



Universidad de Valladolid

Facultad de Filosofía y Letras

Grado en Historia

**Repercusión territorial del Canal de Castilla
en la segunda mitad del siglo XVIII: el Ramal
Norte**

Ignacio López Escalera

Tutor: Adolfo Carrasco Martínez

Curso: 2019-2020

Mi más sincero agradecimiento a la profesora Rosa M^a González Martínez por su inestimable ayuda y consejo durante la elaboración de este Trabajo Fin de Grado.

Resumen:

El siglo XVIII fue un momento de profundas transformaciones y reformas en el seno de la sociedad moderna conocida hasta entonces. Los ilustrados propugnan que solamente desde la razón se alcanzaran las transformaciones económicas, políticas y sociales que el país necesitaba. En este contexto nace el Canal de Castilla, surgido como un proyecto que buscaba ser el más importante impulso para la economía regional, el cual, desde sus mismos orígenes, vemos aquí como logró sobrepasar sus expectativas, convirtiéndose en un instrumento transformador no solo a nivel económico, sino también geográfico, demográfico, social y cultural.

Palabras Clave:

Canal de Castilla, Ramal Norte, Ilustración, Aprovechamientos del Canal, Nuevas Poblaciones.

Abstract:

The 18th century was a moment of profound transformations and reforms within the modern society known until then. The enlightened ones argue that only from reason will the economic, political and social transformations that the country needed be achieved. In this context the Canal de Castilla was born, which emerged as a Project that sought to be the most important impulse for the regional economy, which, from their own, see here how he managed to exceed his expectations, becoming a transformative instrument not only at an economic level, but also geographically, demographic, social and cultural.

Key Words:

Canal de Castilla, North Canal, Enlightenment, Canal use, new populations.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	5
CAPÍTULO 1) EL CANAL DE CASTILLA EN EL SIGLO XVIII. EL RAMAL DEL NORTE.....	7
1.1 PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE CASTILLA: RAMAL NORTE (1759-1791).....	7
1.2 LOS TIPOS DE EXPLOTACIÓN MÁS RECONOCIDOS DEL CANAL DE CASTILLA.....	14
1.2.1 Navegación.....	15
1.2.2 Regadío.....	18
1.2.3 Aprovechamiento industrial.....	20
CAPÍTULO 2) EL ASENTAMIENTO DE NUEVOS NÚCLEOS POBLACIONALES EN TORNO AL RAMAL NORTE.....	23
2.1. ALAR DEL REY.....	24
2.2. HENESTAR - BATÁN DE ANTES Y CURTIDOS (7ª ESCLUSA).....	27
2.3 POBLADO INDUSTRIAL DE LA FÁBRICA DE PAPEL (11ª-12ª ESCLUSAS).....	29
2.4 QUINTANILLA LA REAL.....	30
2.5 SAN CARLOS DE ABÁNADES.....	31
2.6 CALAHORRA DE RIBAS.....	33
CONCLUSIONES.....	35
MATERIAL GRÁFICO: PLANOS, MAPAS, IMÁGENES.....	36
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA.....	45

INTRODUCCIÓN¹

El objetivo de este Trabajo de Fin de Grado es el estudio de la incidencia del Canal de Castilla en la dinamización del espacio sobre el que discurre, centrándonos en el territorio del Ramal del Norte, es decir, fundamentalmente la zona oriental de la provincia de Palencia y algunos municipios de la provincia de Burgos, en una horquilla temporal que va desde mediados del siglo XVIII hasta los años iniciales del XIX.

El estudio busca una perspectiva de conjunto, desde el análisis de diferentes aspectos: los proyectos iniciales, ligados a una política de integración del territorio e impulso económico del absolutismo borbónico, la construcción de la vía fluvial y sus distintos aprovechamientos, la navegación, el regadío o los establecimientos fabriles, que, incidieron en la región y modificaron, en alguna medida, los modos de vida tradicionales de sus habitantes.

Se apunta también un factor más desconocido: el establecimiento de nuevos núcleos poblacionales, fruto de una intención de atracción de hombres a un territorio escasamente habitado y resultado de las nuevas actividades económicas. No se trató entonces de poblaciones de gran entidad —aunque alguna, como Alar del Rey, tenga su relevancia posteriormente— pero, a nuestro modo de ver, este aspecto tiene cierta importancia cualitativa dentro de las repercusiones territoriales del Canal.

¹ El sistema de citas empleado es el de la revista *Investigaciones Históricas. Época Moderna y Contemporánea* (E-ISSN 2530-6472), editada por la Universidad de Valladolid.



Ilustr.1) Mapa completo del Canal de Castilla.



Ilustr.2) Mapa del Ramal Norte.

CAPÍTULO 1) EL CANAL DE CASTILLA EN EL SIGLO XVIII. EL RAMAL DEL NORTE

1.1 PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE CASTILLA: RAMAL NORTE (1759-1791)

Desde el comienzo de la modernidad se desarrollaron en España proyectos dirigidos al establecimiento de nuevas vías de comunicación fluvial y a la adaptación para la navegación de los cursos fluviales ya existentes², inspirados en una tradición europea, bien arraigada en Francia e Inglaterra.

Pese a ello, es indudable que desde las instituciones de la Monarquía no existió realmente un verdadero interés por llevarlos a la práctica. Los dictámenes emitidos por los expertos disuadían a la Corona de estas iniciativas al considerar que existía una fuerte irregularidad de caudal, así como un pronunciado desnivel en el lecho de la mayor parte de los ríos. Se descartaba, por tanto, la adaptación de los cursos fluviales pero no así la construcción de canales.

Sin embargo, a pesar de que este tipo de proyectos si existieron³, lo cierto es que en los siglos XVI y XVII no llegó a materializarse prácticamente ninguno de ellos. Cabe destacar la construcción de un pequeño tramo (de unas 3 leguas) de aquel canal proyectado por Bustamante de Herrera en el año 1551, que comunicó las localidades palentinas de Husillos y Villamuriel, del cual ya no se conserva resto material alguno⁴. Habría que esperar al siglo XVIII —protagonizado por unos hombres encandilados por las “luces” del progreso y la razón— para que el compromiso de dotar al país de los

² Véase: HELGUERA QUIJADA, Juan. “Un proyecto de canales de navegación y riego en Castilla la Vieja a mediados del siglo XVI”, en *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 4, (1983), pp.5-40.

³ HELGUERA QUIJADA, Juan, “Aproximación a la historia del Canal de Castilla”, en Helguera Quijada, Juan; García Tapia, Nicolás y Molinero Hernando, Fernando (coords.), *El Canal de Castilla*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1988, pp.15-16.

Destaca el caso del visitador Bartolomé Bustamante de Herrera, el cual, en 1549, al desaconsejar la adaptación de los ríos de esta región para el uso del regadío, propuso la creación de una serie de canales que comunicarían el norte palentino con Valladolid. Sin embargo el dictamen posterior de una comisión de expertos invalidó este monumental proyecto.

⁴ SÁEZ HIDALGO, Ignacio, *El Canal de Castilla: guía para caminantes*, Valladolid, Junta de Castilla y León, (2004), p. 19.

avances y la prosperidad que tanto requería abandonar el papel y comenzaran a plasmarse en la práctica. En el proyecto que nos atañe, hemos de resaltar la figura del monarca Fernando VI, pero, más especialmente, la de aquél que fuera su más destacado colaborador D. Zenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada, desde su cargo de secretario de Hacienda.

La vertebración del territorio castellano y el fomento del transporte de mercancías y comercio de las mismas con los puertos del norte, fueron elementos primordiales dentro de una política que pretendía la recuperación económica del país, creando un mercado nacional integrado que terminara definitivamente con las crisis de subsistencias y con el endémico aislamiento al que estaba condenada la mayor parte del territorio interior peninsular⁵.

A este respecto, el Marqués de la Ensenada puso en marcha un ambicioso plan, entre 1749 y 1754,⁶ que comprendía tres proyectos primordiales⁷:

- En primer lugar, ante la necesidad de superar el obstáculo que constituía la Cordillera Cantábrica para el tráfico de mercancías entre la meseta castellana y el mar, la Real Hacienda aprobó en el año 1748 –las obras se iniciaron al año siguiente– la construcción de un camino carreteril entre Reinosa y Santander⁸, siendo este el tramo más importante de la “carretera lanar” que habría de comunicar Burgos con Santander. La nueva vía se concluyó en 1753. No es casualidad que esta fecha coincida con el inicio de las obras del Canal de Castilla.⁹
- Casi simultáneamente se inician las obras del segundo proyecto, el camino que debía salvar el obstáculo que constituía el Puerto de Guadarrama desde la

⁵ MOISÉN GUTIÉRREZ, Jose Luis, *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal de Castilla (ramal norte, 1750-1936)*, (tesis doctoral inédita), Universidad de Burgos, 2013, p.87.

⁶ En ese año de 1754, el Marqués de la Ensenada es cesado de sus cargos en la Corte. «*Cuando fue derribado del poder el Marqués de la Ensenada, víctima de una conspiración [...] una parte de ese mismo pueblo publicara sueltos y anónimos diciendo que Don Zenón se había entretenido en pagar con dineros públicos estudios destinados al “conocimiento de la química, de los canales de riego, y otras cosas igualmente inútiles”*».

En: SOSA WAGNER, Francisco, “El Canal de Castilla: alba y aflicción de una obra pública”, en *Revista de administración pública*, 153, (2000), p.445.

⁷ HELGUERA QUIJADA, Juan, “Aproximación a la historia...”. *Op. Cit.* p.21.

⁸ Recordemos que hacia mediados del siglo XVIII todavía no existía ningún camino que permitiera el paso de mercancías en carreta entre la meseta con el Mar Cantábrico. Solamente era posible hacerlo a través de los deficitarios pasos de montaña, portando la mercancía a lomos de los animales de carga.

⁹ LÓPEZ LINAJE, Javier, “Canal de Castilla: el recuerdo de un sueño ilustrado”, en Ordóñez Ferrer, Casilda (coord.), *Apuntes Palentinos*, Palencia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad, 1983, Vol 4, pp.13-14.

localidad segoviana de El Espinar, con el objeto de abastecer de grano a la capital del reino. En 1750 quedó abierto al tráfico.

- Por último, el de mayor envergadura, persiguió lograr la comunicación entre los dos puntos de inicio de los caminos anteriormente mencionados (Reinosa y El Espinar) mediante una amplia red de canales navegables, que recorrerían y vertebrarían por completo la región de Castilla la Vieja.

