

Biografía

Lucio del Valle fue sin duda uno de los ingenieros más brillantes y polifacéticos del pasado siglo. Curiosamente hoy apenas se recuerda un personaje que, en contra de lo habitual, vivió en vida reconocida su valía.

Pocas huellas quedan de su vida privada: nació en Madrid en 1815, supuestamente hijo de un funcionario; se casó cumplidos ya los cuarenta años con Da Luisa de la Vega Inclán y Palma y murió el **17** de julio de 1874, a los 59 años, víctima de dolencias reumáticas que padecía desde muy temprana edad. Esta escasez de datos personales contrasta con la profusión de datos profesionales y académicos que nos descubre su historial¹.

Recibió una educación muy completa: estudió filosofía, química, botánica, geografía, lenguas y matemáticas, disciplina en la que destacó pronto, siendo nombrado profesor por la Inspección General de Instrucción Pública cuando apenas contaba **16** años.

Posteriormente estudió arquitectura e ingeniería de caminos, llegando a ser director de ambas escuelas e incluso siendo nombrado miembro de honor de la Academia de Bellas Artes de San Fernando. Su condición de matemático brillante tuvo también su reconocimiento al ser elegido en 1859 miembro de número de la Academia de Ciencias, Exactas y Naturales, en su sección de Exactas.

1. Fernando Sáenz Ridruejo, sin duda su mejor biógrafo, reúne un gran número de datos en el capítulo 5 de su obra *Ingenieros de Caminos del siglo XIX*, editada por el Colegio de Ingenieros de Caminos en 1990 y que constituye el nº 32 de la Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería.

Centró su actividad profesional principalmente en su faceta de ingeniero de caminos, si bien su formación de arquitecto y matemático impregnó todos sus proyectos. Fue el protagonista indiscutible de tres de las más importantes realizaciones de la ingeniería española del XIX: el camino de Valencia, el abastecimiento de Madrid y la torre metálica del faro de Buda.

En 1840, apenas acabada la carrera, fue destinado al distrito de Valencia, como subalterno primero y como ingeniero jefe más tarde. En el distrito, la obra más importante, que acababa de ser emprendida, era el camino de Valencia, o carretera de Las Cabrillas, como se la llamaba entonces. Las obras habían comenzado, pero aún quedaba por proyectar gran parte del trazado, primer trabajo que afrontó el joven ingeniero. Esta empresa, que le obligaba a cabalgar diariamente muchos kilómetros para su supervisión, fue sin duda la que le formó como ingeniero constructor. En ella empleó presidiarios, lo que era práctica habitual en la ejecución de obras públicas desde hacía varios siglos, logrando de ellos unos resultados notablemente superiores a los usuales al poner en práctica con gran éxito sus propias ideas sobre utilización de los penados en la ejecución de obras de fábrica²

En el trazado del camino, la obra que presentó más dificultades y que tuvo que proyectar con mayor dedicación, dándole a la postre más satisfacciones, fue sin duda el puente sobre el río Cabriel, en las cuevas de Contreras. Su aplomo al enfrentarse a la obra es una clara muestra de su talante:

