



Lucio del Valle, ingeniero de caminos y arquitecto, es una de las figuras más relevantes de la historia de la ingeniería española del siglo XIX. Fue un profesional versátil que tocó todas las áreas de la ingeniería dejando obras magistrales en cada uno de los campos en los que trabajó. Prueba de ello son sus emblemáticas obras: el trazado de las famosas "cuestas de Contreras" y el puente sobre el río Cabriel, las obras del Canal de Isabel II para el abastecimiento de agua a Madrid, la reforma de la Puerta del Sol o los faros metálicos del Delta del Ebro. Trabajó siempre para el Estado y su labor fue un modelo de honradez, eficacia y capacidad técnica. Además de director del Canal de Isabel II, fue, entre otros cargos, miembro de la Real Academia de Ciencias Exactas, de la de Bellas Artes de San Fernando, Consejero de Instrucción Pública, Presidente de la Comisión de Faros y Director de la Escuela de Caminos. Murió en Madrid, en 1874 a la edad de 59 años

Lucio del Valle nació en Madrid, en el año 1815. Poco sabemos sobre su familia aunque se cree que su padre fue funcionario civil o militar. Sus estudios los realizó en la capital, dando muestras muy pronto de su gran capacidad intelectual: a los 16 años, tras un brillante currículum, es nombrado profesor de Matemáticas por la Inspección General de Instrucción Pública. Ingresó en la Escuela de Caminos en 1834, terminando en 1839 con el número dos de su promoción. Simultaneó estos estudios con los de Arquitectura, carrera que terminó en 1840.

El primer destino de Valle como miembro del Cuerpo de Ingenieros de Caminos fue Valencia, donde realizaría su primer trabajo importante: el paso de las "cuestas de Contreras", en la carretera de Madrid a Valencia por las Cabrillas. El trazado era complicado y de difícil ejecución con un desfiladero de 150 m de profundidad que bajaba y subía entre numerosas curvas. Lo resolvió magníficamente con una carretera de perfectos muros de cantería que como obra cumbre, salvaba el río Cabriel por medio de

un puente de siete arcos, con casi 30 m de altura sobre el cauce. En 1850 la obra estaba terminada gracias, entre otras cosas, al trabajo de 1.200 presidiarios que fueron empleados en su construcción. Valle fue un defensor a ultranza del empleo de esta singular mano de obra, que volvería a utilizar cinco años más tarde en uno de sus trabajos más importantes: las obras del Canal de Isabel II en el río Lozoya para el abastecimiento de aguas a Madrid, considerada la obra hidráulica más completa de la época. Para el ingeniero madrileño supuso además el punto culminante de su carrera profesional

EL AGUA DE MADRID

El trabajo de Lucio del Valle en el Canal comenzó en 1851 cuando es nombrado subdirector de la empresa. Tomando como base el proyecto sobre la conducción de aguas a Madrid elaborado por los ingenieros Juan Rafo y Juan de Ribera, comienza a prepararse esta gran obra hidráulica, una de las más importantes del siglo XIX. Junto a él, en todas las obras acometidas, estarán los ingenieros Juan Ribera, Eugenio Barrón y José Morer, siempre codo con codo y a pie de obra. Los trabajos fueron largos y complicados, nunca antes se habían emprendido obras de tal envergadura. Durante seis años una gran cantidad de mano de obra compuesta por presidiarios -unos 2.000- y operarios libres -alrededor de 1.500-, ayudados por algunas de las primeras máquinas de vapor que se utilizaron en nuestro país en la construcción y por los carros y acémilas necesarios para el acarreo o transporte de los materiales, trabajaron para hacer realidad este colosal proyecto. Lucio del Valle, verdadero cerebro rector del Canal, diseñó las infraestructuras más importantes, como la presa de cabecera del Pontón de la Oliva, en Patones, obra de gran monumentalidad al igual que el acueducto de la Sima o el famoso acueducto de Las Cuevas, que tanta admiración causó en Echegaray y que, según éste, don Lucio le dibujó en el reverso de un sobre. Tras grandes esfuerzos y solventadas ciertas complicaciones,

