momento propiedad de la Compañía y los géneros almacenados debían pagar los impuestos corres-

pondientes a la entrada en Madrid y otros lugares en que se vendiesen, debiendo entenderse que todo lo que se condujera en los barcos que circularasen por el canal estaba sujeto a los derechos Reales, como lo demás que se conducía por tierra en caballerías o carruajes. Todas las construcciones que hizo la Compañía para los fines del tráfico y fomento de la navegación y los barcos y sus pertrechos eran bienes de la citada Compañía

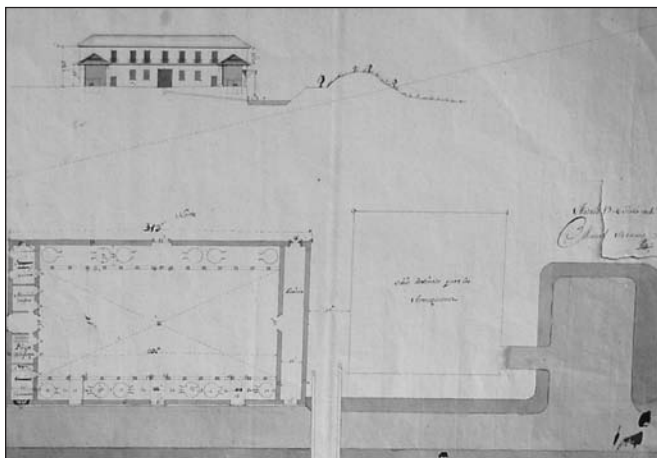
Tenían amplia facultad para reunir el agua necesaria para la navegación, y ningún particular podía negarse a ello por riego, lavaderos u otros motivos, aunque tuviesen anteriores permisos reales, pero sin embargo no podían embarazar el paso del agua de la Campiña de Alcalá ni Reales Acequias. Si se construyesen molinos o batanes debían proyectarse de forma que no impidiesen el curso de la navegación.

Manuel Serrano, planta y alzado de almacenes (1772). Plano n.º 619. Archivo del Ministerio de Fomento. Obras Hidráulicas.



Todos los árboles que la Compañía plantase a su costa eran de su propiedad durante los cincuenta y cinco años de concesión y los podían incluso dejar a sus herederos y sucesores, con facultad de cortarlos, usar de sus frutos o renovarlos cuando le conviniese, eso sí, si cortaba uno debía replantarlos si no lo hacía el rey podía hacerlo o dejar que lo hiciese otra persona que pasaría a tener la propiedad de esos árboles.

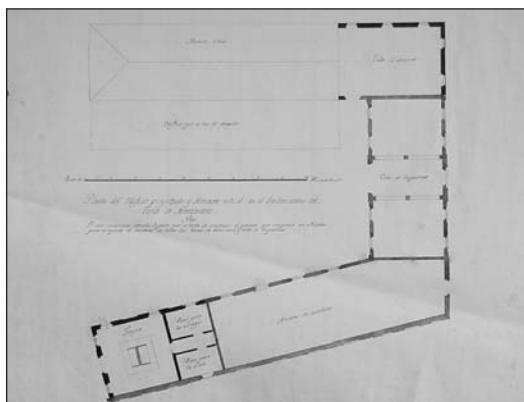
Todas las justicias debían auxiliar la obra y debían recurrir al Juez de Obras y Bosques con apelaciones al Consejo en Sala de Justicia, como las de Sitios Reales y Acequia de Jarama. El rey encomendó a todos los jueces la buena y pronta administración de justicias para que no se embarace a la Compañía con pleitos. Insta también al juez de Obras y Bosques para que proceda con rigor de Derecho contra los que causen daños, así en los canales, como en los plantíos, que se pongan en sus inmediaciones dando cuenta al Consejo para que les imponga las penas que tenga por conve-



Manuel Serrano, planta y alzado de unos almacenes (19 de julio de 1775). Plano n.º 621. Archivo del Ministerio de Fomento. Obras Hidráulicas.

niente. El rey admitió y aprobó esta proposición en todos sus artículos el 6 de mayo de 1770¹⁰.

Se levantaron los primeros planos con idea de iniciar, acto seguido, los trabajos, pero una serie de pleitos, que en 1772 promueven los propietarios de las tierras y demás afectados por el proyecto, obligan a replantear la obra y trazar nuevos planos; a esta fase corresponden los realizados por Manuel Serrano.

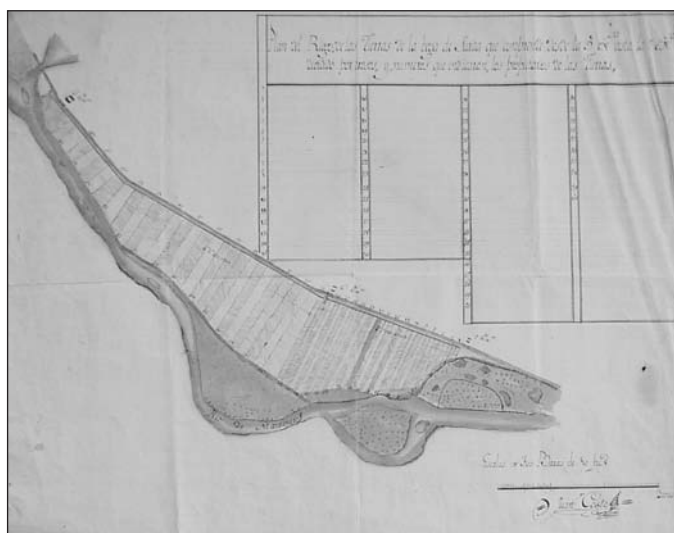


Planta de almacén y edificios proyectado para el Canal del Manzanares. Plano n.º 629. Archivo del Ministerio de Fomento. Obras Hidráulicas.

El Banco de San Carlos fue el encargado de administrar el Canal del Manzanares desde el 12 de junio de 1788 hasta 1799, poniendo a cargo de su administración a Cabarrús.

¹⁰ *Ibidem.*

Como indica Sanz García, se ocuparon tierras de la Salmedina que pertenecían a la Junta de Propios y Sisas de Madrid y los pastos y leñas se subastaban. Se calculó que entre 1785 y el encargo a Cabarrus se habían invertido en quince obras diferentes 284.907 reales que se adeudaban y en los dos primeros años de administración del Banco otros 718.076. El Banco realizó varias obras en el Canal, destaca un molino de dos piedras que se instaló en la tercera esclusa. También mandó construir una falúa y botes.



