



PINTO CRESPO, Virgilio (dir.), *Los viajes de agua de Madrid durante el Antiguo Régimen*. Madrid: Fundación Canal, 2010. ISBN:978-84-93211967-6-7

Resulta muy satisfactorio conocer los resultados que cada cierto tiempo nos llega a nuestras manos de un grupo de investigadores, dirigidos por el profesor Virgilio Pinto Crespo, que desde el Centro de Documentación y Estudios para la Historia de Madrid de la Universidad Autónoma de Madrid, viene trabajando desde hace ya algunas décadas, de manera rigurosa, sobre la villa y corte durante el Antiguo Régimen. Fruto de este trabajo serio han sido las obras *Madrid en 1898, una guía urbana* (1998), *Ferias y mercados de la Comunidad de Madrid. Comprar y vender: reminiscencias históricas* (2000), *Madrid, Atlas histórico de la ciudad, 1850-1939. Vol. II* (2001), *Historia de Barajas* (2006) y *Madrid militar (850-1815)* (2006).

Los autores continúan en este libro la estela de las obras anteriores y recuperan un tema historiográfico que cuenta con una larga tradición de estudios, desde los clásicos, a finales del siglo XIX y comienzos de la centuria siguiente, de Madrid Moreno (*Las aguas potables de la villa de Madrid*, 1896) y Loza y Collado (*El servicio del agua en Madrid*, 1903), a los realizados por Solesio de la Presa a mediados de la década de 1970 o los más recientes de López-Camacho (1986), Gea Ortigas (1999), Macías y Segura (2000) y Guerra Chavarino (2006).

En esta obra, con una lectura minuciosa y atenta de las fuentes de archivo conservadas en el Archivo de la Villa de Madrid y del Archivo General de Palacio, los autores desgranar, a lo largo de 175 páginas, el sistema de abastecimiento de agua de Madrid a través del estudio de los denominados “viajes de agua”, que traían el preciado elemento de la zona este, noreste y norte de Madrid, pues la ciudad no se abastecía del río Manzanares. Estos viajes no eran más que una serie de conducciones subterráneas, formadas por minas y cañerías, que transportaban, gracias a la gravedad, el agua de las capas freáticas alejadas de la villa (proceso de clara influencia árabe –como ha señalado la historiografía-) a los principales ejes matritenses resultado del crecimiento que conoció la urbe tras el asentamiento de la corte. Para ello, hacen especial hincapié en las importantes obras hidráulicas, realizadas a lo largo del siglo XVII, con unos punteros medios técnicos, impulsadas por el concejo madrileño y por la Corona, con el objetivo de abastecer de un bien de primera necesidad a una gran ciudad.

RESEÑAS

En este sentido, analizan el proceso constructivo, las técnicas empleadas en la búsqueda del agua y en la ejecución de las obras, los itinerarios, el mantenimiento y la red de distribución de los viajes de agua de Madrid, tanto los construidos por iniciativa de la Corona, como el de Amaniel (1610-1621), cuya razón fue la de mejorar el abastecimiento del Alcázar y cuyo descubridor fue el carmelita descalzo fray Alberto de la Madre de Dios (en la gran mayoría de las obras se ignora este hecho y se da este mérito a Tomás de Angulo); así como los realizados por iniciativa municipal como el del Buen Suceso (1612-1618), de la Fuente Castellana (1613-1620) -que para aumentar su caudal se construyeron otros dos viajes: Contreras (1637-1645) y Alcubilla (1688-1692); Abroñigal Alto y Abroñigal Bajo (1617-1630) y los viajes del Alto Buen Retiro (1632-1636) y Bajo Buen Retiro (1636-1640). Obras que, al menos en esta centuria, permitían que Madrid disfrutase de agua más que suficiente para el abastecimiento de la población, de las bestias que en ella había y, sobre todo, para el ornamento y boato de los diferentes sitios reales.

El nuevo siglo modificó sustancialmente la situación al traer consigo importantes reformas y reorganizaciones, tanto técnicas como administrativas, para mejorar el uso y aprovechamiento del agua. Para ello se buscaron nuevos pozos, se construyeron nuevos ramales, se reorganizó de nuevo el viaje de la Fuente Castellana al separar en 1726 los viajes de Contreras y de Alcubilla y constituir con ellos y el ramal de los Basilios el nuevo viaje independiente de la Alcubilla; se procedió a reconstruir en su inmensa mayoría el viaje de Amaniel y a construir uno nuevo, el de la Fuente de la Salud, como parte de las obras de acondicionamiento del camino de El Pardo y del Paseo de la Virgen del Puerto. Asimismo, en este siglo la Corona trató de aumentar el control sobre todos los viajes.