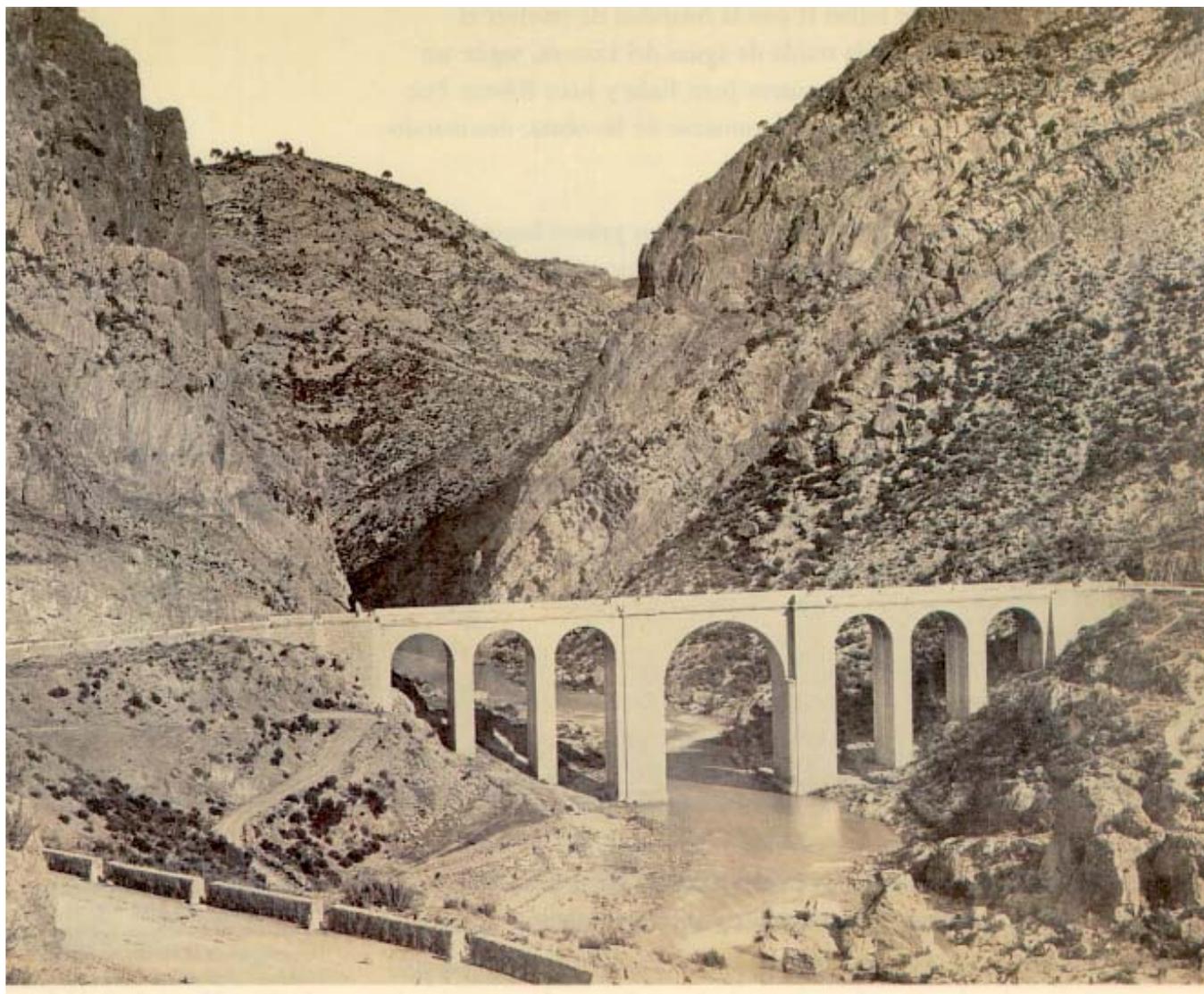
“Pasaré: bajaré en carruaje, al galope, sin llanta en las ruedas y volveré a *subir cómodamente*”³

Del reto salió tan airoso que fue considerado como modelo de proyecto y ejecución durante mucho tiempo⁴.

2. Ideas que plasmó en el “Reglamento especial para los presidios de obras públicas”, que redactó en 1843 y fue aprobado dándole carácter general.

3. Rodríguez e Intilini, Vicente, “Necrología del Excmo e Ilmo St. D. Lucio del Valle”, Revista de Obras Públicas, Madrid, 1 de noviembre de 1874, pág. 244.

4. Es significativo el cambio de actitud frente al paisaje y la obra civil en los últimos tiempos. Eduardo Echegaray, en una conferencia-homenaje a Lucio del Valle que pronunció en el Ateneo en 1886, hablando sobre dicho puente opina: “tal vez el que hoy recorra la carretera de las Cabrillas, diga que no está en armonía lo agreste del país y lo delicado de la obra”. Echegaray, E., “D. Lucio del Valle. El arte del ingeniero y el cultivo de las matemáticas en España”, Ateneo Científico, Literario y Artístico de Madrid, La España del siglo XIX. Colección de Conferencias Históricas, curso de 1885-86. Tomo II, Madrid, 1886, págs. 189.215.



PUENTE DE CABRIEL EN 1867
Archivo de la Biblioteca Nacional.

En los diez años que permaneció en Valencia, Lucio del Valle se configuró como uno de los ingenieros más notables del momento. En opinión de Fernando Sáenz Ridruejo, el mejor:

“allí se formó como ingeniero y allí cimentó su fama de constructor. Cuando llegó, en 1841, era un joven que prometía; cuando en 1851, regresó a la Corte era el más sólido valor de su Cuerpo”.⁵

⁵ Sáenz Ridruejo, F., op. Cit., pág. 129.

