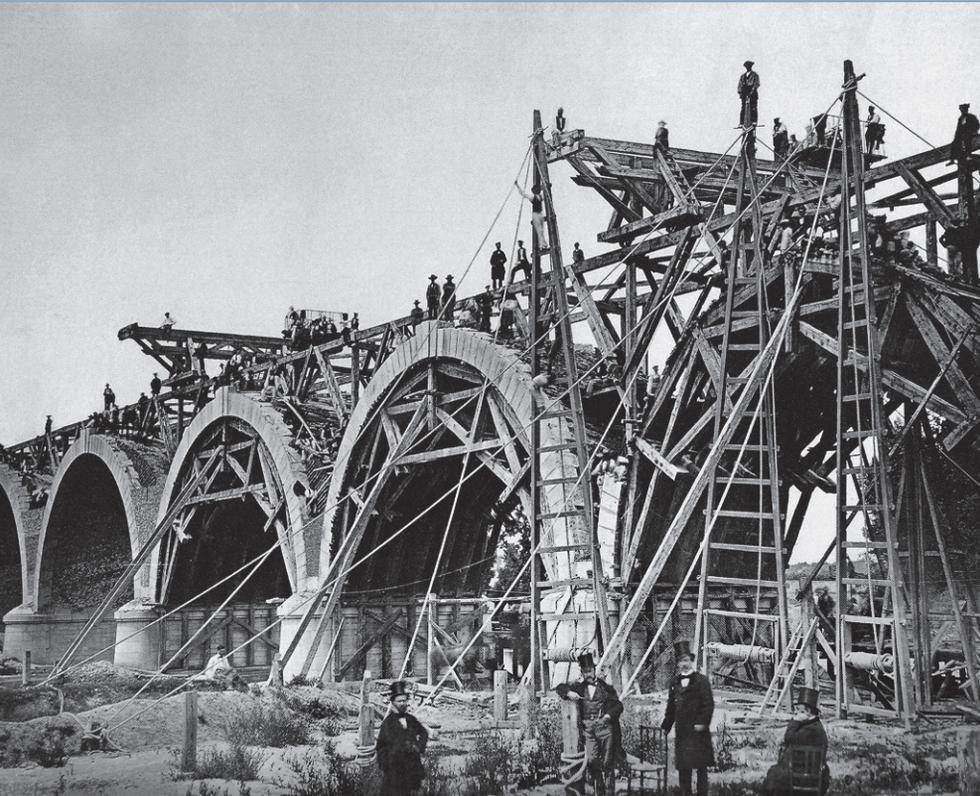
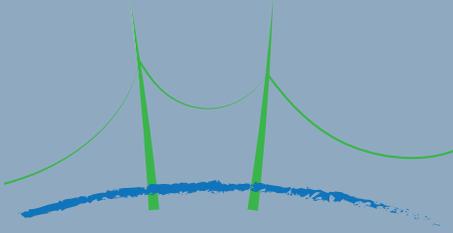


Sobre el agua

Los puentes de Madrid, históricos o de nueva factura, han sabido convivir con los muchos acontecimientos sucedidos en la capital. Han caído y se han vuelto a construir, se han amoldado a los cambios del río y del entorno, y han contribuido, como espacios de paso y unión, a la cohesión urbana y social de los madrileños.

■ *Texto: Centro de Publicaciones*



El Puente de los Franceses en una de sus fases constructivas (1860).
Fotografía de Charles Clifford.

El Manzanares

es un río humilde, pero, como escribe Carlos Fernández Casado, “Madrid debe su existencia al río” ya que sus características, tanto topográficas como hidrológicas, favorecieron el establecimiento de población desde la Prehistoria. En la época musulmana se construyeron atalayas de vigilancia y defensa en sus orillas, y desde el siglo XVI hasta el XIX fue la fuente de ingresos de numerosas lavanderas que llenaban sus orillas de ropa para lavar.

Como decía Quevedo, este “aprendiz de río” recorre 92 Kilómetros desde la sierra de Guadarrama hasta el Jarama, del que es afluente por la derecha, y su tramo urbano ha ido adquiriendo verdadero valor tanto desde el punto de vista histórico como medioambiental.