Para tan magna labor, Ensenada llamó al experimentado marino Antonio de Ulloa, que debía elaborar un plan ajustado a las pretensiones del gobierno. De esta manera, Ulloa se traslada a Francia para aprender todo lo necesario sobre el sistema de canales de ese país, allí conoció al ingeniero francés Carlos Lemaury en el año 1751, al que hará venir posteriormente a España. Realizó una importante labor sobre el terreno, elaborando múltiples planos de canales tras valorar su viabilidad.

Ulloa trabajó en ellos y se valió de sus datos topográficos y de nivelación. Además durante los años que Lemaury estuvo en Castilla, ingeniero y marino recorrieron amplios territorios y conversaron largamente. Fruto de todo ello fue el *Proyecto General de los Canales de Navegación y Riego para los Reinos de Castilla y León*, elaborado por Ulloa en 1753 donde se acopiaba la construcción de cuatro canales:

El Canal del Norte debía iniciarse en la localidad cántabra de Olea (donde tomaría las aguas del Río Camesa), discurriría paralelo a esa corriente hasta su desembocadura en el Pisuerga y continuaría paralelo a este hasta Melgar de Yuso, donde se desviaría para tomar el valle del Carrión. El final de este ramal norte quedó estipulado por Ulloa y Lemaury en el sitio de Calahorra (localidad de Ribas de Campos). Desde este punto se iniciaba el Canal de Campos, que discurriría en dirección suroeste, bordeando la Laguna de la Nava, para finalizar en Medina de Rioseco. En él y a la altura de El Serrión (Grijota), se bifurca una nueva rama –que a la postre se conocería como el Canal del Sur–, que discurriría en esa dirección, pasando por la capital palentina, hasta finalizar en Valladolid¹⁰. Por último, también se proyectó un cuarto canal –el Canal de Segovia–, que se comunicaba con el anterior por el río Duero. Desde la localidad de Villanueva de Duero llegaría hasta Segovia, ciudad que iba a ser considerada como el nacimiento de este canal que lleva su

¹⁰ Véase Ilustración 1, página 6.

nombre¹¹. Este proyecto de Antonio de Ulloa no recogía otros planteados por Lemaury cómo el canal que habría de comunicar la Tierra de Campos con León, o el que uniría la red con Zamora. Se ejecutó parcialmente¹², se realizaron las obras de los Canales de Campos y del Sur, el Canal del Norte no se abordó íntegramente y el Canal de Segovia no llegó a iniciarse nunca.¹³

Las obras para la construcción del Canal de Campos comenzaron oficialmente en el mes de julio de 1753 en Calahorra de Ribas, por ser el tramo orográficamente más sencillo y con un plazo de ejecución previsto mucho menor que el resto. Sin embargo, los trabajos se paralizaron pronto por acontecimientos externos que afectaron profundamente al proyecto. A este respecto destaca especialmente el cese su principal valedor político, el Marqués de la Ensenada, en noviembre de 1754. Sin su principal apoyo, no tardaría en caer Antonio de Ulloa (que renunció a su cargo de director de las obras del Canal en diciembre de 1754), así como Lemaury (que sería cesado en marzo del año siguiente).

Esta falta de una dirección firme condenó el proyecto del Canal de Campos a una situación de letargo y suspensión de las obras que se mantuvo hasta el año 1758, cuando una comisión de expertos determinó que debía continuarse, aunque con un trazado distinto, que daría lugar a la construcción del Canal del Norte¹⁴.

¹¹ HELGUERA QUIJADA, Juan, “Aproximación a la historia...” *Op. Cit.* pp.29-33.

¹² Es interesante hacer una breve reseña sobre el “proyectismo”: Muchas veces los tratadistas ilustrados se vieron excesivamente deslumbrados ante las importantes posibilidades de desarrollo que ofrecía este tipo de vías navegables. Existió lo que ahora se conoce como la “canalogía”, o ciencia de los canales imposibles, caracterizada por la presentación de proyectos absolutamente delirantes, en cuanto a dimensiones, inversión, o financiación de las obras. Véase el caso del “Proyecto de los cuatro grandes de España” (1797), que preveía la ampliación del Canal de Castilla hasta Santander por el norte y Madrid por el sur, presentado sin criterios objetivos (topográficos) que garantizaran la viabilidad del proyecto, solamente un delirio impregnado de ambición.

En: HELGUERA QUIJADA, Juan, “Proyectismo y realidad en la explotación del Canal de Castilla durante los siglos XVIII y XIX”, en *Actas del congreso sobre conservación y desarrollo de los recursos del Canal de Castilla*, Palencia, Junta de Castilla y León, 1990, pp.37-38.

¹³ MOISÉN GUTIÉRREZ, Jose Luis, *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal...* *Op Cit*, p. 89.

¹⁴ Silvestre Abarca, sucesor de Lemaury como ingeniero-jefe, realizó un nuevo proyecto para el Canal del Norte, de imponentes dimensiones (13487 varas) y con gran cantidad de obras de ingeniería (72 esclusas, 12 presas, 103 acueductos, 1 embalse, 1 mina, 2 puentes-acueducto). Lo cual fue rechazado desde la Real Hacienda.

La comisión de expertos dictaminó el inicio de las obras del Canal del Norte únicamente bajo la modificación de este vasto proyecto.

En: HELGUERA QUIJADA, Juan, “Aproximación a la historia...” *Op Cit.*, p. 49.

Las obras del Canal del Norte¹⁵ comenzaron el día 25 de septiembre de 1759, siguiendo un nuevo proyecto redactado por Fernando de Ulloa¹⁶, más inspirado en el proyecto inicial del Canal de Castilla de 1753. La gran diferencia con el primero radicaba en que el nuevo lugar de nacimiento del Ramal Norte se localizaría en el Estrecho de Nogales (lugar donde se establecerá la futura localidad de Alar del Rey); la construcción del tramo más septentrional quedó aplazada para un momento más propicio, pero no llegó a realizarse.

Estas obras estuvieron sujetas a determinados problemas desde su inicio: por un lado, adolecían de una dotación económica insuficiente para poder mantener un ritmo constructivo dinámico. También se enfrentaron a una abrupta orografía, un problema que se acentuaba ante la inexperiencia de los obreros¹⁷ —el Canal de Campos era más agradecido a este respecto—. Estas razones originaron retrasos en la ejecución de las obras en diferentes momentos, relativos, la mayoría de las veces, a las irregularidades en la financiación.

El hecho más destacado durante la ejecución de estos trabajos es la visita, en el año 1775, de Francisco Sabatini, director del Cuerpo de Ingenieros, que se mostró muy satisfecho al observar su avance y, como prueba de ello, solicitó a la Real Hacienda un incremento del presupuesto a 2,5 millones de reales durante los cuatro siguientes años.

La institución se mostró propicia al aumento de la asignación y el presupuesto se incrementó hasta los 200000 reales mensuales.¹⁸ Ello sirvió para aumentar el optimismo entre los promotores del proyecto, quizás en exceso, pues incluso se consideró la posibilidad de iniciar el primer tramo del Ramal Norte hasta Reinosa, opción que quedaría descartada ante una nueva falta de recursos, ya que la alta dotación se mantuvo solamente un año.

La construcción de este tramo del Canal estuvo condenada a padecer una crónica falta de fondos. A ello se unió, hacia 1785, la mala salud del director Fernando de Ulloa,

¹⁵ Véanse las Ilustraciones 1 y 2, página 6.

¹⁶ Nuevo director de las obras del Canal del Norte, hermano de Antonio de Ulloa.

¹⁷ MOISÉN GUTIÉRREZ, Jose Luis, *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal... Op Cit.*, pp.93.94.

¹⁸ HELGUERA QUIJADA, Juan, “Aproximación a la historia...” *Op Cit.* pp.55-56.

que finalmente se jubiló al año siguiente y fue sustituido por el que fuera su ayudante desde hacía doce años, Juan de Homar.¹⁹

El día 10 de agosto de 1791 finalizaron las obras del Canal del Norte en el sitio de Calahorra de Ribas, lugar de nacimiento del Canal de Campos y donde ambos juntaron sus aguas. Esta unión quedó reflejada para la posteridad en forma de un monumento, realizado en sillería, en cuya inscripción se plasmó tan importante acontecimiento, que aún conservado hoy²⁰.

Sin embargo, debido al transcurso de tantos años entre el abandono provisional de las obras del Canal de Campos (1754), y la finalización del Canal del Norte (1791), fue necesaria una rehabilitación del primero para adecuarlo a la navegación. Por tanto, en el año 1791 todavía no era posible la comunicación entre ambos canales, ni, por ende, la navegación entre los mismos.

Para constatar este hecho, queremos guiarnos por el testimonio de una de las mentes más lúcidas del panorama ilustrado español, la de D. Gaspar Melchor de Jovellanos, quién dejó plasmadas sus vivencias en un importante documento histórico para el estudio de la centuria dieciochesca, sus *Diarios*, donde tiene unas palabras para esta vía fluvial que visitó en cuatro ocasiones: «ninguna esclusa tiene compuertas. Pasada la 1ª hay una esclusa de retención, ahora tapada, aunque entra alguna agua por una de las casetas del lado»²¹. Esta afirmación nos indica claramente que, en septiembre de 1791 —aun a pesar de que el mes anterior se han unido las aguas de ambos canales— la navegación todavía

¹⁹ Un hombre totalmente vinculado a esta región, especialmente tras su matrimonio con una miembro de la aristocracia local de Herrera de Pisuerga. Ocupó diversos cargos municipales, tales como el de Regidor por el estado noble, o el de interventor de la alhóndiga desde 1794.

Véase: DE LA FUENTE SABATÉ, Juan Manuel, ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, “La Sociedad Económica de Amigos del País de Herrera de Pisuerga. Una semblanza de sus promotores”, en Calleja González, María Valentina (coord.), *Actas del II Congreso de Historia de Palencia: 27, 28 y 29 de abril de 1989*, Palencia, Diputación Provincial de Palencia, (1990), Vol. 4, pp. 105-110.

Véase: DE LA FUENTE SABATÉ, Juan Manuel, ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, “Guerra “gran” e Ilustración. Los ilustrados herrerenses y su apoyo a la corona”, en San Millán Merino, Luis Javier (coord.), *Papeles Herrerenses II*, Palencia, Instituto de Estudios Pisoraca, 1999, p.132.

²⁰ SÁEZ HIDALGO, Ignacio, *Op Cit.* p.59.

²¹ JOVELLANOS, Gaspar Melchor de, *Diarios (memorias íntimas): 1790-1801*, Gijón, Real Instituto de Jovellanos, 1915, p.42.

no es posible, puesto que la falta de compuertas en las esclusas hacía imposible que las barcazas puedan salvar el desnivel, y, por tanto, navegar.

Habría que esperar al año siguiente, cuando las obras de adecuación terminaron definitivamente, y se instalaron las compuertas en todas las esclusas, para que se iniciase la comunicación entre Alar del Rey y Sahagún el Real (en las cercanías de Paredes de Nava).

