

PRÓLOGO

[...] toda descripción o representación geográfica necesariamente esconde una acción de proyecto no declarada, a menudo no deliberada y ni siquiera consciente.

GIUSEPPE DEMATTEIS

Sergio Martín Blas, doctor arquitecto, define el contenido de este libro como una investigación que indaga en el origen y evolución del Manzanares hasta su actual configuración y función. Una investigación basada en el «registro sistemático y ordenado de los sucesivos proyectos que han buscado dar forma urbana al río» desde la segunda mitad del siglo XIX hasta nuestros días. Una investigación para entender una parte importante de Madrid y de su desarrollo a lo largo de la historia, con la presencia del Manzanares, su cauce y el valle por el que discurre como referencia y condicionante permanente de la evolución física y social de esta ciudad.

Superando una simple descripción de las distintas fases por las que ha pasado la configuración y la función del Manzanares, hay que destacar su visión como una *realidad conflictiva*, tal como la que se da en la relación de toda ciudad con su entorno geográfico —entendiendo la geografía como la historicización de la naturaleza—. Conflictividad entre infraestructura y paisaje. Conflictividad entre planes urbanos omnicomprensivos y proyectos sectoriales, muchas veces insolidarios con la visión global de la ciudad y el territorio que aquellos quisieron representar. Conflicto y complejidad que asume el autor al afirmar la «dicotomía aparente entre el Manzanares, entendido como soporte de un sistema funcional» (infraestructuras) y «como lugar de ocio y encuentro con la naturaleza».

Ya en las primeras páginas se acota la larga historia del río y su relación con la ciudad para centrarse en la *historia reciente*, marcada por tres periodos críticos en los que se manifiesta de forma evidente la conflictiva relación entre naturaleza y artificio.

El primer periodo nace por la construcción del *ferrocarril de cintura*, que unirá las estaciones ya existentes de Príncipe Pío y Atocha, pudiendo considerarse el inicio de una posible circunvalación fe-

rroviaria que nunca llegó a materializarse. El trazado se somete a las condiciones exigibles para el buen funcionamiento del ferrocarril. Pendientes y radios de curvatura predeterminados obligarán a alterar la morfología y la topografía de la terraza baja del río, negando la extensión de la trama urbana, de un orden geométrico nacido de la razón: el triángulo y la retícula. Al mismo tiempo, la existencia del ferrocarril será causa y sustento de nuevas y grandes instalaciones industriales y equipamientos urbanos (matadero, mercados...) junto con la aparición de las primeras viviendas baratas para las clases populares vinculadas a estas actividades (Pico del Pañuelo).

Un segundo periodo se inicia en los años ochenta del siglo XX, coincidiendo con el nacimiento de una «nueva conciencia ecológica y paisajística, histórica y patrimonial». No obstante, la realidad se plasmará en la implantación de grandes infraestructuras proyectadas desde una óptica sectorial ajena a una visión global de la ciudad. Así surge la M-30, dejando el río como una mediana entre las dos calzadas que la configuran.

Un tercer periodo se inicia en 2003 con el soterramiento de la M-30, bautizada espuriamente como *Calle 30*, y la implantación del parque lineal que, como una alfombra, vendrá a cubrir la nueva vía subterránea, ocultando los pecados del subsuelo, pero dando lugar a un exitoso parque denominado *Madrid Río*.

En el conjunto de este libro quisiera destacar la culta lectura que se hace de la historia del Manzanares desde distintos puntos de vista, tanto físicos como simbólicos. En él se integran las visiones desarrolladas por geógrafos, historiadores y escritores que superan la simple descripción para evidenciar su componente social, el uso por los madrileños de su cauce y su entorno en función de las clases sociales que en ellos se asientan: desde Lope de Vega a Baroja y Unamuno, pasando por Casiano de Prado

y Giner de los Ríos o el higienista Felipe Hauser, que denunciará las malas condiciones ambientales del cauce y las riberas adyacentes, acentuadas por las instalaciones insalubres que irán inundando el fondo del valle.