En 1851 se creó el Canal de Isabel II con la finalidad de resolver el abastecimiento de Madrid con la traída de aguas del Lozoya, según un anteproyecto redactado por los ingenieros Juan Rafo y Juan Ribera. Fue nombrado José García Otero director facultativo de las obras, destinando a Lucio del Valle el puesto de subdirector.

Incorporado en su nuevo cargo, Valle se encargó en primer lugar de la redacción del proyecto definitivo, dirigiendo un equipo formado por Juan Ribera, Eugenio Barrón y Constantino de Ardanaz. Al equipo se incorporó más tarde José Morer, quien fue responsable del proyecto de distribución urbana.

De las obras, la que Valle emprendió con más entusiasmo, pero mayores problemas planteó, fue la presa de toma, el Pontón de la Oliva que, desde el comienzo de su construcción, se vió afectada por continuas filtraciones en el macizo calizo de cimentación y lecho del vaso ⁶. Para su ejecución, trasladó el presidio de la carretera de Cabrillas, construyendo una caserna en las inmediaciones del Pontón ⁷.

A finales de 1855 Lucio del Valle fue nombrado director del Canal, sucediendo a García Otero, tras la muerte de este último.

El 24 de junio de 1858, vencidas todas las dificultades, fue inaugurado solemnemente el abastecimiento de Madrid. Como agradecimiento a la labor de Lucio del Valle, la Reina le impuso la cruz y la banda de Carlos III, a la par que le envió una emotiva carta autógrafa:

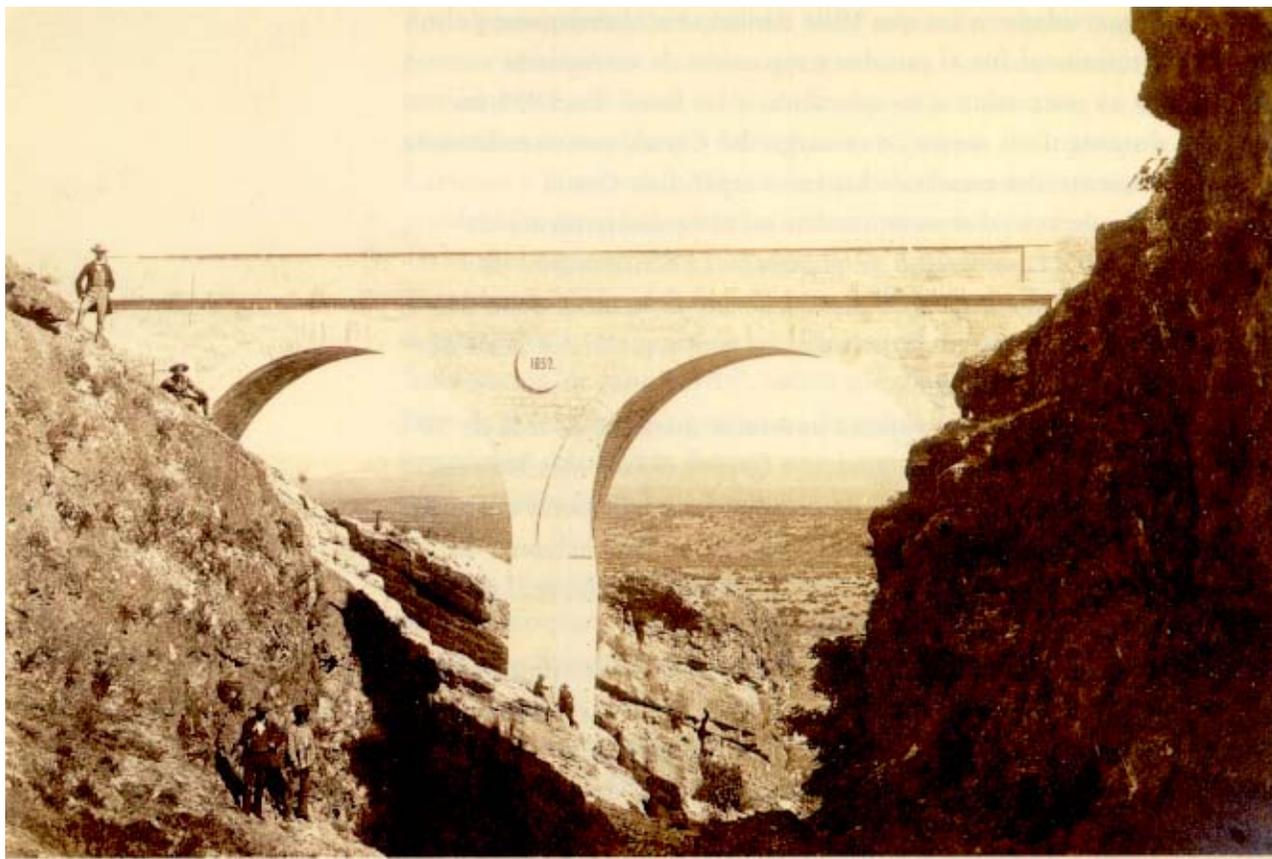
“Valle: si Carlos III viviera colocaría en tu pecho la Orden que instituyó para premiar la virtud y el mérito. A su nieta cabe la satisfacción de ponértela y la de apreciar tu talento a tu Reina. Isabel. 24 de Junio de 1858” ⁸.

