

PLANO 3. HACIA 1874

El propio curso del Manzanares hace obligado el giro del encuadre en este punto. Se ha adoptado como articulación la Ermita de San Isidro.

El elemento más significativo en el cauce del río es aquí el Puente de Toledo, construido entre 1718 y 1732 sobre proyecto de Pedro de Ribera. Su construcción supuso la finalización de un empeño complejo y prolongado que dio lugar a numerosas y más o menos conocidas propuestas, finalmente resuelto por el corregidor Marqués de Vadillo [60, 62]. El puente, de rasante horizontal, venía a sustituir a los que en sus proximidades se erigieron con anterioridad, y que fueron sucesivamente reducidos a ruinas. Se aprovecharon para su construcción las cepas y cimientos de la obra iniciada a partir de una resolución de 1670, que había quedado por largo tiempo interrumpida [61].

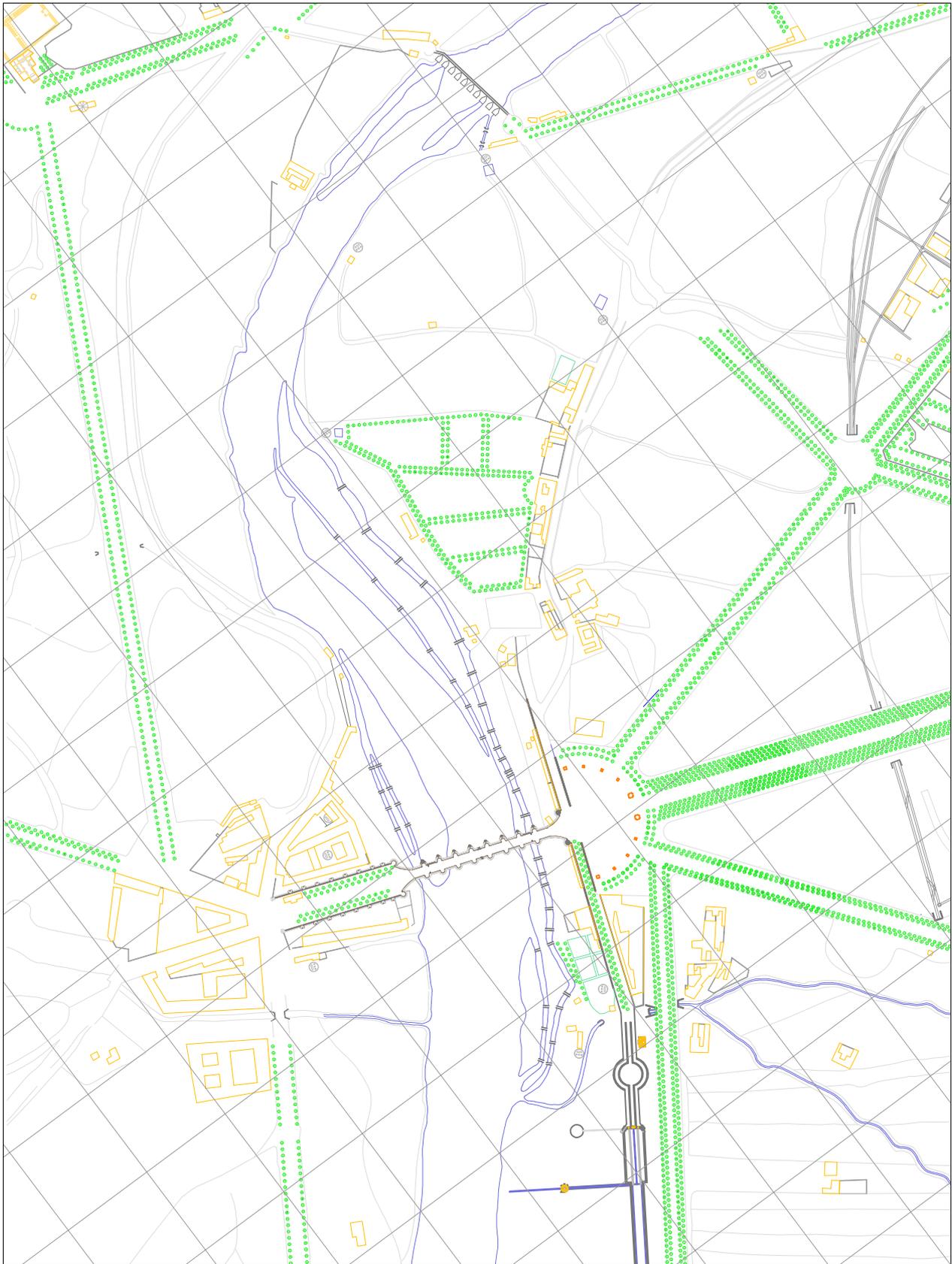
El puente presenta una parte central con nueve arcadas iguales de 11,15 m de luz separadas por tambores, y dos zonas de muros en los extremos, donde se ensancha el tablero mediante acuerdos curvos en planta adornados por fuentes [65, 66]. De las cuatro originales, hacia 1875 ya quedan sólo las del extremo oriental. Los templeteos o casalicios centrales con las imágenes de San Isidro y Santa María de la Cabeza, obras de Juan Alonso de Villabrille y Ron, se añadieron en 1722. En el extremo occidental, la entrada al puente viene anunciada por dos torrecillas profusamente decoradas [67]. El lecho del río se dilata en este punto. Su cauce recoge al sur del puente las aguas del arroyo de Embajadores, aproximadamente a la altura de la actual calle de Melilla, y del arroyo de Caño Roto en la margen opuesta [68-70].

En la margen izquierda, la entrada al puente da lugar a la Glorieta de las Pirámides, donde confluyen los paseos arbolados trazados a mediados del siglo XVIII por mandato de Carlos III y construidos por el capitán de ingenieros José Salcedo (Paseo Imperial, de los Ocho Hilos y de las Acacias) [64]. Entre ellos destaca el paseo de los Ocho Hilos, actual calle de Toledo, así llamado por las cuatro hileras de árboles a cada lado que definieron su traza. La Glorieta, aproximadamente semicircular, viene definida por un conjunto de estatuas y una doble hilera de árboles. Las pirámides que le dan nombre fueron colocadas en 1830, y son parte de la urbanización proyectada por González Velázquez. Su colocación difiere de la actual. A las rampas laterales de bajada al lecho del río se adosan un conjunto de construcciones menores.

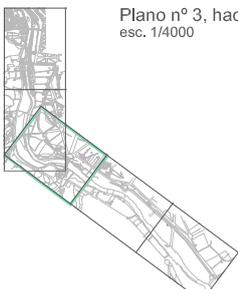
En la margen derecha, el tablero arbolado termina en una plaza de la que arrancan cuatro caminos. Dos corresponden al paseo de borde del río, con el cortado definido por el actual Paseo de San Illán (antiguo camino bajo de San Isidro) hacia el norte y el viejo camino de Pradolongo (actual calle Antonio López) hacia el sur. Los otros dos son los caminos de

Toledo y el llamado Camino Real de Aranjuez (actual General Ricardos). Son estas cuatro vías las que, junto al camino alto de San Isidro, hoy llamado paseo del 15 de Mayo, configuran con algunas variaciones el apoyo para el desarrollo urbano futuro de la zona. Las primeras construcciones surgen lógicamente en este cruce, donde destacan las antiguas tenerías que durante tiempo dieron nombre al barrio, y los paradores de San Fernando, la Estrella y del Paraíso.

La referencia cartográfica empleada en el dibujo es el plano parcelario dibujado bajo la dirección de Ibáñez de Íbero entre 1872 y 1874. Sin embargo, se ha recogido aquí también un anacronismo. La información gráfica sobre el Canal del Manzanares, elaborada por el Departamento de Ideación Gráfica de la ETSAM bajo la supervisión de Javier Ortega. Se trata en realidad una licencia que amplía los límites del segmento temporal representado. El Canal, cuya cabecera aparece en esta hoja, fue en realidad cegado hacia 1859, debido al estado de deterioro en que se encontraba tras su abandono en 1830. Los recientes hallazgos arqueológicos han permitido situar la cabecera de la estructura antigua, y han impulsado el trabajo ya mencionado desarrollado por la ESTAM, donde se recogen todos los datos y vicisitudes de la vida del Canal.



Plano nº 3, hacia 1874.
esc. 1/4000

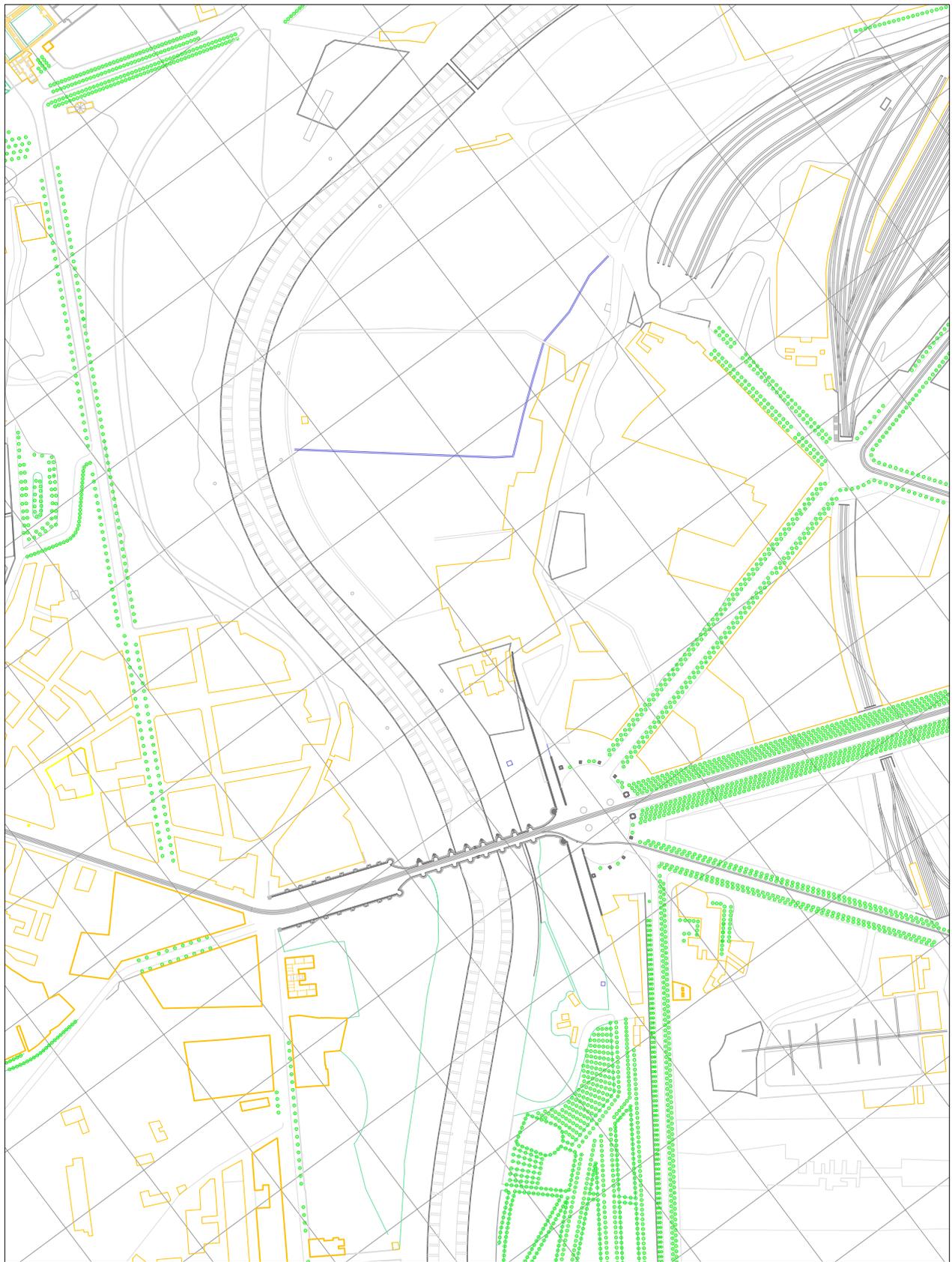


PLANO 3. HACIA 1929

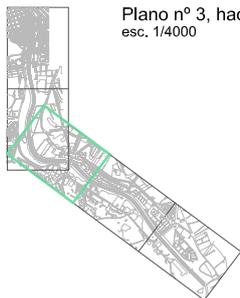
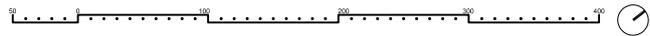
El puente de Toledo es atravesado por la línea del tranvía metropolitano que se dirige a Carabanchel. Sus nueve ojos resultan, tras la obra de canalización realizada entre 1924 y 1926, desproporcionados frente a la nueva extensión del lecho del río [72, 73]. Durante su ejecución se derriban además las construcciones que se adosaban al puente en la margen izquierda, siguiendo el proyecto de Alberto Albiñana. Pese a ello, el plano muestra cómo la construcción de una fábrica de losetas invade el acceso a su rampa norte.