Tierras de regadía
entre la quinta y la
séptima esclusa.
Plano n.º 625.
Archivo del Ministerio
de Fomento.
Obras Hidráulicas.

En 1791, Miguel de Hermosilla fue nombrado ingeniero director de las obras del Canal hasta Aranjuez. Hermosilla pidió como ayudante al ingeniero Cipriano Torrezuri, y se le pagaron por las obras hasta Aranjuez 6.000 reales¹¹.

Hermosilla hizo un dictamen sobre la necesidad y utilidad de la continuación del Canal del Manzanares hasta el Real Sitio de Aranjuez¹².

Comienza su dictamen explicando los beneficios de hacer navegables los ríos, los cuales resume en cuatro artículos:

«1.º La navegación interior de un Reyno es suficiente para que por ella sola se consignan las dos cosas, que tiempos ha, ocupan la atención de las

¹¹ J. M. SANZ GARCÍA, *op. cit.*, p. 48.

¹² M. HERMOSILLA, *Dictamen sobre la necesidad y utilidad de la continuación del Canal del Manzanares hasta el Real Sitio de Aranjuez. La navegación del Tajo desde su nacimiento hasta el mismo Sitio, y la del Guadiela hasta que se une con el Tajo, con un cálculo de las ventajas que esta navegación traería a la Corte y al Reyno, el coste de toda la obra y el modo más económico de hacerla*, Madrid, 1791. Publicado en 1804, Biblioteca Nacional.

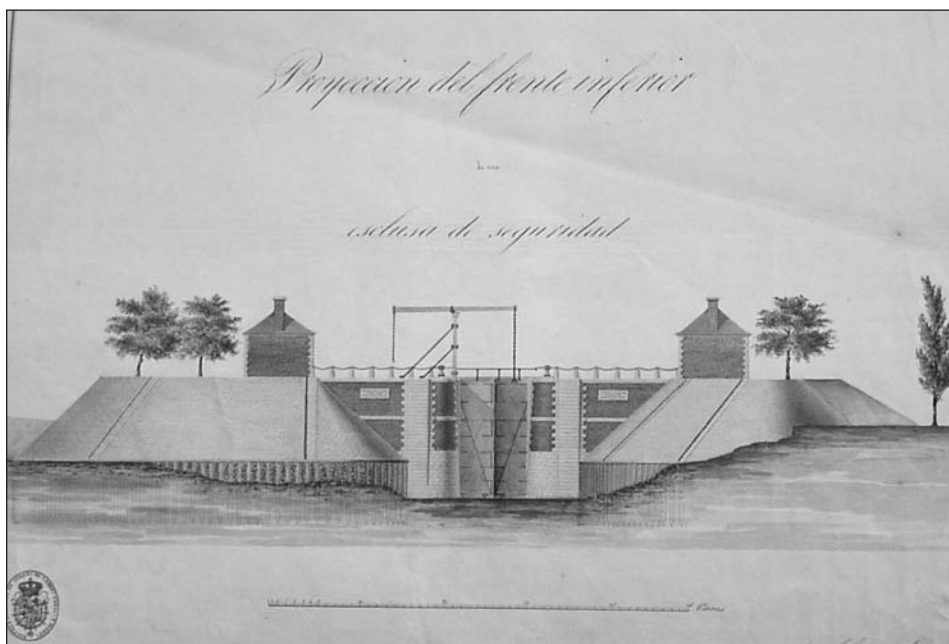
principales Nacional de la Europa, y son brazos e industria, o con otros nombres población y riquezas, porque en ellas fundan su pujanza.

2.º La misma bien distribuida hace prosperar la Agricultura; y como ella hará lograr mayor abundancia de comestibles, y más baratos, siendo mas fácil y cómoda la subsistencia, habrá mas matrimonios.

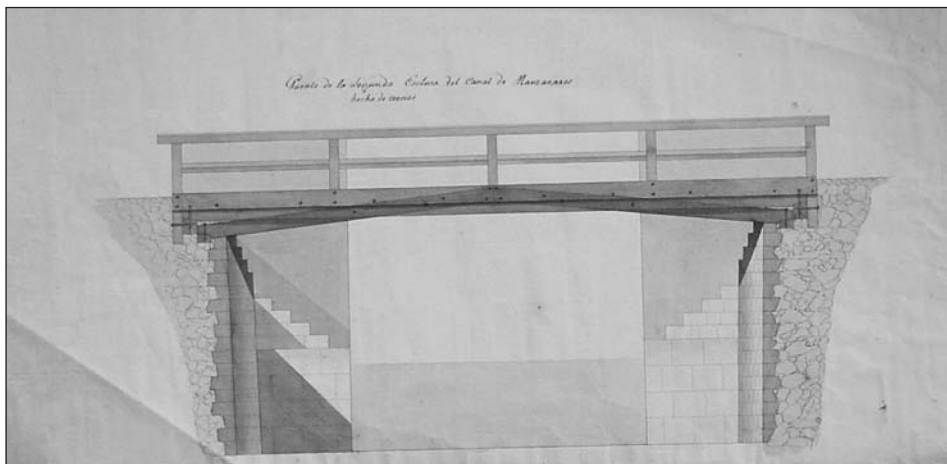
3.º Atendida la Agricultura la tierra franqueará al hombre aplicado mayor cantidad de frutos; cuya forma sabrá mudar su industria con los que se les da el nombre de materias primas.

4.º Por último, la Nación que promueva su navegación interior, suministrará a sus Labradores y Comerciantes medios más fáciles de acarrear sus frutos, y sus géneros, podrá vender sus artefactos más baratos, y como no sean de inferior calidad, despachará más que las otras Naciones, les sacará mas dinero, y gastará menos del suyo; y de que estas verdades no han sido los últimos a conocerlas y seguirlas los Españoles, vamos a ver los testimonios».