De esta manera, quedó completado el Canal del Norte²² después de treinta y dos años de dificultoso trabajo y un sinfín de vicisitudes surgidas durante este tiempo. Fue magna obra, prolongada a lo largo de sus 74,5 Km de longitud, y caracterizada por ser el tramo con el mayor número de esclusas existentes (veinticuatro), contando además con importantes realizaciones de ingeniería como el puente-acueducto de Abánades²³.

Una vez finalizado este Ramal, el ritmo constructivo no decayó, quizás ante el entusiasmo por el éxito recién logrado. En 1792 se iniciaron las obras del Canal del Sur bajo el proyecto²⁴ y la jefatura técnica de Juan de Homar.

En los años siguientes, una dotación económica adecuada permitió un buen ritmo de ejecución: pronto se alcanzaron las inmediaciones de la localidad de Dueñas y comenzó la navegación por la primera sección.

Sin embargo, hacia 1804, la falta de recursos económicos ligada a los problemas de la política internacional española, provocó, una vez más, la paralización del Canal de Castilla.

Hasta los años finales del reinado de Fernando VII no se abordarían los tramos que aún faltaban por abrir, tanto en el Canal del Sur como en el de Campos, aunque ahora su ejecución estuvo a cargo de una compañía de capital privado que, bajo acuerdo con el gobierno español, logró el monopolio para la construcción y la explotación del Canal. Tras una serie de avatares a lo largo de las décadas de 1830 y 1840, el Canal de Castilla

²² A excepción del tramo más septentrional que uniría la cabecera del Canal con Reinosa, proyecto el cual, en la práctica queda absolutamente desechado.

²³ De hecho, la suma de las esclusas de los otros dos canales restantes es superior solamente en una unidad; lo cual es un buen instrumento que nos sirve para ilustrar esta afirmación. BENITO ARRANZ, Juan, *El Canal de Castilla: (memoria descriptiva)*, Valladolid, Maxtor, 2001, p.30.

²⁴ Juan de Homar realiza un nuevo proyecto para el tramo sur del Canal de Castilla, el cual no tiene demasiadas diferencias con el proyecto inicial elaborado por Antonio de Ulloa en 1753.

se dio por concluido definitivamente cuando las aguas alcanzaron Medina de Rioseco en noviembre de 1849²⁵.

1.2 LOS TIPOS DE EXPLOTACIÓN MAS RECONOCIDOS DEL CANAL DE CASTILLA

Respecto al uso y aprovechamiento que históricamente se ha dado a los canales, destaca principalmente su utilización como infraestructuras destinadas a la comunicación, desde varias perspectivas:

Por un lado, es fundamental la faceta comunicadora del Canal de Castilla en lo relativo al transporte de mercancías. Esta ha sido la principal utilidad en la que históricamente se ha pensado a la hora de proyectarlo²⁶. Por otro, la vertebración del territorio: los canales, y este en concreto, hicieron las veces de instrumentos dinamizadores de una región, gracias a la puesta en comunicación entre las diferentes urbes y entornos rurales situados en su ribera, o en los alrededores de la misma. Desde finales de la década de 1780 —estando ya muy próxima la culminación de las obras del Canal del Norte y la unión de sus aguas con el de Campos—, se convertiría en un importante elemento de mejora de la economía de urbes y pueblos cercanos. De una forma menos significada también fue un instrumento fundamental para el transporte de viajeros que deseaban desplazarse entre diversos puntos de la región. Este hecho, no hace sino acentuar esa dimensión vertebradora del territorio a la que acabamos de hacer referencia.

Tampoco hemos de olvidar otras vertientes que abordaremos en este capítulo, como el aprovechamiento para el regadío, quizás no la función fundamental, pero sí de gran importancia, y objeto de debates y discrepancias entre los actores del proyecto. Es destacable también su función como elemento de atracción de población en torno a sus riberas, materia sobre la cual trataremos en el siguiente capítulo de este trabajo.

²⁵ MOISÉN GUTIÉRREZ, Jose Luis, *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal ... Op Cit.*, pp. 94-98.

²⁶ ÁLVAREZ MORA, Alfonso, “El Canal de Castilla: ¿medio de comunicación productivo e instrumento de ordenación territorial?”, en *Actas del congreso sobre conservación y desarrollo de los recursos del Canal de Castilla*, Palencia, Junta de Castilla y León, 1990, p.83.

Desde el mismo inicio de la construcción, el canal sirvió como un importante complemento dinerario para muchas economías familiares de su entorno. Los trabajos de construcción dependieron en gran medida de las manos de los jornaleros de las regiones circundantes, que se emplearon en las obras en los momentos del año que apenas dedicaban a las labores del campo, por ejemplo, entre la siembra y la cosecha²⁷.

Desde momentos tempranos²⁸ sus ámbitos de explotación fueron mucho más diversos de lo que se había proyectado en los planes iniciales: la navegación, el regadío, el aprovechamiento industrial, todos ellos factores que desglosaremos a continuación.

1.2.1 La Navegación

Los principales promotores del proyecto del Canal de Castilla, especialmente el que fuera su primer director, Antonio de Ulloa, lo concibieron para un uso primordial, y casi único: la navegación y el transporte de mercancías.²⁹

Este aprovechamiento tuvo incidencia económica ya en el siglo XVIII³⁰, aunque fue limitada, debido principalmente a que a finales de la centuria aún no habían concluido las obras, ni se había logrado comunicar todavía las principales ciudades como Palencia y Valladolid, por tanto, había una especial falta de centros importantes de consumo que reclamaran los productos que podían ser transportados por él. Por otro lado, las actividades productivas de estas regiones eran demasiado homogéneas, lo que limitaba sustancialmente el intercambio de mercancías entre centros de entidad intermedia que participaban del mismo sistema económico.

La comunicación por vía fluvial mediante canales ofrecía la ventaja de disponer de un medio de transporte barato, y la posibilidad de desplazar grandes cantidades de

²⁷ Este hecho también suscitó muchas veces retrasos en los plazos de ejecución de las obras, pues esta mano de obra jornalera abandonaba la construcción del canal cuando se les requería para el trabajo agrario.

²⁸ HOMAR, Juan de y HELGUERA QUIJADA, Juan, *El Canal de Castilla: cartografía de un proyecto ilustrado*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1992, p.28.

²⁹ MOISÉN GUTIÉRREZ, Jose Luís, *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal... Op Cit*, p.101.

³⁰ HOMAR, Juan de y HELGUERA QUIJADA, Juan, *Op Cit*. p.29.

carga³¹. Por ello, inicialmente se proyectó una vía que siguiese un recorrido lo más rectilíneo posible, con un mínimo desnivel en su trazado (5 cm/km en el ramal norte / 3 cm/km en el ramal de campos y 3.5 cm/km en el ramal sur). De esta manera la velocidad de recorrido de las aguas sería mucho mayor (llevaría entre 4 y 7 m³ de agua por segundo)³². La navegación se realizaría mediante grandes barcazas, inicialmente construidas en madera, y desplazadas mediante un sistema mixto de sirga y vela plegable. La vela se eliminaría poco después, quedando únicamente el traslado a través de la tracción de dos o tres mulas localizadas en los caminos de sirga, con capacidad para trasladar entre 40 y 53 toneladas de carga³³. Estas circunstancias estuvieron presentes en los primeros momentos de construcción del Canal. Antonio de Ulloa las valoraba especialmente, y prueba de ello es que en el mismo año 1753 —inicio de las obras del Canal de Campos—, estableció un astillero a la altura del Priorato de Becerrilejos (en las cercanías de su cabecera), donde se construyeron “tres chalanas, una falúa y un pequeño navío”. Sin embargo, este proyecto precoz estaba condenado a su desaparición; tras hacer una serie de mínimos usos para el transporte de materiales de construcción, los elementos de navegación y el propio astillero fueron destruidos dos años después.

El mismo objetivo justificó el inicio de la navegación en el Ramal Norte, lugar donde la navegación sería mucho más intensa —en estos tempranos momentos— que en el resto de Canales de Castilla. En 1786 se estableció un astillero a la altura del puente-acueducto de Abánades, con una relativamente intensa actividad constructiva de barcazas destinadas al transporte de materiales y de tierra removida en la excavación de la cuesta de Cenizales —muy cercana al propio astillero—. Una vez que terminó de cumplir su función, fue desmantelado.

En relación al Canal del Sur tenemos un mayor desconocimiento de los datos sobre la navegación en el siglo XVIII. Solamente se puede constatar que, a la altura del

³¹ «La capacidad de transporte kilométrico, es decir, el peso transportado por kilómetro recorrido durante una jornada de 30 km, era de 2,4 toneladas kilométricas para los burros, de 3,6 toneladas kilométricas para mulos o caballos y de 24,1 toneladas kilométricas para los carros de bueyes con trigo. Una barcaza aportaba una capacidad de 726 toneladas kilométricas por jornada de 21 km. Es decir, la capacidad de una barcaza cargada de trigo, equivalía a 30 carros, 202 mulos o 302 burros».

En: LÓPEZ LINAJE, Javier, *Op Cit.*, p.12.

³² ARRIBAS, Javier, “Modelo vivo de ingeniería hidráulica”, en *Actas del congreso sobre conservación y desarrollo de los recursos del Canal de Castilla*, Palencia, Junta de Castilla y León, 1990, p.50.

³³ GARCIA TAPIA, Nicolás, “Ingeniería Hidráulica del Canal de Castilla”, en Helguera Quijada, Juan, García Tapia, Nicolás y Molinero Hernando, Fernando (coords.), *El Canal de Castilla*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1988, p.191.

año 1803, la navegación ya llegaba a las cercanías de la ciudad de Palencia —aunque todavía no alcanzaba la capital—³⁴.

El impulso definitivo de esta actividad llegaría en el año 1792, cuando tras unirse las aguas de los Canales del Norte y de Campos el año anterior, terminaron definitivamente las obras de adecuación y la navegación quedó abierta.

No se conocen datos concretos relativos al volumen de transporte en el Canal de Castilla durante el siglo XVIII, solamente prolíficos autores como Juan Helguera han realizado algunas estimaciones³⁵.

Se ha tenido en cuenta principalmente, la existencia de la primera fábrica de harinas del entorno, instalada en 1786 en Monzón de Campos. Se sabe que la producción de este establecimiento fabril era comercializada transportándose por sus aguas en dirección al puerto de Santander, y por la misma vía se recibían productos importados desde las colonias americanas.