La evolución de la urbanización y la edificación es aún incipiente en la margen izquierda. La Glorieta de las Pirámides mantiene su disposición decimonónica, dominada por la potentísima presencia del Paseo de los Ocho Hilos, y algunos edificios de vivienda formalizan sus alineaciones en el lado norte. Hacia el sur, el Canal del Manzanares ha sido cegado (1859), y su traza permanece en las alineaciones de árboles del Parque de la Arganzuela, una porción de la antigua dehesa del mismo nombre convertida en jardín formal con paseos arbolados.

En la margen derecha, destaca el desarrollo de la urbanización hacia el actual Paseo del Quince de Mayo. Las antiguas tenerías, al norte del Puente, se dedican a lavadero, y al sur el Ayuntamiento construye el grupo escolar "Concepción Arenal". El edificio, proyectado por Antonio Flórez y construido entre 1923 y 1929, reconoce la singularidad de su situación en el borde del Manzanares, dando un ejemplo ignorado por la mayor parte de las construcciones futuras del cauce fluvial.



Plano nº 3, hacia 1929.
esc. 1/4000



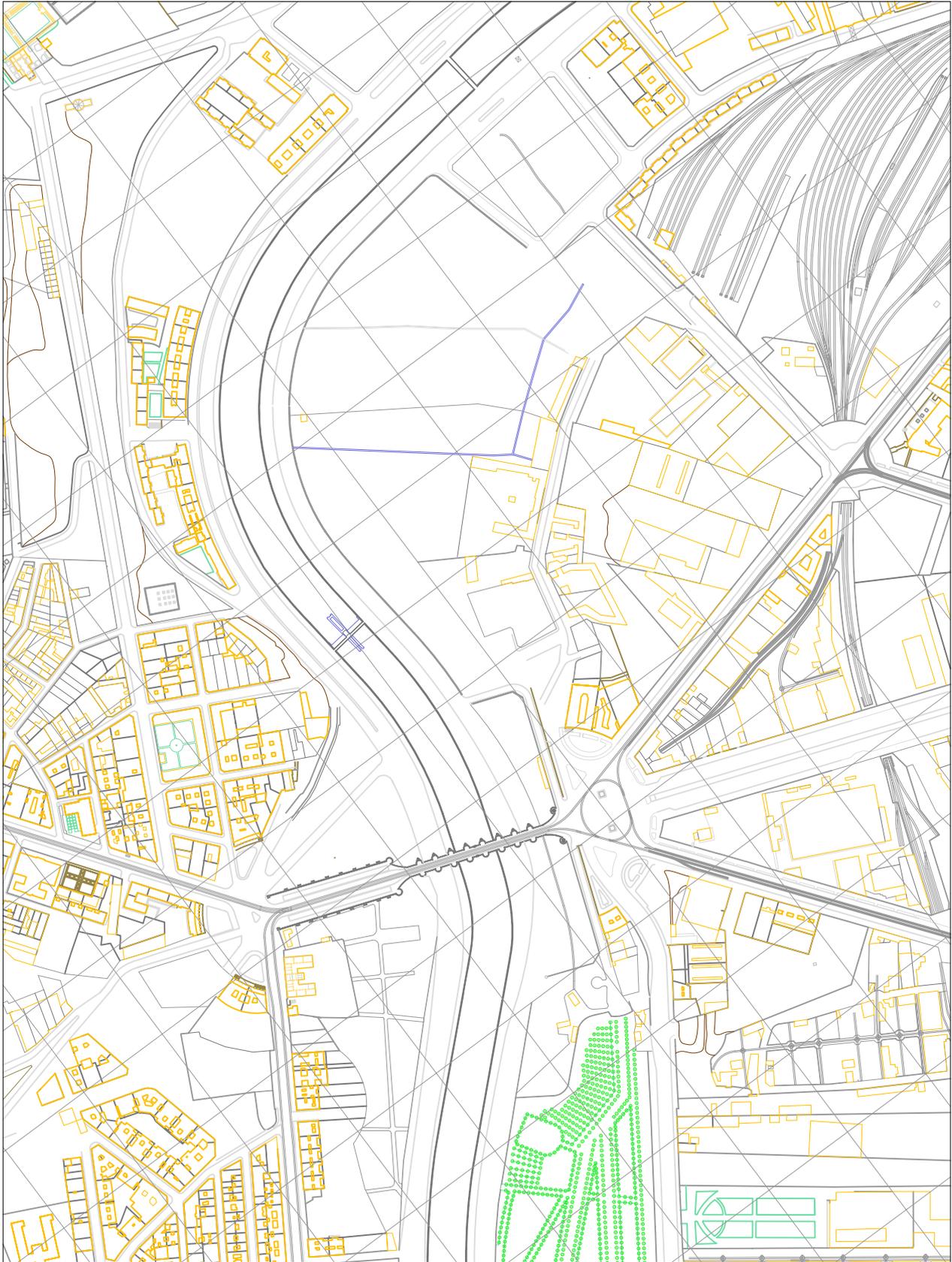
PLANO 3. HACIA 1960

La dinámica especulativa que producirá la casi total ocupación de las márgenes del Manzanares por la edificación a partir del proyecto de canalización y urbanización de 1943 [74] aún no ha afectado significativamente al entorno del Puente de Toledo en 1960. La canalización del río y la urbanización de la Avenida del Manzanares no implican un cambio sustancial respecto de su estado en 1929.

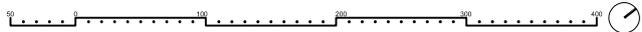
Aguas arriba del puente aparece otra de las presas con caseta neo-herreriana. Las líneas de tranvía que atraviesan el puente se han doblado.

En la margen izquierda, las pirámides que dan nombre a la Glorieta de entrada al viejo Puente adoptan una situación cercana a la actual, y la Glorieta se consolida como nudo viario para el tráfico rodado. Además, los “Ocho Hilos” de árboles del paseo homónimo (hoy calle de Toledo) parecen haber desaparecido. El desarrollo de usos industriales en torno al ferrocarril de circunvalación caracteriza funcionalmente la zona.

En la margen derecha, comienza a formalizarse la Glorieta del Marqués de Vadillo. El proyecto de la nueva plaza porticada fue redactado por la Sección de Urbanización del Ayuntamiento de Madrid en 1936 [76]. El proyecto pretendía dotar de un fondo reconocible a la visión dominante desde la calle de Toledo. La primera manzana de esta nueva alineación será el edificio de viviendas construido entre las calles de Antonio Leyva y General Ricardos. En sus proximidades, las antiguas tenerías han desaparecido, y algunos edificios de vivienda se construyen entre la calle Antonio López y el río. En 1960 su frente hacia el cauce está formado por un conjunto de medianeras, producto del derribo de otras edificaciones preexistentes [77].



Plano nº 3, hacia 1960.
esc. 1/4000



PLANO 3. HACIA 2000

Entre 1972 y 1974 se ejecutan las obras de construcción de la autopista M-30 entre los puentes de Segovia y Toledo [78, 79]. El Puente de Toledo queda encajado en el interior de uno de los nudos de la autopista, y se desdobra en sendos tableros para el tráfico rodado, una disposición ya propuesta por el proyecto no realizado de Fernández Casado y Chueca-Goitia de 1952 [80]. El objetivo es evitar la carga del tráfico sobre el puente antiguo. Las dos pasarelas finalmente proyectadas por Fernández Casado permitirán su definitiva peatonalización [82], pero al mismo tiempo cercenan cualquier posible continuidad de la ribera. Sólo a través de las calzadas de la M-30, que atraviesan 4 de los 9 ojos del Puente de Toledo, se consigue recorrer la margen del río, y registrar la secuencia visual de la ciudad desde uno de sus “bordes” históricos [83].

El entorno inmediato del puente queda reducido a un conjunto de espacios residuales entre los distintos ramales de enlace de la autopista. Entre 1986 y 1987 se tratan estos espacios con un conjunto de jardines geométricos de pequeña escala, que se cierran claramente a cualquier posible relación con la autopista. Los jardines fueron proyectados por Javier Bellosillo, autor de la propuesta ganadora del concurso convocado por el Ayuntamiento para tal fin tras las reflexiones sobre el ámbito recogidas en el Avance del Plan General de Madrid de 1982 [81]. La obra fue ejecutada entre 1986 y 1987.

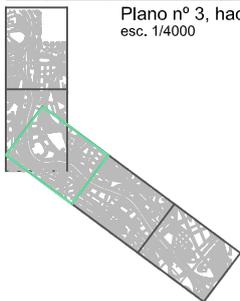
Completando, e incluso superando las previsiones de aprovechamiento urbanístico en las márgenes del Manzanares del proyecto de canalización de 1943, el entorno del río entre los puentes de San Isidro y Toledo se ve casi totalmente ocupado por la edificación. La construcción se extiende a espacios que, como los jardines que flanqueaban el Puente de San Isidro, incluso el proyecto del 43. El Estadio Vicente Calderón marca el punto de mayor angostura y densidad construida de la ribera, precisamente en el meandro que desde el norte abría la vista del Puente de Toledo.

Por otro lado, las dos glorietas que flanquean el puente se han remodelado a raíz de la implantación de la autopista. La Glorieta del Maqués de Vadillo ha sido completada siguiendo de forma aproximada el proyecto de plaza porticada de los años 30, con un cambio en el trazado de la calle de Antonio Leyva. La glorieta de Pirámides se transforma en rotonda para el tráfico, dominada por una calle Toledo en la que los antiguos “Ocho Hilos” laterales han sido sustituidos por un incomprensible único “hilo” central de cedros del Himalaya que “adornan” la vista hacia la Puerta de Toledo obstruyendo su arco central.

El antiguo ferrocarril de circunvalación se ha enterrado en la operación “Pasillo Verde Ferroviario”, realizada en los años 90 [59]. La transformación denota el ya decidido cambio hacia el desarrollo residencial del ámbito frente al antes dominante uso industrial.