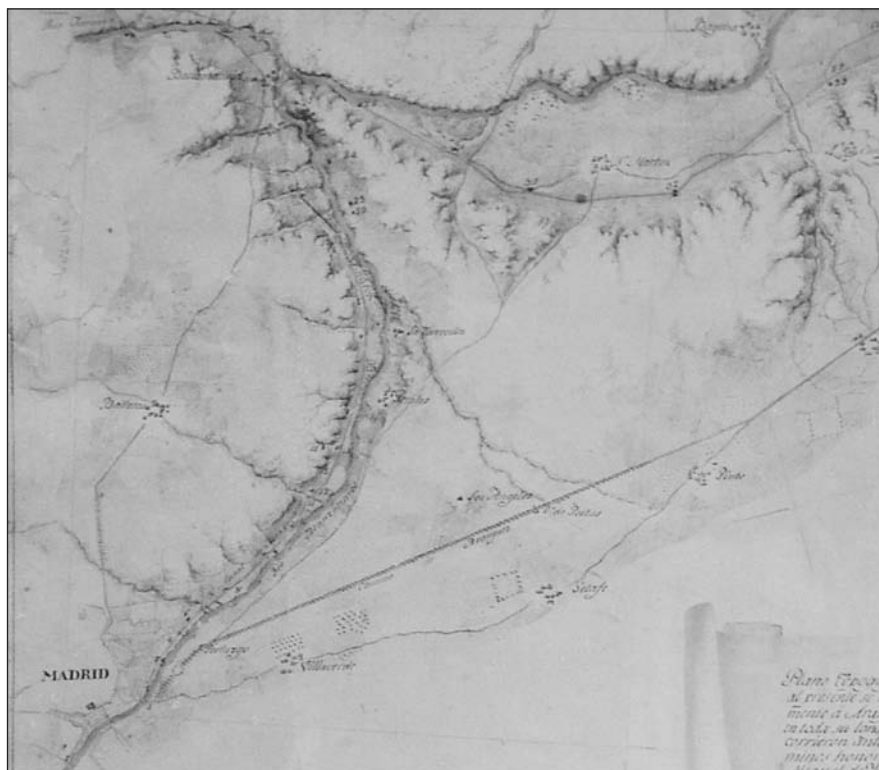
Hermosilla hizo un inventario de los desperfectos que observaba en el Canal: faltaban diques de cal y canto para atajar las aguas que corrían ocultas por el fondo del Canal, que debía limpiarse, a las casas de los guardas se las debía elevar para evitar tercianas, pide también el arreglo de murallas, escarpes, almacenes, caminos de sirga, restablecer los cuatro molinos



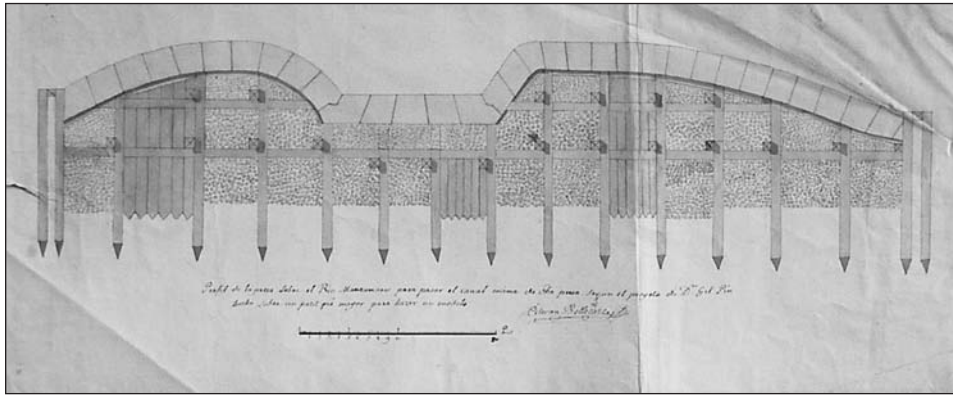
Proyección del frente exterior de una esclusa de seguridad.
 Archivo del Ministerio de Fomento. Obras Hidráulicas. Plano n.º 647.



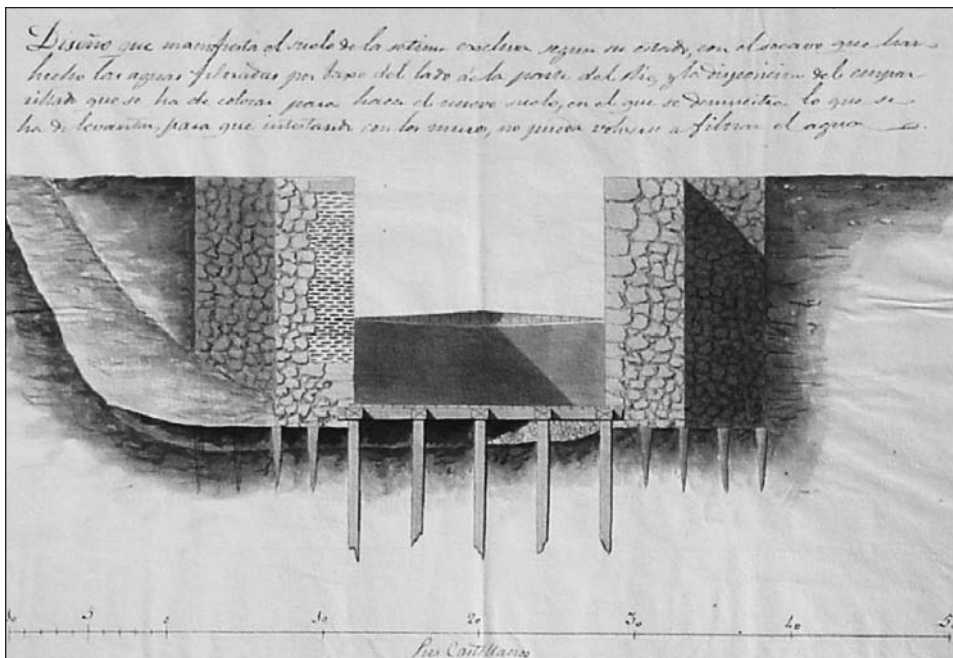
Puente de la segunda esclusa del Canal del Manzanares. Ministerio de Fomento. Obras Hidráulicas. Plano n.º 635.



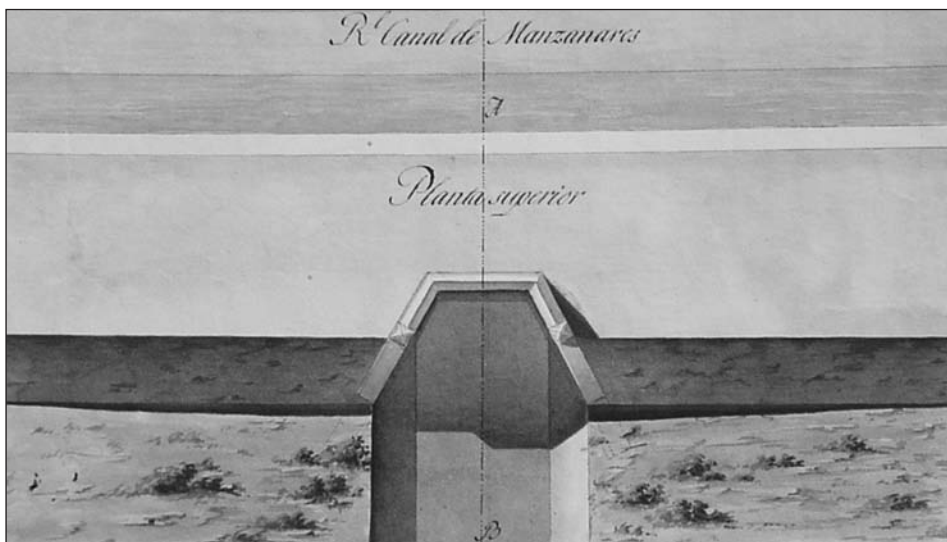
Detalle del plano topográfico en el que se pone de manifiesto la situación del Canal del Manzanares. Ministerio de Fomento. Obras Hidráulicas. Plano n.º 626.



