

INGLESES EN LA CAMPIÑA. 150 ° ANIVERSARIO DE LA INAUGURACIÓN DEL CANAL DEL HENARES

José Luis Sánchez Peral

Resumen: En 2017, el día de San Juan, se cumplirán 150 años de la inauguración del canal del Henares. Efectivamente, el 24 de junio de 1867 se vio a orillas del río Henares, en el término municipal de Humanes en Guadalajara, una ceremonia espectacular. Al pie de la muela de Alarilla, sobre la presa construida para la toma de aguas, a un km. más abajo de la junta del Henares y el río Sorbe, no faltaron brindis por el bien de la comarca, por la felicidad de los campesinos y por la gloria de las naciones de Inglaterra y España. Un magnífico dibujo publicado semanas después en Londres daba fe de todo ello. Pero, ¿qué concluía ahí y a qué se daba inicio con la apertura de las compuertas del canal? En este artículo se van a situar los antecedentes de la construcción del canal del Henares, se va a analizar el proyecto dirigido por ingenieros ingleses, se van a resumir los cuatro años de trabajos a pie de obra y se van a dar unas líneas de su evolución posterior, que lleva a que el canal sea hoy viable y riegue en nuestros días buena parte de la campiña de Guadalajara y Alcalá¹.

1. INTRODUCCIÓN

En este artículo traemos a estudio el proceso constructivo de una obra pública singular, el canal de riego del río Henares, situado entre las provincias de Guadalajara y Madrid. En una comarca bien definida como la campiña del Henares, tradicionalmente con un gran peso del sector primario y en el que con el paso del tiempo han ido ganando relevancia las iniciativas industriales y de servicios, conviene conocer el devenir de un proyecto hidráulico de relevancia, que decidió impulsar el regadío en la conocida entonces como campiña de Alcalá y Guadalajara y aumentar así la riqueza disponible de sus propietarios y de toda la comarca en general.

De esta forma, cuando queda muy poco para que se celebren los 150 años de la inauguración del canal del Henares –será en 2017– y cuando ya se ha cumplido el aniversario del inicio de las obras –se iniciaron en 1863–, creemos que es el momento de

volver la vista atrás y recordar brevemente la historia de este proyecto. Diseñado para regar los campos del valle del Henares, en un trazado de unos 50 km desde Humanes en la provincia de Guadalajara hasta Alcalá en Madrid (desde la junta del Sorbe con el Henares hasta el arroyo Torote), el destino quiso que se quedara a las puertas de la ciudad Complutense y que los distintos intentos de extenderlo a este municipio, reiterados en el tiempo, no consiguieran finalmente su objetivo.

Con todo ello, el presente estudio viene a analizar someramente la historia de este canal en sus 150 años de existencia. Se hace a partir de los proyectos de la Ilustración, ejemplificados en el que realizó un ingeniero militar de orden del conde de Aranda allá por 1770. Después se analiza el devenir de la construcción efectiva del canal por una empresa inglesa, inaugurado oficialmente en 1867. La escasez de agua del río y la desidia de unos y otros impidieron el buen funcionamiento del canal, que progresivamente se sumió en un estado de ruina y abandono hasta que en 1927 fue adquirido por la comunidad de regantes constituida al efecto, con el auxilio del Estado.

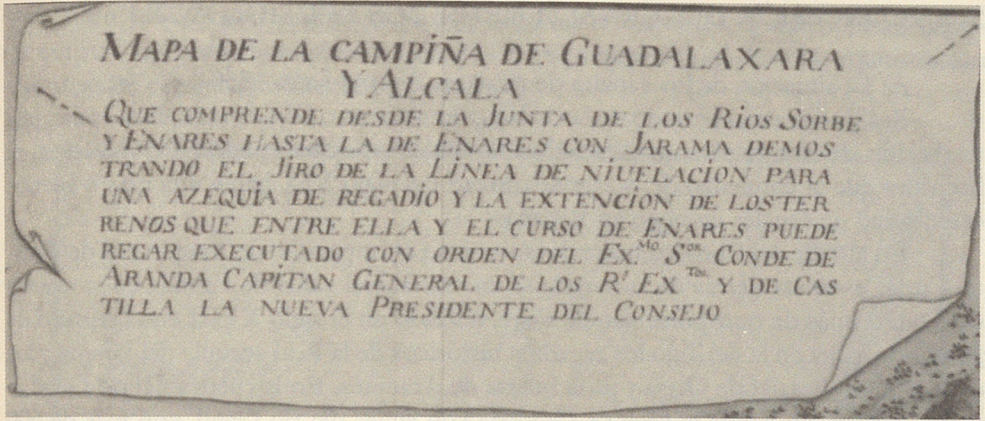
2. PROYECTOS PREVIOS PARA CONSTRUIR UN CANAL EN LA CAMPIÑA DEL HENARES

Evidentemente, las ventajas del riego eran conocidas en la tradición agrícola española, heredera de las civilizaciones romana y árabe. No obstante, la irregularidad de las precipitaciones en España es una de las características climáticas más importantes y con graves consecuencias, que ya le hacía decir a Jovellanos que *«el clima de España en general es ardiente y seco, y es grande por consiguiente el número de tierras que, por falta de riego, o no producen cosa alguna, o sólo algún escaso pasto»*².

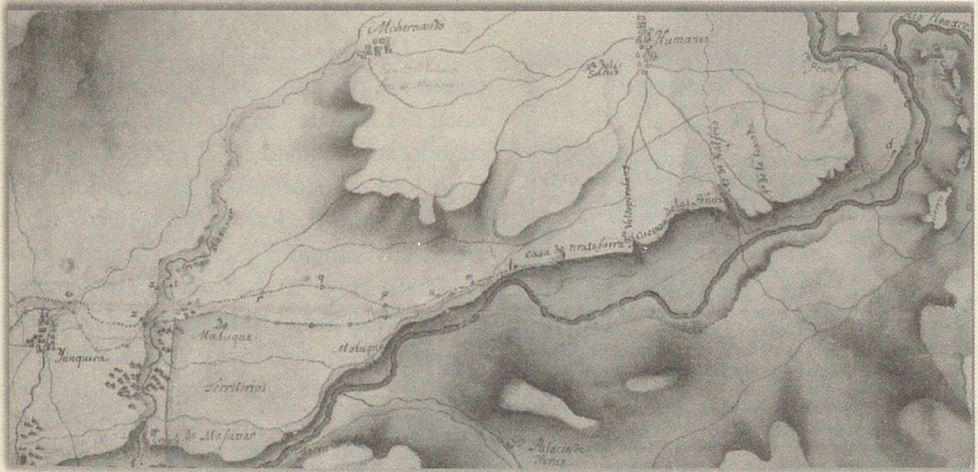
El caso es que para hacer frente a las necesidades del país —entre las que se encontraba el asunto del abastecimiento de Madrid— y dentro del programa ilustrado de fomento de la agricultura, el comercio y la industria, en España se acometieron en el siglo XVIII diversos estudios de obras hidráulicas. En ese contexto y como mezcla de realismo y utopía propios de la España borbónica de entonces, durante el siglo XVIII se estudió tanto la navegabilidad de los ríos más importantes—especialmente del Tajo— como la realización de diversas obras de canalización, de desecación de lagunas y de riego. Unas fueron proyectadas por ingenieros españoles, singularmente del cuerpo de ingenieros militares, y otras por técnicos traídos desde el extranjero.