Grabadores, pintores y fotógrafos nos darán la visión completa del paisaje del Manzanares, desde Anton van den Wyngaerde en 1562 a Goya, o Beruete ya en 1909. Visiones, más que paisajes, en los que al realismo de la descripción se suma el simbolismo siempre constante de la cornisa de los Austrias. El asiento de las clases acomodadas en la cornisa con una arquitectura definida, mientras las riberas eran territorio para lavanderas, basureros y pueblo llano, con sus famosas romerías.

La lectura inteligente a través de la cual Martín Blas nos descubre esa constante morfológica y social que han supuesto el Manzanares y las actividades desarrolladas en su entorno en el devenir de Madrid está basada en la topología, capaz de descubrir las constantes formales que permanecen en la inacabable transformación de la ciudad. En esta lectura merecen destacarse las líneas dedicadas al famoso cuadro de Goya en el que el río sirve de basamento y frontera entre la ciudad alta, formalizada arquitectónicamente, y la pradera donde la espontaneidad, la mezcla y el desorden marcarán su carácter lúdico y plebeyo.

Martín Blas denuncia cómo las intervenciones de infraestructura y embellecimiento del río han dado pie a importantes promociones inmobiliarias, mecanismo de financiación de las obras hidráulicas (encauzamiento, esclusas, puentes...) mediante la concesión de derechos de edificación a operadores privados (Compañía Metropolitana) con el apoyo de las Administraciones públicas. Promociones materializadas en construcciones que han anulado el valor paisajístico del fondo del valle y su potencial recreativo, como puede comprobarse en el tramo que va desde la Estación de Príncipe Pío al Puente de los Franceses, y más allá en ambas márgenes. Esta lec-

tura viene a corroborar las palabras de David Harvey cuando advierte cómo una parte importante de las plusvalías generadas por el embellecimiento de los espacios públicos son apropiadas por los promotores privados y los predios lindantes.

Cabe señalar cómo a través de las sucesivas intervenciones sobre el Manzanares y su entorno inmediato se ha ido materializando la desigualdad social y espacial entre un norte rico y un sur pobre, tal como señala el autor. Quizás el punto de partida más concreto de esta constante lo podemos encontrar en la implantación del ferrocarril de cintura y las distintas actividades e instalaciones que vinieron a asentarse en su entorno. Desigualdad que se manifiesta desde mucho antes del periodo observado por Martín Blas con palacetes y cazaderos reales en los bosques y el aire limpio del norte, frente al sur seco y proletario de tierras de secano, cereal, arcilla y alfarería. La situación sigue presente, acentuada con el claro y bochornoso ejemplo de Madrid Nuevo Norte para oficinas y viviendas *premium* y el desarrollo del sureste para viviendas sociales.

Estos aspectos que he destacado podrían ampliarse con otras muchas aportaciones que Martín Blas hace a lo largo de este inteligente y sensible texto. No procede aquí hacer un exhaustivo análisis del libro, pero insto al lector a que descubra por sí mismo su riqueza. La cita de Giuseppe Dematteis que encabeza esta introducción nos viene a decir que la primera virtud del urbanista, del arquitecto, más importante que su capacitación técnica, es saber leer la geografía para descubrir qué proyecto implícito encierra, para sacarlo a la superficie y formalizar la respuesta adecuada: la nueva geografía de la ciudad. En este sentido podemos afirmar que el autor de este libro cumple con esa exigencia y puede otorgarse la condición de urbanista, con independencia de su titulación académica.