A esto, es importante añadir la intensa actividad fabril harinera que se generó en la zona al norte del Canal, en torno al camino carreteril que comunicaba la meseta con el puerto de Santander. Todos estos establecimientos debían abastecerse con el trigo procedente de la Tierra de Campos, que era trasladado por esta vía de comunicación fluvial.³⁶

Igualmente, los datos conocidos sobre la existencia de elementos auxiliares de navegación, tales como almacenes y embarcaderos, así como ventas y paradores, destinados al descanso de los transportistas, nos sirven como indicativo de la existencia de una navegación de cierta entidad a finales de la decimoctava centuria. Estos “elementos auxiliares” se vieron profusamente intensificados tanto en cantidad como en calidad durante el siglo XIX —salvando el obstáculo que supuso la invasión francesa y posterior Guerra de la Independencia—, lo que nos hace pensar que la actividad comercial y de transporte de mercancías continuó fluidamente durante la centuria siguiente.

Sin embargo, después la navegación fue decayendo progresivamente³⁷ (en el año 1919 solamente surcaban estas aguas 10 barcasas). Por tanto, el final definitivo de esta

³⁴ HELGUERA QUIJADA, Juan, “Aproximación a la historia del Canal...” *Op. Cit.* pp.79-81.

³⁵ HOMAR, Juan de y HELGUERA QUIJADA, *Op Cit.*, pp. 29-30.

³⁶ Véase PALACIO ATARD, Vicente, *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII: notas para su estudio*, Madrid, Escuela de Historia Moderna, 1960, pp.148-161.

³⁷ En competencia con otros medios de transporte como el ferrocarril; así como la mejoría en los transportes por carretera

faceta de explotación del Canal de Castilla estaba cerca, y llegaría en 1955 cuando la navegación queda definitivamente interrumpida.³⁸

1.2.2 El Regadío

Como hemos señalado, los proyectos iniciales del Canal de Castilla y sus principales promotores, Ensenada, Antonio de Ulloa o incluso Lemaury consideraban que esta obra de ingeniería debía servir únicamente para la navegación³⁹. De hecho, ni siquiera se habían planteado que este tipo de proyectos pudieran tener una utilización para el regadío. Pero su opinión cambiaría cuando, tras una serie de investigaciones sobre el terreno, Lemaury consideró que podía ser plausible el aprovechamiento de estas aguas para ambas funciones —tanto navegación como regadío—. Para lograr tal objetivo, era necesaria la construcción de un embalse en el estrecho de Congosto (inmediaciones de Aguilar de Campoo), que permitiría un abastecimiento de agua constante para el canal y suficiente para que pudiera regar los campos aledaños y, aun así, mantener un caudal lo bastante abundante para permitir el paso de las embarcaciones⁴⁰.

Esta propuesta del ingeniero francés había logrado convencer al resto de promotores de estas obras⁴¹. Pero Ulloa tenía un punto de vista diferente, estaba decidido a defender la navegación por encima de cualquier otro uso, y buscaba trazar un recorrido lo más rectilíneo posible. En cambio, Carlos Lemaury consideraba que esto solamente serviría para incrementar los costes de construcción, además de invalidar su aprovechamiento para el regadío.

Estas discusiones fueron uno de los motivos de la paralización de las obras del Canal de Campos en 1754.⁴² Tras esta parada, se optó por continuar la construcción, pero esta vez la del Canal del Norte, aunque unas leguas más al sur de lo estipulado en el proyecto inicial. Este hecho provocó que el embalse que abastecería de aguas suficientes al Canal nunca se construyera —al quedar tan alejado del nuevo trazado—, y esto, unido al

³⁸ SOSA WAGNER, Francisco, “El Canal de Castilla: alba y aflicción...” *Op. Cit.*, p.456.

³⁹ HELGUERA QUIJADA, Juan, “Proyectismo y realidad en la explotación...”, *Op Cit.*, p.36

⁴⁰ HOMAR, Juan de y HELGUERA QUIJADA, Juan, *Op Cit.* pp.31-32

⁴¹ De hecho, este uso para el regadío fue incluido dentro del proyecto que Antonio de Ulloa elevó a Ensenada en 1753, que sería la base teórica sobre la que descansa la construcción del Canal de Castilla.

⁴² HELGUERA QUIJADA, Juan, “Proyectismo y realidad en la explotación...”, *Op Cit.* p.38.

abandono de las obras del Canal de Campos terminó echando por tierra todas las pretensiones del francés sobre el aprovechamiento para el regadío.

Pese a esto, el uso del canal para el riego no terminó por abandonarse del todo. Se desconoce la incidencia real que tuvo durante el siglo XVIII, pero sabemos que como tal se utilizó en las tierras circundantes del Canal de Campos, aunque de una forma esporádica, posiblemente solo en caso de importantes sequías que fueran a amenazar la cosecha cerealista, o también para el mantenimiento de algún pasto artificial para el ganado.

Pero además de esto, desde las altas instancias del Estado tampoco había quedado completamente en el olvido esta vertiente. Destaca, dentro de una línea absolutamente ilustrada, una Real Orden dirigida por Miguel de Muzquiz, secretario de Hacienda en 1767, que dotaba 6000 reales anuales, para que los labradores del lugar conocieran las ventajas de los cultivos de regadío, que incrementarían notablemente la productividad de sus tierras con respecto a los tradicionales cultivos de secano⁴³. Sin embargo, este proyecto experimental tendría un éxito escaso, pues en 1770 fue suspendido.

En cuanto al Ramal Sur, al abastecerse únicamente de las aguas del Canal de Campos, realmente su caudal nunca sería lo suficientemente abundante para poder responder a las grandes exigencias de agua que requería el regadío, por tanto, ni siquiera llegó a plantearse tal uso en este tramo. Un hecho similar ocurriría en el Canal del Norte, donde en un alarde de previsión se abrió una boca de riego en cada una de las veinticuatro esclusas existentes, a lo que hay que unir la edificación de ocho almenaras, y cuatro casetas para guardas agricultores.

Solamente en la última década del siglo XVIII parece que comenzó a tomar una mayor importancia esta función, y ello fue gracias al apoyo del director Juan de Homar, que consideraba el regadío como una base fundamental para el establecimiento y mantenimiento de nuevas poblaciones en torno a la nueva vía fluvial, por ello promovió los cultivos hortofrutícolas, especialmente en estos nuevos asentamientos.

Así podemos destacar el caso de San Carlos de Abánades o de Calahorra de Ribas, lugares con una importante base de población cuya economía descansaba en las actividades agrarias, y donde promocionó los cultivos de lino, legumbres y hortalizas⁴⁴

⁴³ HELGUERA QUIJADA, Juan, "Aproximación a la historia del Canal..." *Op Cit.* p.82-83.

⁴⁴ HOMAR, Juan de y HELGUERA QUIJADA, Juan, *Op. Cit.* pp.33-35

entre otros; nuevamente se siguió esa máxima ilustrada de promoción y modernización de la agricultura como una de las líneas para la recuperación económica del país.

Pero, en definitiva, el aprovechamiento de las aguas del Canal de Castilla para el regadío durante el siglo XVIII no tuvo especial relevancia, a pesar de este tipo de proyectos aislados y de escaso futuro. Sin embargo, la propuesta del ilustre ingeniero francés se materializaría dos siglos más tarde, pues desde la suspensión de la navegación en el año 1955, y hasta hoy, el regadío —junto a la promoción turística— se convirtió en uno de sus principales usos.

1.2.3 Aprovechamiento industrial

En los planes iniciales tampoco se consideraba la posibilidad de aprovechar la fuerza motriz de los saltos de agua en las esclusas para situar establecimientos industriales⁴⁵. Aunque pronto se demostró que la navegación no sería la principal utilidad, y se abrió rápidamente paso a la actividad fabril. En este uso, tendrá un papel protagonista el Ramal Norte porque era sin duda el que mejores condiciones ofrecía para la instalación de algunas industrias, debido a lo pronunciado de su desnivel, que incidía positivamente en la rapidez con la que discurría el agua; a su vez, su orografía abrupta, determinaba la existencia de un mayor número de esclusas donde instalar los artefactos necesarios.

Mediante la creación de canales de derivación en cada esclusa, la corriente de agua derivada accionaría una gran rueda hidráulica, a partir de la cual —mediante engranajes más pequeños— se produciría el movimiento de la maquinaria⁴⁶. Por ello, fue durante las obras de construcción de este Ramal Norte cuando se valoró y se determinó finalmente este tipo de aprovechamiento.

Cuando Francisco Sabatini, inspector general del Cuerpo de Ingenieros, visitó las obras en 1775, elevó una propuesta a la Secretaría de Hacienda, solicitando el establecimiento de molinos en las esclusas, que se explotarían en régimen de maquila, con el objeto de que fuera más fácil la molienda de los granos y aumentase también la producción. La petición fue bien recibida y la instalación de “industrias” dio comienzo,

⁴⁵ HELGUERA QUIJADA, Juan, “Aproximación a la historia del Canal...”, *Op. Cit.*, p.85

⁴⁶ GARCÍA TAPIA, Nicolás, *Op. Cit.*, p.189.

pero proliferó poco. En 1791, se encontraban en funcionamiento diez establecimientos, siete dedicados a la molienda de grano y tres a la fabricación de paños.⁴⁷

Según una Memoria redactada por Juan de Homar con fecha de 8 de abril de 1800, localizada en el Archivo General de la Confederación Hidrográfica del Duero, en el Ramal Norte existieron veinte artefactos industriales, de los cuales se construyeron dieciocho: doce molinos harineros, tres batanes de paños, un batán de ante y curtidos, un martinete hidráulico y una fábrica de papel. Además, existían previamente, un molino y un batán en el Estrecho de Nogales —nacimiento del Canal—, dependiente del Convento de San Andrés de Arroyo⁴⁸.

Si excluimos los que había en Alar del Rey que se hicieron en fechas muy anteriores a la construcción del Canal de Castilla⁴⁹, vemos que este tipo de establecimientos fabriles proliferaron en prácticamente todas las esclusas del Ramal Norte, especialmente desde las últimas décadas del XVIII⁵⁰:

En la primera había un martinete hidráulico, un tipo de establecimiento interesante debido a que en esta zona de Castilla tradicionalmente no ha existido este tipo de actividad fabril dedicada al trabajo del metal.

También se proyectó la instalación de máquinas hidráulicas para barrenar cañones de fusil, en las esclusas tercera, cuarta, quinta y sexta, con el objetivo tanto de fomentar la actividad industrial como de fijar población (en el despoblado de Barrialba), tema sobre el que trataremos en el siguiente capítulo.