Así llegamos a los primeros estudios de irrigación del valle del Henares, que se dieron en el siglo ilustrado. Tras algunos reconocimientos previos de la cuenca del río, el proyecto más relevante es el que realizara entre 1769 y 1770 un grupo de ingenieros militares encabezados por el coronel Manuel Navacerrada, de orden del conde de Aranda en el reinado de Carlos III.

Después de un detenido viaje por la comarca, el informe de Navacerrada es impresionante. Contiene un dossier muy completo y un conjunto de mapas y planos de excelsa calidad, como podemos comprobar en la cartela del mapa que abre el conjunto y en el detalle de la zona de cabecera ampliada³:



Cartel del mapa de la acequia proyectada por Navacerrada en 1770 (detalle)



Detalle de la zona de Humanes donde el coronel Navacerrada proyectó la toma de aguas (1770)

El estudio del ingeniero Navacerrada trazaba una acequia en la campiña del Henares desde Humanes, poco después de la unión del río Sorbe con el río principal, hasta el río Jarama en Paracuellos –Madrid–. La superficie a regar era de 78.176 fanegas, bastante más amplia que la contemplada en los proyectos posteriores⁴.

Se diseñaron varias obras de fábrica como la presa⁵, acueductos, puentes, alcantarillas y diques. También se contemplaba la opción de cruzar un cerro o bien mediante un túnel o bien por superficie realizando grandes desmontes⁶.

Pero el caso es que la situación política no permitió llevar a la práctica el empeño y el asunto quedó relegado. Y eso a pesar de que el informe fue estudiado con cierto detenimiento y dio pie a que se dictaron algunas órdenes al respecto. No obstante quedó como uno más de los proyectos del reformismo borbónico que no tuvieron plasmación real. Las circunstancias políticas y económicas del país en el último cuarto del siglo XVIII, sin duda, no permitieron mayores aventuras.

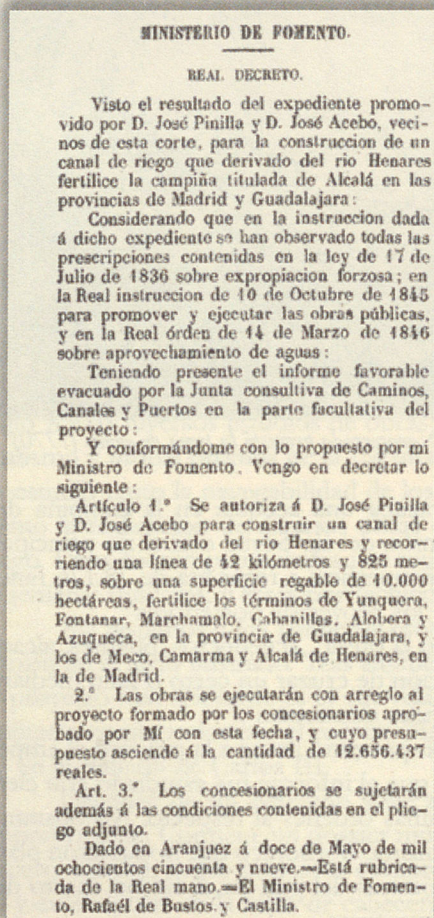
3. LA CONCESIÓN DEL CANAL A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.

A) La situación de los canales de riego en España hacia 1850.

Realizados en el periodo de la civilización romana o bajo la conquista árabe, por mediación de la corona o por iniciativa particular en época medieval o moderna, el hecho es que al comienzo de la segunda mitad del siglo XIX había una más o menos extensa red de canales de riego en España.

En el valle del Ebro los más relevantes eran el Imperial o de Aragón y el de Taus-te. En las extensas tierras de la meseta se encontraba el canal de Castilla en la cuenca del Duero (más de transporte que de riego, iniciado en el siglo XVIII en el reinado de Fernando VI) y en la del Tajo los regadíos históricos de la Real acequia del Jarama y los canales de Colmenar de Oreja y de la huerta de Aranjuez. En la cuenca del río Guadalquivir destacaban los de la vega de Granada con aguas del río Genil, con más de 600 años de antigüedad.

B) Concesión de un canal de riego en el Henares a José Pinilla⁷ y José del Acebo.