EDUARDO MANGADA. Arquitecto
Madrid, 6 de febrero de 2024

1. INTRODUCCIÓN

La presencia de cauces fluviales es un factor determinante en el origen y evolución de las ciudades, a través del cual es posible rastrear la complejidad de los vínculos entre geografía e historia. Las líneas naturales dibujadas por la geografía definen una huella que perdura en el tiempo, reforzada por la superposición histórica de actividades e infraestructuras humanas: desde el aprovechamiento del agua para el consumo, el riego, el transporte o el desagüe mediante obras de drenaje, canalización y saneamiento, o la construcción de estructuras defensivas apoyadas en la topografía del cauce fluvial, hasta el trazado de caminos, ferrocarriles, carreteras y autopistas que discurren por las márgenes y modifican su relación con la ciudad.

El río Manzanares a su paso por Madrid ha sido objeto de esos y otros usos a lo largo de la historia. Su estado actual es el resultado de procesos naturales y artificiales que han producido trazas en el paisaje desde tiempos remotos. En su historia reciente, sin embargo, el lugar ha atravesado dos periodos críticos en cuanto a la relación entre naturaleza y artificio. El primero es el salto hacia el desarrollo urbano que inicia en la segunda mitad del siglo XIX con el Plan de Ensanche de Madrid (1860) y el trazado del ferrocarril de cintura (1862-1866). Este proceso se acelera en la segunda mitad del siglo XX con la urbanización de las márgenes y la construcción sobre ellas de una parte de la autopista de circunvalación M-30. La primera gran transformación del río acabaría desdibujando la presencia de elementos naturales, en favor del aprovechamiento de los terrenos para la infraestructura del transporte y la edificación.

El segundo periodo crítico se produce desde los años ochenta del siglo XX, y está marcado por un doble desplazamiento. En primer lugar, la búsqueda de un equilibrio ambiental que permita la conservación, regeneración y disfrute de los recursos naturales a largo plazo desplaza temporalmente la consideración del río como simple soporte para la explotación y el desarrollo humano. Se extiende una nueva conciencia ecológica y paisajística, histórica y patrimonial. En segundo lugar, las grandes infraestructuras para el transporte, que habían dominado

el imaginario sobre el progreso tecnológico de la ciudad industrial, se ven desplazadas por la abstracción inmaterial de las tecnologías de la información y la telecomunicación, que definen la economía de la ciudad postindustrial. En este segundo periodo se manifiestan algunas contradicciones relevantes. En Madrid, las autopistas urbanas como la que ocupa las márgenes del Manzanares se siguen considerando elementos estratégicos para el crecimiento de la ciudad y su región metropolitana, motores de desarrollo, objeto de innovaciones técnicas e inversiones extraordinarias, pero su imagen comienza a ser problemática en la carrera hacia la calidad ambiental y ecológica de las ciudades del siglo XXI.

La última gran transformación del río, impulsada desde 2003, responde a esta última contradicción mediante una singular obra de ingeniería: el soterramiento y mejora de la autopista de circunvalación M-30 en los aproximadamente seis kilómetros de cauce comprendidos entre el Puente del Rey y el Puente de la Princesa. La reforma de la autopista ha permitido desplegar en la superficie un nuevo paisaje, el del parque Madrid Río. La operación se propone restaurar la imagen histórica y la calidad ambiental del Manzanares como lugar de encuentro con la naturaleza, convertir el río en un espacio público vertebrador de relaciones sociales y ecológicas a gran escala, sin renunciar a la funcionalidad de la gran infraestructura viaria. A las dos capas o estratos de esa intervención se debe sumar el efecto transformador a medio-largo plazo inducido en los tejidos urbanos que flanquean el cauce, para el que se han ido avanzando planes y proyectos en los últimos años.

Esta investigación sostiene que la nueva configuración urbana del Manzanares representa un cambio de significado en las técnicas de construcción de la ciudad contemporánea, en las relaciones entre infraestructura, naturaleza y paisaje, con importantes implicaciones sociales y culturales. En su desarrollo se registran y analizan las sucesivas operaciones de transformación proyectadas sobre el lugar desde finales del siglo XIX, cuyos fragmentos, trazas e ideas persisten en la ciudad actual. Finalmente, la nueva configuración urbana del Manzana-

res se sitúa en el contexto de los procesos de regeneración urbana en otras ciudades, y más en general en un replanteamiento de las relaciones entre técnica y comunicación.