Punto de inflexión

Un punto de inflexión, tanto para el río como para la ciudad, fue 1561, cuando Felipe II trasladó a Madrid la sede administrativa de su imperio, lo que dio lugar a un aumento de la población y cambios urbanísticos. Una primera transformación fue en el siglo XVIII, cuando se planteó la construcción del Gran Canal del Manzanares con la idea de mejorar el transporte de mercancías. Desde el actual puente de Praga, conectaría con el Jarama en Vaciamadrid y su Real Acequia para unirse con el cauce del Tajo a su paso por Aranjuez y continuar hasta Toledo. Fue la primera línea del ferrocarril que se construyó en España la que acabó con este sueño.

A lo largo del tiempo han tenido lugar diversos cambios, siempre

con el fin de mejorar el estado de sus aguas y de su entorno. En 1908 se planteó por primera vez la canalización del río, dentro de un plan general de saneamiento de Madrid. En 1919 Antonio Velasco Zazo, escritor, periodista y cronista de la Villa escribía “las obras de canalización del río, iniciadas hace pocos años, lo están transformando por completo. Desaparecidos baños y lavaderos, se habrá perdido mucho en lo pintoresco, pero no tanto como lo que se ha ganado en higiene y limpieza”.

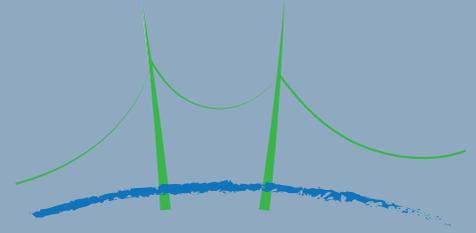
Desde entonces hasta ahora diversos planes de saneamiento y mejora de los servicios lo han ido transformando al hilo de los cambios que se fueron produciendo en la propia ciudad. Y todo ello afectó a sus puentes.

La confluencia de caminos y ríos da sentido a la construcción de estos pasos con la función de enlace, de continuidad, comunicando ambas orillas, además de dar lugar a una determinada configuración de la ciudad y a la creación de infraestructuras que la hacen más accesible. Del río Manzanares decía Fernández Casado “hay que llamar la atención sobre el hecho de que ya en el siglo XIV un río tan poco importante como el Manzanares tuviera ya dos puentes al servicio del núcleo urbano”, se refería a la puente Segoviana y a la Puente Toledana, como se les llamó en sus orígenes.

Puentes con historia

El río Manzanares, en su tramo urbano, cuenta en la actualidad con puentes que narran su historia.

Si miramos el cauce de norte a sur, el primero que observamos



es un gran viaducto, construido entre 1860 y 1862, llamado puente de los Franceses, debido a la nacionalidad de sus constructores. Situado entre el parque de la Bombilla y la Casa de Campo, fue iniciativa de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España para dar servicio al ferrocarril del norte. Es un puente sencillo, sin apenas ornamentos, puesto que su objetivo era funcional; el paso del tiempo no ha desvirtuado su aspecto, que sigue siendo de ladrillo rojo, en la actualidad con dovelas de granito en sus cuatro arcos de medio punto.

Paseando a orillas del río nos encontramos a continuación con el puente de Reina Victoria, que sustituyó en cuanto al uso a otro más antiguo de madera, construido 1728, llamado puente

Verde de la Florida, que destruyó una riada. Fue el primer puente de nuestro país de hormigón armado gracias a José Eugenio Ribera, ingeniero que lo construyó (con el proyecto de Julio Martínez Zapata) y uno de los mayores impulsores de las obras públicas en la España de su época. Entusiasta de las novedades, fue el representante de la empresa francesa Hennebique, que encabezó y publicitó una de las primeras patentes de este sistema constructivo. El puente se construyó en 12 meses y fue inaugurado en 1909 por Alfonso XIII y Victoria Eugenia, a la que debe su nombre. La estructura la forman dos arcos de hormigón, unidos al tablero con apoyos verticales; cuenta con elementos ornamentales modernistas como jarrones y farolas de hierro con unas figuras de

oso en su base en referencia al escudo de Madrid. En su entorno se encuentra la ermita de San Antonio de la Florida, que alberga unos frescos de Goya. Fue declarada Monumento Nacional en 1905.