Plano nº 3, hacia 2000.
esc. 1/4000



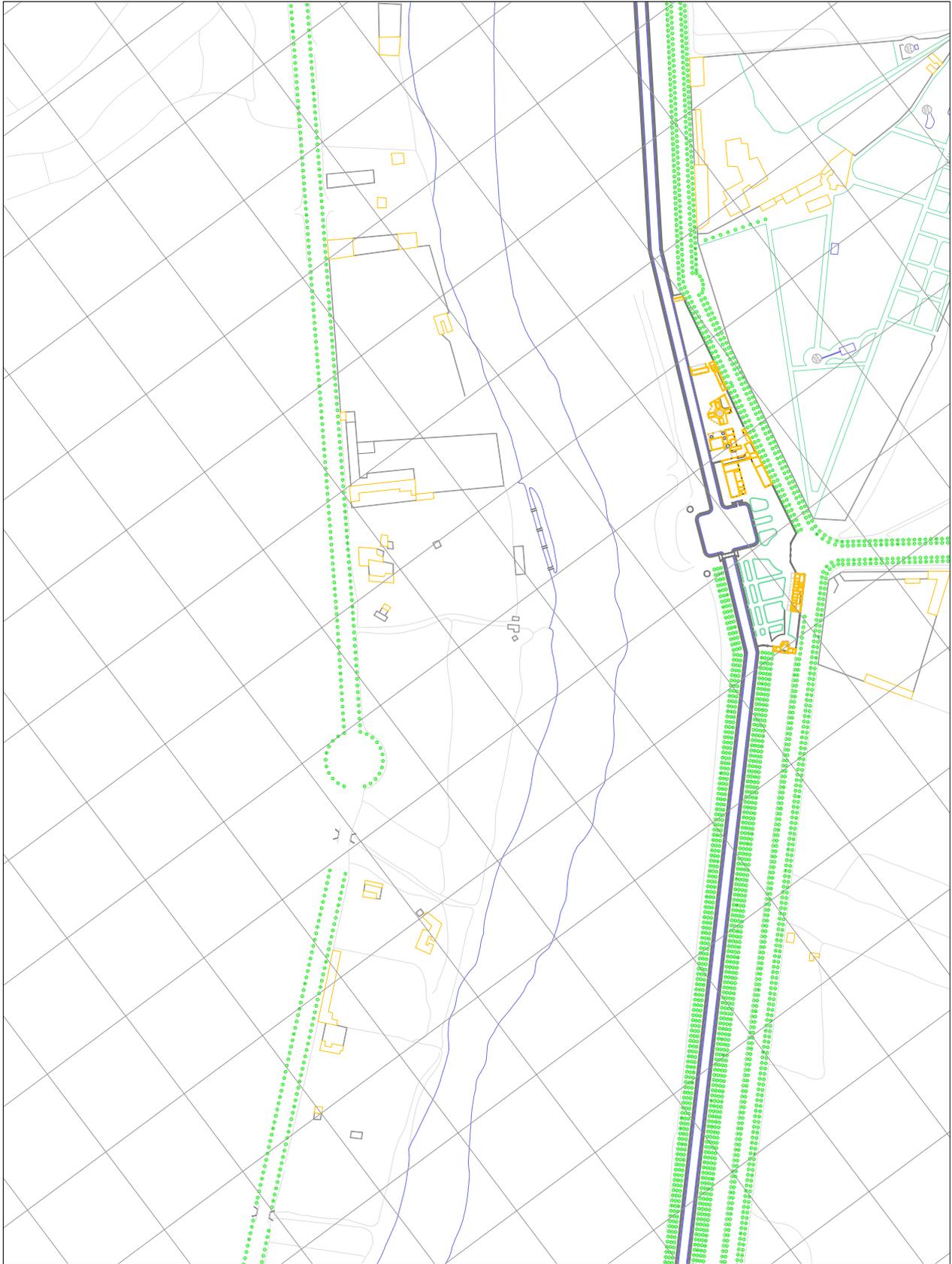
PLANO 4. HACIA 1874

El plano de Ibáñez de Íbero no alcanza los terrenos al sur del Puente de Toledo, y por ello ha sido necesario adoptar como referencia cartográfica para este dibujo el Plano Catastral del Término Municipal de Madrid de Carlos Colubí (1866) [85]. La precisión ofrecida por esta fuente es evidentemente inferior a la del plano de Ibáñez.

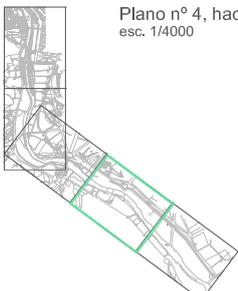
A la información dada por Colubí se ha añadido el trazado del Canal del Manzanares con sus edificaciones auxiliares, según el dibujo elaborado en 2007 por el Departamento de Ideación Gráfica de la ETSAM bajo la dirección de Javier Ortega. El Canal fue construido como vía navegable paralela al Manzanares, del que se alimentaba en las proximidades del Puente de Toledo, y se extendía hasta Vaciamadrid. Tras caer en desuso en torno a 1830, debido a la incipiente pujanza del transporte ferroviario, fue finalmente cegado en torno a 1859. Su inclusión en este plano constituye pues una licencia en favor de uno de los antecedentes más importantes del área, e implica una cierta flexibilidad en la cronología de la representación.

El paseo arbolado que bordea el Canal del Manzanares en su margen izquierda define ya las alineaciones de la urbanización futura: Paseo de Yeserías y Paseo de la Chopera. En su encuentro con el paseo de Santa María de la Cabeza se encontraba la entrada al recinto del embarcadero del Canal [84], ocupado por un conjunto de edificaciones auxiliares (cuadras, molinos, cobertizos, etc). No existía puente ni paso alguno sobre el Manzanares en este punto. Al norte, la parcelación vinculada al uso agrícola de los terrenos proporciona trazas para la urbanización futura del ámbito. Este desarrollo se impondrá frente a las prescripciones del Plan de Castro (1860), que allí situaba la zona de huertas para el abastecimiento de la capital [86].

En la margen derecha, el trazado del paseo arbolado paralelo al cauce coincide sensiblemente con el de la actual calle de Antonio López. Entre él y el Manzanares se sitúan un conjunto de parcelas de uso agrícola con edificaciones auxiliares de servicio y almacenamiento.



Plano nº 4, hacia 1874.
esc. 1/4000



PLANO 4. HACIA 1929

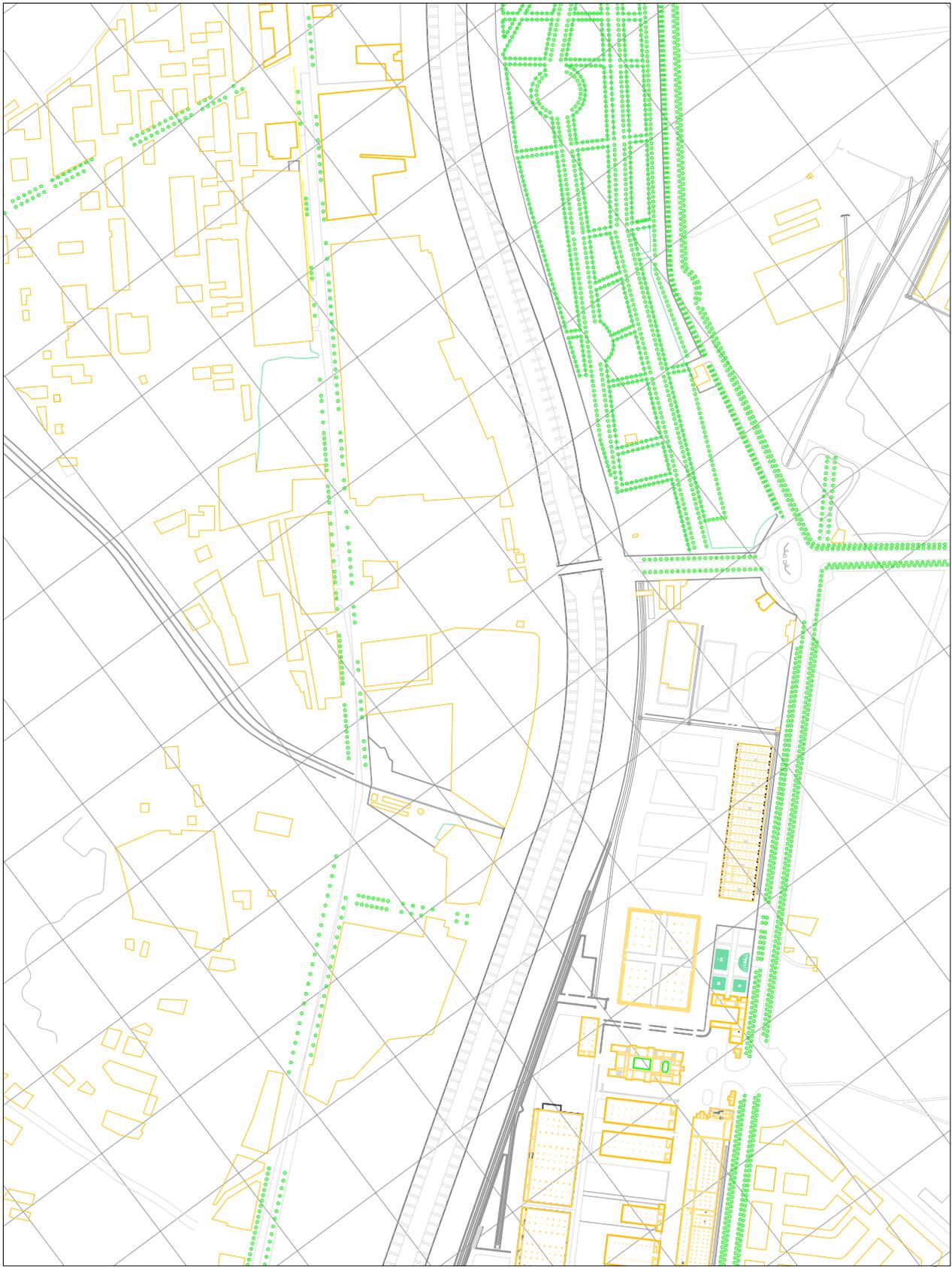
La canalización ejecutada entre 1914 y 1926 se ve acompañada en este tramo del río por la formalización de los dos elementos que más claramente caracterizan su morfología actual: el Parque de la Arganzuela y el Matadero y Mercado de Ganados de Madrid, separados por la prolongación del paseo de Santa María de la Cabeza hacia el río. Asociado a las obras de canalización y urbanización se construye un nuevo puente, llamado del embarcadero, en prolongación del paseo, justificado principalmente por la necesidad de servicio al nuevo matadero [87]. Su estructura metálica estaba formada por dos vigas de celosía que salvaban la luz de 40 m del nuevo cauce con un sólo apoyo central de fábrica. El tablero se divide en una parte central para el tráfico rodado de 8 m de ancho, y dos aceras laterales de 2 m. En la intersección entre la vía perpendicular al río y los paseos paralelos a su curso se formaliza la Plaza de la Condesa de Pardo Bazán, en cuyo centro pervive en 1929 la vieja puerta de entrada al recinto del embarcadero del ya desaparecido Canal del Manzanares. Al norte de la plaza aparece la estación de mercancías de Peñuelas, inaugurada en 1914, que dará nombre al barrio que surgirá en sus proximidades.

Los terrenos de la antigua Dehesa de la Arganzuela, propiedad municipal desde su cesión a la Villa de Madrid por los Reyes Católicos para apacentar el ganado que abastecía al antiguo matadero, constituían a principios del siglo XX un entorno propicio para la instalación de los grandes servicios públicos demandados por la ciudad. Ya en 1888 la Junta Municipal de Sanidad aconsejó la construcción de un nuevo matadero y mercado de ganados en la zona sur de la población, próximo al río y a los ferrocarriles, y al año siguiente se acordó su implantación en la Dehesa de la Arganzuela. Las instalaciones, finalmente proyectadas desde 1907 por el arquitecto municipal Luis Bellido, ocuparán el sector entre el paseo de la Chopera y el río, al sur del paseo de Santa María de la Cabeza. Al norte, lo que quedaba del resto de la Dehesa se pensaba emplear para ampliaciones futuras del matadero y mercado o pastoreo del ganado, aunque su destino final fue convertirse en parque público, con trazado elaborado en los años 20 por Luis Bellido en colaboración con el jardinero Cecilio Rodríguez [88, 89].

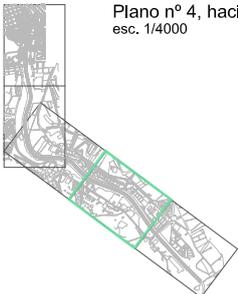
La localización del Matadero y Mercado municipales se produce en terrenos de magnífica accesibilidad, en un recinto que originalmente ocupaba unos 165.415 m² entre el paseo de Santa María de la Cabeza y el puente de la Princesa [92, 93]. La proximidad del río canalizado ofrecía además una oportunidad clara para resolver el drenaje, si bien por las condiciones topográficas del ámbito fue este uno de los aspectos más comprometedores de su ejecución.

El proyecto de Luis Bellido, de abril de 1910, se inspiró en modelos higienistas europeos para plantear una verdadera unidad urbana a gran escala, con edificaciones y recintos

separados por calles que forman una retícula alineada con el paseo de la Chopera. El acceso principal al conjunto se produce por la plaza del General Maroto, donde la llamada Casa del Reloj, que albergaba las oficinas de administración y la bolsa de contratación, marca la división de la instalación en dos sectores diferenciados. Al norte se situarán los corrales, establos y naves de exposición y venta del mercado de ganado, con una entrada independiente desde la plaza de la Condesa de Pardo Bazán. Al sur, la franja de terrenos próxima al río será ocupada por las naves-establo para la exposición de lanar y cerdos, como prolongación del mercado, y el resto del área a las instalaciones propias del matadero. Todo el límite occidental del conjunto lo ocupaba la ferrovía, con sus muelles, puestos de desinfección, corrales de espera, etc [91]. La mayor parte de las obras de edificación se ejecutaron entre 1911 y 1918, y su final puesta en funcionamiento se produjo en 1925[90]. En la margen derecha se sitúan viveros y terrenos agrícolas. Al otro lado de la calle de Antonio López el barrio de Usera manifiesta ya las alineaciones de una aún precaria urbanización [94, 95]. El barrio se desarrolla al norte de la línea de ferrocarril a Valdeiglesias, que tenía parada en la margen derecha, en la llamada Estación del Manzanares.