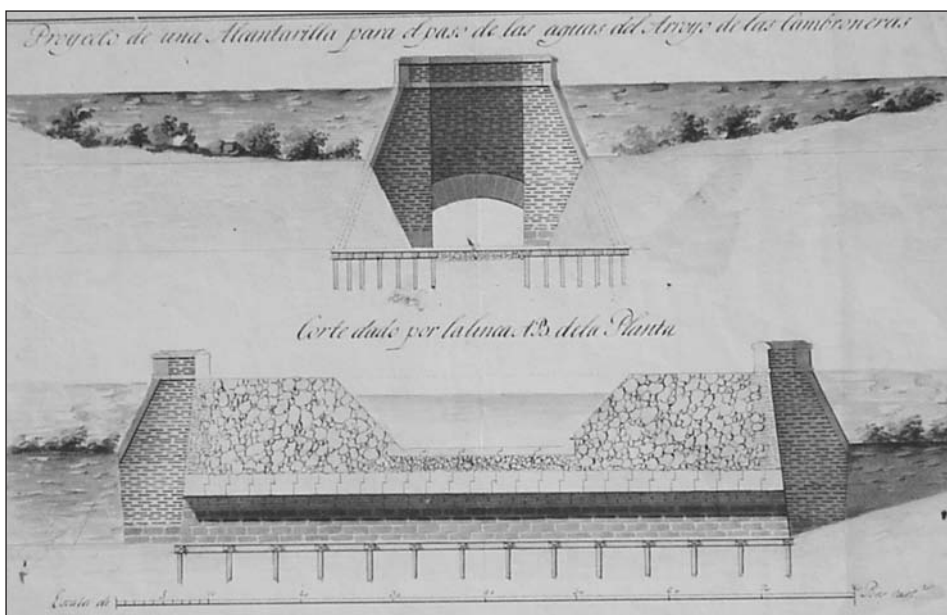
Perfil de una presa sobre el río Manzanares para pasar el Canal por encima. Detalle del plano topográfico en el que se pone de manifiesto la situación del Canal del Manzanares. Ministerio de Fomento. Obras Hidráulicas. Plano n.º 622.



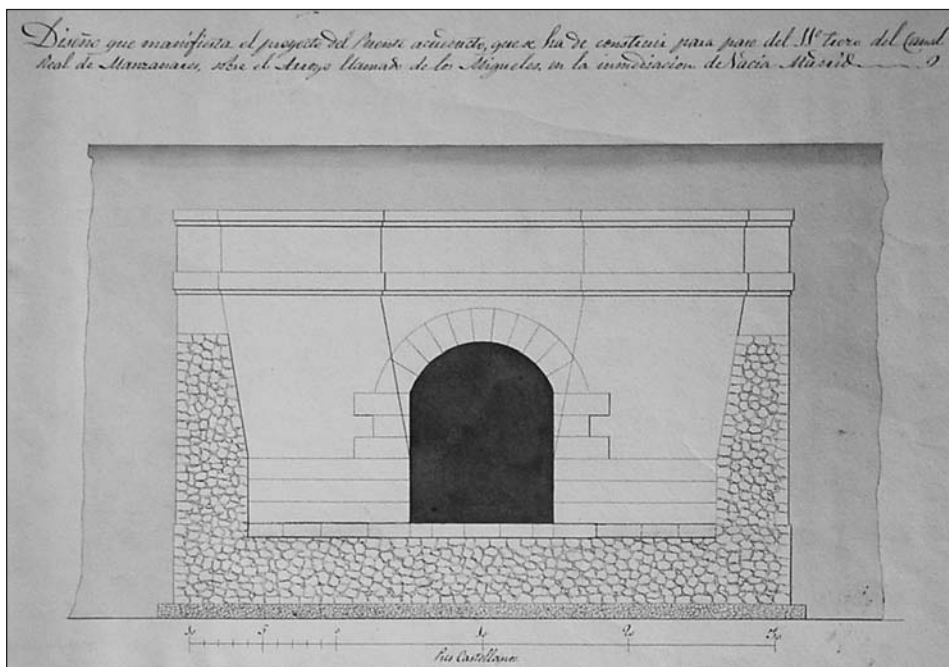
Diseño de la séptima esclusa. Obras Hidráulicas. Plano n.º 638.



Real Canal del Manzanares. Planta superior del canal de navegación.
Obras Hidráulicas. Plano n.º 641.



Proyecto de una alcantarilla para el paso de las aguas del arroyo de las Cambroneras.
Obras Hidráulicas. Plano n.º 640.