Siguiendo el mismo camino, de 1816 data la construcción del puente del Rey por orden de Fernando VII. En el siglo XVI había una pequeña pasarela para que Felipe II pudiera ir desde el Alcázar hasta el palacete de Vargas, recién adquirido por el Monarca. El origen del puente actual hay que buscarlo durante la invasión francesa, cuando José I encargó al arquitecto Juan de Villanueva la construcción de un paseo que uniese el Campo del Moro con la Casa de Campo que incluía un puente sobre el río. Villanueva no pudo terminar el proyecto y

Vista del Puente de los Franceses en la actualidad.



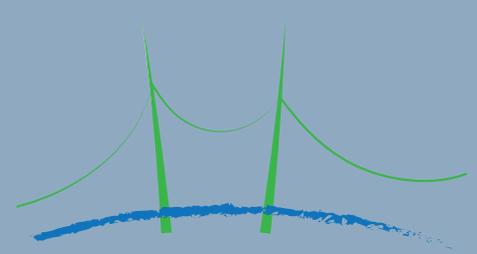


Puente de Reina Victoria (1909), una de las primeras construcciones de hormigón armado en España.

El puente de Reina Victoria fue el primer puente de nuestro país de hormigón armado gracias a José Eugenio Ribera.

Vista del puente de Toledo (1732), proyectado por Pedro de Ribera.





1956. Este paso ha sufrido varias reconstrucciones a lo largo del tiempo. El primero lo mandó construir Felipe IV en 1660 para comunicar Madrid con la ciudad manchega, pero una riada se lo llevó. De 1680 data el segundo que desapareció por la misma causa. El actual corresponde a una última reconstrucción fechada en 1732 y fue obra de Pedro de Ribera, quien proyectó una estructura de nueve arcos de medio punto con contrafuertes y tambores que se rematan con balconillos. Tres años después Juan Ros esculpió en los templetes las imágenes de San Isidro y Santa María de la Cabeza, ampliamente ornamentados.

fue su discípulo, Isidro González Velázquez, quién concluyó el puente de piedra actual. Era de granito con elementos decorativos en piedra caliza y ladrillo y contaba a la salida con dos pilares que desaparecieron en una remodelación posterior. En 1931 la Casa de Campo, hasta ahora una finca privada, pasó a ser un recinto público; por la previsible afluencia de visitantes, la calzada del puente se ensanchó llegando a alcanzar los 25 metros. En los años sesenta del siglo XX el puente se abrió al tráfico rodado y pasó a ser un importante nudo viario.

El puente más antiguo de Madrid fue obra del arquitecto Juan de Herrera, quien terminó las obras del puente de Segovia en 1584 y hoy lo podemos contemplar con su aspecto original. En 1996 fue declarado Bien de Interés Cultural con categoría de Monumento.

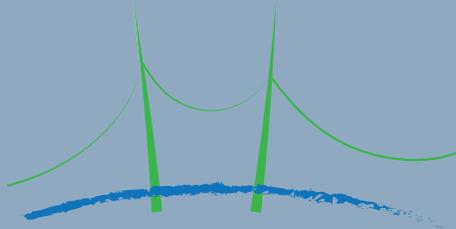
Su construcción está directamente relacionada, una vez más, con la instauración de la capitalidad en Madrid en 1561 y con la

necesidad del rey de comunicar la nueva capital con las localidades del Norte, entre ellas Segovia, de donde toma su nombre. El puente original tenía una longitud de 172 metros y constaba de nueve ojos con arcos de medio punto almohadillados; construido con sillares de granito y piedra berroqueña (granito de la sierra de Guadarrama), Herrera dejó su impronta en la cornisa con unas bolas de piedra, muy al uso de la época. Durante la Guerra Civil fue destruido para evitar el avance de las tropas de Franco y después reconstruido con su fisonomía original y una ampliación del tablero. Además del Palacio Real, en sus inmediaciones se encuentra el Centro de Estudios Hidrográficos del CEDEX, singular por tratarse de un edificio del arquitecto Miguel Fisac, Premio Nacional de Arquitectura en 2002.