Pero sobre todo, y a lo largo de la geografía del Canal, proliferaron los molinos maquileros destinados a la molienda de trigo, el cereal más característico de la región y el que mayor cantidad de excedentes producía. El primero de ellos —siguiendo un criterio geográfico— se encontraba en la cuarta esclusa, pero también había otros en la octava,

⁴⁷ HELGUERA QUIJADA, Juan, “Un empeño fallido de reindustrialización: las Reales Fábricas del siglo XVIII en Castilla y León”, en Comín, Francisco; Hernández, Ricardo; Moreno, Javier y García, Ángel (coords.), *Instituciones políticas, comportamientos sociales y atraso económico en España (1580-2000). Homenaje a Ángel García Sanz*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2017 p.34.

⁴⁸ MOISÉN GUTIÉRREZ, Jose Luís, “El Canal de Castilla y la vertebración del sistema de transporte en torno a su ramal norte (1750-1936)”, en *TST: transportes, servicios y telecomunicaciones*, 27, (2014), p.18. Véase nota a pie n°6.

⁴⁹ Explotados, en régimen de arrendamiento, por el Monasterio de San Andrés de Arroyo desde 1679.

⁵⁰ Para conocer la localización geográfica de las diferentes esclusas del Ramal Norte, véase la Ilustración 2, página 6.

novena, décima, decimotercera y decimocuarta. Estos cinco últimos se encontraban arrendados desde 1793-1794. Proliferaron más establecimientos de este tipo en las esclusas decimoquinta (siendo este algo más tardío que los anteriores, aunque nos consta que ya se encontraba en funcionamiento en el siglo XVIII) y decimosexta. Había dos más en la cuádruple esclusa de Frómista (17-18-19-20), localizados en la decimoséptima y la decimoctava, y otros en la triple esclusa del Canal (22-23-24), que supone el final del Canal del Norte, en este caso localizados en la vigesimosegunda y vigesimotercera. En todos ellos existía actividad en la última década del siglo XVIII. También se levantó un molino harinero en la esclusa vigesimoprimera que fue construido ya durante la centuria siguiente.

Hay que destacar también la actividad textil, que tuvo cierta entidad especialmente en la zona norte, con batanes localizados en la decimonovena, en la vigésima y en la veinticuatroava esclusas, dedicados a la fabricación de paños de lana. Con todo, el establecimiento más destacado fue el batán de ante y curtidos, localizado en la séptima esclusa; el único de este tipo dentro de la actividad fabril del Canal. Estuvo en funcionamiento desde 1793 hasta su transformación en fábrica de harinas en el año 1820.

Por último, cabe destacar la Fábrica de Papel, de gran interés, situada en la undécima y duodécima esclusas, en el término de Olmos de Pisuerga, en funcionamiento desde 1793, en régimen de administración, sujeta a diferentes vicisitudes a lo largo de la primera mitad del siglo XIX, hasta que quedó sumida en el abandono definitivo en la década de 1860⁵¹.

En definitiva, podemos afirmar que, a pesar de que los proyectos iniciales no abordaran más aprovechamiento para esta vía fluvial que el de la navegación, otro tipo de usos se fueron abriendo camino, destacando especialmente el fabril, que terminaría por relegar a un segundo lugar a la que fuera la actividad primigenia de esas aguas.

⁵¹ MOISÉN GUTIÉRREZ, Jose Luis, *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal... Op. Cit.*, p.411-447.
SÁEZ HIDALGO, Ignacio, *Op. Cit.* pp.29-61.

CAPÍTULO 2) EL ASENTAMIENTO DE NUEVOS NÚCLEOS POBLACIONALES EN TORNO AL RAMAL NORTE.

Es poco conocida una de las facetas más interesantes de la repercusión del Canal de Castilla: la creación de nuevos núcleos poblacionales en las regiones ubicadas a su paso —especialmente en el Ramal Norte—, así como el intento, al más puro estilo de la Ilustración, de procurar la repoblación de espacios que habían quedado despoblados anteriormente. No se planteó como una empresa colonizadora, pero se aprovechó la actividad fabril y comercial generada en sus riberas, que propiciaron la atracción de nuevas gentes a ellas.

Estos nuevos núcleos —a diferencia de otro tipo de políticas repobladoras de signo ilustrado⁵²— responden principalmente a las necesidades que la actividad comercial e industrial⁵³ que el Canal requería, y no tanto a la necesidad de vertebración de un territorio, función la cual ya ejercía el propio Canal de Castilla. Podemos enmarcar esta política colonizadora en la idea ilustrada de que la fijación de nuevos pobladores en un lugar sería un aliciente para lograr la felicidad pública. El interés, en este caso, radica principalmente en que es uno de los escasos vestigios de política repobladora ilustrada existentes en Castilla la Vieja⁵⁴.

La repoblación se llevó a cabo mediante dos procedimientos diferentes: por un lado, se intentó la recuperación de algunos núcleos preexistentes que habían sido abandonados, pero que se encontraban geográficamente localizados en las inmediaciones del Canal, y respondían a criterios de interés poblacional, por otro, se procedió a la creación *ex novo* de asentamientos en determinados puntos estratégicos del curso del mismo.

La mayoría respondían al primer criterio, como Barrialba⁵⁵, Henestar, Quintanilla la Real o de San Carlos de Abánades. El poblado industrial de la fábrica de papel en

⁵² PALACIO ATARD, Vicente “Carlos III: el rey de los ilustrados”, Barcelona, Ariel, 2006, pp.103-119.

ÁLVAEZ MORA, Alfonso, *Op Cit.* pp.88-89.

⁵³ Siendo este uno de los motivos que impidió el desarrollo futuro de estos núcleos, que al ver el decrecimiento de la actividad que les daba sustento terminarían feneciendo.

⁵⁴ HOMAR, Juan de y HELGUERA QUIJADA, Juan, *Op. Cit.*, p.40.

⁵⁵ Sobre este despoblado no haremos mención en la siguiente relación de poblaciones del Canal, pues su proyecto no logró nunca llevarse a cabo. Se ha hecho referencia anteriormente a este caso en la página 19 de este trabajo.

Olmos de Pisuerga y el de Calahorra de Ribas son nuevos, pues no hay constancia de asentamientos previos. Consideramos que, Alar del Rey —nacimiento del Canal del Norte— no podría enmarcarse concretamente en ninguno de los dos criterios anteriores, pues allí existía población antes del comienzo de las obras de construcción del Canal, por tanto, no estuvo despoblado en los años previos a esta política colonizadora. Sin embargo, nunca tuvo la entidad y características necesarias para ser considerada como un núcleo poblacional⁵⁶.

La política colonizadora se inició en 1791-1792, coincidiendo con el inicio de la navegación entre los Ramales Norte y Campos. En esas fechas se elevó una Real Orden de Carlos IV por la cual se estipula la repoblación de los antiguos despoblados a lo largo del curso del Canal del Norte, buscando contribuir al mantenimiento de las obras hidráulicas y de navegación, así como la puesta en valor de las tierras ribereñas aprovechando la dinamización económica⁵⁷. Esta empresa fue encomendada a Juan de Homar.

Los proyectos que veremos a continuación⁵⁸ no lograron obtener los resultados previstos; hubieron de enfrentarse a la realidad que suponía la dependencia únicamente del Canal. A ello hay que sumar otro tipo de elementos de tipo ambiental, como la insalubridad de algunas zonas —era el caso de San Carlos de Abánades—, o la escasa calidad de las tierras de labranza. Estos factores hicieron que realmente pocas de estas poblaciones lograran superar el umbral que supuso la Guerra de la Independencia, cuando la gran mayoría de ellas fueron pasto del saqueo de las tropas francesas, o de los mismos vecinos de núcleos cercanos⁵⁹.

2.1 ALAR DEL REY

El territorio donde se enmarca la actual villa de Alar del Rey era un pago o término perteneciente al Concejo de Nogales de Pisuerga, donde existía un “coto redondo” bajo dominio de las monjas Bernardas del Monasterio de San Andrés de Arroyo⁶⁰. Allí

⁵⁶ Anteriormente a la construcción del Canal de Castilla esta localización era un terreno rústico, donde existía un batán y un molino, perteneciente al monasterio de San Andrés de Arroyo (municipio de Santibáñez de Ecla, Palencia)

⁵⁷ *Ibidem*, p. 41.

⁵⁸ Para conocer la situación geográfica de las nuevas localidades en el Ramal Norte véase la Ilustración 2, página 6.

⁵⁹ MOISÉN GUTIÉRREZ, Jose Luis, *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal... Op. Cit.* pp.224-226.

⁶⁰ ORTIZ NOZAL, Miguel Ángel, *Apuntes Históricas de Alar del Rey, 1999*, nº17, p.4.

comenzó la política repobladora bajo el mando y gobierno del director, Juan de Homar; quién optó por aprovechar la apertura de la navegación, de manera que la cabecera del Canal se convirtiera en un centro neurálgico de primer orden para el tráfico comercial. A propuesta de Homar, en el mes de octubre de 1792 —año de inicio de la navegación— la Real Hacienda adquirió las tierras del despoblado de Alar al precio de 200000 reales; para evitar conflictos con las religiosas propietarias del pago rústico, y buscando el establecimiento de un poblamiento estable en un tiempo breve.⁶¹

Podemos conocer sus primeras referencias gracias a la investigación en los libros de matrícula de la parroquia de Nogales de Pisuegra realizada por Cesáreo Pérez y Luis Antonio Arroyo, en virtud de los cuales sabemos que -pese a la existencia de referencias en años anteriores- será en 1795 cuando aparece reflejada por primera vez “la Villa de Alar, de esta feligresía”, «*donde vive un matrimonio molinero y la venta no tiene morador*». Sin embargo, al año siguiente en los libros de matrícula ya aparece una relación por viviendas y los oficios que ejercen sus moradores, claramente relacionados con el Canal de Castilla⁶². Esto es un buen indicativo de la celeridad con que Homar procuró que se realizasen las obras de adecuación del espacio, así como el traslado de poblaciones a ese lugar.

Esta evolución se observa en las referencias al término de Alar que dejó plasmadas Jovellanos en sus Diarios durante las visitas que realizó al Canal de Castilla.

En su primera visita en 1791 dice lo siguiente «*la presa por donde toma agua, en el sitio llamado Alar, es de las monjas de San Andrés de Arroyo, bernardas, para dar agua a un molino y un batán que tienen*»⁶³, de esta forma nos revela que este lugar todavía no había adquirido la entidad de una población. Las alusiones a este lugar continúan en su segunda visita, en 1795, donde relata: «*Alar, allí se están haciendo almacenes de trigo*»⁶⁴. Por último, a su vuelta en 1797 dice: «*Alar del Rey y principio del Canal de*

⁶¹ HOMAR, Juan de y HELGUERA QUIJADA, Juan, *Op. Cit.*, p.40.