Plano nº 4, hacia 1929.
esc. 1/4000



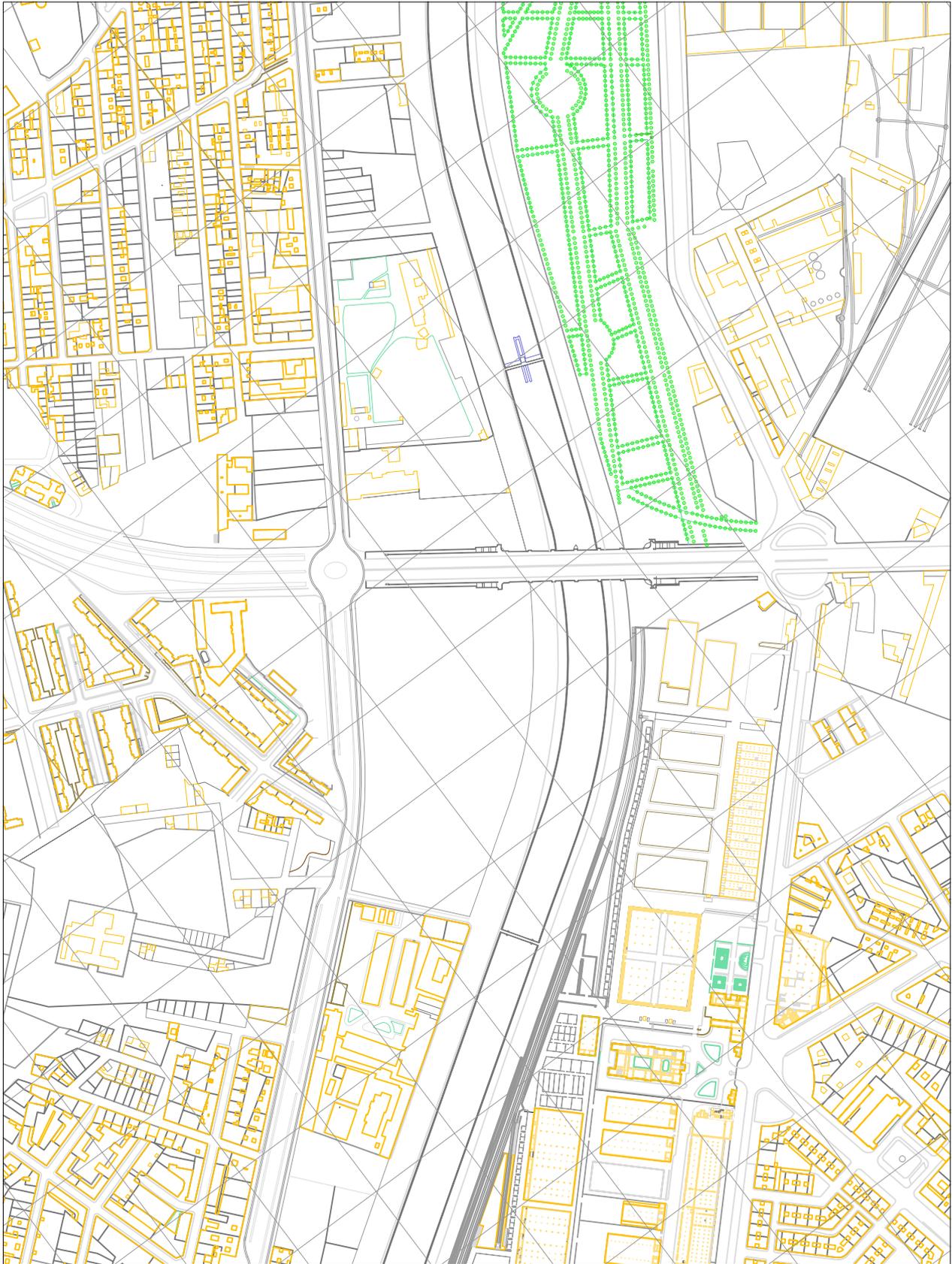
PLANO 4. HACIA 1960

La canalización del Manzanares de los años 40 y 50 se ve acompañada en este tramo por la sustitución del antiguo puente del embarcadero, que por problemas de asiento hubo de ser demolido, por el puente de Praga (originalmente dedicado a los Héroes del Alcázar), que enlazaría el paseo de Santa María de la Cabeza con la nueva carretera de Toledo. Su estructura de hormigón pretensado, la primera de ese tipo practicada en el río, consta de cuatro tramos rectos simplemente apoyados de 45 m de luz. Las obras fueron terminadas en 1967 [96].

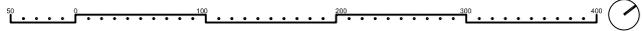
Al norte del puente se sitúa una presa de alzas móviles y al sur un paso menor de hormigón armado, según lo previsto en el proyecto del 43. En el plano se ha dibujado el estado de terminación de las obras de canalización y urbanización, siguiendo un criterio de representación de las transformaciones completas del río que implica una cierta flexibilidad en su cronología, pues la ejecución del tramo al sur del Puente de Toledo no fue autorizada hasta 1958, y en 1960 era aún incompleta.

En la margen izquierda permanece la estación de Peñuelas, al este del Parque de la Arganzuela. En la Plaza del General Maroto, frente al acceso al recinto del Matadero, se construye hacia 1935 el edificio de los Talleres Generales de Limpiezas y Transportes del Ayuntamiento de Madrid, proyectado por Javier Ferrero Llusà con José de Azpiroz.

En la margen derecha, el desarrollo urbano de uso residencial se extiende al oeste de la calle de Antonio López, con la traza del desaparecido ferrocarril de Valdeiglesias convertida en calle de Mariblanca, eje de la colonia de viviendas del General Moscardó. En los terrenos de la ribera, al norte del Puente de Praga, permanecen huertas y viveros. Al sur destaca el conjunto industrial de Telefunken Radiotécnica Ibérica, enfrenteado al eje del Matadero y Mercado de Ganados de la orilla opuesta.



Plano nº 4, hacia 1960.
esc. 1/4000



PLANO 4. HACIA 2000

El actual Parque de la Arganzuela, al norte del Paseo de Santa María de la Cabeza, constituye en el año 2000 el único reducto no urbanizado en el tramo sur del “anillo verde” previsto en la ribera del Manzanares por el planeamiento general de los años 20 y 40 [19, 20]. La ocupación extensiva de la margen derecha del río con bloques de viviendas materializa las determinaciones del proyecto de canalización y urbanización del año 1943, redactado por el Consejo de Administración presidido por Carlos Mendoza que incluso preveía edificar los terrenos del futuro parque [22]. En el plano se representa el estado que resulta de su última remodelación, inaugurada en 1969, en la que domina el enorme pilón elíptico que rodea al Obelisco conmemorativo del nacimiento de Isabel II, obra de Francisco Javier Mariátegui de 1835 [82]. El monumento fue trasladado allí en 1970 desde su localización anterior en la plaza de Manuel Becerra.

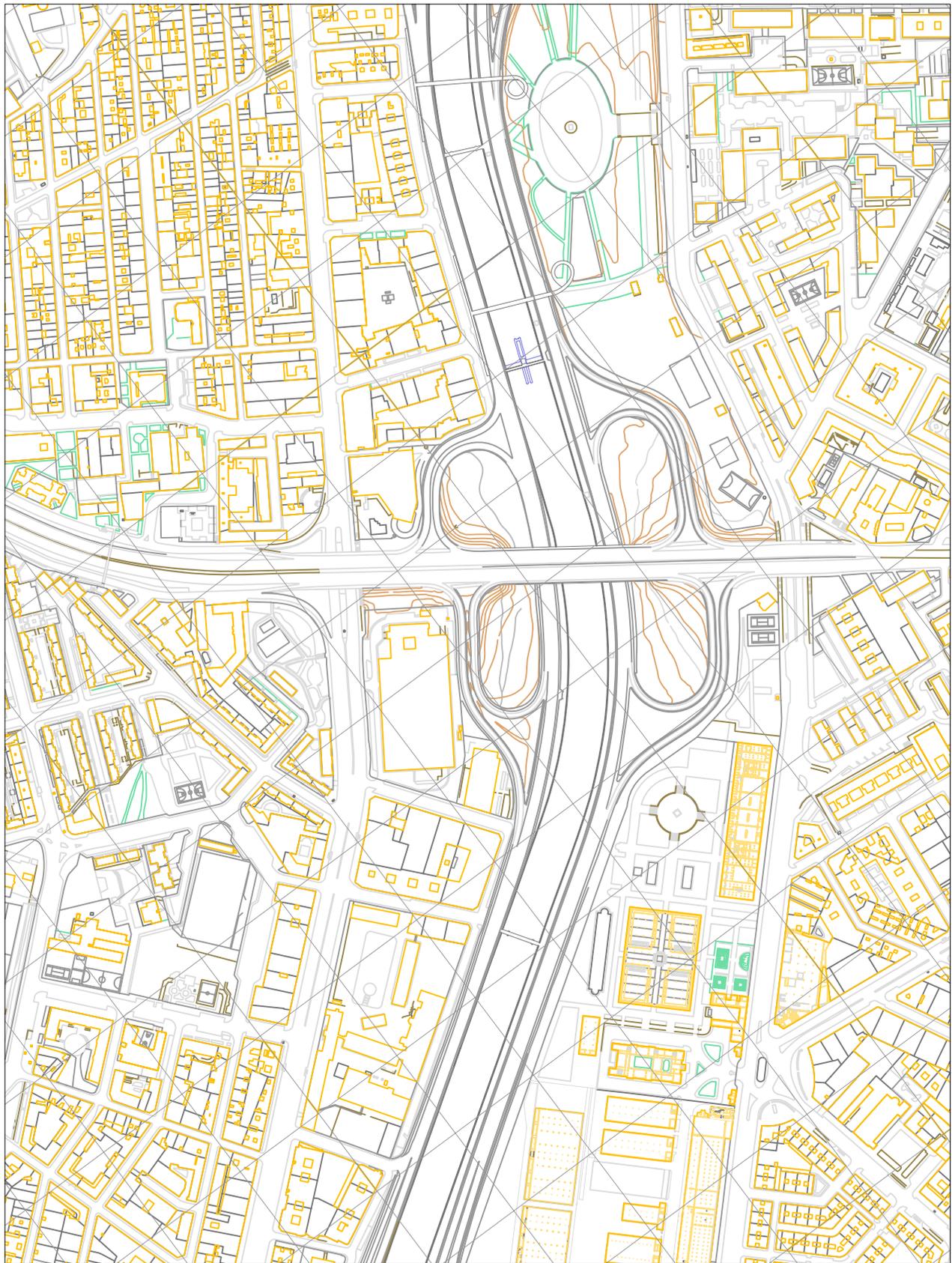
Fue en los años siguientes cuando el parque vio su superficie mermada por la implantación de los ramales de enlace de la nueva autopista urbana M-30 con los puentes de Toledo y de Praga [98]. Las calzadas de la autopista ocupan ambos márgenes del río desde mediados de los años 70.

A pesar de ciertas mejoras técnicas y de los nuevos reglamentos al respecto, las instalaciones del Matadero y Mercado de Ganados comienzan a quedarse obsoletas desde los años 70. Las asociaciones vecinales reclaman desde entonces un cambio de uso para la creación de dotaciones culturales que terminó por imponerse en la política aplicada para su recuperación. La transformación del recinto se produjo de acuerdo con un criterio de conservación del patrimonio arquitectónico, frente a la inicial intención de convertir el ámbito en zona verde mediante la demolición de las edificaciones del Matadero y Mercado de Ganados, así como del Mercado de Frutas y Verduras próximo (actuación promulgada por las determinaciones del llamado Plan Parcial Parque de la Arganzuela, redactado durante la década de los 60 como desarrollo de las determinaciones del Plan General de 1963, que preveía únicamente la conservación del edificio central de administración y bolsa de contratación) [97]. Desde 1983 se suceden los proyectos y ejecución de las obras de reconversión de las estructuras existentes para usos administrativos y culturales, comenzando con la transformación de la antigua “Casa del Reloj” en oficinas para la sede de la Junta Municipal del Distrito de Arganzuela y biblioteca pública. Hasta el final de los años 90, estas operaciones se concentran en el sector septentrional del recinto, que se inauguró como parque público en 1992, pues el matadero seguirá funcionando en las naves del sector sur hasta su definitiva clausura en 1996. El Plan Especial de 2002 con los sucesivos proyectos para consolidación de las edificaciones existentes y la implantación de nuevos usos en las naves marcan la actual estrategia de intervención en el recinto, que

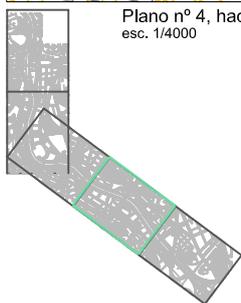
persigue la creación de un polo de actividades culturales como prolongación del eje Prado-Recoletos hacia el sur.