Muy relacionado con el anterior es el siguiente puente del recorrido. Se trata del puente de Toledo, también declarado Bien de Interés Cultural en

Ya en el siglo XX, en 1925, se construyó el primer puente de Praga. Por él pasaba el ganado camino del matadero, por lo que el puente adoptó el nombre de puente del Matadero. Estuvo operativo hasta después de la Guerra Civil, cuando el Ayuntamiento se planteó la construcción de un segundo puente para descongestionar la salida hacia Toledo. Se terminó en 1952 y recibió el nombre de puente de los Héroes del Alcázar, aunque la población le siguió llamando por su nombre original; diez años después empezó a presentar problemas en la cimentación y fue demolido. En 1967 se terminó la construcción del puente actual, esta vez de hormigón armado con un diseño mucho más impersonal. En 2009 cambió de nuevo la denominación por la que se conoce en la actualidad.

El puente actual de la Princesa, llamado así en homenaje a la princesa de Asturias, está situado en el mismo lugar de un antiguo vado, llamado de san-



ta Catalina, por el que pasaban los madrileños de una orilla a otra del río. El puente original fue inaugurado por Alfonso XIII en 1909 y daba salida hacia la carretera de Andalucía. Fue construido en hierro y diseñado por el ingeniero Vicente Machimbarrena con la colaboración de Antonio Palacios en los elementos ornamentales. Contaba con un solo arco de 50 metros, todo un alarde para la época, y un tablero lo suficientemente ancho para que se pudieran cruzar dos vehículos, circunstancia entonces poco probable. Pero pasados los años y ante la expansión demográfica de la ciudad, este puente quedó escaso y se planteó la necesidad de contar con otro con más capacidad. En 1929 se construyó uno nuevo mucho más grande, esta vez de hormigón, bajo la dirección del ingeniero Alberto Laffon.

Los nuevos puentes del Manzanares

Como recordamos más arriba, el Manzanares es un río pequeño, sin estridencias ni nada que señalar en lo que a su recorrido urbano se refiere, pero es el río de los madrileños y ha participado en la vida de Madrid a lo largo de toda su historia.

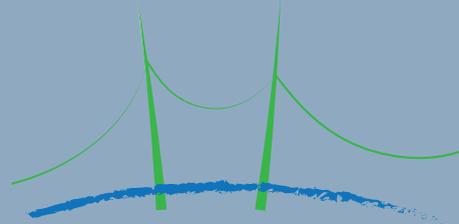
Una infraestructura que cambió la ciudad fue la construcción de la M-30. Los orígenes de este cinturón los encontramos en los años cuarenta cuando se presentó el Plan general de ordenación urbana de Madrid, conocido como "Plan Bigador", basado en planes anteriores a la Guerra Civil, que, con el fin de descongestionar el tráfico de la ciudad, preveía la construcción de dos cinturones, uno de los cuales sería la M-30. La construcción de esta vía se inició en los años 70

con dos tramos que se unirían en el nudo Sur; hubo que esperar hasta 1990 para ver completada la obra.

En 2004 el Ministerio de Fomento cedió al Ayuntamiento la titularidad de la autopista, lo que permitió poner en marcha el plan municipal Madrid Calle 30. Entre otras cosas contemplaba el soterramiento de la vía mediante túneles en su recorrido junto al Manzanares. Tres años después se terminaron las obras y comenzó la ejecución del proyecto de ajardinamiento de la superficie liberada por el soterramiento, que vio la luz en 2010 y 2011, y que recibió el nombre de Madrid Río. El Manzanares logró entonces un nuevo protagonismo con el saneamiento de sus aguas y la mejora de su entorno para disfrute de los madrileños. La obra contempló la construcción de

Puente de Segovia (1584), construido por Juan de Herrera y el más antiguo de Madrid. Los estanques que se observan en la imagen forman parte del ajardinamiento de Madrid Río.





Puente del Rey (1816), obra de Isidro González Velázquez.