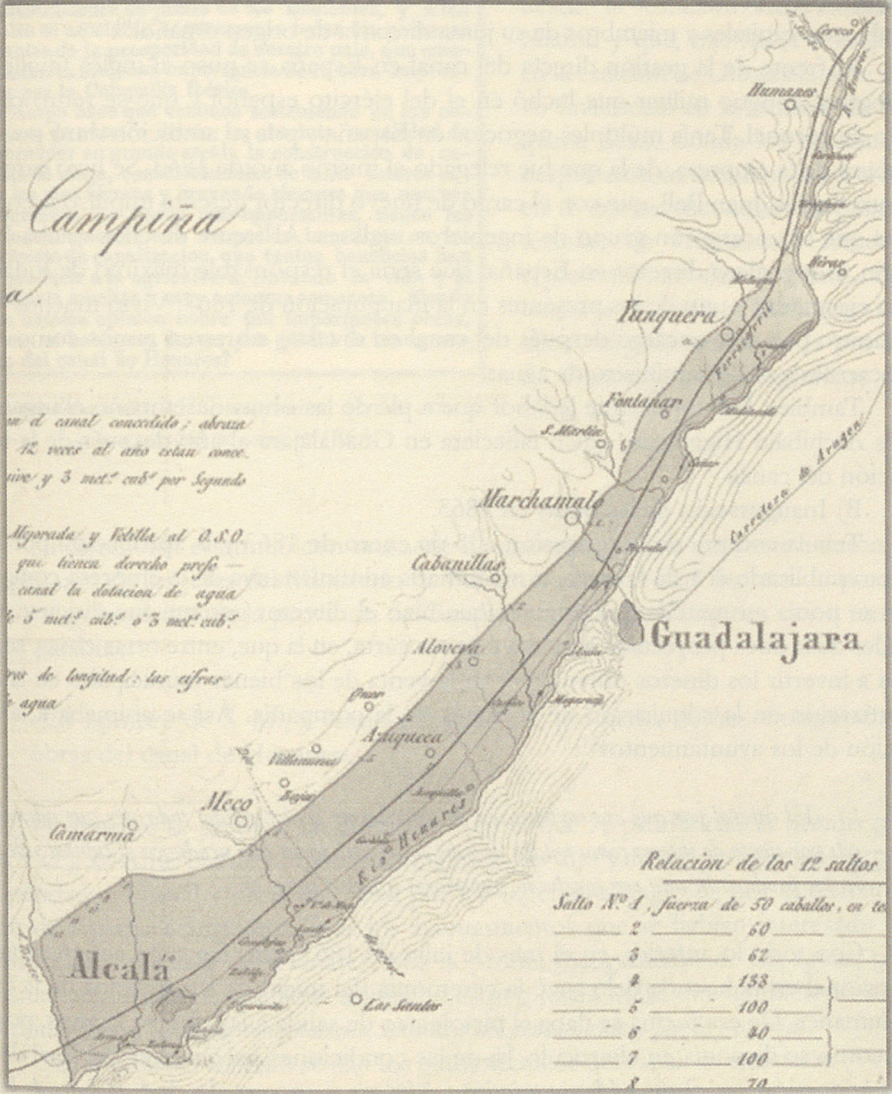


Después de alguna solicitud previa, la concesión definitiva para la construcción del canal del Henares se dio entre 1856 y 1857, cuando se les adjudicó el proyecto al arquitecto José del Acebo y al inversor José Pinilla^v. El autor de los trazos técnicos fue el arquitecto cántabro Acebo, formado en la profesión en la Real Academia de San Fernando. Después de trabajar para el ministerio de Fomento, dedicó varios años al estudio del canal del Henares y a la constitución de una empresa para hacer efectiva su construcción, entre los años de 1857 y 1863. También trabajó en el ramo de ferrocarriles y acabó siendo Director de caminos vecinales y arquitecto provincial en Guadalajara.

La obra más importante de José del Acebo fue, sin duda, el diseño del proyecto del canal del Henares, fechado en 1857. Al principio Acebo pensó en iniciarlo en el cerro de la Magdalena en Yunquera, como vino a confirmarse en mayo de 1859 cuando se publicó en la *Gaceta de Madrid*⁸ el Real decreto que autorizaba a Pinilla y Acebo la construcción del canal. Veamos el importante documento:

Real decreto por el que se autoriza la construcción del canal del Henares a Pinilla y Acebo (1859)

En 1861 Acebo solicitó ampliar el canal hasta Humanes, donde definitivamente se construyó, como ahora veremos. Éste es el mapa que debió realizar el arquitecto cántabro sobre el canal finalmente proyectado⁹:



Plano topográfico de la Campiña de Alcalá y Guadalajara (c. 1861; detalle)

4. LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL POR UNA EMPRESA INGLESA

A) Venta de la concesión del Henares a una compañía inglesa y principales protagonistas.

A comienzos de los años 60 el empeño de la construcción del canal del Henares parecía superar definitivamente a los concesionarios Pinilla y Acebo. Fue entonces cuando se mostraron dispuestos a ceder los derechos, de los que finalmente se hizo cargo la sociedad inglesa *Iberian Irrigation Company* a principios del año 1863. El 1 de febrero se publicaba en la Gaceta de Madrid la compra de la concesión por la compañía inglesa, que también contaba con capitales y miembros de su junta directiva de origen español¹⁰.

Al frente de la gestión directa del canal en España se puso al inglés Guillermo Partington, antiguo militar que luchó en el del ejército español y que se retiró con el grado de coronel. Tenía múltiples negocios en España y por su ambición duró poco en la cabeza de la empresa, de la que fue relegado el mismo año de 1863. Se hizo cargo de ella otro inglés, Juan Bell, que con el cargo de nuevo director gerente impulsó las obras, de las que se encargó un grupo de ingenieros ingleses. Al frente de ellos estaba Jorge Higgin, el ingeniero director en España, que sería el responsable máximo de todas las obras ejecutadas y uno de los presentes en la inauguración de 1867. Vivió muchos años en nuestro país y se encargó después del canal en diversas obras en ramos como el de ferrocarriles y el de suministro de aguas.

También fue importante la labor que a pie de las obras desempeñó el ingeniero inglés Archibald Higginson, quien falleciera en Guadalajara al año después de la inauguración del canal.

B) Inauguración de las obras en 1863.

Tras la compra de la concesión el 5 de enero de 1863 y la aprobación por Real decreto publicado el 1 de febrero, la maquinaria administrativa de la empresa concesionaria se ponía en marcha. Lo primero que hizo el director gerente fue dirigirse a los alcaldes de la línea proyectada con una extensa carta, en la que, entre otras cosas, se animaba a invertir los dineros obtenidos con la venta de los bienes municipales en la desamortización en la adquisición de acciones de la compañía. Así se animaba a la suscripción de los ayuntamientos¹¹:

«El capital por que esa corporacion se suscriba no será perdido, toda vez que además del seis por ciento de interes como tendra derecho á las utilidades que produzca el capital y de seguro las producirán una vez concluido, superiores á aquel interes».

Con todo lo anterior, en el mes de julio de 1863 tuvo lugar un acontecimiento excepcional en la historia del canal: la ceremonia del inicio de los trabajos de la presa en Humanes. De esa forma se daba el pistoletazo de salida a las obras efectivas, porque tal y como se disponía en el artículo 15 de las condiciones particulares del Real decreto de concesión, las obras *«deberán principiar á los seis meses, contados desde la fecha de la concesión, y darse por terminadas a los seis años».*

La inauguración de las obras tuvo lugar el día 9 de julio de ese año 1863, dentro del plazo convenido. Al efecto se preparó un acto conmemorativo, al que fueron invitados varios periódicos de la época y que fue recogido por algunos de ellos en sus ediciones posteriores¹². Por ejemplo, apareció en *El contemporáneo* del 12 de julio una extensa crónica, que se dice haber sido copiada de *Las novedades*¹³, en la que se narra el acto con múltiples detalles. Este es el encabezamiento del largo artículo:

INAUGURACION DEL CANAL DE HENARES.

Invitados por el consejo de administracion de la *Compañía Ibérica de riegos*, tuvimos el placer de asistir el jueves 9 del corriente á la inauguracion del canal de Henares, que tuvo lugar en medio de las demostraciones de júbilo de los asistentes, y á las cuales se asociarán seguramente todas las personas amantes de la prosperidad de nuestro pais, que comprendan la inmensa importancia de la obra emprendida por la *Compañía Ibérica*.