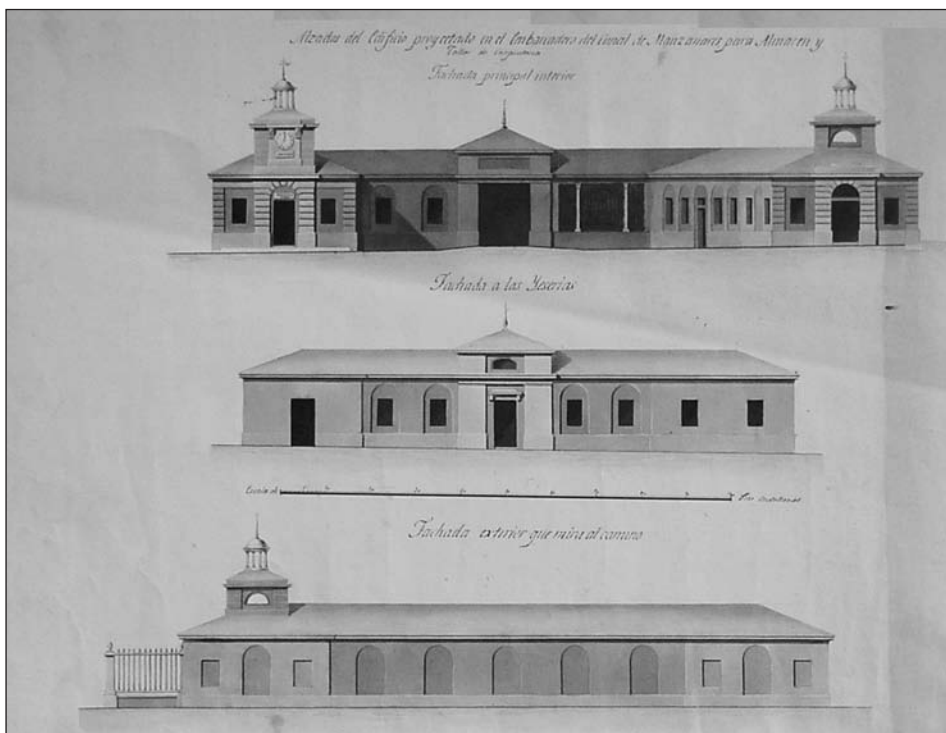


Diseño del puente acueducto en el tramo 11.º del Canal del Manzanares.
Sobre el arroyo de los Migueles. Obras Hidráulicas. Plano n.º 622.

de rodete que se demolieron sin motivo y quitar los dos molinos de ruedas de cajones que se construyeron en su lugar, conductos de riego para los sotos, compuertas... Se proponía repartir la mitad o mas de las doce piedras de la porcelana en otros molinos de la segunda, tercera y cuarta esclusa, pues de otro modo la navegación no sería constante. Todo tenía que discutirse en las Juntas ordinarias o extraordinarias del Banco.

En 1848, Madoz realizó una descripción pormenorizada de la situación en que se encontraba este canal de navegación. Comienza la descripción por la cabecera del Canal que se encontraba en el Soto llamado de la Arganzuela, situado a 650 pies del Puente de Toledo. Siguiendo la margen izquierda del río Manzanares se hallaba una plazuela, posiblemente situada en la confluencia de Santa María de la Cabeza con el Paseo de la Chopera.

Puntualiza «que estaba adornada con 13 filas de árboles, y otra infinidad que hay entre el río y dicha plazuela en un pequeño soto; concluida esta se ve la cabecera del canal de Manzanares. La forma un bello cuerpo de arquitectura, compuesto de un zócalo de granito que recibe un pedestal, en el que sientan un león de mármol con dos columnas dóricas de igual materia, con el plus ultra en los fustes y coronas reales en los remates. A los lados hay escalinatas, y en el neto del expresado pedestal se lee la siguien-



Alzado de los edificios proyectados en el embarcadero del Canal del Manzanares. No tienen firma, pero podrían ser de Isidro González Velázquez. Ministerio de Fomento. Obras Hidráulicas. Plano n.º 626.

te inscripción: Cabecera del Real Canal de Manzanares, construida en el año de 1819.

Por bajo en la parte labrada de mampostería se ven dos bustos, y en el centro un bajo relieve con una esfera y otros objetos análogos al destino de la obra.

De aquí al principio del canal, ó sea el acueducto por donde toma el agua del río, hay 200 pies, y de este al embarcadero 2,400; de aquí al puente de Sta. Isabel 3,387: este trozo es el mas ameno de todo el canal; pues desde la cabecera principian hermosas filas de árboles en una y otra margen, y en la plazuela del embarcadero un bonito jardín, en el que se ven variedad de flores.

Este punto es uno de los mas deliciosos que se hallan alrededor de Madrid, contribuyendo a ello lo frondoso del arbolado que ha padecido con las podas. Un puente de madera da paso a la extensa pradera.

La entrada está decorada con dos columnas entregadas y un arco de medio punto en el centro, coronando el todo un grupo de escultura con las alegorías de comercio y navegación, que se está desmoronando habiéndose-

se hecho hace pocos años, consecuencia de malgastar el dinero en adornos que no son de piedra: en su recinto se encuentra la casa administración destinada para habitaciones de varios dependientes del canal, piezas para oficinas, depósitos de planos e instrumentos y otros departamentos; a su izquierda está la capilla pequeña en extremo pero de buena forma con dos columnas de granito en el pórtico, y un cuadro ejecutado por D. Vicente López en el interno.



Restos del Canal del Manzanares.

Desde aquí hasta el puente de Santa Isabel, por la margen izquierda, se ve un hermoso vivero con plantas de las especies siguientes: álamo negro, acacia de flor, acacia de tres puntas, moreras, chopos, desmayos, aliantos, cinamomos y cipreses, y por la derecha continúan varias filas de árboles: sigue otro trozo de canal hasta la primer esclusa o casa Vieja de la China, de 3.502 pies de largo, en cuyo punto concluye el termino jurisdiccional de Madrid, en el arroyo denominado de Abroñigal, y entra el de Villaverde; este último trozo se halla como los anteriores, con una infinidad de árboles de una y otro margen. La longitud, del canal desde la cabecera al citado punto es de 9.745 pies, y 260 con corta diferencia el terreno que ocupa, comprendidas las márgenes y ancho del canal, que es de 46 pies.

Dada la ligera idea de los paseos del canal, no nos parece fuera de propósito decir algo de su hermosa pradera: la longitud es la misma que la de aquel, puesto que se halla situada entre su margen derecho e izquierdo del Manzanares; su ancho, medio por los puntos que diremos es el siguiente: por el principio, ó sea por la cabecera del canal, 350 pies; aquí hay un soto de árboles nuevos, de que ya hemos hecho mención: por el embarcadero 328; por el puente de Santa Isabel 823, y por la primer esclusa 560; pero un poco mas arriba su ancho es mucho mayor por el arco o vuelta que toma

el río. Finalmente, otro camino corre a la margen izquierda del canal, denominado de la Chopera, que principia en la plazuela del puente de Toledo, y va a terminar en Casa-Puerta; se halla adornado con 4 filas de árboles, que concluyen un poco antes de llegar a la citada casa».

En el Archivo del Palacio Real se custodian los planos realizados por Isidro González Velázquez para la urbanización de todo el entorno del Canal. Comienza centrandó su actuación en la cabecera donde se construyó el templete que describe Madoz.