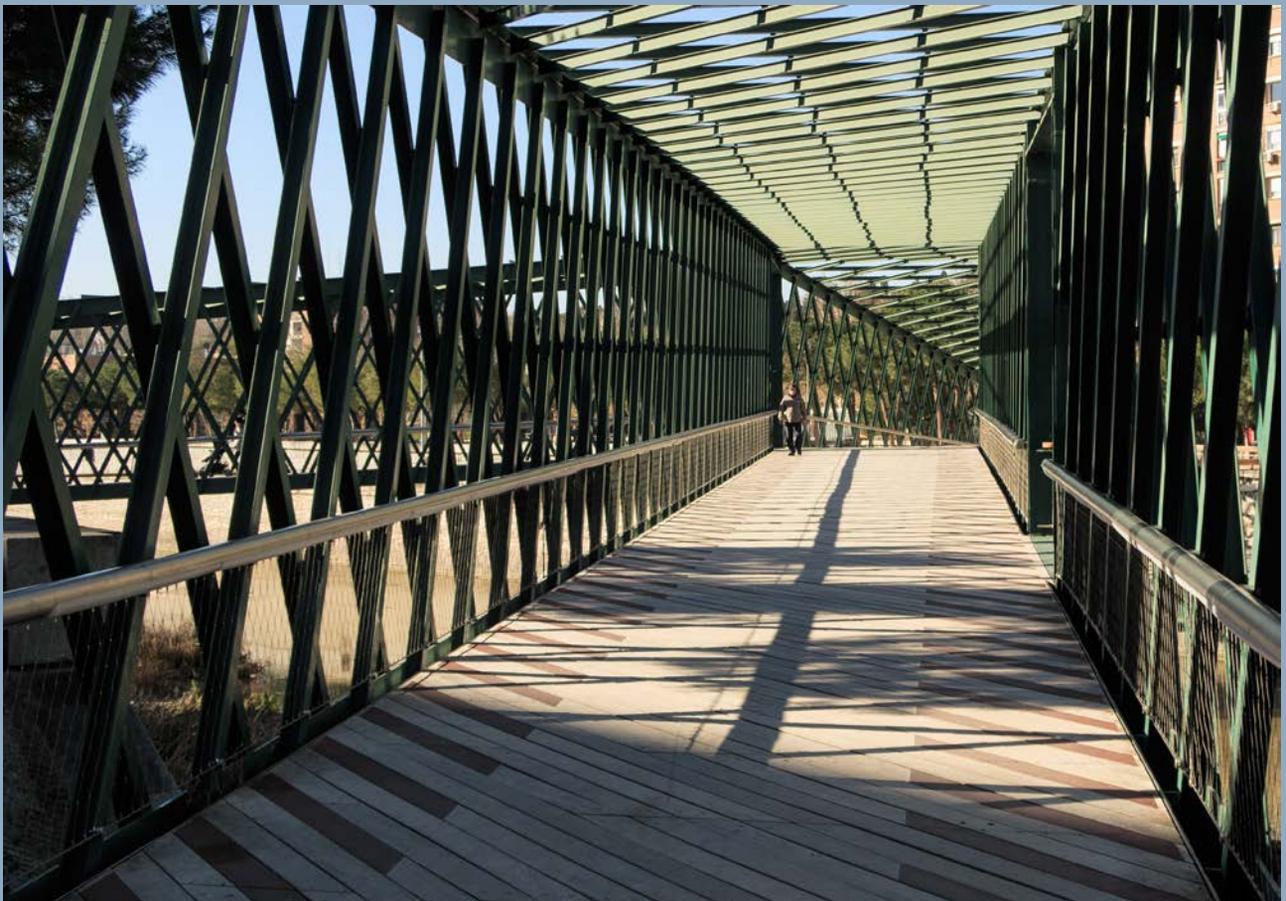
puentes de nueva factura que, como en el caso de los históricos, han pasado a formar parte de la fisonomía de la ciudad. Estos nuevos pasos conviven con sencillas pasarelas, generalmente ubicadas donde hubo antiguas presas de planes de canalización anteriores.

El llamado puente Oblicuo, aunque no es un puente estrictamente nuevo, sí se benefició de una importante remodelación dentro del proyecto Madrid Río. Fue inaugurado como un viaducto para cruzar la M-30 en 1974, al poco tiempo de su construcción. Es un diseño de Carlos Fernández Casado, Leonardo Fernández Troyano y Javier Manterola y debe su



Perspectiva de los puentes gemelos del Invernadero y del Matadero (2010) que cuentan con sendas bóvedas de hormigón muy ligeras.

Puente del Principado de Andorra (2009), construido a imitación de los puentes ferroviarios del siglo XIX.





nombre a su forma singular, por otra parte, ideada con un criterio meramente funcional, ya que había que salvar el río de modo gradual. Lo que era un sencillo paso para cruzar, con la remodelación se ha convertido en un paseo arbolado desde el que se puede contemplar el puente de Segovia.