⁶² Hay registrados unos 20 habitantes residiendo en Alar para el año 1796, y se mantiene un número similar -aunque creciente- de habitantes para los años posteriores (hasta 1799). PÉREZ GONZÁLEZ, Cesáreo y ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, *El Canal de Castilla: arqueología y sociedad en el ramal del norte (1759-1825)*, Segovia, Universidad SEK, 2004, pp.33-34.

⁶³ JOVELLANOS, Gaspar Melchor de, *Op. Cit.*, p.42.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 211.

Castilla»⁶⁵, al añadirle el apelativo “del Rey” nos demuestra que allí existe un núcleo poblacional consolidado.

En el año 1800, Juan de Homar nos da a conocer, a través de su Memoria⁶⁶, que residían allí nueve vecinos, que había ocho casas, además de un oratorio⁶⁷, y que la población tenía un molino harinero, un batán, un mesón, tres grandes almacenes y tres bodegas⁶⁸.

El caso de Alar del Rey puede ser considerado especial dentro de estas nuevas poblaciones, por ser el único núcleo que consiguió sobrevivir a los avatares de la Guerra de la Independencia y sobre todo a los años posteriores al conflicto bélico que conocieron cierta decadencia de esta vía fluvial, en competencia con otros medios de comunicación más modernos y dinámicos. Sin embargo, la localidad se estancó. El Diccionario Geográfico-Estadístico de Sebastián de Miñano señala que las edificaciones existentes en esta nueva localidad siguen siendo las mismas que reflejara Juan de Homar unas décadas antes (a excepción del número de casas, que se vio reducido a seis). Miñano refleja solamente siete vecinos y veintisiete habitantes⁶⁹.

Posteriormente, los avances técnicos en el transporte darían a Alar un papel protagonista como nudo ferroviario y serían la base de su consolidación como núcleo de población. Así lo refleja Madoz en su Diccionario, cuando afirma que esta localidad «*empieza por fortuna a reputarse como principio de un camino de hierro hasta el puerto de Santander*»

Sin embargo, aunque el número de residentes allí disminuye —a 5 vecinos y 25 habitantes⁷⁰—, las décadas centrales del siglo XIX fueron las de mayor prosperidad económica, tanto del municipio como de su más privilegiada vía de transporte fluvial.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 387.

⁶⁶ 6 de abril de 1800. “Memoria de los edificios, máquinas, tierras y huertas que tiene la Real Hacienda en los Canales de Castilla la Vieja”. *Archivo General de la Confederación Hidrográfica del Duero*, Fondo del Canal de Castilla.

⁶⁷ Encontramos referencias a este oratorio en años anteriores: Podemos destacar, por ejemplo, las donaciones a la Capilla de San Luis realizadas en el año 1796 por el señor Benito González de objetos para el culto, tales como un cáliz, un misal, una sábana de altar, etc. En: ORTIZ NOZAL, Miguel Ángel, *Apuntes históricos de Alar... Op. Cit.* p.8.

⁶⁸ MOISÉN GUTIÉRREZ, Jose Luis, *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal... Op. Cit.* pp.228-229

⁶⁹ MIÑANO Y BEDOYA, Sebastián, *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, Madrid, Imprenta de Pierart-Peralta, 1826-1828, v. I, p.53.

⁷⁰ MADDOZ, Pascual, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Madrid, Establecimiento tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, 1845-1850, v. I, p.192-193.

2.2 HENESTAR⁷¹ – BATÁN DE ANTES Y CURTIDOS (7ª ESCLUSA)

Henestar fue una antigua localidad, situada en las cercanías de Herrera de Pisuerga, sobre ella tenemos las primeras noticias documentales en el siglo XIII, aunque el asentamiento de población en este lugar —atestiguado por estudios arqueológicos— es claramente muy anterior⁷².

Fue un pequeño municipio, con una mínima proyección durante la época medieval pero capaz de mantener un número de almas relativamente estable hasta finales del siglo XVII. Los primeros años de la siguiente centuria vieron cómo se consumaba su ruina más absoluta⁷³. Será en 1788 cuando el Cabildo Parroquial de Herrera de Pisuerga tome posesión definitiva del lugar de Henestar⁷⁴.

Por iniciativa de Juan de Homar, se estableció un batán de antes y curtidos en la séptima esclusa del Canal de Castilla, localizada en las inmediaciones de lo que era un despoblado como medio para un asentamiento de población estable en Henestar.

El establecimiento es titulado como «Real Fábrica» en los Diarios de Jovellanos, estuvo, en inicio destinado a la fabricación de paños. En 1792 Juan de Homar planteó la idea a la Secretaría de Hacienda de habilitar esta industria para la producción de pieles de ante. Se aprobó y comenzó a funcionar en esta nueva modalidad en 1793; las instalaciones continuaron creciendo en los siguientes años y mejoraron su productividad⁷⁵. Jovellanos atestigua en su segundo viaje, en 1795, la importancia de este establecimiento fabril:

«Se ha establecido junto a Ventosa (en realidad junto a Herrera, sobre la 7ª esclusa) una fábrica de curtidos, en la que se trabajan antes gruesos para fornituras, becerros y suela; hasta ahora por cuenta del rey; así irá ello»⁷⁶.

Juan de Homar también dejó constancia de esta fábrica, insistiendo especialmente en el ahorro de costes que implicaba la utilización de la fuerza motriz del agua, un hecho positivo a la hora de determinar la rentabilidad del batán. Además, muestra su optimismo sobre la instalación de este tipo de manufacturas en el Canal, afirmando que mediante la

⁷¹ Henestar, también denominado de otras formas, como Enestar o Nestar.

⁷² ORTÍZ NOZAL, Miguel Ángel, *Apuntes históricos de Herrera de Pisuerga*, 1996, nº34, p.6.

⁷³ PÉREZ GONZÁLEZ, Cesáreo y ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, *El Canal de Castilla: arqueología y sociedad... Op. Cit.* pp.97-98.

⁷⁴ ORTÍZ NOZAL, Miguel Ángel, *Apuntes históricos de Herrera de Pisuerga*, 1994, nº27, p.10.

⁷⁵ HELGUERA QUIJADA, Juan, “Un empeño fallido de reindustrialización: las Reales Fábricas...”, *Op. Cit.*, p.34.

⁷⁶ JOVELLANOS, Gaspar Melchor de, *Op. Cit.* p.211.

colocación de otros dos similares sería posible evitar la introducción desde el extranjero de hasta cien mil cueros curtidos⁷⁷.

Sin embargo, esta fábrica, históricamente acuciada por su falta de rentabilidad, no superó las primeras décadas del siglo XIX y terminó por convertirse en fábrica de harinas.

No hay testimonio documental que recoja el número de personas que residieron en el lugar y trabajaron en el batán⁷⁸ en el siglo XVIII. Juan de Homar señala que en 1800 residían allí diez familias, pero no existían viviendas sino que los trabajadores habitaban todos juntos en un edificio contiguo al batán⁷⁹. También disponían de un pequeño oratorio o capilla⁸⁰. Hay más datos para los primeros años del siglo XIX, el número de residentes va disminuyendo hasta seis familias y veintiocho habitantes, de los que se desconocen los oficios que ejercían dentro del batán⁸¹. En el Diccionario de Miñano, 1826, no aparece referencia alguna a este municipio, únicamente en la entrada correspondiente a Herrera de Pisuerga se menciona que «*se han agregado 3 o 4 despoblados*»⁸². Y en 1845, Madoz, en la entrada de Herrera de Pisuerga, diciendo: «*en el se hallan comprendidos los desp. De Santervas y el de Nestar, en este aún existen restos de pobl[ación]*»⁸³

Es decir, a pesar de la escasa población que se mantuvo durante el siglo XIX, la repoblación de Henestar no llegó a consolidarse porque dependía absolutamente de la actividad fabril del batán primero, y fábrica de harinas después, hasta la desaparición definitiva de esta última a causa de un incendio ocurrido en el año 1866.

⁷⁷ HELGUERA QUIJADA, Juan, “El Canal de Castilla como factor de desarrollo económico regional en el siglo XVIII”, en *Actas del I Congreso de Historia de Castilla y León, II*, 1983, Burgos, Junta de Castilla y León, p.504

⁷⁸ Aunque este lugar aparece reflejado en la relación de municipios recogida en el Censo de Godoy (1797).

⁷⁹ MOISÉN GUTIÉRREZ, José Luis, *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal... Op Cit.* p.231.

⁸⁰ El 10 de Septiembre de 1798, D. Vicente Ubago y Fernández, Visitador General del Obispado de Palencia, a su paso por la parroquia de Herrera realizó la visita del oratorio del batán, dedicado a San Fernando; el cual halló “con la debida decencia y aseo”. ORTÍZ NOZAL, Miguel Ángel, *Apuntes históricos de Herrera de Pisuerga*, 1993, nº19, p.12.

⁸¹ PÉREZ GONZÁLEZ, Cesáreo y ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, *El Canal de Castilla: arqueología y sociedad... Op. Cit.* p.55.

⁸² MIÑANO Y BEDOYA, Sebastián, *Op. Cit.*, v. IV, p.452.

⁸³ MADDOZ, Pascual, *Op. Cit.*, v. IX, p.184.

2.3 POBLADO INDUSTRIAL DE LA FÁBRICA DE PAPEL (11ª-12ª ESCLUSAS)

En las esclusas unidas 11ª y 12ª localizadas en el término municipal de Olmos de Pisuerga quedó emplazada una fábrica de papel⁸⁴. Tenemos constancia de su existencia desde la temprana fecha de 1791, según señala Jovellanos en sus Diarios:

«a las 12 y 11 que están unidas, hay un pedazo de dique, y en la última, a tres leguas de Cenizales, está el famoso molino de papel, frente al lugar de Olmos de Pisuerga. Es un edificio cuadrado, de noventa sobre ochenta pies, con la altura de veintinueve pies, y dos pisos sobre las aguas; aún no están hechas las máquinas»⁸⁵.

Destacó especialmente por la magnificencia de su construcción y por su amplia capacidad de fabricar de papel de diversas clases, aunque la mitad de su producción era de papel común⁸⁶. Fue capaz de superar los acontecimientos políticos y bélicos de los primeros años de la España decimonónica. Sin embargo su tecnología sucumbió ante formas más modernas de fabricación industrial de papel, y quedó sumida en el abandono⁸⁷.

A su lado se estableció un poblado *ex novo* para albergar a los trabajadores, del que existen referencias explícitas en los libros de matrícula de la parroquia de Olmos de Pisuerga a partir del año 1793, cuando se menciona a sus gentes como “Habitantes en la Real Fábrica de Papel” o “Habitantes en el Molino de Papel”. En ese año aparecen reflejadas seis casas en las que moran un total de catorce almas, que al año siguiente, serán diez y veinticuatro respectivamente. En los años finales del setecientos e inicios de la centuria siguiente, el número de pobladores se estabiliza en esas diez casas y los habitantes crecen ligeramente, hasta un total de veintinueve en 1801. A partir de finales de la década de 1810 y principios de la de 1820 se observa un claro retroceso de esta población, a causa sin duda de la disminución de la rentabilidad de la fábrica, y, por tanto, del empleo de un menor número de personas.