El Canal de Isabel II, con sus mas de 70 km de longitud, venciendo terrenos de topografía tan adversa que exigió numerosos túneles y obras de fábrica, construído con grandes dificultades climatológicas, sanitarias, económicas e incluso políticas, fue realizado con una gran calidad, tanto de proyecto como de construcción, por lo que puede considerarse como una obra ejemplar.

⁶ Todos los intentos de atajarlas fueron infructuosos, abandonándola finalmente para construir una nueva presa: El Villar. Esta decisión fue tomada unos años después de que Lucio del Valle dejara el Canal.

⁷ Se originó un debate previo sobre la conveniencia de utilizar presidiarios en las obras del Canal. Tras exponer Valle sus razones en un artículo publicado en el 1er ejemplar de la Revista de Obras Públicas, “ Aplicación de los presidiarios a las obras públicas”. editado el de mayo de 1853, fueron adoptados los penados , que demostraron una gran competencia en los trabajos.

⁸ Es extraño que Lucio del Valle, autor del proyecto y director de las obras , fuera olvidado por el Canal de Isabel II en la reseña histórica del abastecimiento incluida en la memoria conmemorativa del centenario de l Canal, publicada junto con la memoria de los años 1946-50.



ACUEDUCTO DE LAS CUEVAS
Fotografía de Clifford. Archivo de la
Biblioteca Nacional.

Echegaray, en sus “Recuerdos”, alaba la brillantez y elegancia de las soluciones adoptadas por Valle, en las que al ingeniero se suma el arquitecto. En particular, le impresionó el acueducto de Las Cuevas:

...” y aquel acueducto de Las Cuevas que yo ví construir y que casi ví proyectar es el non plus ultra de la sencillez y de la elegancia... No es un

puente, no es un acueducto; es una palmera de piedra, de tronco ligerísimo y elevado, con las palmas de una y otra parte desigualmente encorvadas, más erguidas las de aguas abajo, cediendo más a su propio peso las de aguas arriba. Y en toda la obra ni una moldura, ni un adorno, la belleza noble, pura y elegante de la línea... En el sobre de una carta la proyectó D. Lucio del Valle”⁹.

⁹ Echegaray, José, “Recuerdos”, Madrid Científico, año XIX, núm. 740 y ss, p. 677

Otra de las actividades a las que Valle dedicó una buena parte de su quehacer profesional fue al estudio y ejecución de estructuras metálicas, y en particular, a su aplicación a los faros. En 1855 fue relegado durante unos meses de su cargo del Canal, encomendándole el reconocimiento del estado de los faros españoles. Como consecuencia, detectó ciertas anomalías en el funcionamiento de algunos de ellos y la necesidad de plantearse la construcción de otros. Entre ellos, era urgente el alzado de tres faros en el delta del Ebro. El mismo se encargó de redactar los proyectos de los faros de Buda, La Baña y El Fangar.

Para la isla de Buda, Valle proyecta una torre metálica de más de 50 m de altura que fue en su inauguración (1864) el faro más alto del mundo en su tipología y motivo de orgullo de la ingeniería española del siglo XIX. Estuvo en funcionamiento hasta la Nochebuena de 1961 en que se derumbó¹⁰. Desde 1869 y hasta su muerte, Lucio del Valle fue el presidente de la Comisión de Faros.