Tiempo hace que venimos sosteniendo en las columnas de nuestro diario la absoluta necesidad de emprender en grande escala la construccion de canales de riego, considerándolos de tanto interés como las vias férreas y creyendo siempre que una vez terminadas las líneas mas importantes, tienen los grandes capitales una ocupacion inmediata en las empresas de canalizacion que tantos beneficios han de producir á la agricultura, llevando la vida y la riqueza á muchas y muy estensas comarcas. Siendo esta nuestra opinion sobre tan importantes obras, ¿cómo no habiamos de ver con júbilo la inauguracion del canal de Henares?

Comienzo del artículo de El contemporáneo sobre los actos de la inauguración del canal en 1863

La ceremonia continuó con una serie de discursos, en los que intervinieron, por ejemplo, uno de los jefes del Ministerio de Fomento —leyó el Real decreto de la concesión— y el gobernador de la provincia de Guadalajara —Diego Vázquez—, quien terminó así sus palabras:

«En nombre de S. M., y como delegado del gobierno, declaro inauguradas las obras del canal de Henares».

Finalmente se preparó un almuerzo¹⁵ en el que se pronunciaron brindis por la reina y el gobierno, por los capitalistas ingleses —lo dijo Oliván, precisamente—, por la prosperidad del canal y de la empresa, por los ingenieros ingleses, por el ejército y la unión de España e Inglaterra, por los ayuntamientos que se habían interesado en la construcción del canal del Henares, por la pronta inauguración de las aguas, por la juventud, etc. Entre los invitados asimismo estuvo José Pinilla, que también pronunció un brindis como «antiguo concesionario, iniciador del pensamiento y por la empresa».

Casi al final del artículo se dan los datos técnicos del canal: su extensión (54 km.), las hectáreas a regar (de 11.000 a 12.000) y los municipios atravesados, que partiendo de Humanes iba a llegar a Alcalá, «viniendo á morir en la vega de Alcalá en el arroyo llamado de Torote». Se termina con la felicitación a los ingenieros ingleses «Higgin, Higginson, Roberto White y Jkin, hermanos, por el celo y entusiasmo que muestran por las obras del canal».

C) El desarrollo de las obras del canal en los primeros años. Expropiaciones, avance de las obras y problemas de salubridad y orden.

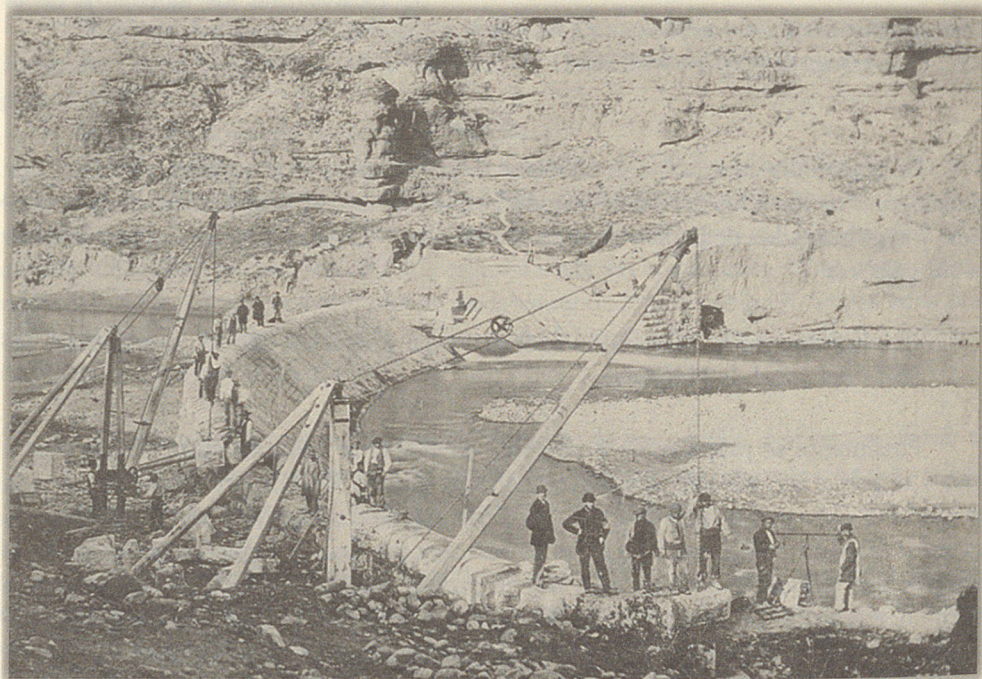
A partir de la inauguración de las obras del canal en el mes de julio de 1863 se sucedieron las peticiones de expropiación de los terrenos afectados. En cuanto a la evolución

El artículo es muy extenso y en él se dan múltiples datos. Por ejemplo se dice que muchos de los invitados al acto acudieron en un tren que partió desde la estación de Atocha en Madrid y que, tras hacer una parada en la estación de Guadalajara, se detuvo finalmente en la estación de Yunquera, desde donde los presentes se desplazaron en ómnibus hasta el lugar en el que se encontraba la presa, en término de Humanes¹⁴. Acudieron representantes de Fomento, de la empresa —Oliván y Partington entre ellos—, el gobernador de la provincia de Guadalajara, los ingenieros de la obra, etc.

de las obras, los trabajos desempeñados en los cuatro años que median entre el inicio y la inauguración de 1867 fueron los más relevantes del conjunto de la obra del canal. Fueron éstos: terminación de la presa, construcción de un túnel de casi tres kilómetros de longitud, realización de dos acueductos sobre los arroyos Tejada y Majanar, preparación de saltos de agua en Fontanar, construcción de pasos sobre los caminos, etc. Todo ello correspondía al trozo primero de la obra, que llegaba hasta el kilómetro 17.

La obra principal y más emblemática del canal era, sin duda, la construcción de la presa, localizada en Humanes. Ahí pensó el ingeniero militar Navacerrada que debía situarse cien años antes y allí se trazó definitivamente. Por supuesto, era una obra de gran envergadura, en la que intervinieron muchos trabajadores de diversos sitios, como los maestros canteros vascos que vinieron con la piedra caliza de Zumaya empleada.

La serie de imágenes que del conjunto de las obras realizó el fotógrafo de origen francés Jean Laurent da fe de la magnitud del empeño. La colección se haya depositada en Madrid¹⁶ y ahora damos como muestra una imagen de los trabajos en la presa.