La compañía del Canal realizó obras hasta el embarcadero de Vaciamadrid, pero esta empresa fracasó debido a una serie de circunstancias: en primer lugar, el volumen de las aguas no era suficiente para alimentar de forma adecuada el nuevo cauce artificial, máxime teniendo en cuenta las altas cotas de estiaje de nuestro río. Por tanto, fue necesario construir un depósito circular junto a la toma de aguas en el Puente de Toledo y aprovechar no sólo las aguas superficiales, insuficientes, sino también las subterráneas que se obtenían mediante un complejo sistema de filtraciones a través de canalones y tablachos que las conducían hasta el depósito.

Los desniveles del cauce tampoco eran los apropiados, piénsese que en el corto trayecto del Puente de Toledo hasta Vaciamadrid, se necesitaron diez esclusas para hacer posible el paso de los barcos.

Se optó por un trazado poco acorde con las necesidades de cimentación que toda obra de esta naturaleza demanda; el no haber hecho un previo estudio de los terrenos trajo como consecuencia los múltiples derrumbes y filtraciones que encarecieron y dificultaron la obra.

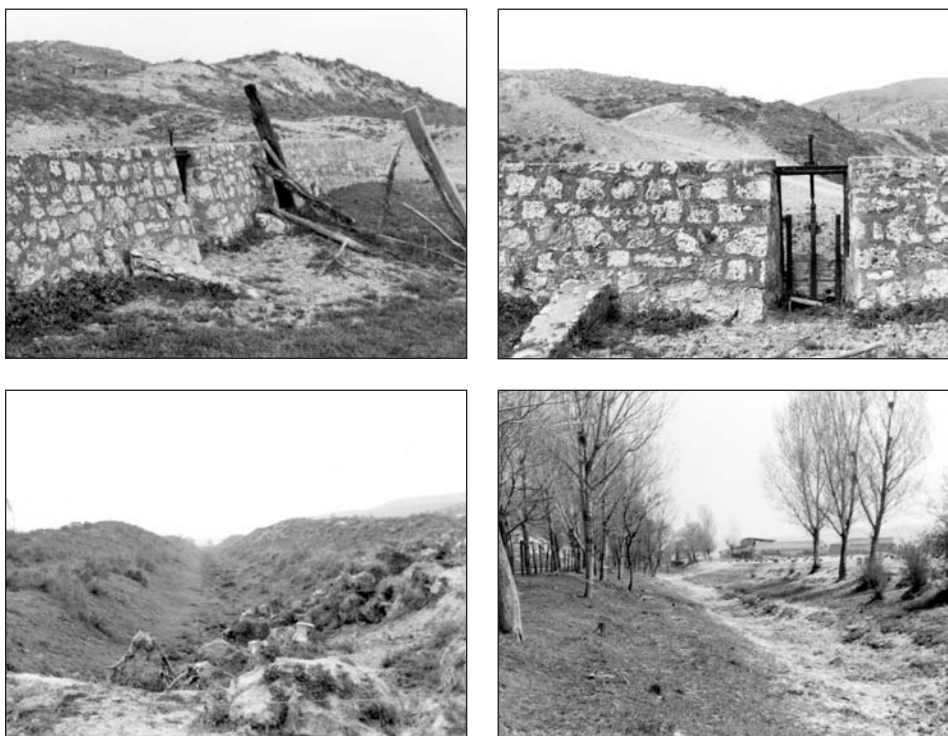
Por si todo ello no fuera suficiente, Fernando VII sólo se preocupó de obras de ornato y embellecimiento que nada práctico añaden a la ya difícil vida de la empresa. Y para remate, la última época aparece empañada por una serie de manejos y actuaciones subrepticias en las que creemos tuvo buena parte el marqués de Salamanca. A mediados del siglo XIX los terrenos del Canal, semiderruido y abandonado, son un foco de infecciones, pues la incuria ciudadana ha transformado en vertederos unas márgenes que se hermosearon para lugar de esparcimiento.

El 16 de febrero de 1818, Fernando VII emitió una Real Cédula por la que nombró al duque de Alagón, juez protector del Real Canal de Manzanares, estableciendo un Juzgado que entendía privativamente, en primera instancia, de todas las causas relativas a la conservación de la empresa y sus prerrogativas, con las apelaciones al Consejo en Sala de Justicia.

Todas las obras llevadas a cabo por orden de Fernando VII se pagaron con las sisas del vino, aguardiente y licores.

En la Biblioteca del Palacio Real existe una relación sucinta del estado en que se encontraba la Real empresa, elaborada a finales de 1824, tras el reconocimiento de las obras, en la que expresan

la escasez de fondos que experimentó esta Real empresa desde el mes de diciembre de 1820, en que en virtud de los decretos de las llamadas Cortes se la quitaron la asignaciones que tenía para su conservación y adelantamientos, ocasionó el general deterioro de sus obras; y para persuadirse del estado en que se hallaba al restablecimiento del gobierno legítimo del Rey nuestro Señor bastará la siguiente manifestación de las hechas desde aquella época, en que se la devolvieron la mayor parte de las citadas asignaciones hasta fin del año próximo pasado.



Restos del Canal de Navegación del Manzanares, se puede apreciar todavía en el terreno la forma del Canal, así como los restos de las construcciones que se realizaron en las diez esclusas.

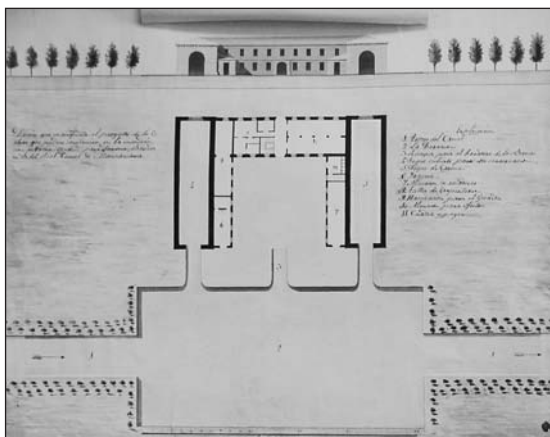
El Canal recibe las aguas filtradas del río por medio de canalones de madera establecidos en diferentes direcciones bajo la solera de éste, los cuales se han reparado y puesto corrientes en la parte posible para aumentar su entrada que era demasiado escasa a causa de hallarse cegados y casi inútiles.

La fetidez que en la estación de verano despiden las aguas estancadas se aumentaba con exceso en una especie de balsa formada entre la alcantarilla que conduce las filtradas del Canal y el muro de sostenimiento de la

cabecera, la cual se ha terraplenado, limpiado al mismo tiempo la arena que continuamente entra y contribuye a cegar el cauce.