Como en el resto del ámbito, las instalaciones industriales y ferroviarias de la margen izquierda han sido progresivamente sustituidas por la construcción de viviendas, si bien las trazas de las infraestructuras permanecen en la forma urbana, como puede observarse en los terrenos antes ocupados por la estación de Peñuelas. La división de los barrios próximos al río por la implantación del ferrocarril de circunvalación en 1866 fue finalmente eliminada en la operación “Pasillo Verde” [59].

En la margen derecha, el desarrollo urbano es completo. Destaca la discontinuidad viaria entre los barrios al este de la calle de Antonio López y los terrenos ya totalmente edificados entre esta vía y el cauce del río, que aproximadamente siguen el trazado proyectado en los años 40 [22]. Una condición que, junto a la presencia de la barrera que representan la autopista y las grandes parcelas del matadero y del parque de la Arganzuela, provocan una total segregación entre las márgenes. Las nuevas pasarelas peatonales elevadas en el borde oeste del parque no consiguen mitigar esta situación, que se prolonga durante las últimas décadas del siglo XX. En el extremo oriental del Puente de Praga aparecen dos parcelas singulares acomodadas a la geometría del nudo de la autopista. En una de ellas se edificará una gran nave de uso dotacional. La situada al norte de la carretera de Toledo será ocupada por un voluminoso edificio de viviendas.



Plano nº 4, hacia 2000.
esc. 1/4000

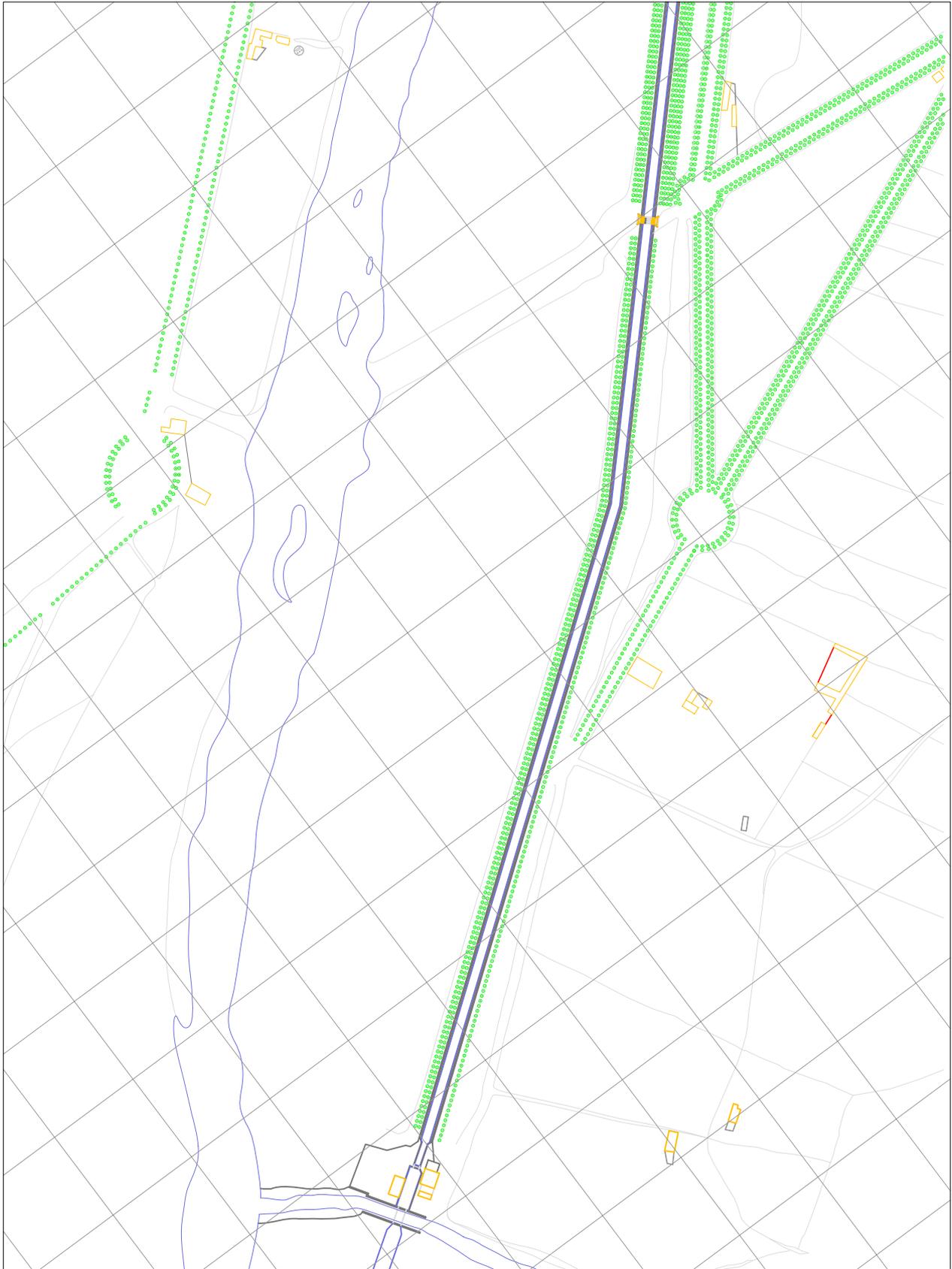


PLANO 5. HACIA 1874

La representación de este tramo de Manzanares hacia 1874 se refiere de nuevo en realidad a su estado en torno al año 1866, pues la base cartográfica empleada es el Plano Catastral del Término Municipal de Madrid de Carlos Colubí [99], en el que aparece aún representado el Canal del Manzanares, paralelo al curso del río. El Canal fue en realidad cegado, tras décadas de desuso, hacia 1859.

Los dos accidentes más significativos del río aquí representados son el Vado de Santa Catalina, es decir, la zona en la que el escaso fondo del cauce permitía cruzarlo, y el punto en el que el Manzanares recoge las aguas del arroyo Abroñigal en su margen izquierda. Este último episodio marcaba el límite meridional del término municipal de Madrid con los de Vallecas y Villaverde. En el cruce entre el arroyo Abroñigal y el Canal del Manzanares se encontraba el llamado Molino del Canal. Los terrenos entre el lecho del río y el Canal eran una simple pradera.

En la margen derecha se produce un cambio de dirección en la vieja carretera de Andalucía (actual calle de Antonio López) marcado por una “plaza” elíptica, cerca del encuentro con la bajada al Vado de Santa Catalina. La traza de esta alineación permanece en el viario actual. En la margen izquierda, el territorio se ordena mediante los paseos arbolados del siglo XVIII y la parcelación vinculada a la explotación agrícola del suelo. Las intersecciones de los Paseos de Embajadores y de las Delicias con los del Molino y de la Chopera, paralelos al Canal del Manzanares, se formalizan ya mediante rotondas arboladas que darán lugar a las futuras plazas de Legazpi y de Italia.



Plano nº 5, hacia 1874.
esc. 1/4000



PLANO 5. HACIA 1929

La obra de canalización del Manzanares dirigida por el ingeniero Eduardo Fungairiño y ejecutada entre 1914 y 1926 se extendió hasta el punto en el que el río abandonaba el límite administrativo del término municipal de Madrid, es decir, donde a él confluían las aguas del arroyo Abroñigal.

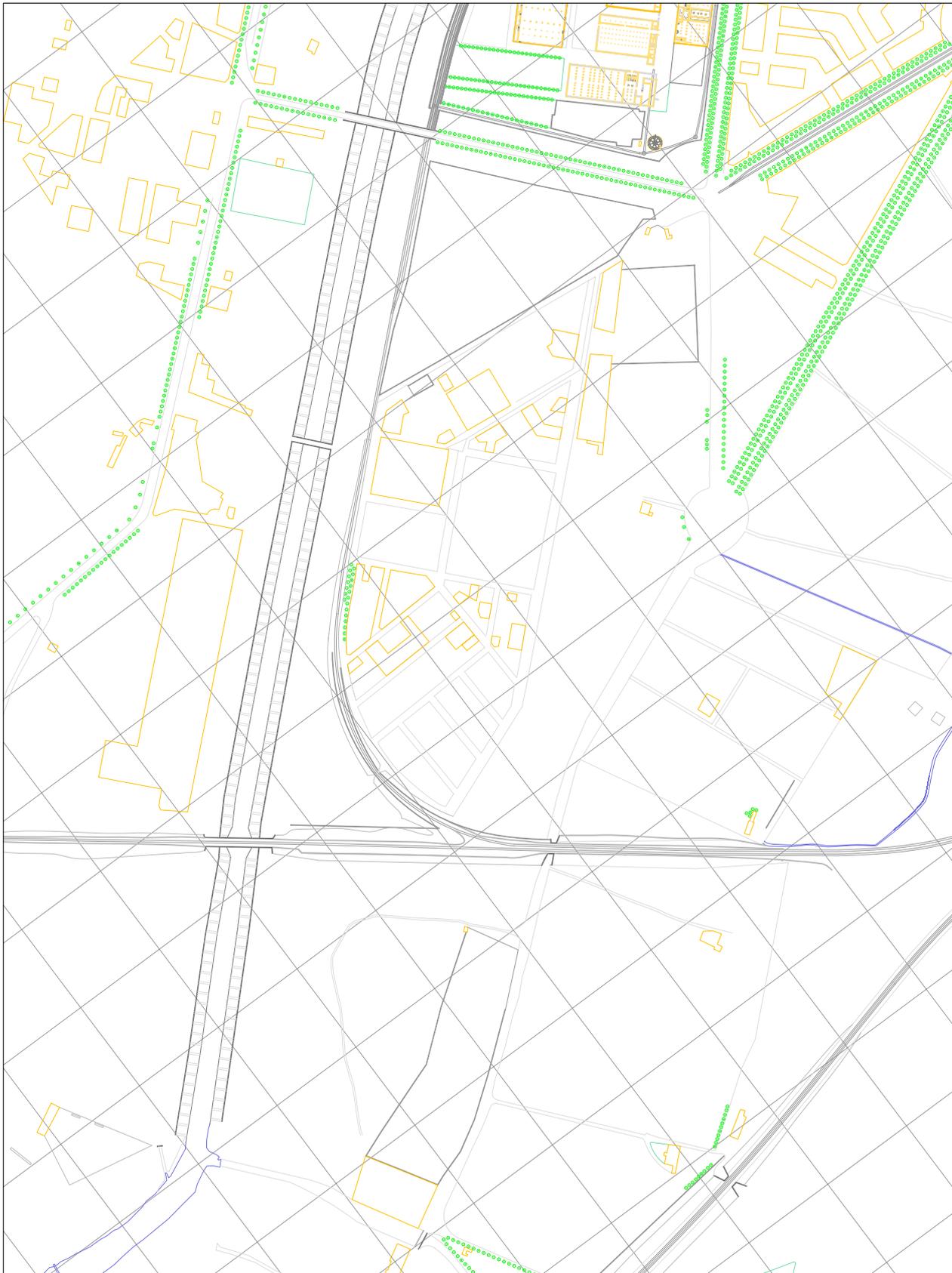
El primer Puente de la Princesa de Asturias existía ya cuando se iniciaron las obras de canalización. Situado sobre el antiguo Vado de Santa Catalina, fue inaugurado a finales de 1908 [100]. Su estructura de cerchas metálicas en forma de arco rebajado fue proyectada por el ingeniero Vicente Machimbarrena, formando un tablero de 8 m de ancho que salvaba una luz de 50 m entre dos estribos revestidos con fábrica de ladrillo. La ejecución del nuevo puente supuso la conexión directa del tráfico de la ciudad con la carretera de Andalucía en prolongación del Paseo de las Delicias, demanda posiblemente impulsada por el crecimiento del tejido industrial en la zona sur, en torno al ferrocarril de cintura.