Sin embargo, todos estos cambios no mejoraron la situación, muy al contrario, la escasez de agua en Madrid fue un tema recurrente a lo largo de toda esta centuria. Por un lado, nos encontramos con una escasez de lluvias a lo largo de todo este periodo que provocó el agotamiento de los acuíferos y una disminución significativa de los caudales de los viajes, así como un aumento considerable de la población, lo que se sumó a la demanda de más agua para poder abastecer todas las obras reales que se estaban realizando en la villa (Alcázar, Casa de Correos, Real Aduana, Caballerizas reales, Casa de los secretarios de Estado y de Despacho, Real Jardín Botánico, Cuartel de la Guarda de Corps, etc), el deterioro de los viajes y el furtivismo y robo del preciado elemento. De este modo, la corona y el municipio se vieron obligados a buscar nuevas fuentes de abastecimiento, pues el caudal de agua era insuficiente; en donde destacaban los proyectos de traer el agua de los ríos Jarama, Lozoya, Guadalix, Manzanares y Guadarrama –todos fracasados-, la construcción de pozos y una mejora en la racionalización del consumo y de las concesiones.

Asimismo, en la obra, se presta especial atención a los costes y a la financiación de estos viajes –a través, principalmente de la sisa del Rastro y de la venta de derechos de agua-, así como a la administración del agua, analizando el papel de la Junta de Obras y Bosques para los viajes gestionados por la Corona, y la Junta de Fuentes, creada en 1608 por el

RESEÑAS

municipio de Madrid para la gestión de los recursos hídricos municipales, y la más tardía Junta de Propios y Arbitrios (1766-1835).

Es de destacar, por último, en esta obra la representación en planos de los itinerarios y de la red de distribución de estos viajes, con los elementos estructurales, ramales, arcas y repartimientos y su exacta ubicación en el plano en dos periodos concretos (1632-1633 y 1750-1759) que demuestra el gran conocimiento que los autores tienen de la cartografía histórica de Madrid y, sobre todo, de las fuentes de archivo, y que son de gran utilidad para estudios futuros. Así como los diferentes gráficos que nos muestran de manera clara la relación de beneficiarios de estos viajes –donde destaca la Iglesia- y el reparto que del agua se realizaba durante los siglos XVII y XVIII que nos habla, en contra de la visión tradicional, de una realidad en constante cambio y de una sociedad polarizada y jerarquizada en donde el acceso directo al agua estaba solo disponible para un grupo muy reducido (clero, corona, nobles y burguesía), pues como nos muestran las fuentes, estos costosos viajes estaban pensados no para garantizar el suministro de agua de una población en constante aumento, sino para dar respuesta a las necesidades de estos grupos, pues en el siglo XVII el 61% del agua estaba destinada a usos privados y el resto para el servicio de la población, fundamentalmente a través de las fuentes públicas, mientras que el siglo XVIII los consumos privados consumían y usaban buena parte de los recursos hídricos de la capital.

Por último, los autores analizan los diferentes proyectos que a lo largo de la primera mitad del siglo XIX tratan de poner fin a la escasez de agua de Madrid haciendo hincapié en las obras de construcción del último viaje de agua, en 1851, el llamado Fuente de la Reina, que recibió dicho nombre por su origen al prevenir del paraje que llevaba este nombre en las inmediaciones de El Pardo, que coincidió en el tiempo con el inicio de las obras que el Canal de Isabel II estaba realizando para traer el agua del valle del Lozoya a Madrid y que se convirtió desde el 24 de junio de 1858 en la principal fuente de abastecimiento de la ciudad. Ahora bien, estos viajes a pesar de perder su importancia continuaron abasteciendo de agua a Madrid hasta la primera mitad del siglo XX, dedicándose, principalmente, su líquido elemento al riego de parques y jardines.

Esperemos, como se indica en la presentación de la obra, que la colaboración que este grupo de investigación y la Fundación Canal permita seguir sacando rigurosos estudios sobre las principales infraestructuras hidráulicas de Madrid y el impacto que las mismas tuvieron en la historia y sociedad madrileña.

**-Félix Labrador Arroyo-
Universidad Rey Juan Carlos-IULCE**