Proyecto de las obras en las inmediaciones de Vaciamadrid para dársena y baradero del Canal.

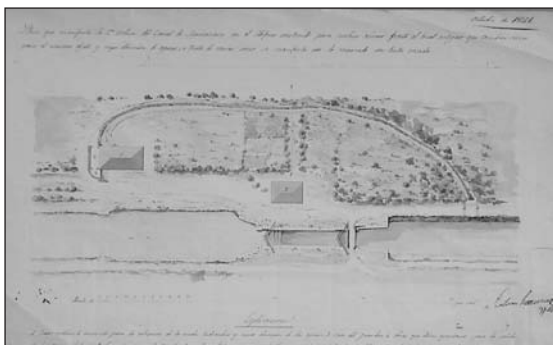
Las obras aquí recogidas no llegaron a terminarse porque el poco tiempo de iniciarse se optó por conservar solamente la parte navegable del Canal que llegaba hasta la décima esclusa (1829-1830). Plano n.º 645. Archivo del Ministerio de Fomento. Obras Hidráulicas.



Un puente de madera, que por precisión se construyó en el embarcadero, hubo que deshacerlo por estarse arruinando, y se construyó nuevamente, aprovechando los materiales, en otro sitio, que al paso que hermosea sirve mas bien al objeto que motivó su construcción.

La mayor parte de los edificios situados en aquel recinto se han reparado según era necesario, y con objeto de hacer productible la tierra que hay a espaldas de la capilla hasta el Puente de Santa Isabel, se ha construido de nuevo una noria que la suministra en abundancia el riego, y también al arbolado que se halla en aquella extensión.

Para precaver la ruina que con el tiempo hubiera sobrevenido en el puente de Abroñigal, que sirve para pasar sobre el Canal las aguas del arroyo de este nombre, se ha construido de nuevo mucha parte de su pavimento deteriorado en tal disposición que aquellas se filtraban destruyendo sus fábricas.



Antón Hernán.
Plano que manifiesta la segunda esclusa del Canal del Manzanares (octubre 1841). Plano n.º 634. Archivo del Ministerio de Fomento. Obras Hidráulicas.

En la segunda esclusa se ha construido de fábrica y cantería el tambor que forma el salto de las aguas, porque el que existía de madera se destruyó, como era de esperar, inutilizándose el uso de la esclusa, por ser una de sus partes mas principales.

En la quinta se han construido de nuevo las vanguardias, deshaciendo las que tenía por la próxima ruina que amenazaban, a causa de su desplome ocasionado del extraordinario asiento que habían hecho.

La mitad de la séptima se ha demolido y hecho de nuevo. Esta esclusa construida con malos materiales y ningun cuidado, hacia tiempo que anunciaba de un día a otro su destruccion y por consiguiente no se podia hacer uso de ella sin peligro.

Además de estar interceptada la navegación por el estado de las obras, contribuía a inutilizarla, aun reparadas éstas, el mucho legamo que existía en casi todo el Canal, y para dejarla espedita, se han limpiado en su totalidad los trozos segundo, tercero, sexto, octavo y noveno y en otros lo necesario...

Los puentes de madera de la primera y segunda esclusas y otro sobre el arroyo de Vallecas, inmediato a la quinta se han construido de nuevo.

En muchas parte de los nueve trozos se han puesto nuevos los entablados y estacados que sirven para mantener los escarpes, se han perfeccionado estos y ensanchado las mesillas que por algunos parages apenas podía pasar la mula que tira de los barcos...

Cuatro barcos existían para la navegacion pero inutiles y a fin de no privar a la empresa del producto de este ramo, sin embargo de la corta estension del Canal, se han construido igual numero nuevos de los cuales el último se echará al agua en el próximo mes de febrero.

El ramo de arbolado esperimentó también un atraso. La escasez de riego ocasiono la destrucción de casi todas las plantas nuevas... los grandes viveros y semilleros carecían de los trabajos necesarios para su fomento y conservación. A todo ello se ha acudido oportunamente y en el día presenta un aspecto mas agradable...

En esta fecha se ha dado comienzo a los trabajos de prosecución del Canal por la construcción de la décima esclusa que es la única obra de consideración que se presenta asta el pueblo de Vaciamadrid, para la cual se ha hecho la escavación se estan clavando las estacas, concluyendo el emparrillado y conduciendo todos los materiales necesarios, y cuando esta obra esté ya a punto de concluirse se empezará la apertura del cauce del Canal con toda la actividad que permitan los fondos de la empresa... Madrid 14 de enero de 1825. El Duque de Alagón, Barón de Espés¹³.

Como se puede comprobar, el Canal se reparó de forma concienzuda para ponerlo de nuevo en funcionamiento.

¹³ Biblioteca del Palacio Real. Relación sucinta del estado en que se encontraba la Real empresa del Canal del Manzanares a finales de 1824.

Este Canal se utilizó durante muchos años para conducir yeso y piedra y multitud de materias primas a la ciudad de Madrid; pero en 1862, existiendo ya el ferrocarril que podía transportar con más facilidad y economía estos materiales, y, además, con el fin de evitar las fiebres palúdicas que el Canal producía, acordó el Ayuntamiento que fuese cegado, aunque no en su totalidad pues está cegado hasta 500 metros aguas abajo del puente de la carretera de Madrid a Alicante, dedicando sus terrenos a viveros y plantíos.

CARTOGRAFÍA HISTÓRICA

La cabecera del Canal del Manzanares se encontraba en el extremo sur de los brazos central y oriental del tridente diseñado a partir de la Puerta de Atocha.

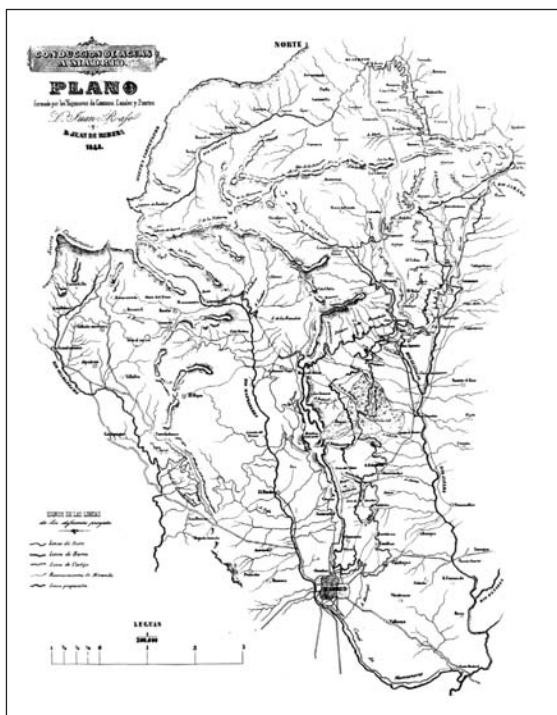
Cuando los franceses llegaron a Madrid encargaron a Ambroise Tardieu la realización de un plano de la ciudad que tituló «*Plano de Madrid y de sus cercanías*». Es un plano muy detallado y en lo que se refiere al Canal está flanqueado por abundante vegetación.