Antes de la construcción del Puente de la Princesa de Asturias se realizó sobre el Manzanares aún no canalizado el del ferrocarril de Madrid a Cáceres y Portugal. La línea fue construida hacia 1880, y partía de la Estación de Delicias. Paralela a ella discurría hasta el cruce con el camino de la Venta de Santa Catalina, prolongación de la calle de Embajadores, el ferrocarril del matadero, que describía una curva abierta en el cambio de dirección para dirigirse paralelo al río hacia el recinto [91].

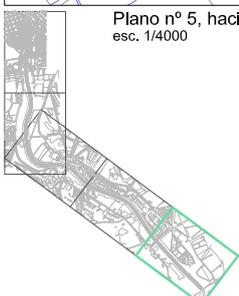
En los terrenos entre la traza del ferrocarril y la prolongación del eje del paseo de las Delicias se han definido alineaciones y parcelas ocupadas por viviendas y pequeñas industrias (fábrica de pinturas, de aluminio, etc). Entre este nuevo desarrollo y la calle que conduce al puente de la Princesa quedará una gran parcela triangular de propiedad municipal. En su extremo oriental se ha formalizado ya la plaza de Legazpi, con el recinto del Matadero y su depósito en el lado noroeste, y la colonia de casas baratas del Pico del Pañuelo al otro lado del Paseo de la Chopera.

La margen derecha aparece aún sin urbanizar, aunque se han definido las trazas del futuro desarrollo del barrio de Usera y se ha construido en algunas de sus parcelas.

Durante la obra de canalización de los años 20 se añadió una pasadera de estructura metálica entre los puentes de la Princesa y del ferrocarril.



Plano nº 5, hacia 1929.
esc. 1/4000



PLANO 5. HACIA 1960

El plano hacia 1960 muestra la canalización del río proyectada en los años 40. Aunque en esa fecha la operación no había sido completada en este tramo, y subsistían el cauce y las costillas de hormigón armado características de la canalización anterior a la Guerra, se ha preferido representar esta transformación del río completa.

La canalización con muros de hormigón revestidos de granito se interrumpe al sur del Puente de la Princesa, donde se sitúa una última presa con pasarela que da paso a un tratamiento de las márgenes con relleno de piedras de granito.

Un conjunto de operaciones anteriores a la Guerra marcan significativamente el aspecto del río en este tramo en la segunda mitad del siglo XX. En primer lugar, el nuevo puente de la Princesa, una estructura en hormigón armado con arcos parabólicos que sustituyó en el año 1929 al anterior de estructura metálica, aumentando la anchura de la conexión entre márgenes hasta 18 m [101].

En segundo lugar, la ampliación de las instalaciones municipales del Matadero y Mercado de Ganados hacia el sur. Dentro del propio recinto del matadero, se produce la adición de las últimas construcciones al conjunto, entre las que destaca la nave de Aves, proyectada por los arquitectos Luis Bellido y Francisco Javier Ferrero Llusà y construida hacia 1932. Al otro lado de la calle que conduce al Puente de la Princesa (entonces rebautizado como Puente de Andalucía), en una parcela triangular de propiedad municipal, se construye hasta 1935 el Mercado de Frutas y Verduras de Madrid, con proyecto de 1926 del mismo Javier Ferrero, en colaboración con el ingeniero Peña Boeuf [102]. El edificio constituye uno de los más importantes ejemplos de arquitectura racional con estructura vista de hormigón armado de Madrid. Su forma se adapta exactamente al perímetro triangular del solar, disponiendo un patio central. El interior estaba recorrido por vías de servicio de ferrocarril y calzadas para camiones y coches, tanto en planta baja como primera. La importancia de esta obra, que soporta ya décadas de mal uso y abandono, es capital para la conservación de la memoria de la arquitectura moderna madrileña. Cabe sólo esperar que el Ayuntamiento, aún propietario del inmueble, tome las medidas necesarias para su adecuada e íntegra recuperación, evitando la reedición de episodios tan lamentables como el derribo del Mercado de Olavide, obra del mismo arquitecto.

La urbanización y la edificación se densifican en la margen izquierda. En la margen derecha se han construido las calzadas de la carretera de Andalucía, pero los terrenos entre ésta y el Manzanares se encuentran aún libres.



Plano nº 5, hacia 1960.
esc. 1/4000



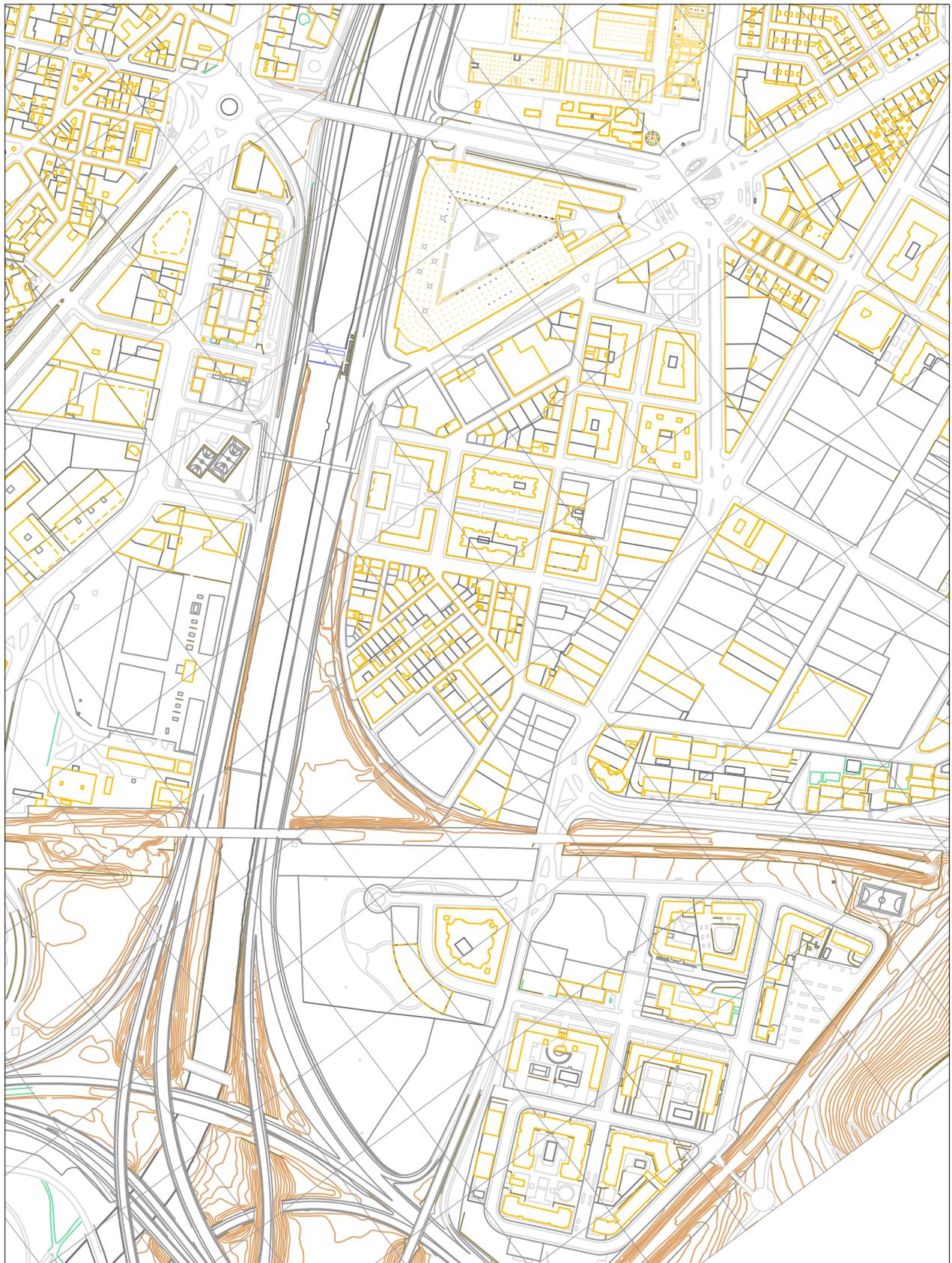
PLANO 5. HACIA 2000

La mayor transformación del cauce del río en la segunda mitad del siglo XX es la construcción en sus márgenes de la autopista de circunvalación M-30, el llamado entonces “tercer cinturón” metropolitano. La vía de circulación rápida se apoya en la topografía de Madrid. Los cauces del Manzanares y de su principal afluente, el Arroyo Abroñigal, se ocupan como corredores naturales propicios para la nueva línea de infraestructura. En su confluencia se construye en los años 80 el llamado “Nudo Sur”, un espacio de gran complejidad producido por el cruce de calzadas de enlace a distintos niveles, que se sitúa sobre el mismo cauce del Manzanares [103, 104].

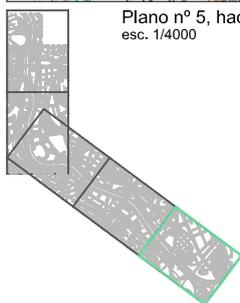
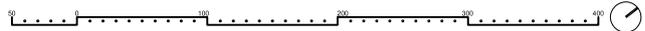
La consolidación del transporte en automóvil define el resto de transformaciones del viario. La Glorieta de Cádiz y la Plaza de Legazpi se formalizan en los extremos del Puente de la Princesa como rotondas y cruces para el tráfico rodado. A ambos espacios se trasladan algunas de las esculturas originalmente producidas para el Ministerio de Agricultura, en el marco de la desconcertante política de monumentos urbanos del Madrid de los años 90. En la margen derecha, la nueva Avenida de Córdoba sustituye a la calle Antonio López como conexión con la carretera de Andalucía.

En cuanto a la edificación, la tendencia a la sustitución de los usos agrícolas e industriales por vivienda en el sector sur de la ciudad tiene consecuencias significativas en este tramo. En la margen izquierda, se construyen en los años 90 bloques de vivienda colectiva en los antiguos terrenos de las Manufacturas Metálicas Madrileñas situados en la calle de Ricardo Damas, frente a la nueva pasarela peatonal que salva la autopista y el río. También en la margen derecha, entre la calle de Antonio López y el río, al sur de la Glorieta de Cádiz.

El antiguo Mercado de Frutas y Verduras, sustituido en su función a finales de los años 80 por las instalaciones de Mercamadrid, se emplea como almacén y oficinas por distintas secciones del Ayuntamiento. Han desaparecido ya de su perímetro, y del recinto del Matadero y Mercado de Ganados, las vías del ramal ferroviario que servía al desempeño de sus actividades.