Por su valía como ingeniero, arquitecto, matemático y conocimiento de lenguas, así como por su seriedad y sentido crítico, le encomendaron diversas comisiones tanto en España como en el extranjero, e incluso acudieron a él para arbitrar en determinadas polémicas de la época, como fue el deslinde de competencias entre ingenieros y arquitectos, o la reforma de la Puerta del Sol, quizá el mejor exponente del Valle arquitecto¹¹.

En vida fue distinguido con prestigiosos nombramientos: Secretario de S.M., Consejero de Sanidad del Reino, Consejero Real de Inspección Pública..., y fue galardonado en varias ocasiones por sus méritos: Cruz de Caballero de la Real Orden Americana de Isabel la Católica, Comendador de la Orden de Carlos III, Cruz de Carlos III, Caballero de la Gran Cruz de la Orden Civil de M^a Victoria.

Los últimos años le dedicó, casi exclusivamente, a la Escuela de Caminos.

¹⁰ Sáenz Ridruejo, F., op. Cit., pág. 171

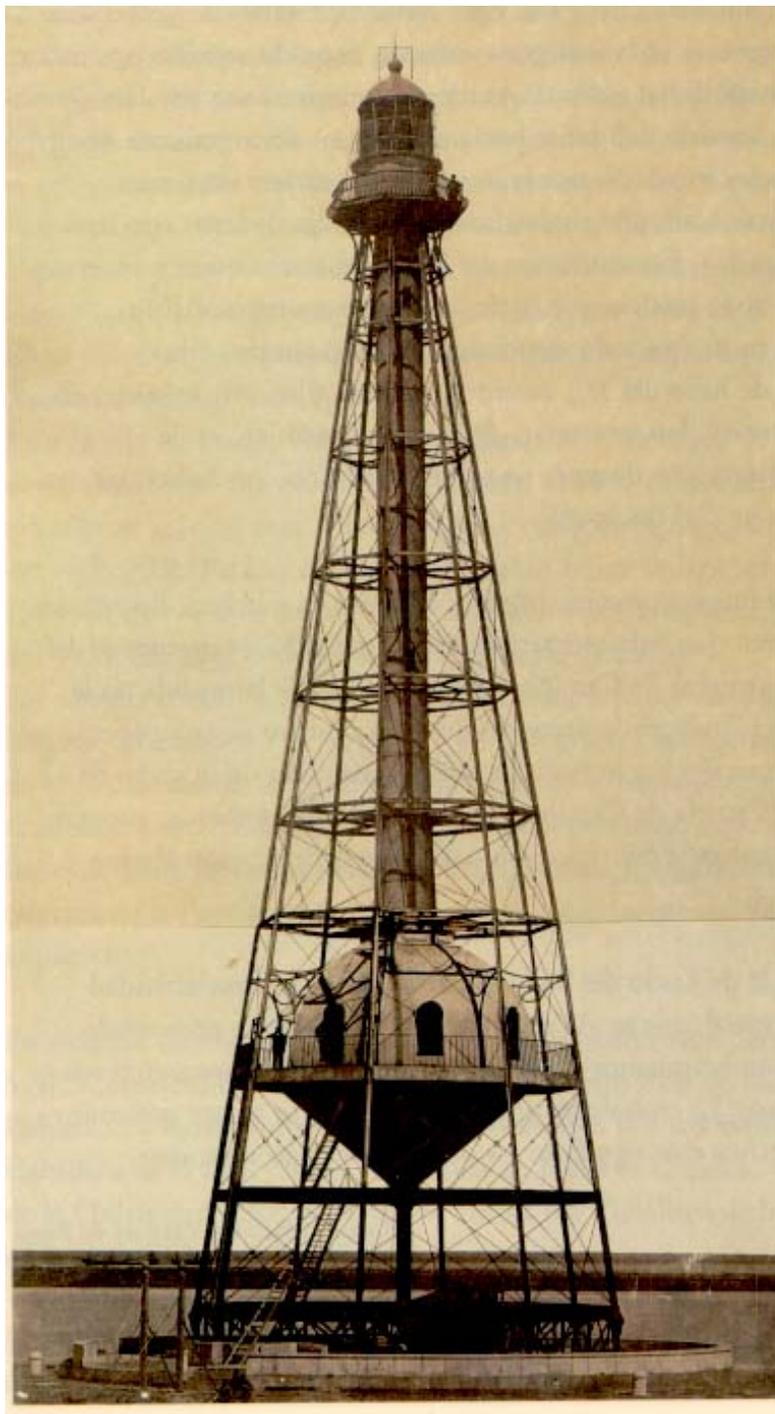
¹¹ En el número de la Revista de Obras Públicas en que se da la noticia de su muerte (1 de agosto de 1874), se hace referencia expresa a la polifacética labor desarrollada por Lucio del Valle, nombrando las entidades para las que prestaba sus servicios: "La Junta Consultiva de Caminos, nuestra Escuela, la Academia de Ciencias, la de San Fernando y el Consejo de Instrucción pública conservarán indeleble recuerdo de su saber, incansable actividad, inquebrantable rectitud y criterio tan eminentemente elevado, como práctico