⁸⁴ Al igual que el Batán de ante y curtidos de la séptima esclusa, también recibió el título de «Real Fábrica».

⁸⁵ JOVELLANOS, Gaspar Melchor de, *Op. Cit.* p.41.

⁸⁶ HELGUERA QUIJADA, Juan, “Un empeño fallido de reindustrialización: las Reales Fábricas...”, *Op. Cit.* p.244.

⁸⁷ El edificio fue demolido en 1983. En: HOMAR, Juan de y HELGUERA QUIJADA, Juan, *Op. Cit.*, p.37.

En el inicio, su tipología es de hombres solteros, procedentes de localidades del entorno, pero fue cambiando a medida que creció la actividad fabril, el número de matrimonios aumentó y dio lugar a un tipo de poblamiento más estable.⁸⁸

En la relación de municipios recogidos en el Censo de Godoy (1797) aparece este poblado como un municipio con entidad propia, diferenciado de la cercana localidad de Olmos, circunstancia que desaparecería años después, según el Diccionario de Miñano de 1826, donde se hace referencia a la existencia de esta fábrica⁸⁹ –que todavía mantiene cierta producción- pero ya incluida dentro de la entrada de Olmos de Pisuegra. Posteriormente Madoz escribe sobre «*la fáb[rica] de papel, que a causa del poco consumo y mal estado de los purificadores de las aguas está cerrada*»⁹⁰. Así pues, en 1845, la fábrica ya había cerrado y ello hizo que el poblado de su entorno desapareciese.

2.4 QUINTANILLA LA REAL

Disponemos de muy escasos datos para Quintanilla la Real, a causa de su efímera existencia. Inserta -al igual que el resto- dentro del plan repoblador dirigido por Juan de Homar, el objetivo en este caso era lograr la repoblación de un antiguo municipio, despoblado desde finales de la Edad Media, que habría de lograrse con la construcción en sus inmediaciones de un parador destinado al descanso de los navegantes del Canal, un edificio de cuya existencia ya tenemos constancia en 1800, gracias a la referencia de Homar, que habla de «*un parador cómodo y capaz que ya sirve de abrigo a los pasajeros y los empleados en la navegación*»⁹¹.

Pero la insalubridad y escasa fertilidad de las tierras colindantes, unido todo ello a la suspensión de la navegación por el Canal durante el conflicto bélico de principios de la decimonovena centuria convirtieron el lugar en pasto del abandono y el saqueo, quedando sus instalaciones absolutamente inservibles⁹².

⁸⁸ PÉREZ GONZÁLEZ, Cesáreo y ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, *El Canal de Castilla: arqueología y sociedad... Op. Cit.*, p.68-69.

⁸⁹ «*Industria: una fábrica de papel sellado por cuenta de S.M, sita en el Real Canal de Castilla*». En: MIÑANO Y BEDOYA, Sebastián, *Op. Cit.*, v. IV, p.308.

⁹⁰ MADOZ, Pascual, *Op. Cit.*, v.XII, p.258.

⁹¹ PÉREZ GONZÁLEZ, Cesáreo y ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, *El Canal de Castilla: arqueología y sociedad... Op. Cit.* p.100.

⁹² MOISÉN GUTIÉRREZ, Jose Luis, *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal... Op Cit.*, p.223.

2.5 SAN CARLOS DE ABÁNADES

El establecimiento de esta nueva población procuraba la recuperación de un antiguo municipio abandonado durante la época medieval que se denominaba “los Abánades”, que constaba de tres núcleos diferenciados bajo la partícula de “Suso”, de “Yuso” y de “Enmedio”.

Este era precisamente el paraje donde las aguas del Canal debían sobrepasar el cauce del río Valdavia; para salvar esta situación, se concibió un imponente proyecto arquitectónico de puente-acueducto, una obra de suma complejidad técnica y vastas dimensiones, realizada entre los años 1775 y 1780:

«el famoso puente-acueducto de Abánades es de cinco ojos, de treinta y seis (pies) de luz; todo el tendrá la altura de cincuenta pies y como trescientas varas de largo, incluidas las aletas [...] el agua del canal irá suspendida hasta doce pies sobre el suelo»⁹³

En 1786 se pusieron en funcionamiento un astillero y talleres de carpintería y herrería, y también se alzó una pequeña iglesia⁹⁴.

En el año 1796 el rey aprobó la repoblación de unos terrenos adquiridos por la Real Hacienda dos décadas atrás —donde se habían alzado esos edificios destinados a facilitar la navegación—. El monarca puso el lugar bajo su protección directa⁹⁵, y dotó a su iglesia, que quedó bajo la advocación de San Carlos. Así, la nueva población pasó a denominarse San Carlos de Abánades.

Encontramos las primeras referencias documentales sobre este paraje coincidiendo en el tiempo con la construcción del gran puente-acueducto. Los libros de matrícula de la parroquia de Osorno hacen una alusión en el año 1776, bajo la denominación de “El Almacén de San Miguel⁹⁶”, y vinculan a él un total de setenta y nueve personas, con toda seguridad obreros dedicados a la construcción de tan magna obra. Esa misma fuente documental nos proporciona datos de población para los años

⁹³ JOVELLANOS, Gaspar Melchor de, *Op. Cit.*, p.41.

⁹⁴ PÉREZ GONZÁLEZ, Cesáreo y ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, “Un ejemplo de repoblación en la España ilustrada: San Carlos de Abánades”, en *Anuario de la Universidad Internacional SEK*, 8, (2003), pp.74-75.

⁹⁵ MOISÉN GUTIÉRREZ, Jose Luis, *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal... Op. Cit.* p.235.

⁹⁶ En referencia a la advocación de la antigua iglesia localizada en el despoblado de “los Abánades”.

finales del siglo XVIII que nos hablan de un progresivo crecimiento del número de moradores permanentes desde el año posterior a su fundación hasta el final de la centuria. En 1797 se registraron siete hogares con veinte moradores, que aumentaron a diez y veintisiete respectivamente al año siguiente. El número de casas abiertas se redujo en 1799, aunque entonces estaban habitadas por treinta personas.⁹⁷ Desde esa fecha, los registros desaparecen de los libros de matrícula, sin embargo contamos con el testimonio de Juan de Homar para el año 1800, que habla de la residencia de ocho vecinos⁹⁸. Estos datos nos indican que la población de San Carlos de Abánades se mantuvo prácticamente estática durante sus primeros años de existencia.

Esta nueva población —al igual que el resto— se caracterizó por reunir a unos habitantes mayoritariamente jóvenes⁹⁹ dispuestos a dedicarse a las actividades propias de la navegación del Canal. Además de la habitual actividad agrícola, aunque de menor entidad en este municipio a causa de la escasa fertilidad de sus tierras.

El cambio de centuria fue testigo del progresivo descenso poblacional de este lugar y de su posterior abandono. No obstante, esta fue una de las pocas nuevas poblaciones —junto a Alar del Rey- que logró superar la gran barrera que supuso la Guerra de la Independencia. El Diccionario de Miñano, habla de cinco vecinos y veintitrés habitantes, y califica esta localidad como «*terreno bajo, húmedo y mal sano*»¹⁰⁰. Ello nos indica claramente que uno de los motivos de su fracaso fue la situación de insalubridad y escasa productividad agrícola de sus tierras. En la década de 1840, según los datos recogidos por Madoz, la localidad seguía existiendo, con seis vecinos y veinticuatro habitantes, aún a pesar de ser un lugar «*húmedo y propenso á tercianas y pulmonías*»¹⁰¹. A pesar de las esperanzadoras perspectivas iniciales puestas en este proyecto concreto, el pueblo no logró superar esta centuria y acabó por desaparecer.

⁹⁷ PÉREZ GONZÁLEZ, Cesáreo y ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, *El Canal de Castilla: arqueología y sociedad... Op. Cit.* p.80.

⁹⁸ MOISÉN GUTIÉRREZ, Jose Luis, *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal... Op. Cit.* p.240.

⁹⁹ Según los datos del año 1799, diecisiete de las treinta personas residentes allí tenían una edad igual o menor a veinte años.

¹⁰⁰ MIÑANO Y BEDOYA, Sebastián, *Op. Cit.*, v. VII, pp.447-448.

¹⁰¹ MADOZ, Pascual, *Op. Cit.*, v. I, p.37.

2.6 CALAHORRA DE RIBAS

Este paraje, perteneciente al municipio de Ribas de Campos, en el que existía previamente un Convento de padres franciscanos, será un espacio de fundamental importancia para la obra del Canal de Castilla. Allí se localizan las esclusas unidas 22, 23 y 24, que suponen el final del Ramal Norte, y se encuentra también la presa de retención que da inicio al Canal de Campos. Aprovechando el triple salto de agua, se construyeron un molino y un batán, además de dos viviendas para los empleados. Su importancia – como inicio y fin de canales- fue suficiente para potencializarlo como un nuevo núcleo de asentamiento de pobladores. A petición de Juan de Homar se produjo la compra de estos terrenos por parte de la Real Hacienda en el año 1794¹⁰².

Aunque no se creara la población como tal hasta mediados de la década de 1790, hay referencias a este lugar desde décadas anteriores. Desde el inicio de las obras existieron allí moradores relacionados con la construcción, o vinculados al mantenimiento y control de las infraestructuras.

Conocemos sus habitantes a finales del siglo XVIII: dos hogares que albergaban a cuatro personas en 1797, que serán tres y ocho respectivamente al año siguiente. Para los años finales del siglo (1799-1800), ascenderá a cuatro hogares, llegándose a alcanzar las diecisiete personas en el primero de esos años, y doce al año siguiente. Con el cambio de centuria el número de habitantes comienza a estabilizarse e incluso a decrecer, en 1803 moraban allí solamente ocho personas.. Pero pronto comenzó una tendencia al alza: a partir de la década de 1810 y hasta mediados de la siguiente, el número de residentes oscilará en torno a los veintiocho.

Estos nuevos contingentes de población eran principalmente jóvenes, pues en ninguno de los años aquí recogidos la media de edad sobrepasa los cuarenta años. Desde los inicios del siglo XIX crece el número de matrimonios en edad fértil, muchos de ellos ya con dos o tres hijos de corta edad¹⁰³.

Estos pobladores estaban empleados en diferentes actividades, unas relacionadas con la navegación, como el control de las compuertas de las esclusas así como de la

¹⁰² MOISÉN GUTIÉRREZ, Jose Luis, *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal... Op. Cit.* p.242.