Plano nº 5, hacia 2000.
esc. 1/4000



TEXTOS EXPLICATIVOS DE LA SECUENCIA GRÁFICA

PLANO 1. HACIA 1874

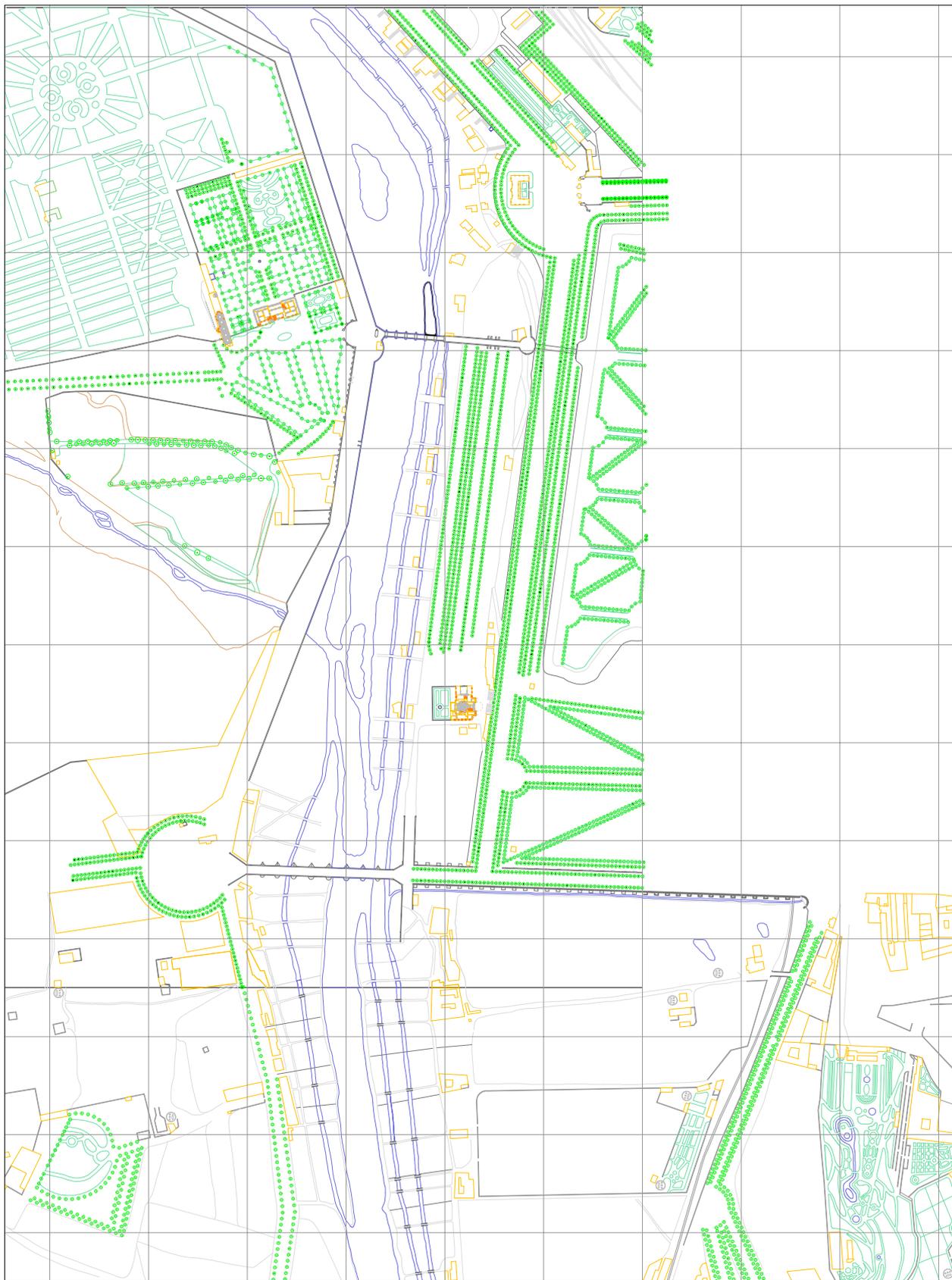
La referencia cartográfica fundamental para representar el Manzanares en la segunda mitad del siglo XIX es el conjunto de hojas a escala 1/2000 del Plano Parcelario de Madrid dibujado bajo la dirección de Carlos Ibáñez de Ibero entre 1872 y 1874.

El Proyecto de Ensanche de Madrid de Castro (1860) [4] y el derribo del muro de cerramiento de la ciudad en 1868 no han provocado aún el desarrollo urbano que se producirá de forma fragmentaria en las décadas sucesivas [5].

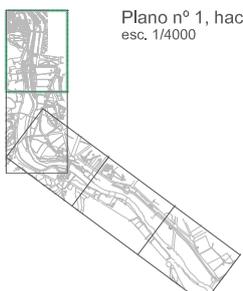
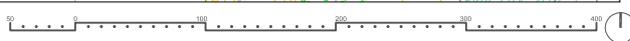
En el contexto inmediato del río aguas abajo del Puente de Segovia antes de su primera canalización, es notoria la profusión de canales, pasarelas y tendaderos que con los correspondientes tinglados venían a definir su uso como lavadero en ambas márgenes [27]. Por detrás de esta ocupación aparecen los recintos correspondientes a parcelas de explotación agrícola, algunas de ellas con áreas ajardinadas que denotan su posible carácter de recreo. En este sentido, destaca la llamada “Quinta del Sordo”, representada en el ángulo inferior izquierdo del encuadre, en terrenos más tarde ocupados por el barrio del Puente de Segovia [7]. En sus proximidades se situará la estación de ferrocarril de Goya.

En la margen izquierda aparece ya una de las trazas que condicionará el futuro desarrollo urbano del ámbito: el ferrocarril de cintura que rodeaba la ciudad por el sur, paralelo aquí a la Ronda de Segovia, fue inaugurado en 1866 para enlazar las dos estaciones de la ciudad (Estación del Norte en Príncipe Pío y Puerta de Atocha). La mayor parte de su trazado se construyó en trinchera; una barrera que, unida a la presencia del río, determinó el carácter fragmentario de la ciudad que creció en sus márgenes, y que sobrevivió hasta fechas recientes [6-8]. Por otro lado, el ferrocarril impulsará una progresiva concentración de usos industriales en sus proximidades [28].

Puesto que la anchura del encuadre escogido para este estudio no coincide con la del anteriormente realizado entre los Puentes del Rey y Segovia, queda por completar el ángulo superior derecho de la hoja en un futuro desarrollo del mismo.



Plano nº 1, hacia 1874.
esc. 1/4000



PLANO 1. HACIA 1929

Los testimonios planimétricos generales para la representación de este ámbito temporal son el fotoplano de 1927 y las hojas del parcelario de 1929, documentación preparada en paralelo al conocido concurso internacional de extensión del mismo año.

La transformación que caracteriza el cauce del río entonces es su primera canalización, que motivos de salubridad e higiene convirtieron en ineludible. Ya en enero de 1906 el municipio convoca un concurso internacional sobre la “presentación de proyectos para construir el colector general de Madrid y regularizar y canalizar el Manzanares”, reedición de una convocatoria análoga de 1900. Al concurso presenta una propuesta detallada el Marqués de Santillana, con estudios y proyecto redactados por el ingeniero González Echarte y el arquitecto Mauricio Jalvo, de la que queda constancia en diversas reseñas de la Revista de Obras Públicas (1906, 54, tomo I, nº1604).

Muy probablemente debido a problemas presupuestarios el proyecto queda en suspenso hasta 1908, cuando el Estado autoriza y asume la realización de las obras. En septiembre de ese mismo año se convoca un nuevo concurso para la canalización, al que se vuelve a presentar la propuesta de Mauricio Jalvo, junto a la del más tarde decisivo ingeniero D. Carlos Mendoza, entre otras [11]. El concurso fue declarado desierto, y finalmente la Jefatura del Canal de Castilla y Canalización del Manzanares redacta un proyecto de alcance reducido para el saneamiento y canalización del río, ejecutado entre 1914 y 1926. El ingeniero de caminos a cargo del proyecto fue Eduardo Fungairiño. En su construcción, que será descrita en las hojas siguientes, el cauce del río se estrecha para adoptar una anchura constante, formada por un lecho menor de 15m y uno mayor de 40 m. A ambos lados se expropiaron los terrenos necesarios para la disposición de sendos paseos públicos de 30 m de ancho. La otrora cambiante y extensa mancha del Manzanares queda por tanto asimilada a una traza geométrica regular, que incorpora los paseos de circulación adyacentes para componer un total de 100 m de ancho [12-13]. Al sur del Puente de Segovia permanecen tras las obras muchas de las construcciones asociadas a los desaparecidos lavaderos y tendederos, testimonio del límite antes interesado por el cauce pantanoso del río.

Por otro lado, la morfología de la margen derecha se consolida progresivamente en las primeras décadas del siglo XX con la urbanización y construcción del barrio del Puente de Segovia. Este desarrollo es impulsado por la localización, en terrenos próximos a la Quinta del Sordo, de la estación de Goya [29]. El edificio surge en la década de 1880 como cabecera del ferrocarril de vía estrecha que desde Madrid se dirigía a Villa del Prado y Almorox por Navalcarnero.

1.- Hacia 1724. "Conocimiento y origen del río Manzanares, del río Sanuril y de sus agregados". Dibujado por el licenciado Lucas Constantino Ortiz de Zugasti.



2.- Hacia 1788. Plano de la Villa de Madrid de F. Tardieu para el libro de Jean François de Bourgoing "Nouveau Voyage en Espagne ou Tableau de L'Etat Actuel de cette Monarchie".



3.- Hacia 1761. Plano Geométrico e Histórico de la Villa de Madrid y sus alrededores, de N. Chalmardrier (detalle).





4.- Hacia 1860. Plan de Ensanche de Madrid de don Carlos María de Castro.

5.- Hacia 1875. Hoja 559 del Mapa Topográfico Nacional (Instituto Geográfico Nacional), detalle.



6.- Hacia 1900. Plano de Madrid y Pueblos Colindantes de Facundo Cañada (Gerencia Municipal de Urbanismo), detalle.



7.- Periferia sur de Madrid a mediados del siglo XIX según el plano dibujado por Miguel Lasso de la Vega para su libro "Quintas de Recreo", publicado en 2006.

8.- Hacia 1914. Plano de Gutiérrez Martín.



9.- Aspecto genérico del Manzanares antes de su primera canalización (completada en 1926). El lecho del río hacia 1920.

NAVEGACIÓN ENTRE MADRID Y EL MAR



FINALIDAD DEL PROYECTO

Facilidad natural y económica de que llegue a Madrid comunicaciones de toda Europa, de que resulten, la carga de los productos de manufactura, mediante una obra relativamente pequeña en relación con las de la misma clase de otras naciones.

Facilidad para las comunicaciones y tráfico de los centros de lago y río de arriba, con los centros de los ríos con la de circunvalación, con ventajas para otros ríos puros y azules.

Utilización de las aguas producidas en toda la línea, con su aplicación a las granjas de Lodi, que sirven de fuerza hidroeléctrica, y su aplicación en aguas y labores agrícolas.

Esquemas planes de a kilómetros entre otras ventajas para las de una población de un millón de almas, con aguas convenientes ya hoy día para el día y posibilidad de recibir aguas de río.

Facilidad de recepción de riego con las presas que se crean.

Exposición en el extranjero de riego y navegación de Madrid al río.

Facilidad de comunicaciones fluviales en Madrid y en el puerto de Lisboa, en las mejores condiciones de Europa.

Asimismo del canal del Manzanares con todo el aprovechamiento de su kilómetros de canal, ya construido, y posibilidad de que a Madrid haya de ser, con un sistema cultural de agua por aguas, según proyectos estudiados.

Utilización de 25 kilómetros de canal hecho obra de tipo.

Navegación de Madrid y aplicación de las aguas desde el río de 3000 hectáreas de terreno en sus inmediaciones.

Exposición de Madrid en otro punto que el actual, con arreglo a las mejores comunicaciones de Europa y América.

Exposición de canal y material de Madrid y de España.

NOTA IMPORTANTE

De la Exposición Internacional de la calle de Siles, del primer año de 1900, el plan y perfil de la canalización desde Lisboa y hasta los canales de España y de otros ríos de Francia, en que se expresa lo que significa el canal de Lisboa con el canal de la Princesa, el todo de facilidad de canal y sus ventajas fluviales que comunican los ríos de España y de Portugal con el canal de Lisboa.

Facilidad de comunicaciones que resultan con los ríos navegables de España y de Portugal, que son grandes ventajas para los ríos de España.

