

## RESEÑA DE LA EXCURSIÓN POR LA CAMPIÑA DEL HENARES

La Real Sociedad Geográfica organizó el pasado mes de junio una conferencia y un recorrido geográfico por la campiña del Henares. Al frente de ambas actividades estuvo el Dr. José Luis Sánchez Peral, que recientemente había defendido en la Universidad Autónoma de Madrid su tesis doctoral sobre el proyecto de regadío del canal del Henares, dentro del campo de la Geografía histórica.

La conferencia, bajo el título de «*El canal del Henares: una centenaria obra inglesa para el riego de la campiña*», fue impartida en el salón de actos del Instituto Geográfico Nacional. Abordó las características más importantes de esta infraestructura de riego, un proyecto hidráulico centenario y poco conocido, que impulsó el regadío en la conocida entonces como campiña de Alcalá y Guadalajara.

En la presentación se puso en valor esta obra como modelo con el que, por un lado, interpretar algunas de las claves económicas de los dos últimos siglos en España y, de otro, deducir cuánto habían avanzado los conocimientos aplicados al estudio científico de los ríos peninsulares. Al respecto se señalaron las características geográficas más relevantes de la cuenca del Henares y la situación de los estudios hidrológicos a mediados del siglo XIX, periodo en el que coincidieron algunos factores como la creación de la Junta General de Estadística y la constitución de las primeras brigadas hidrológicas, la aprobación de la ley de medición del territorio, la autorización de múltiples concesiones de aguas o la preocupación por las avenidas fluviales.

En el repaso a la historia del canal en sus 150 años de existencia se hizo mención de los primeros proyectos de la Ilustración, ejemplificados en el que realizó un ingeniero militar de orden del conde de Aranda allá por 1770. Se insistió también en la idea de que el canal fue proyectado en este siglo XVIII

como una de las propuestas para el alivio del problema de abastecimiento de la Corte y como fomento de la riqueza nacional mediante el impulso de la navegación y del riego.

Ya en el siglo XIX y conforme a los criterios liberales del reinado de Isabel II, la construcción efectiva del canal se dio de la mano de una empresa inglesa, siendo inaugurado oficialmente en 1867. Sin embargo, la incertidumbre política de los años del Sexenio, la falta de caudal del río Henares, la ambición especulativa de compañías extranjeras y de bancos acreedores, las denuncias de propietarios de concesiones anteriores y la desidia de unos y otros impidieron el buen funcionamiento del canal, que progresivamente se sumió en un estado de ruina y abandono. Tanto es así que su fracaso llegó a ser utilizado a finales de la centuria decimonónica como ejemplo en la campaña por la regeneración económica y política de la nación; era muestra del escaso éxito de iniciativas privadas en este campo, lo que sirvió como acicate para las tesis que en acalorado debate entonces defendían la intervención del Estado en las obras públicas. En 1927, en tiempos de la dictadura de Primo de Rivera y como consecuencia del poder emergente del incipiente asociacionismo agrario y de la nueva política hidráulica, fue adquirido por una comunidad de regantes constituida al efecto, con el auxilio del Estado.

Otra cuestión referida fue la de la repercusión internacional de la construcción del canal del Henares. Siendo como es una obra modesta, el hecho de ser diseñada y dirigida por ingenieros ingleses, construida por una compañía británica y respaldada esencialmente por capitalistas de esa nacionalidad llevó a que en el último tercio del siglo XIX fuera conocida más allá de los límites nacionales. Y es que fue difundido entre publicaciones científicas de habla inglesa del sector de las obras públicas y del mundo del regadío, y citado como ejemplo dentro la realización de canales ingleses mucho más extensos y complejos que entonces se diseñaban en el imperio colonial británico en India.

Fue también ejemplo del aterrizaje de una empresa inglesa en España, lo que no fue un caso aislado sino una muestra más del espíritu inversor foráneo que trajo en el siglo XIX capitales e ingenieros a sectores entonces tan pujantes como los del ferrocarril, la minería, la desecación de humedales o el regadío.

En la conferencia se ofrecieron además otros datos que venían a mostrar que la estratégica situación del valle del Henares –vía tradicional de comunicación entre los reinos de Aragón y Castilla y entre la cuenca del Tajo al sur y las del Duero y Ebro al norte– pudo ser un factor muy importante para proyectar el canal en los ricos suelos de la campiña.

Todo ello daba pie a conocer de primera mano el paisaje en el que se enclavaba el canal e intentar encajar en el tiempo y en el espacio todo lo que significó

la política de riegos de entonces. Para ello se planificó la salida de campo por el valle del Henares, que tuvo lugar el pasado sábado 9 de junio. La intención era doble: por un lado conocer algunas de las extensas fincas agrarias de la provincia de Guadalajara beneficiadas por los riegos del canal del Henares y adquiridas en aquellos mismos años por una empresa inglesa participada mayoritariamente por la compañía constructora del mismo canal, así como visitar algunas de las principales obras de fábrica de esta singular infraestructura.