como las filtraciones de la presa del Pontón –verdadero quebradero de cabeza para el ingeniero– en junio de 1858, la reina Isabel II inauguraba el abastecimiento de Madrid con la apertura de una gran fuente en la calle de San Bernardo. La obra le reportó honores y un gran prestigio entre la profesión, sin duda merecidos. A pesar de

todo, ese mismo año Lucio del Valle dimitió del cargo de Director del Canal, que ostentaba desde 1855.

Actualmente, en este lugar emblemático para la historia de Madrid, el Canal de Isabel II ha realizado la recuperación medioambiental del entorno de la presa, limpiando las instalaciones y restaurando los caminos. Un amplio aparcamiento hace posible una interesante visita señalizada que en un recorrido de no más de un kilómetro, nos sumerge en la historia de esta gran obra hidráulica, disfrutando de su privilegiado entorno natural.

La eficacia y profesionalidad de Valle en las obras del Canal, convencieron al Gobierno en 1856 de que era la persona indicada para acometer otro importante proyecto para Madrid, de gran trascendencia y postergado innumerables veces: la reforma de la Puerta del Sol, uno de los espacios más céntricos y simbólicos de la capital. La reforma supuso la ampliación de la plaza, con la dotación de edificios homogéneos en su perímetro, nuevo empedrado, una fuente ornamental en su centro...

En suma, se proyectó un espacio urbano renovado más acorde con las necesidades de una gran ciudad. Lucio del Valle

volvió a demostrar con esta reforma su gran capacidad técnica y su eficacia, y aprovechó al máximo su doble condición de ingeniero y arquitecto.

LOS FAROS

Otro campo profesional donde Valle destacó especialmente fue el del alumbrado marítimo. Su proyecto más importante: los faros metálicos del Delta del Ebro, especialmente el Faro de la Isla de Buda, durante muchos años obra emblemática para los ingenieros de caminos del siglo XIX.

A partir de 1855 el Estado le encarga numerosas comisiones relacionadas con el alumbrado marítimo: visitar todos los faros del océano, los de Francia, los de Inglaterra, analizar sus características técnicas, redactar reglamentos sobre la escuelas de faros o estudiar el estado de nuestras señales marítimas y analizar posibles reformas.

La obra que le consagró fue el proyecto de alumbrado de la Bocas del Ebro por medio de tres faros de hierro forjado de tipología única en nuestro país y hoy desaparecidos. Eran los de la Baña y el Fangar, de 19 y 8 m de altura respectivamente y el faro de Buda, con 50 m de altura, que se convirtió en el más alto del mundo en su género. La torre tenía forma de tronco de pirámide y planta octogonal, con un perfil suave y elegante. El mismo Lucio del valle encargó su construcción a una empresa británica, que también realizó su complicado montaje. El 1 de noviembre de 1864 los tres faros entraron en servicio. La torre metálica de Buda funcionó a la perfección hasta que fue incendiada a finales de la guerra civil. A pesar de todo, siguió dando servicio hasta la nochebuena de 1961 en que se derrumbó por descalzamiento a consecuencia de las numerosas tormentas que había soportado.

Lucio del Valle se convirtió en una autoridad en la materia. Desde su puesto de Director de la Escuela de Caminos impulsó fuertemente la asignatura de Faros en esta carrera e incluso publicó un texto recogiendo sus experiencias sobre el tema, obtenidas en sus viajes de investigación al extranjero. En 1869 se le nombra Presidente de la Comisión de Faros Españoles, cargo que ostentaría hasta su muerte, acaecida 5 años después. ■



■ Fuente de la inauguración del Canal de Isabel II.
Foto: Charles Clifford.