De nueva construcción es el llamado puente en Y o puente del Principado de Andorra. Situado en una zona conocida como el Salón de los Pinos, está muy cerca del antiguo estadio Vicente Calderón. Está formado por tres brazos troncocónicos, de los que dos de ellos, de unos 70 metros de longitud, apoyan en el margen izquierdo del río, hacia el distrito de Arganzuela, y el restante de unos 30 metros en su margen derecho; cuenta con un diseño muy singular que imita a los antiguos puentes ferroviarios del siglo XIX. En 2011 cambió de denominación

El río Manzanares, en su tramo urbano, cuenta en la actualidad con puentes que narran su historia.

por un acto similar que tuvo lugar en Andorra con un puente renombrado como Madrid.

El siguiente puente que nos encontramos es el puente de San Isidro, obra también de Carlos Fernández Casado, Leonardo Fernández Troyano y Javier Manterola. Proyectado en 1969 y terminado en 1974, está situado en el mismo emplazamiento en el que, en el siglo XVI, estuvo el antiguo pontón del mismo nombre. El puente actual se construyó con la idea de descongestionar el tráfico que hasta entonces pasaba por los puentes de Segovia y Toledo.

Observamos una estructura muy singular en el puente de la Arganzuela, obra del arquitecto francés Dominique Perrault, que adquirió fama internacional tras ganar el concurso para la construcción de la Biblioteca Nacional de Francia en 1989. En España destaca por ser el autor del Centro Olímpico de Tenis de Madrid o Caja Mágica, que data de 2002. Situado entre el puente de Toledo y el de Praga, permite la conexión entre los distritos de Carabanchel y Arganzuela. Se inauguró en 2011 y cuenta con un diseño cónico en dos tramos, con una longitud total de 278 metros. Está formado por una



Puente Monumental de la Arganzuela, vista del interior con dos niveles en el tablero, uno para peatones y otro para bicicletas.

espiral de acero inoxidable que se recubre con una malla con aperturas en determinadas zonas a modo de miradores; el tablero es de madera con rendijas para que pase la luz y tiene una parte destinada a los peatones y otra a bicicletas. Por la noche se ilumina mediante focos.

Los puentes del Invernadero y del Matadero son dos estructuras gemelas peatonales que conectan el sur y el oeste de

Madrid con el actual centro cultural Matadero de Madrid y el parque de la Arganzuela. Inaugurados en 2010 y 2011, ambos son estructuras sencillas de hormigón con tensores que sujetan los tableros, y cuentan con un espacio abovedado profusamente decorado, a modo de antesala del Matadero. Daniel Canogar, hijo del pintor Rafael Canogar, es el autor de la decoración interior a base de mosaicos de vidrio; más de seis

millones de pequeñas teselas representan a 50 ciudadanos anónimos de los distritos de Arganzuela y Usera.

Algunas referencias bibliográficas

Si atendemos a las fuentes primarias, contamos con el artículo "Los puentes sobre el Manzanares" de Vicente Machimbarrena, en la Revista de Obras Públicas del año 1924, número 2417.



En esta misma revista, mucho más recientes, se encuentran una serie de artículos de Carlos Fernández Casado sobre los puentes de la capital con el nombre común de “Madrid y el Manzanares. El río, la ciudad y sus puentes” (números de enero, septiembre y diciembre de 1974 y marzo de 1975).

Se puede obtener una visión más general sobre los puentes en la obra de Leonardo Fernán-

dez Troyano, Tierra sobre el agua. Visión histórica universal de los puentes, editada en 1999 por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, dentro de su colección “Ciencias y Humanidades”.

Para obtener información actualizada, tanto de los puentes históricos como de nueva construcción, es interesante consultar la página del Ayuntamiento de Madrid en la dirección Web:

http://www.monumentamadrid.es/AM_Monumentos5/AM_Monumentos5_WEB/index.htm#map.webM

La información consta de sendas descripciones histórica y formal del puente en cuestión y una amplia bibliografía, además de una ficha resumen muy completa. En esta misma página se puede encontrar también todo lo referente al proyecto Madrid Río. ■