En la personalidad de Lucio del Valle sobresalen varios rasgos: a una potente inteligencia unía una gran sensatez, acusado sentido práctico y una innata sensibilidad estética. Antepuso siempre a sus satisfacciones personales su sentido del deber hacia el Cuerpo de Ingenieros de Caminos y la sociedad. Nunca le asustó enfrentarse a un nuevo problema o actividad; por el contrario, asumía las órdenes con un envidiable espíritu. Esta sumisión no le impedía ser crítico y tener un gran sentido de la justicia por encima de los personajes. Así lo demostró ya en su época de estudiante, cuando encabezó la "sublevación de julio del 37", recién nombrado director de la escuela Juan de Subercase. Sus protestas, de índole académica, no le impidieron desarrollar después una buena relación con Subercase, que tuvo en Valle un fiel discípulo.

Cercana ya su muerte protagonizó otro episodio de rebelión. En 1871 se dictó un decreto que redujo drásticamente la plantilla de ingenieros del Cuerpo de Ingenieros de Caminos. A Lucio del Valle la medida no le afectaba, pero le indignó la situación del gran número de compañeros cesantes. Su reacción fue inmediata: pidió la dimisión de su cargo de director de la Escuela de Caminos, dimisión que fue aceptada, aunque pasados unos meses le convencieron para su reincorporación al año siguiente.

En conjunto, la de Lucio del Valle fué una vida de intensa actividad profesional y social, que se vió recompensada por el gran número de comisiones, nombramientos y reconocimientos que le dispensaron sus contemporáneos. La cronología que a continuación se recoge pretende recurrir los hechos más significativos de tan destacado ingeniero.

Rosario Martínez Vázquez de Parga
Ingeniera de Caminos



EL FARO DE BUDA
Fotografía de Martínez Sánchez. Archivo de la
Biblioteca Nacional.

Cronología

- 1815 - Nace en Madrid, el 2 de marzo.
- 1831 - Es nombrado profesor de matemáticas por la Inspección General de Instrucción Pública (15 octubre).
- 1832 - Inicia los estudios de arquitectura.
- 1834 - Interrumpe arquitectura para comenzar los estudios de ingeniero de caminos.
- 1836 - Recibe el encargo de explicar el 2º año de geometría descriptiva (1 noviembre).
- 1837 - Encabeza la rebelión estudiantil conocida como "sublevación de julio del 37". Es nombrado aspirante segundo, entrando a formar parte del Cuerpo de Ingenieros de Caminos y Canales (23 diciembre).
- 1838 - Es designado ayudante de Agustín de Marcoartú en el proyecto de la carretera de Zaragoza a Francia por Jaca (19 junio).
- 1839 - Termina los estudios en la Escuela de Caminos, Canales y Puertos, siendo el nº 2 de su promoción.
Es nombrado profesor de topografía y geodesia (12 diciembre).
Es ascendido a ingeniero ayudante segundo (17 diciembre).
- 1840 - Continúa los estudios de arquitectura.
Es recibido como arquitecto en la Academia de Nobles Artes de San Fernando (8 noviembre).
Es destinado como ingeniero subalterno al distrito de Valencia (5 diciembre).
- 1841 - Reemplaza a Elías Aquino en la carretera de Valencia (4 enero).
Es nombrado Ayudante 1º.
Representa al distrito de Valencia en un litigio sobre el Canal de Alicante (agosto).
Redacta el proyecto del puerto de Cullera.