Trabajos de construcción de la presa (Laurent, 1865)

Es interesante conocer algunos aspectos relacionados con las condiciones de trabajo y los problemas sanitarios derivados que se daban entre los obreros del canal del Henares. Las fuentes de información son diversas, tanto procedentes de archivos como de noticias publicadas en la prensa. En ese sentido, para tener una visión general de la cuestión conviene analizar la noticia publicada en *La Iberia* del día 25 de agosto de 1865, que bajo el título de *Higiene pública* comenzaba así:

Una vez conocidos los aspectos generales del asunto y teniendo presente que en el año 1865 se dio un nuevo brote de cólera en España, vamos a mencionar ahora cómo se gestionaron los problemas sanitarios concretos que se dieron en aquellos años. Hay que

Higiene pública. Llamamos la atención del Gobierno sobre el lamentable estado de salubridad en que se encuentran muchos de los obreros que trabajan en el canal del Henares, término de Humanes, provincia de Guadalajara.

El sitio donde aquellas obras se efectúan, por su posición topográfica, la estación, la naturaleza de los trabajos, de túnel en su mayor parte, la mucha gente que en reducidas y mal ventiladas chozas se alberga, la mala alimentación y otras infinitas causas, son motivos suficientes para que en el día se cuenten por centenares los enfermos de fiebres intermitentes, que en muchos individuos suelen tomar caracteres perniciosos, como son cólericas, tifoideas y otras formas más ó ménos graves, que han producido algunas defunciones.

*Problemas sanitarios entre los obreros del canal del Henares
(La Iberia, 1865)*

tener en cuenta que la llegada de tantas jornaleros a un municipio pequeño de apenas 250 vecinos evidentemente supuso el colapso de la limitada red asistencial con que entonces se contaba en Humanes.

Además estaba el problema del hacinamiento, pues como se decía en el artículo mencionado la situación era lamentable por «*la mucha gente que en reducidas y mal ventiladas chozas se alberga*». Así las cosas, era muy elevado número de jornaleros que caía enfermo. El médico del pueblo, Antonino García, decía en un escrito al ayuntamiento en agosto de 1865 lo siguiente¹⁷:

«Que de algunos días a esta parte viene notando un aumento considerable en el número de invadidos de fiebres intermitentes... é imprimiendo a la dolencia un aspecto imponente, notando que la mayor parte de estas formas graves recaen sobre los trabajadores del Canal del Henares ó sobre los que habitan en aquel sitio».

Por todo ello, el gobernador y la empresa constructora convinieron en septiembre de ese año en crear en Humanes un hospital provisional mientras duraran las obras, dotado de 16 camas —luego fueron 18— y de los enfermeros necesarios.

Pero la situación se volvió explosiva cuando en octubre de ese mismo año 1865 se registraron seis casos de cólera morbo, de los cuales tres resultaron mortales. El médico del pueblo comunicó las desgracias al alcalde y éste al gobernador, que mandó tomar las medidas contempladas en la normativa provincial.

En cuanto a las cuestiones de seguridad, en un colectivo tan numeroso de trabajadores —podría haber perfectamente unos 400 empleados simultáneamente y en el mismo sitio— y en condiciones de destajo de las obras, se dieron varios problemas de orden público, que intentaron ser atajados por las autoridades. El principal lugar de conflicto fue el pueblo de Humanes por encontrarse en su término la presa y el arranque del túnel, las dos principales obras de ingeniería del canal.

Para evitar males mayores, el año siguiente el gobernador ordenó que una pareja de la Guardia Civil se encargara del orden en Humanes, «*basta tanto que se procure la*

*instalación de un puesto fijo de la misma*¹⁸, lo que se encomendó buscar ya en septiembre de 1865¹⁹. Entre las faltas o delitos cometidos por los trabajadores constan los de posesión de armas, robo, estafa²⁰, homicidio y muertes violentas²¹, impago de deudas, peleas, etc.

5. LA CELEBRADA INAUGURACIÓN DEL CANAL EN JUNIO DE 1867

Las fotos de la serie de Laurent mostraban gráficamente el estado de las obras en 1865; se ve que se encontraban más avanzadas en la cabecera (presa, túnel, acueductos), mientras en la zona posterior (lecho del canal, en lo que Laurent llama «trincher») las tareas iban bastante más despacio. Sin embargo, año y medio después se produjo la inauguración, el día de San Juan de 1867. Ya entonces estaban terminados tanto el túnel, obra inglesa, como la presa, en la que trabajaron contratistas españoles.

Para la inauguración del canal del Henares se prepararon una serie de actos, que recuerdan los que tuvieron lugar cuatro años antes, cuando se celebraba el comienzo de los trabajos. Entre los elementos que se repiten, éstos son algunos de ellos: tren desde Madrid hasta las proximidades de la presa, personajes ilustres invitados con representación inglesa y española, discursos y brindis de homenaje, tienda de campaña para las celebraciones (ahora adornada con un letrero que decía «*Paz e industria*»), amplios reportajes en prensa, etc.



Inauguración del canal del Henares el 24 de junio de 1867

Varios de estos elementos aparecen en el magnífico dibujo anterior y cuya autoría corresponde a R.C. Hulme. Se publicó mes y medio después de la inauguración en un periódico inglés, que también dedicaba unas líneas al acontecimiento²². Están la presa, las esclusas, la tienda, las banderolas y los mástiles, los numerosísimos asistentes, situados a ambos lados del río y, de fondo, la imponente Muela de Alarilla, como mole majestuosa que preside el conjunto.

Al acto fueron invitadas numerosas personalidades y también representantes de varios periódicos españoles e ingleses. Entre los directores de medios asistentes se encontraban los de *La Época*, *Pabellón*, *Los Sucesos*, *Revista de ferro-carriles*, así como redactores de la *Gaceta de caminos de hierro* y *La Correspondencia de España*.

Entre las autoridades que asistieron figuraban los directores de Agricultura y de Obras Públicas —en representación del inesperadamente ausente ministro de Fomento Manuel Orovio²³—, así como altos funcionarios de este mismo ministerio. También el embajador inglés —John Crampton—, el gobernador de la provincia de Guadalajara —Narciso Muñiz de Tejada—, miembros de la Diputación provincial, diputados del Congreso y altos cargos militares.

Igualmente había altos representantes de la empresa y de su consejo de administración, como el banquero Adolfo Bayo. Asistió en calidad de presidente de la sociedad el senador Alejandro Oliván, encargado de pronunciar uno de los discursos. También asistieron los ingenieros y encargados de las obras; uno de ellos, el ingeniero director Jorge Higgin, participó en la emblemática apertura de las compuertas.

Por parte de los ayuntamientos en la línea del canal asistieron los alcaldes de Guadalajara, Yunquera y Humanes —alcalde que, por cierto, pronunció un emocionado discurso²⁴—.