En 1848, Juan Rafo y Juan de Ribera elaboraron un plano con las conducciones de aguas a Madrid, el Canal aparece construido prácticamente hasta «Vacía Madrid».

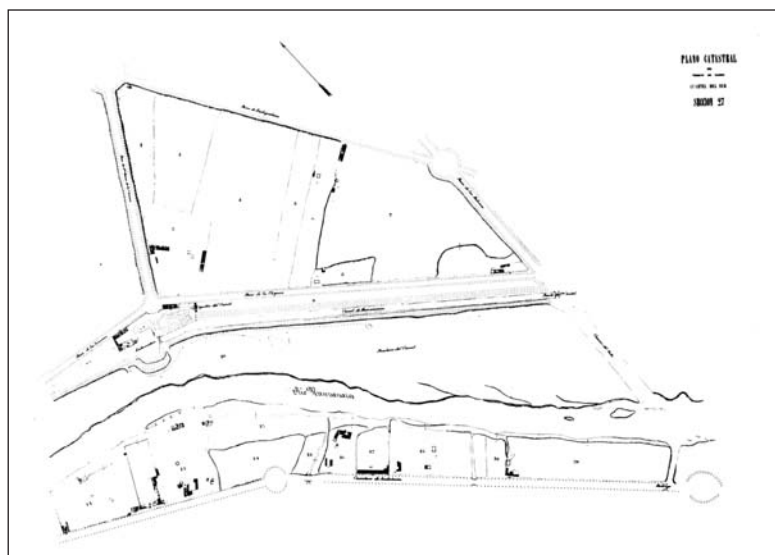
El primer plano en detalle de la zona es el «*Catastral del Término de Madrid*», fechado en 1866, que en sus secciones 27 y 29 nos presenta a escala 1:2000 la totalidad del área de estudio. Se aprecia con claridad la cabecera del Canal, el embarcadero, con sus edificios anexos, así como la denominada «Capilla del Canal». Enfrente se encuentran unos antiguos tejares. La zona donde se situará el matadero se conocía como «Pradera del Canal» al estar ubicada en su margen derecha. En el extremo sudeste está el Puente de Santa Isabel sobre el mencionado Canal.



Plano de Madrid y sus cercanías realizado por Ambroise Tardieu a principios del siglo XIX. Gerencia de Urbanismo de Madrid.



Plano realizado por Juan Rafo y Juan de Ribera con las conducciones de aguas a Madrid (1848). Gerencia de Urbanismo de Madrid.

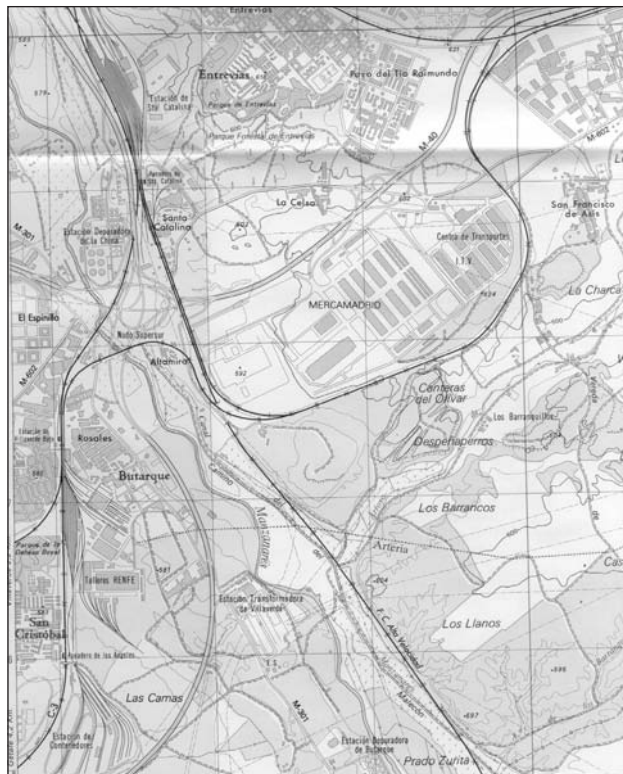


Plano catastral del término de Madrid (1866). El Canal del Manzanares aparece representado hasta llegar al Puente de Santa Isabel, que se encontraba al final del Paseo de las Delicias.

En el «*Plano de Madrid: información sobre la ciudad. Año 1929*» se puede apreciar todas las construcciones que se llevaron a cabo en el Matadero, que fue construido encima del antiguo Canal del Manzanares.



Plano de Madrid: información sobre la ciudad (1929). Precisa las plantas de todos los edificios que se construyeron en el Matadero.



Localización actual de los restos del Canal del Manzanares.

RESUMEN: Se describen las actuaciones que, desde el reinado de Juan II, se llevaron a cabo para construir un canal navegable para Madrid. Juan Bautista Antonelli propuso a Felipe II, en 1582, hacer navegables el Manzanares, Jarama y Tajo. Se describen las sucesivas actuaciones a lo largo de los siglos XVI, XVII, XVIII y XIX. Se acompaña la planimetría del proyecto procedente del Archivo del Palacio Real y el estado actual de los restos del canal.

PALABRAS CLAVE: Canal del Manzanares. Juan II. Casa de Austria. Casa de Borbón. León Pinelo. Planimetría.

ABSTRACT: The proceedings and actions that were carried out from Juan 2nd's reign to build a navigable canal for the town of Madrid are fairly described. Juan Bautista Antonelli proposed to Felipe 2nd, in 1582 to act in order the rivers Manzanares, Jarama and Tajo will become navigable. The subsequent proceedings and actions carried out during 16th, 17th, 18th and 19th centuries are described. The project planimetry from the Royal Palace's archives is enclosed too along with a report about the current state of the canal remainders.

KEY WORDS: Manzanares Canal. Juan 2nd. House of Austria. House of Bourbon. León Pinelo. Planimetry.

Recibido: 31 de marzo de 2007.

Aceptado: 12 de abril de 2007.