La primera parada se hizo en el palacio o castillo de Aldovea, monumento poco conocido y enclavado en el término de San Fernando de Henares, pero muy próximo al de Torrejón de Ardoz. La ocasión nos sirvió para pasear por sus hermosos jardines y estancias interiores, acompañados por un representante de la propiedad que ejerció de magistral guía.

Además se explicó que precisamente los propietarios del soto de Aldovea, extensa finca regada con caudales del propio río Henares, fueron unos de los primeros que allá por el año 1870 acabaron denunciando a la empresa inglesa constructora del canal. Y ello porque no les garantizaban las aguas que el Real decreto de autorización les otorgaba por tener una concesión previa y, por tanto, un derecho anterior.



Después de una breve parada en la que se mostraron tanto el más antiguo y singular puente de hierro construido en el río Henares como el lugar en el que acontecieron los hechos luctuosos que acabaron con la vida de un guarda jurado y del anarquista Mateo Morral –quien atentara contra el rey Alfonso XIII el día de su boda en Madrid en 1906–, se reinició la marcha.

Ya en la provincia de Guadalajara se pudo contemplar otra casa palaciega, enclavada en una extensa finca a orillas del Henares. Se trataba del palacio de Miralcampo, en Azuqueca, que fuera adquirido por la empresa *Peninsular Company Limited* en los años 60 del siglo XIX. Aquí vivieron además varios de los dirigentes ingleses de la compañía constructora del canal, que lo tomaron como lugar de representación, de experimentación agraria y de recreo.

Después se hizo otro alto para conocer una nueva casa solariega, en este caso la de El Cañal, en el término de Guadalajara y próxima a Marchamalo. Situada en otra extensa hacienda comprada por la misma empresa inglesa, vio en los años 60 y 70 cómo se ejecutaron en ella diversos proyectos de mecanización agrícola. La actual vivienda, de estilo indiano, se reedificó en los primeros años del siglo XX para ofrecer el curioso aspecto que pudieron ver los asistentes.



Unos kilómetros después, tras tomar un camino de servicio ya en el municipio de Humanes, se pudo llegar a un lugar emblemático: la presa de la que toma sus aguas el propio canal del Henares. Allí se hizo un alto en el camino, momento que fue aprovechado por el profesor Dr. Fernando Arroyo para concretar algunas de las propuestas del periodo ilustrado en relación con el problema del abastecimiento de Madrid, de la época isabelina con el fomento de concesiones de riego o de la política hidráulica ya en el siglo XX. También el

profesor responsable de la visita, el Dr. José Luis Sánchez, comentó algunas de las peculiaridades de la construcción de la obra, como las relacionadas con las condiciones de vida y trabajo de los obreros, que procedentes de distintos países y regiones de España sufrieron problemas de orden público, hacinamiento y salubridad –con afecciones como la del cólera–. Asimismo se hizo mención tanto del conocido reportaje que sobre el avance de las obras allí se realizara hacia 1865 por el afamado fotógrafo Jean Laurent como de los fastos de la inauguración del primer sector del canal que tuvieron lugar en 1867, efeméride que recientemente ha celebrado su sesquicentenario.

Después del almuerzo servido en el mismo pueblo de Humanes, donde se visitó la iglesia local, se ascendió por una tortuosa carretera a la espectacular Muela de Alarilla. Este cerro testigo, elevado casi 300 metros por encima del curso del río Henares que discurre a sus pies y del lugar en el que se enclava la presa de captación de aguas del canal, sirvió como otero portentoso. Por un lado, cual perfecta cuenca visual, se distinguían las estribaciones del Sistema Central y la sierra de Ayllón, la del de Alto Rey, el pico Ocejón o el modélico promontorio a cuyo pie se encuentra la villa medieval de Hita. También la red hidrográfica de la cuenca del Henares, con su principal afluente Sorbe, y el propio discurrir del río principal, del que se comentó que se había producido un cambio en el cauce antiguo y que unos pocos kilómetros después recibía los aportes del Badiel.



También desde esas alturas se divisaban la trinchera del canal y el monte de Maluque o cerro de las Peñas, lugar igualmente emblemático porque en él se encuentra otra de las obras más conocidas del canal del Henares, el túnel de casi tres kilómetros de largo que diseñaron los ingenieros ingleses.

Al poco, apartándonos ya del propio canal y de su campiña y poco antes del regreso hacia Madrid, se visitaron brevemente tanto el conjunto medieval de Hita como el monasterio de Sopetrán, hoy en estado ruinoso.



Todo ello puso el fin a una salida de campo por el valle del Henares que dio a conocer entre los asistentes los paisajes de la comarca, así como un extenso conjunto patrimonial, con diversos palacios, fincas agrarias y obras hidráulicas de considerable belleza e interés.



Dr. José Luis Sánchez Peral