Para conocer en detalle el acontecimiento se pueden seguir los artículos que escribieron los periodistas asistentes. Al respecto, fueron varios los periódicos que

publicaron la noticia, con mayor o menor amplitud²⁵. Uno de ellos, *La correspondencia de España* que ahora vamos a seguir, describió con amplio detalle la sucesión de acontecimientos de aquel día. Lo hizo en su ejemplar del 26 de junio, dedicando más de dos páginas a narrar la épica jornada²⁶.

INAUGURACION DEL CANAL DE HENARES.

Invitados por el consejo de administracion de la *Compañía Ibérica de riegos*, tuvimos el placer de asistir el jueves 9 del corriente á la inauguracion del canal de Henares, que tuvo lugar en medio de las demostraciones de júbilo de los asistentes, y á las cuales se asociarán seguramente todas las personas amantes de la prosperidad de nuestro pais, que comprendan la inmensa importancia de la obra emprendida por la *Compañía Ibérica*.

Tiempo hace que venimos sosteniendo en las columnas de nuestro diario la absoluta necesidad de emprender en grande escala la construccion de canales de riego, considerándolos de tanto interés como las vias férreas y creyendo siempre que una vez terminadas las líneas mas importantes, tienen los grandes capitales una ocupacion inmediata en las empresas de canalizacion que tantos beneficios han de producir á la agricultura, llevando la vida y la riqueza á muchas y muy estensas comarcas. Siendo esta nuestra opinion sobre tan importantes obras, ¿cómo no habiamos de ver con júbilo la inauguracion del canal de Henares?

Comienzo del artículo de El contemporáneo sobre los actos de la inauguración del canal del Henares en 1867

Comienza el artículo reconociendo que la empresa constructora se había gastado hasta entonces 13 millones de reales y que este canal había ganado por un año a la inauguración del canal del Esla, también construido por la misma empresa. Después de referir el amplio número de invitados, que salieron en un tren desde Madrid, se menciona alguna de las obras que la compañía había construido en la línea del canal del Henares, como el puente sobre arroyo Tajamar, que los invitados pudieron contemplar al detenerse para ello el tren en medio de la vía.

Al llegar a la estación de Humanes, tanto en el camino hacia la presa como en sus inmediaciones, el gentío era enorme. Así lo decía el periodista:

«Millares de habitantes de los pueblos del contorno estorbaban el acceso al sitio donde estaba dispuesta la tienda de campaña y la espléndida mesa del buffet á la derecha del río y á algunos metros de altura sobre la esclusa del canal.

Allá al frente, al otro lado del río sobre las desiguales estribaciones de un alto cerro que cierra el cauce del río y á cuyo pié se ha construido en semicírculo la hermosa presa que aprisiona las aguas, largas filas de aldeanos esperando impacientes la hora en que se verificase la inauguración de un acto tan trascendental para el porvenir de sus comarcas, festoneaban el fondo del cuadro.

Cuando llegó el momento culminante de la apertura de las esclusas, esto se decía en el artículo:

Vistosos mástiles con banderolas y escudos coronaban las márgenes de la esclusa y del canal de maciza mampostería. Llegado el instante supremo, previas las preces del ritual, confiadas al teniente párroco de Humanes, con asistencia del alcalde y algunos concejales del mismo, del gobernador, del director de obras públicas Sr. Perales, del señor Oliván, del ingeniero director de las obras D. Jorge Higgin, se alzaron dos de las cinco compuertas de la esclusa y un torrente invadió el cauce del canal.

Entusiastas hurras de los ingleses y bravos de los españoles se confundieron con el estruendo de las aguas, y fueron repetidos por los ecos de la montaña²⁷.

Después comenzaron los discursos protocolarios. Así, el de Oliván, encomiando los esfuerzos de la compañía o el del director de Obras Públicas, Agustín de Perales, en nombre del ministro. Paseos en barca y cena para más 200 comensales fueron el colofón a la tarde, que terminó con nuevos discursos y brindis. Ahora la nómina se multiplicó: el embajador inglés, otros representantes de la empresa, el gobernador de Guadalajara, el alcalde de Humanes, etc. Hasta se leyeron unos versos escritos por el primer concesionario del canal, José del Acebo, que también estuvo presente en la ceremonia, como su socio José Pinilla.

No faltaron palabras de agradecimiento a la decidida intervención inglesa en el proyecto, a la empresa y los accionistas, a los ingenieros y obreros que trabajaron en las obras, al progreso de las poblaciones rurales, a los avances materiales alcanzados por España y hasta al régimen constitucional. Unos cohetes finales tras el café mostraron el hermanamiento de personas y países y aventuraron lo mejor para el canal. Además,

unos días después la empresa donaba dos mil reales como «limosna a los pobres» de Humanes²⁸.

No obstante, también se oyeron voces críticas con la empresa y su criterio selectivo a la hora de girar las invitaciones y elogiosas con las palabras del alcalde de Humanes:

Con muchísima razón se lamenta *La Política* de que la compañía *Ibérica de Riegos*, siendo de carácter industrial y privado, haya preferido al inaugurar el canal de Henares el elemento oficial al elemento agricultor, que es el que ha de aprovechar las aguas y recompensar á la empresa sus grandes sacrificios.

Parece que de todos los pueblos solo asistió el alcalde de Humanes, que brindó á satisfacción de *La Correspondencia*.

Debo advertir que la empresa no convidó más que á tres ó cuatro periódicos: *La Época*, *La Correspondencia*, *El Pabellón Nacional* y *Los Sucesos*.

La empresa es muy dueña de no convidar sino á quien le dé la gana; pero por su bien le aconsejo que esa clase de distinciones no han de acarrearle muchos amigos.

Y no lo digo por mí ¡sábelo el Todopoderoso! porque ya he perdido esa costumbre, y hasta cuando me invitan á almorzar, como hizo la empresa del canal manchego, agradezco el recuerdo, pero no almuerzo. Desde que veo ciertas cosas tengo el estómago perdido.

Solo hubiera yo asistido al canal de Henares sabiendo que el alcalde de Humanes iba á brindar de una manera tan chispeante.

¿Qué demonio habrá dicho en el brindis esta autoridad, que así cautivó á los pocos pero escogidos periodistas que asistieron á esta solemnidad campestre?

Comentario crítico sobre la inauguración del canal y palabras elogiosas al discurso del alcalde de Humanes (1867)

Finalmente diremos que, pasados unos años, buena parte de ese espíritu festivo y optimismo contagioso que presidió la inauguración quedaba reducido a su mínima expresión: el canal del Henares subastado, la terminación de las obras hasta Alcalá propuesta indefinidamente y los riegos perdidos. Pero de eso es otra parte de la historia, como ahora brevemente señalaremos.