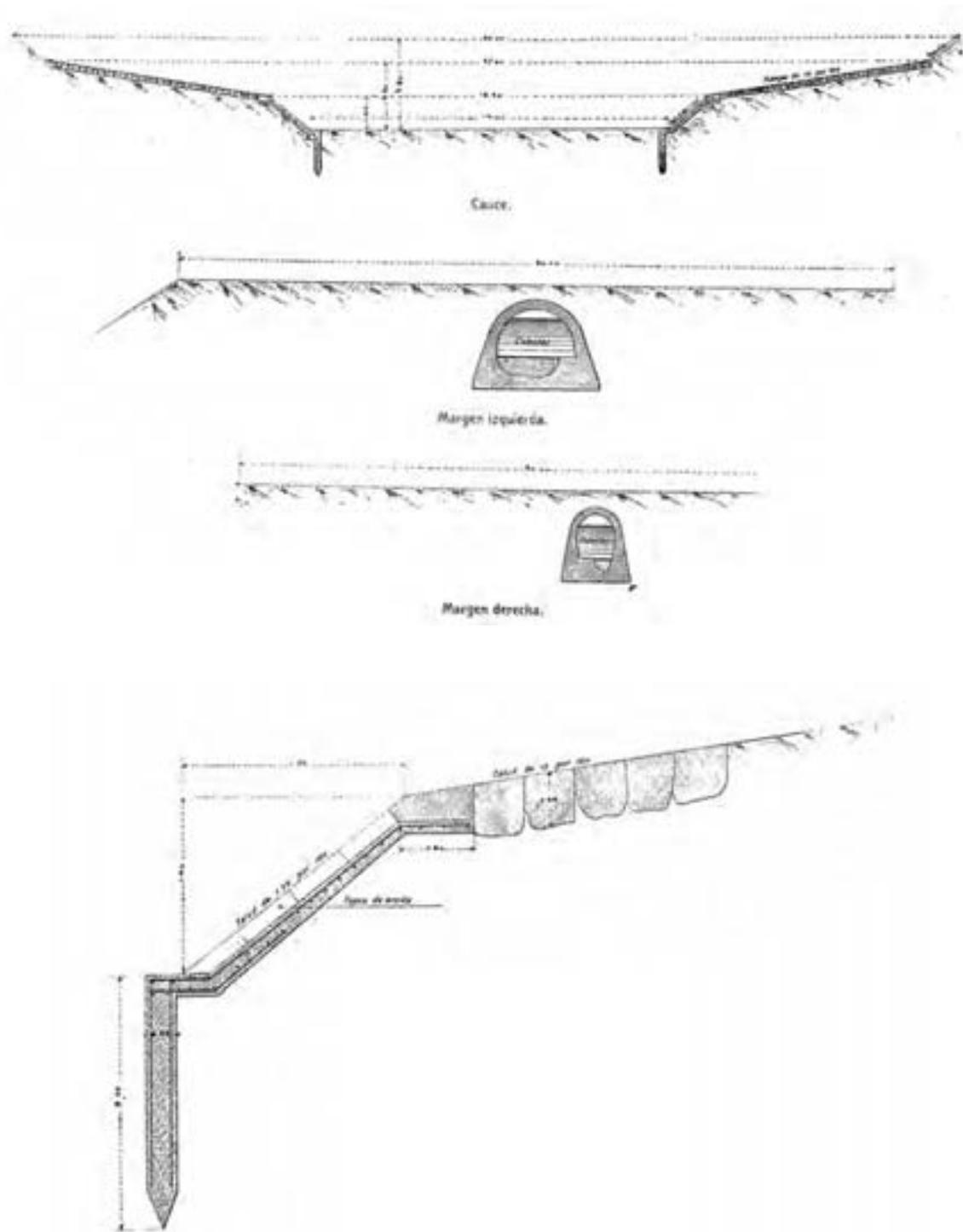
Tráfico en el canal de plan general del canal de Lisboa, de la línea de navegación y río, y el plan general que cada proyecto puede ser una obra de canalización y de riego, para facilitar el tráfico que resulte de un canal de plan.

Tráfico importante de este canalización de Lisboa que se expresa con la facilidad de agua a España, con el plan de la Princesa con la parte de Lisboa y para, con todo el plan de los canales de España y de Portugal, de Lisboa y de otros ríos de España y de Portugal, con la facilidad de agua de Lisboa con los canales de España y de Portugal.

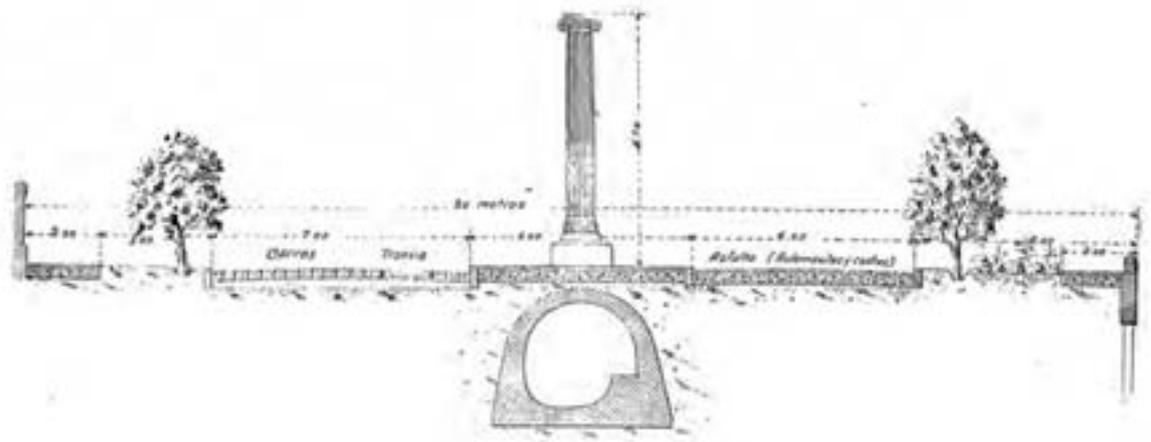
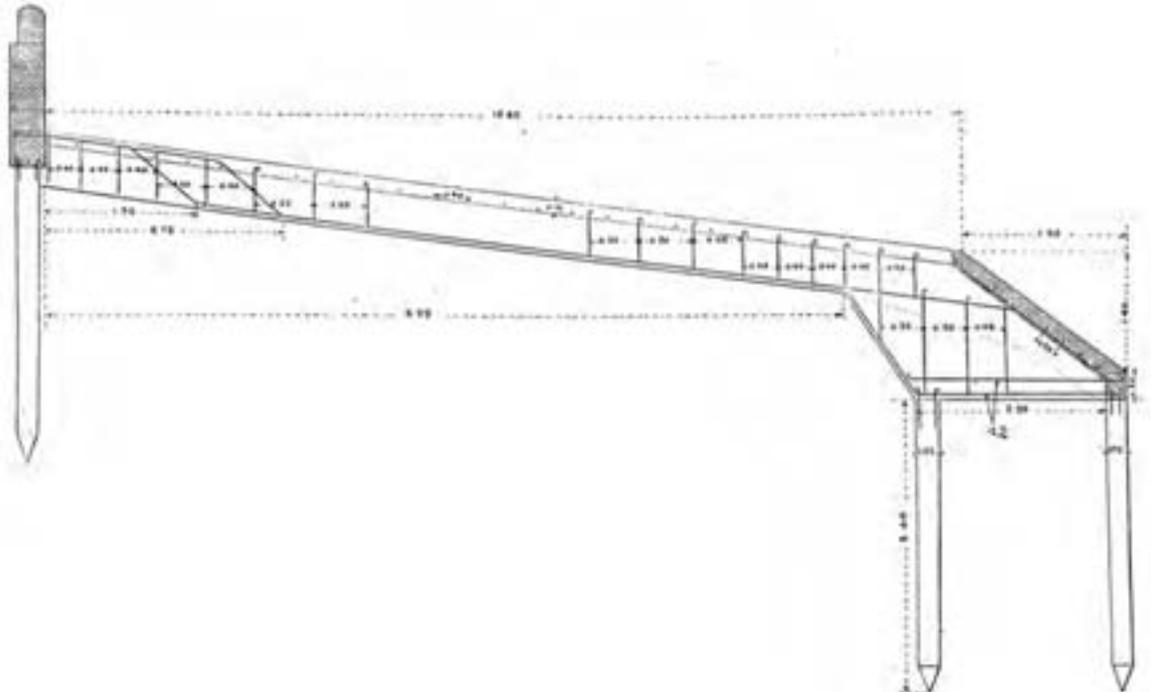
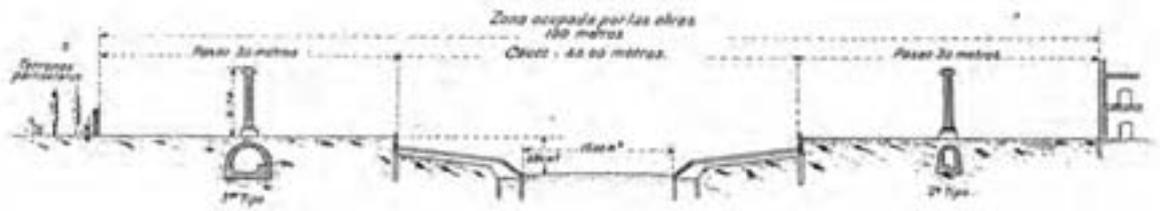
Este trabajo está comprendido en un folio de actualidad, con planes y disposiciones técnicas, que se vende a **UNA PESETA** en las principales librerías y en la calle de Siles, 22, principal derecha, desde donde se recibe franco de porte a toda España y Portugal dirigidos al autor, Felipe Mora, ingeniero.



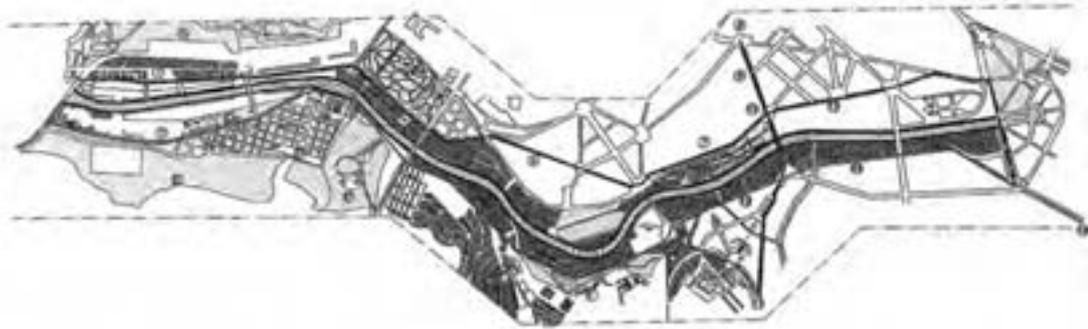
11.- 1908. Dos propuestas del concurso para la canalización del Manzanares. Arriba, la elaborada por Mauricio Jalvo, en las proximidades de Príncipe Pío. Abajo, la propuesta de Mendoza, Torán y Harguindey, en el entorno del Puente de Toledo.



12.- Proyecto de canalización del Manzanares, saneamiento y urbanización de sus márgenes, publicado por su autor, el ingeniero Eduardo Fungairiño en 1915 (ROP nº2051). Las obras fueron ejecutadas, con algunas variaciones, entre 1914 y 1926. Sección tipo del cauce, colectores de saneamiento y detalle de los taludes del lecho menor (losa de H.A. con capa de arcilla protectora), y lecho mayor (banquetas de mampostería y terreno cubierto de plantaciones).



13.- Proyecto de canalización del Manzanares, saneamiento y urbanización de sus márgenes, publicado por Eduardo Fungairiño en 1919 (ROP nº2268). En la obra realmente ejecutada, el lecho mayor se compone de nervios de hormigón armado de 2,20 m de ancho cada 8,90 m. Se añadieron además columnas "jónicas" para la ventilación de los colectores de saneamiento.



ZONAS VERDES PROPUESTAS

ZONAS VERDES EXISTENTES

- A. Parque del Oeste
- B. Fuente de la Taja
- C. Pradillo del Comendador
- D. Casa de Campo
- E. Campo del Moro
- F. Pradera de San Isidro

VIARIO PRINCIPAL

- Via pública
- Separación para tráfico motorizado
- Margen izquierda
- Margen derecha
- Corrección C/da de Toledo - C/da de Alcala

- 1. Paseo de la Florida
- 2. Paseo del Marqués de Monteleón
- 3. Paseo de la Virgen del Puerto
- 4. Carretera de Embremadura
- 5. Paseo Imperial
- 6. Puente de Toledo
- 7. Paseo de Yacovello
- 8. C/da de Sta. MP de la Cabeza
- 9. Paseo del Canal
- 10. Pza. Condesa de Saceda
- 11. Carretera de Toledo
- 12. Paseo de la Chopera
- 13. Antonio López
- 14. Carretera de Andalucía

14. Hacia 1926. Gustavo Fernández Balbuena. Proyecto de ordenación de la ribera del Manzanares. Abajo, esquema explicativo del proyecto publicado por Juana María Sánchez en "Un siglo de Vivienda Social" (2003)



15.- Hacia 1931. Plan de EXTensión de Madrid redactado por la Oficina Técnica Municipal. Actuación en la ribera del Manzanares.



16.- Hacia 1946. Estado de deterioro de la canalización primitiva del Manzanares en los años 40.



17.- Hacia 1929. Fotografía aérea oblicua del Manzanares entre el Puente de San Isidro y el Puente de Praga, utilizada por Zuazo y Jansen para su propuesta de extensión de Madrid ganadora del concurso internacional de 1929.