El contenido del libro se basa fundamentalmente en dos trabajos previos del autor. Por un lado, la tesis doctoral titulada «Teatros de especulación», dirigida por el profesor Gabriel Ruiz Cabrero y leída en 2011 en la ETSAM-UPM ante un tribunal presidido por el arquitecto Juan Navarro Baldeweg. En ella se incluye una primera aproximación crítica a las transformaciones urbanas del río de Madrid hasta aquel año, en el que se abrió al público el parque Madrid Río.¹ Por otro lado, el estudio histórico sobre el Manzanares realizado junto con el arquitecto Gabriel Carrascal Aguirre por encargo del ayuntamiento de la capital, que se incorporó al Plan Especial Río Manzanares aprobado en 2008. Aquel trabajo analizaba las transformaciones del tramo comprendido entre el Puente de Segovia y el Nudo Sur, mediante el dibujo de las secuencias gráficas correspondientes a cuatro etapas históricas: 1874, 1932, 1960 y 2000. Tanto los dibujos como la recopilación de iconografía, fuentes y datos que sirvieron para su elaboración asumían los criterios de las investigaciones precedentes dirigidas por el profesor Javier Ortega Vidal en la ETSAM, sobre el tramo comprendido entre los puentes del Rey y de Segovia.²

Entre el resto de antecedentes de la investigación cabe destacar la aportación pionera del arqui-

tecto Luis Azurmendi, el primero en señalar, en un artículo publicado en 1977, el valor fundamental del Manzanares para entender la historia de la ciudad desde los años cuarenta.³ El interés por el río, avivado en los ochenta, se diluye más tarde para volver con fuerza solo a raíz del gran proyecto de reforma de la M-30 y de la construcción del parque en la ribera. Desde el año 2005 se han multiplicado los análisis de las implicaciones (técnicas, sociales, ambientales políticas, económicas e históricas) de esta última operación a través de libros y artículos. Entre ellos cobran especial valor las aproximaciones independientes y atentas a las contradicciones de investigadores internacionales como Matthew Feinberg y Susan Larson (2019) o Alessandro Gabbianelli (2020).⁴ En general, y frente al impacto de los estudios culturales, sociológicos, económicos, ambientales, faltan aproximaciones capaces de integrar los aspectos formales y técnicos en un discurso general sobre la ciudad contemporánea.

Apoyándose en estos y otros muchos antecedentes, este trabajo recorre la historia urbana del Manzanares con el fin de entender las implicaciones técnicas y culturales de sus sucesivas transformaciones. La técnica de la construcción aflora, a través de él, al mismo tiempo como condicionante y como resultado del conflicto entre valores asociados a la funcionalidad, al disfrute del ambiente natural o a la memoria de la ciudad, un conflicto que sigue presente en nuestro entorno.

1. Sergio Martín Blas, «Teatros de especulación: estrategias de proyecto para la transformación de los vacíos urbanos producidos por las infraestructuras obsoletas» (tesis doctoral, ETSAM, Universidad Politécnica de Madrid, 2011).

2. Javier Ortega Vidal, Ángel Martínez Díaz y Francisco José Marín Perellón, *Entre los puentes del Rey y de Segovia: secuencias gráficas del río Manzanares desde el siglo XVI al XX*, Libros Patrimonio (Madrid: Ayuntamiento de Madrid, 2008).

3. Luis Azurmendi, «Orden y desorden en el plan de Madrid del 41», *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, n.º 121 (1977): 14-20.

4. Matthew I. Feinberg y Susan Larson, «Madrid Río, El Madero and the Nature of Urbanization», *Arizona Journal of Hispanic Cultural Studies*, 23, n.º 1 (2019): 175-190; Alessandro Gabbianelli, «Formal and formless in Madrid Río Park», *Journal of Landscape Architecture* 15, n.º 3 (1 de septiembre de 2020): 60-73.