6. VICISITUDES DEL CANAL DEL HENARES A PARTIR DE LA INAUGURACIÓN Y HASTA NUESTROS DIAS

A partir de la inauguración de las obras, la empresa tuvo múltiples problemas. Por ejemplo, en 1870 un juez de Guadalajara decidió cerrar las compuertas del canal en su cabecera, dejando de regarse los campos que ya lo tenían adjudicado. Como consecuencia de ello la empresa tuvo que devolver el dinero a los agricultores y hacer frente a múltiples reclamaciones.

Así las cosas, los problemas de *Compañía ibérica de riegos* se acrecentaban con el paso del tiempo. Un ejemplo de ello es la grave crisis de liquidez que se dio en los años 70 por lo que, dados los compromisos asumidos con las empresas constructoras del

canal, la compañía se vio obligada a solicitar en 1873 un crédito de unos cuatro millones de reales a la sociedad *London and County Bank* (Banco de Londres y de los Condados). A cambio, la entidad inglesa se hizo con una hipoteca del canal, que finalmente ejecutó una década después haciéndose con el canal en subasta por una cifra irrisoria, tras la declaración de la empresa en suspensión de pagos.

Finalmente, aunque queda fuera de los objetivos del presente estudio, conviene cerrar el círculo de la historia del canal dando unas pinceladas de los avatares por los que pasó esta infraestructura de riego en el siglo XX. Antes de nada debe referirse el hecho de que el canal del Henares apareció en el debate finisecular sobre la política hidráulica y la intervención del Estado. Y es que Joaquín Costa tomó el canal como modelo del fracaso de la iniciativa privada pues, construido en los años 60 del siglo XIX, se encontraba 30 años después de su inauguración en estado de abandono completo; ciertamente, para los regeneracionistas el fomento del regadío era un aspecto clave de la mejora de la economía nacional y para ello el papel del Estado era fundamental.

La evolución histórica del canal del Henares tiene como hito fundamental su adquisición en el año 1927 por la comunidad de regantes, con el auxilio del Estado. A esta situación se llegó tras la constatación del abandono de la infraestructura durante los últimos años del siglo XIX y el primer cuarto de la pasada centuria. Los terratenientes propietarios de la campiña del Henares decidieron asociarse en una Comunidad y solicitar el rescate del canal con la ayuda del Estado. Un Real decreto vino a dar la propiedad a esa Comunidad, que se hizo cargo del canal con la colaboración de una Junta administrativa dirigida por representantes de la entonces División hidráulica del Tajo.

Tras la adquisición en época alfonsina, las primeras gestiones republicanas y los años perdidos de la Guerra Civil, a partir de los años 40 se diseñó la ampliación del canal. Para ello se presentaron varios proyectos de ampliación, que siempre tomaron como punto de partida el aumento del agua disponible tras la inauguración en 1952 de un pantano en la cuenca del Henares, el embalse de Pálmaces.

No obstante, aunque en los años 50, 60 y 70 se plantearon nuevas opciones, todas ellas fracasaron y el canal nunca se amplió. Una nueva luz se vio en la comarca como consecuencia de la construcción de nuevos embalses de regulación en la cabecera y afluentes del Henares, utilizados como moneda de cambio como compensación por la construcción del trasvase Tajo– Segura, cuyas obras comenzaron en 1969 en el otro extremo de la provincia de Guadalajara. Pero el desarrollo industrial a partir de los años 70, el aumento demográfico, la especulación inmobiliaria, los nuevos usos del agua^{xxvi} y el ingente entramado de infraestructuras en el llamado Corredor del Henares han llevado a que el estudio de prolongación hasta Alcalá haya perdido su razón de ser y se haya convertido en un proyecto definitivamente enterrado.

BIBLIOGRAFÍA

ARROYO ILERA, Fernando (2002): «Orígenes y antecedentes de la Real Acequia del Jarama»; *Estudios geográficos*, vol. 63, n° 248-249, pp. 409-442.

- BLÁZQUEZ, Álvaro (2010): *Mapa hidrológico de la provincia de Guadalajara*. Guadalajara, Diputación de Guadalajara.
- CHAVES FERRERO, Estanislao (1931): «El Canal del Henares y su rehabilitación»; *Ingeniería y construcción*, nº 9, pp. 599– 603.
- FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, José A. (1986): *Catálogo de treinta canales españoles anteriores a 1900*; Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, CEHOPU.
- GIL OLCINA, Antonio y MORALES GIL, Alfredo (eds.) (1992): *Hitos históricos de los regadíos españoles*; Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- GÓMEZ MENDOZA, Josefina (1977): *Agricultura y expansión urbana. La campiña del bajo Henares en la aglomeración de Madrid*; Madrid, Alianza Universidad.
- GÓMEZ MENDOZA, Josefina et. al. (1985): *Estudio de los regadíos de la Comunidad Autónoma de Madrid*; Madrid, UAM.
- GUTIÉRREZ PINTO, Fernando (1849): «Extracto del proyecto de acequia de riego para la campiña de Alcalá de Henares, estudiado por el ingeniero D. Jorge Sicre»; *Boletín oficial del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas*, vol. 8, pp. 223-231 y 264-272.
- HERRERA CASADO, Antonio (2008): *La campiña del Henares*; Guadalajara, AACHE.
- HIGGIN WYNFIELD, George (1868): «Irrigation in Spain: chiefly in reference to the construction of the Henares and the Esla Canals in that Country»; *Minutes of the Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, vol. 27, pp. 483-507.
- MARTOS CAUSAPÉ, José Félix y RUIZ ROJO, José Antonio (2007): *La Casa Laurent y Guadalajara. Fotografías, 1862–1902*; Diputación Provincial de Guadalajara, Centro de la Fotografía y la Imagen Histórica de Guadalajara.
- JOVELLANOS, Gaspar Melchor de (1795): *Informe de la Sociedad Económica de esta Corte al Real y Supremo Consejo de Castilla en el expediente de Ley Agraria*; Madrid, imprenta de Sancha.
- PUIG, Ignacio (1958): «El canal del río Henares»; *Ibérica: el progreso de las ciencias y de sus aplicaciones*, nº 358, pp.15-21.
- RODRÍGUEZ LÁZARO, F. Javier y CORONADO TORDESILLAS, José M^a (2003): *Obras públicas de España: fotografías de J. Laurent, 1858-1870*; Ciudad Real, Universidad de Castilla-La Mancha, E.T.S. de Ingenieros.
- SANCHO COMINS, José Francisco y REINOSO MORENO, Daniel (2011): *Atlas de los paisajes de la provincia de Guadalajara*; Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, Caja de Guadalajara.
- SILVA SUÁREZ, Manuel (ed.) (2007): *Técnica e ingeniería en España. El ochocientos. Profesiones e instituciones civiles*; Zaragoza, Real Academia de Ingeniería, Institución Fernando el Católico, Universidad de Zaragoza.
- TEIXIDOR CADENAS, Carlos (2003): «La fotografía en la España de Laurent»; en RODRÍGUEZ LÁZARO, F. J. (ed.): *Obras Públicas de España. Fotografías de J. Laurent, 1858-1870*; pp. 15-21.
- VV.AA. (1989): *Los paisajes del agua. Libro Jubilar dedicado al profesor Antonio López Gómez*; Valencia, Universidad de Valencia.