- 1842 - Le es otorgada la Cruz de Caballero de la Real Orden Americana de Isabel la Católica, por su labor en la acequia de Murviedro (26 enero).
En otoño se abre al tráfico el tramo de la carretera de Valencia comprendido entre el Pontón de la Legua y la Venta de la Mina.
- 1843 - Redacta el "Reglamento especial para los presidios de obras públicas" (marzo).
Es nombrado académico de Honor de la Academia de San Carlos (mayo).
- 1845 - Es nombrado académico de mérito en la sección de arquitectura de la Academia de San Fernando (febrero).
Es nombrado miembro de la comisión formada para estudiar los formularios y los pliegos de condiciones que han de regir los proyectos de obras públicas (diciembre).
- 1847 - Se aprueba su proyecto de carretera de Valencia a Cullera (marzo).
Asciende a ingeniero jefe de 2ª clase (julio).
Es nombrado jefe interino del distrito de Valencia (agosto).
Inicia las obras del puente sobre el Júcar.
- 1849 - Publica las Reflexiones acerca del impuesto de portazgos.
Es nombrado "Secretario de S.M." (mayo).
- 1850 - Es nombrado académico de la de Bellas Artes de Valencia (marzo).
- 1851 - Es designado subdirector de las obras del Canal de Isabel II (16 julio). Se traslada a Madrid.
Presenta, junto con Ribera, Barrón y Ardanaz, parte del proyecto, con los planos de la presa del Pontón de la Oliva (15 septiembre).
- 1852 - Presenta el proyecto definitivo del trazado y obras de fábrica del Canal de Isabel II (25 abril).
Es nombrado Ingeniero Jefe de 1ª clase (septiembre).
Comienzan las obras del Canal.
- 1853 - Publica el artículo "Aplicación de los presidiarios a la obras públicas", en el nº1 de la Revista de Obras Públicas (mayo).
- 1854 - Es propuesto presidente de la comisión para el estudio del paso de la sierra de Guadarrama, en la línea del ferrocarril del Norte (puesto que ocupó finalmente José García Otero).

Es nombrado miembro de la comisión para redactar el reglamento de la Escuela de Caminos y Canales (septiembre).
Se paralizan las obras del Canal, por falta de fondos (diciembre).

- 1855 - Aumentan las filtraciones del Pontón de la Oliva.
Es relevado del cargo del Canal de Isabel II (11 febrero) y le encargan el reconocimiento de los faros de las costas españolas .
Es nombrado Comendador de la Orden de Carlos III (20 febrero).
Viaja a Lisboa para estudiar su abastecimiento de agua.
Viaja a París en comisión para contactar con los constructores de faros franceses (septiembre).
Es designado para formar parte de la comisión encargada de deslindar las atribuciones de ingenieros y arquitectos (14 septiembre).
Es nombrado Ingeniero Jefe del distrito de Madrid (2 noviembre).
Es nombrado director del Canal de Isabel II (17 diciembre).
- 1856 - Le conceden licencia para contraer matrimonio con D^a Luisa de la Vega Inclán Y Palma (2 enero).
Es designado miembro de la comisión formada para estudiar las reformas de la contabilidad de las obras públicas (16 febrero).
Se aprueba su reglamento para las escuelas prácticas de faros (8 julio).
Proyecta los acueductos de La Sima, La Retuerta y Colmenarejo, para el Canal de Isabel II (agosto).
Recibe el encargo, junto con Juan Ribera y José Morer, de redactar un proyecto de reforma de la Puerta del Sol.
Se inaugura el 1er tramo del Canal, que comprendía desde la presa de toma hasta el paso del río Guadalix (29 noviembre).
Es nombrado Consejero de Sanidad del Reino (12 diciembre).
- 1857 - Continúan las obras pendientes del Canal y de impermeabilización de la presa del Pontón de la Oliva.
Es nombrado director facultativo de las obras de reforma de la Puerta del Sol (29 mayo).
Es nombrado vocal extraordinario de la Junta Consultiva (11 agosto).
Es nombrado Consejero Real de Inspección Pública (10 septiembre).
Asciende a Inspector de Distrito (6 octubre).
Le designan para la comisión que debe formular un plan de indemnizaciones a los ingenieros y subalternos de obras públicas (11 noviembre).
Es nombrado vocal de la comisión de Faros (1 diciembre).
- 1858 - Es nombrado vocal de la comisión encargada de proponer las tarifas de precios máximos de peaje y transporte para los ferrocarriles (7 abril).

- Se inaugura el Canal de Isabel II y le es impuesta la Cruz y Banda de Carlos III (24 junio).
 Recibe el encargo de practicar aforos en el río Segura (24 agosto).
 Recibe el encargo, junto a Angel Mayo y Víctor Martí, de tipificar los modelos de portazgos, casillas de peones camineros y pontones de carreteras (30 agosto).
 Es nombrado miembro del jurado para el nuevo edificio del Ministerio de Fomento (7 septiembre).
- 1859 - La Dirección General aprueba los modelos de casillas de peones camineros (28 enero).
 Es elegido académico de número de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, en la sección de Exactas (17 febrero).
 Como inspector de distrito le asignan primero Burgos y después Santander y el País Vasco.
 Es comisionado a Francia e Inglaterra para gestionar la contratación del puente sobre el Eo y realizar gestiones relativas a faros (27 septiembre).
- 1860 - Recibe el encargo de redactar los proyectos de los faros del delta del Ebro: Buda, La Baña y El Fangar (9 enero).
 Es nombrado vocal de la Comisión Permanente de Pesos y Medidas.
 Es nombrado presidente de la comisión encargada de formular los proyectos de puentes de hierro.
- 1861 - Toma posesión como académico de Ciencias con el discurso: "Influencia de las Ciencias Exactas y Naturales en las Artes de la Construcción y más particularmente en aquellas en que figura el hierro como principal elemento de trabajo" (4 abril).
 Forma parte de la Comisión encargada de estudiar las reformas del Reglamento orgánico del Cuerpo de Ingenieros de Caminos (3 diciembre).
- 1863 - Es nombrado vocal de la Junta Superior de la Escuela de Caminos (4 noviembre).
 Es nombrado vocal de la comisión encargada de redactar el reglamento de las industrias peligrosas o insalubres (11 noviembre).
 Es nombrado miembro de la junta formada para redactar los reglamentos y disposiciones sobre construcciones civiles y sobre las facultades de la junta consultiva de policía urbana y edificios públicos (27 diciembre).
- 1864 - Presenta la "Memoria acerca de la organización general del servicio de faros, boyas y balizas, sobre la necesidad de reformarla" (agosto).

Entra en funcionamiento el faro de Buda (1 noviembre).

- 1865 - Publica en la Revista de Obras Públicas el artículo: "Memoria sobre el alumbrado y balizamiento de las costas de Francia"(enero).
Se propone la fundación del Instituto de Ingenieros Civiles, designándole vicepresidente 1º (25 febrero). La iniciativa no prosperó.
Es nombrado director de la Escuela de Caminos (19 octubre).
Es nombrado vocal de la comisión formada en el 11º de Fomento para proponer y clasificar las líneas de la red ferroviaria española (26 abril).
- 1868 - Es nombrado académico de número de la de Nobles Artes de San Fernando (21 septiembre).
- 1869 - Es nombrado presidente de la Junta de Obras de la Biblioteca Nacional (12 enero).
Es nombrado director, en comisión, de la Escuela de Arquitectura (1 febrero).
Pide al poco la dimisión, que le es concedida el 22 de mayo.
Es nombrado miembro de la comisión para examen de los proyectos de escuelas de primera enseñanza (22 abril).
Es nombrado presidente de la Comisión de Faros.
- 1871 - Tras el decreto del 12 de agosto, pide la dimisión como director de la Escuela de Caminos. Le es concedida el 19 de agosto.
- 1872 - Retorna al servicio activo, encargándose de la presidencia de la tercera sección de la Junta Consultiva (1 enero).
Es nombrado nuevamente director de la Escuela de Caminos (23 febrero).
Es nombrado Caballero de la Gran Cruz de la Orden Civil de Maria Victoria (3 julio).
- 1873 - Es nombrado presidente de la Junta de Obras del Palacio de Justicia (18 enero).
- 1874 - Es nombrado miembro de la comisión encargada de estudiar la caducidad de la franquicia de los ferrocarriles (mayo).
Muere en Madrid (17 julio).

COORDINACIÓN

ROSARIO MARTÍNEZ VÁZQUEZ DE PARGA

ISABEL RUI-WAMBA

DOCUMENTACIÓN: TERESA SÁNCHEZ LÁZARO

FOTOGRAFÍAS: FERNANDO ZAZO, JOSÉ BAZTAN, ARCHIVO DE LA

BIBLIOTECA NACIONAL

DISEÑO GRÁFICO: PILAR CARRIZOSA

FOTOCOMPOSICIÓN, FOTOMECÁNICA E IMPRESIÓN:

ARCE, CORPORACIÓN GRÁFICA, S.L.

PAPEL: REGISTRO AHUESADO, 130 g., TIPOGRAFÍA: GARAMOND

EDITA: FUNDACIÓN ESTEYCO



**FUNDACION
ESTEYCO**