¹ Este artículo, centrado en el 150º aniversario de la inauguración del canal del Henares, es una pequeña recensión de una tesis doctoral que está en preparación.

² JOVELLANOS, 1795, por .127.

³ Casi todos los mapas proceden del archivo general de Simancas. La signatura de éste es MPD-22-050. Es de un tamaño colosal y ha sido reproducido en numerosas ocasiones

⁴ Las 78.176 fanegas de las que habla el proyecto equivaldrían a unas 50.000 hectáreas. En la concesión definitiva para la construcción del canal del Henares de 1863, por ejemplo, se habla de 11.500 hectáreas.

⁵ La presa sería de cantería. El bocal o compuerta se situaría «a poniente, conformando en él cuatro canales de cuatro pies y medio de ancho cada una y altura competente con máquinas que lo facilitem».

⁶ El diseño del túnel o mina era para atravesar el cerro llamado Cueva de las Peñas, que es el mismo que después los ingenieros ingleses salvaron con un túnel de casi 3 km en las proximidades de la presa.

⁷ *Gaceta de Madrid*, 21-XII-1856 y 28-II-1857.

⁸ *Gaceta de Madrid*, 17-V-1859.

⁹ Biblioteca Nacional: *Canal de riego del Henares: plano topográfico de la Campiña de Alcalá y Guadalajara*; signatura MV/8. Este mapa se encuentra digitalizado en *Biblioteca Digital Hispánica*. También se conservan otros ejemplares en otras instituciones.

¹⁰ En el organigrama directivo de la empresa se encontraban representantes del capital inglés y políticos y banqueros españoles como el duque de Rivas, el exministro y senador Alejandro Oliván o el potentado Adolfo Bayo.

¹¹ Archivo del ayuntamiento de Humanes (en adelante, AMH), sign.486/2. Al final fueron unos 25 los ayuntamientos de la provincia de Guadalajara que suscribieron acciones, negocio que se volvió ruinoso unos años después.

¹² Dieron referencias de la inauguración publicaciones como *Las novedades*, *El Mundo militar* o *La Correspondencia de España*. El artículo de *El contemporáneo* que seguimos fue repetido exactamente igual en *Escenas contemporáneas, revista política, literaria y de ciencias, artes, comercio, agricultura y teatros*, tomo I, de ese mismo año 1863.

¹³ En *El contemporáneo* se dice que no pudieron ir, pese a estar invitados.

¹⁴ Recordemos que la línea de ferrocarril entre Madrid y Zaragoza fue inaugurada poco antes del inicio de las obras del canal del Henares. Así, la sección entre Madrid y Guadalajara se abrió en junio de 1859 y el trozo entre Guadalajara y Jadraque, de 48 km, en octubre de 1860. El tramo completo hasta Zaragoza se inauguró un mes antes de la obra de la presa de Humanes, en mayo de 1863.

¹⁵ El almuerzo se sirvió montado en una gran tienda de campaña, tal y como también se haría en la inauguración del canal cuatro años después.

¹⁶ Los negativos originales están depositados en el *Instituto del Patrimonio Cultural de España*. También hay algunas copias, por ejemplo, en la *Biblioteca Nacional*.

¹⁷ AMH, sign. 486/2, 25-VIII-1865.

¹⁸ AMH, sign. 486/2, 18-VI-1865.

¹⁹ Orden del gobernador de la provincia para que se buscara «un local á propósito p^a alejar la fuerza de la Guardia Civil que reside hoy en Mobernando» (AMH, sign. 486/2, 13-IX-1865).

²⁰ En mayo de 1864, por ejemplo, fueron declarados en busca y captura por estafa cuatro trabajadores del canal; tres eran de origen inglés y uno francés (Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara –BOPG–, días 9, 20 y 23 de mayo de 1864).

²¹ Un caso llamativo se dio en noviembre de 1864, cuando un trabajador mató a otro de un navajazo y después un amigo se suicidó (*La Correspondencia de España*, 20-XI-1864). También en 1865 un cantero orensano y un barrenero lucense fueron emplazados a declarar en una causa de homicidio en Humanes (BOPG, 17-II-1865 y 16-VIII-1865).

²² *The Illustrated London News*, 10-VIII-1867, p.152. El dibujante del único grabado que se conserva sobre el llamativo acto de la inauguración del canal en 1867 es el inglés R.C. Hulme.

²³ Se contaba con su segura presencia, así como también se barajó con la posibilidad de que asistiera el ministro de Hacienda.

²⁴ Como decía el redactor Francisco Javier de Bona de la *Gaceta de caminos de hierro* del 30 de junio de 1867, «el modesto alcalde de Humanes que, excitado á tomar la palabra, se expresó con una sencillez y una discreción del mejor efecto».

²⁵ Otros periódicos que publicaron la noticia fueron *Lloyd de España* (27-VI), *Gaceta de los caminos de hierro* (30-VI y 7-VII; da también muchos detalles), *Gil Blas* (30-VI—; se queja de no haber sido invitado y habla con reconocimiento de las palabras del alcalde de Humanes) y *La Época* (25-VI, con varios párrafos sobre el acontecimiento).

²⁶ El mismo extenso artículo fue insertado en el *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara* del 28 de junio de 1867 —p. 4— y también copiado íntegramente en el barcelonés *El Principado* del 27 de junio. Igualmente fue publicado en varias ediciones de *La correspondencia de España*.

²⁷ En *La época* del 25 de junio otro periodista decía, tras nombrar a los protagonistas del izado, lo que sigue: «Dieron las primeras vueltas al manubrio para poner en movimiento las compuertas, saltando orgullosas y bullidoras las aguas, que como la sangre al cuerpo han de llevar la fertilidad y la abundancia á la hermosa vega del Henares».

²⁸ AMH, legajo 437/2.

²⁹ Los usos del agua desde entonces son muy diversos y ahora priman, lógicamente, los industriales y de abastecimiento urbano.