¹⁰³ PÉREZ GONZÁLEZ, Cesáreo y ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, *El Canal de Castilla: arqueología y sociedad... Op. Cit.* p.154-155.

retención, y otras dedicadas a la actividad fabril del molino y del batán. Sin olvidar unas más con las labores agrarias, que, aunque en menor proporción, también existían.

A pesar de sus condiciones favorables, este núcleo nunca llegaría a constituirse como municipio con una entidad diferenciada de Ribas de Campos; sin embargo, hasta tiempos bien recientes, siguió existiendo un grupo humano ligado al mantenimiento de sus infraestructuras.

En definitiva, la casi totalidad de estos nuevos núcleos de población terminaron feneciendo a causa del fracaso del único —o de los únicos— elementos en los que podía sustentar su existencia y su futuro. El hundimiento de su actividad económica condenó al fracaso a este ambicioso plan repoblador, que nació a instancias de la Corona y fue dirigido por Juan de Homar.

CONCLUSIONES

En el marco de la dinamización del territorio bañado por el Canal de Castilla, hemos abordado un trabajo centrado principalmente en la región por la que discurre el Ramal Norte desde tres perspectivas: los proyectos y construcción, los aprovechamientos más habituales del Canal –regadío, navegación, establecimientos fabriles-, y el establecimiento de nuevos núcleos poblacionales.

Se trató de un proyecto ambicioso que se materializó en una magna obra de ingeniería cuyos usos trascendieron, con mucho, la política que lo planificó. En el siglo XVIII sus resultados no fueron acordes con la intención, tal como hemos visto en las páginas anteriores; tuvieron su importancia, pero no lograron un gran dinamismo económico en su entorno.

No hemos podido utilizar datos cuantificables para valorar la incidencia de la navegación por sus aguas, la cantidad de nuevos cultivos de regadío que se introdujeron, o la productividad de sus establecimientos fabriles, pero podemos afirmar, con los que aportamos, que todos estos usos del Canal tuvieron un papel destacado en la dinamización del territorio. Algo similar sucedió con las nuevas poblaciones que se establecieron en su curso en la última década del siglo XVIII, a pesar de su corta vida, también fueron un instrumento fundamental para atraer a nuevos contingentes humanos a unas regiones endémicamente despobladas y un ejemplo de las políticas repobladoras del absolutismo ilustrado.

En definitiva, el proyecto del Canal de Castilla ha supuesto desde su construcción hasta la actualidad un elemento más o menos significativo, según la época, de desarrollo económico, agrario, demográfico y turístico en este territorio de Castilla la Vieja. Se ha utilizado para diferentes y simultáneos usos, se ha ido adaptando a las circunstancias históricas que han marcado las variaciones del espacio en el que se ubica, y de este modo ha conseguido mantenerse en funcionamiento doscientos cincuenta años después de su construcción.

MATERIAL GRÁFICO: PLANOS, MAPAS, IMÁGENES:



Ilustr.3) Plano del “*Proyecto General de los Canales de Navegación y Riego para los Reinos de Castilla y León*” Antonio de Ulloa. 1753.



Ilustr. 4) Plano del “*Proyecto General de los Canales de Castilla*”. Refleja el avance de las obras hacia el año 1775.



Ilustr. 5) Barcaza para el transporte de pasajeros por el Canal.



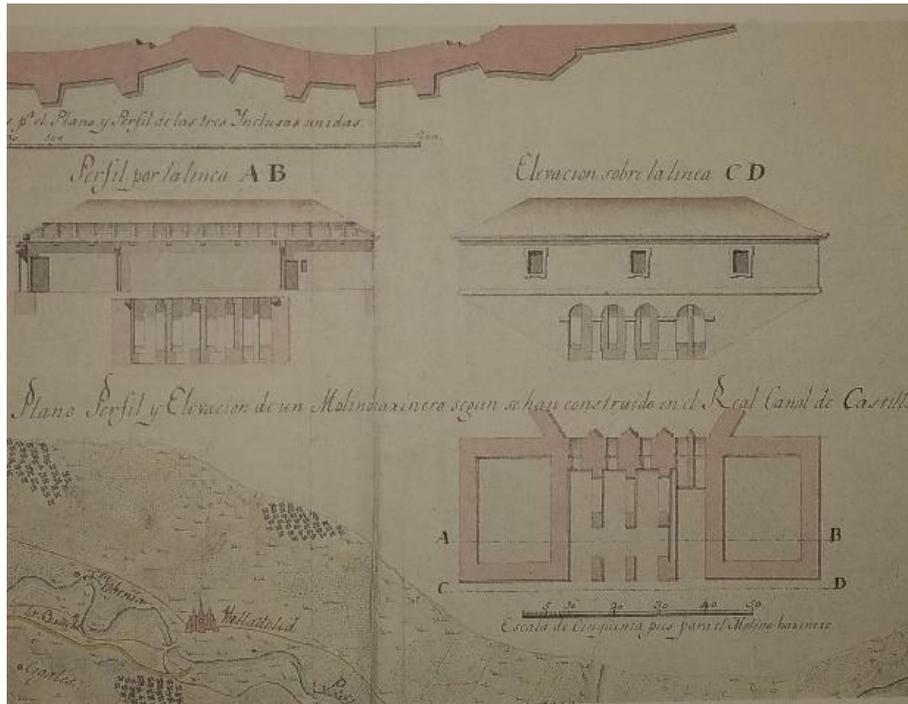
Ilustr.6) Restos conservados del sistema de apertura de las compuertas de una esclusa. Calahorra de Ribas.



Ilustr. 7) Almenara de riego. Inmediaciones de Abánades.



Ilustr. 8) Central hidroeléctrica en la esclusa 9ª. En funcionamiento actualmente



Ilustr. 9) Plano prototipo de un molino maquilero. Juan de Homar.



Ilustr. 10) Plano de la dársena de Alar del Rey, origen primigenio de esta nueva población.



Ilustr. 11) Almacenes, cárcel y primeras viviendas de Alar del Rey en la actualidad.



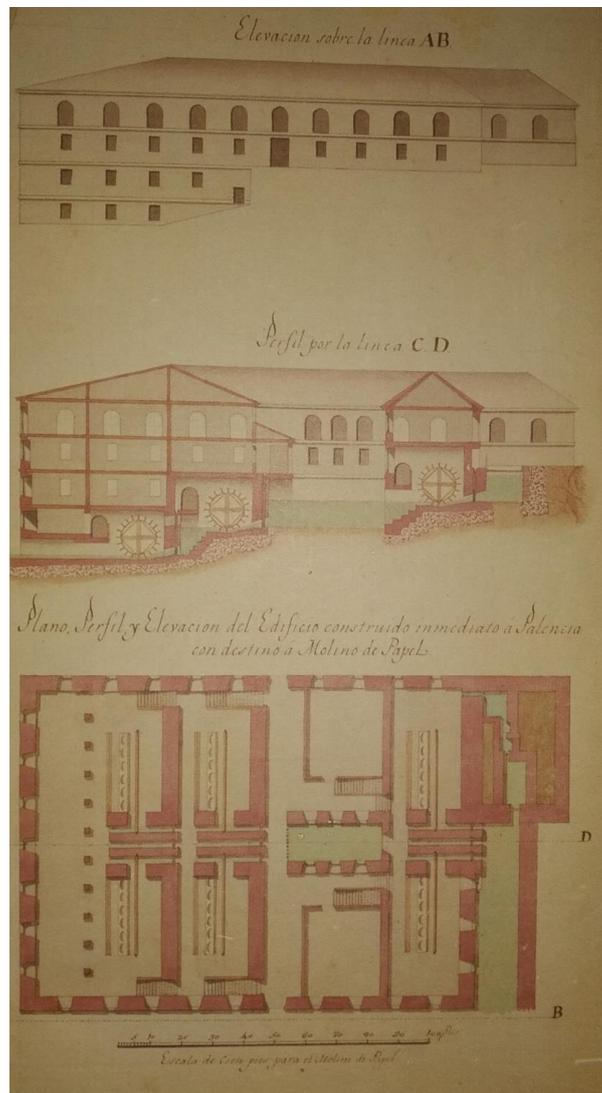
Ilustr. 12) Plano del entorno de la 7ª esclusa



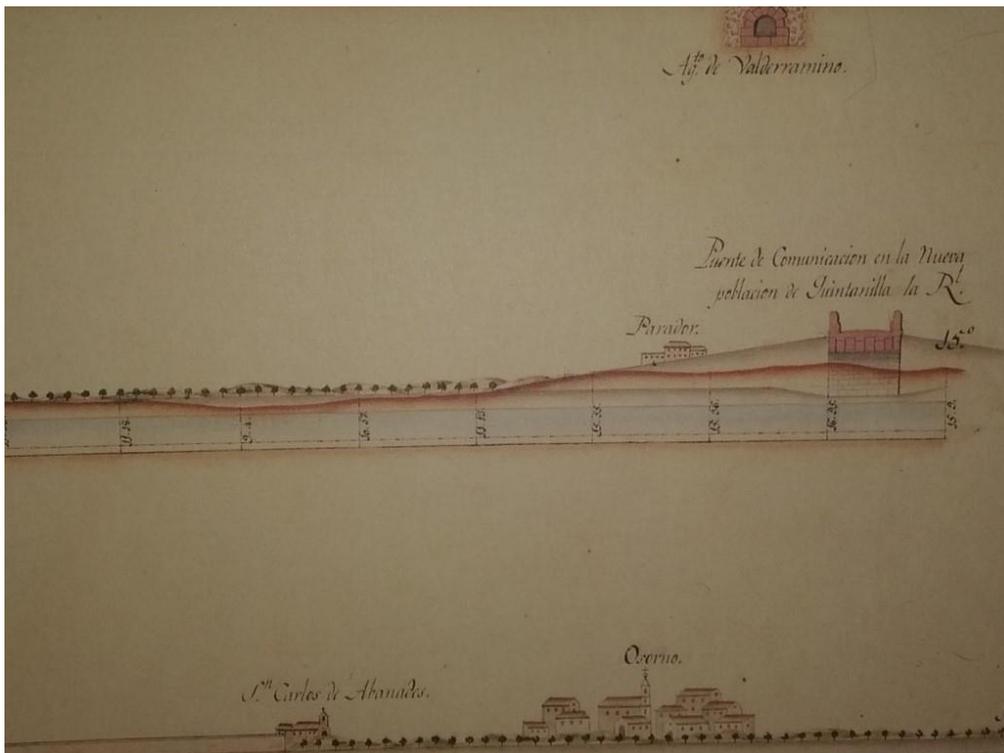
Ilustr. 13) Batán y restos conservados del poblado.



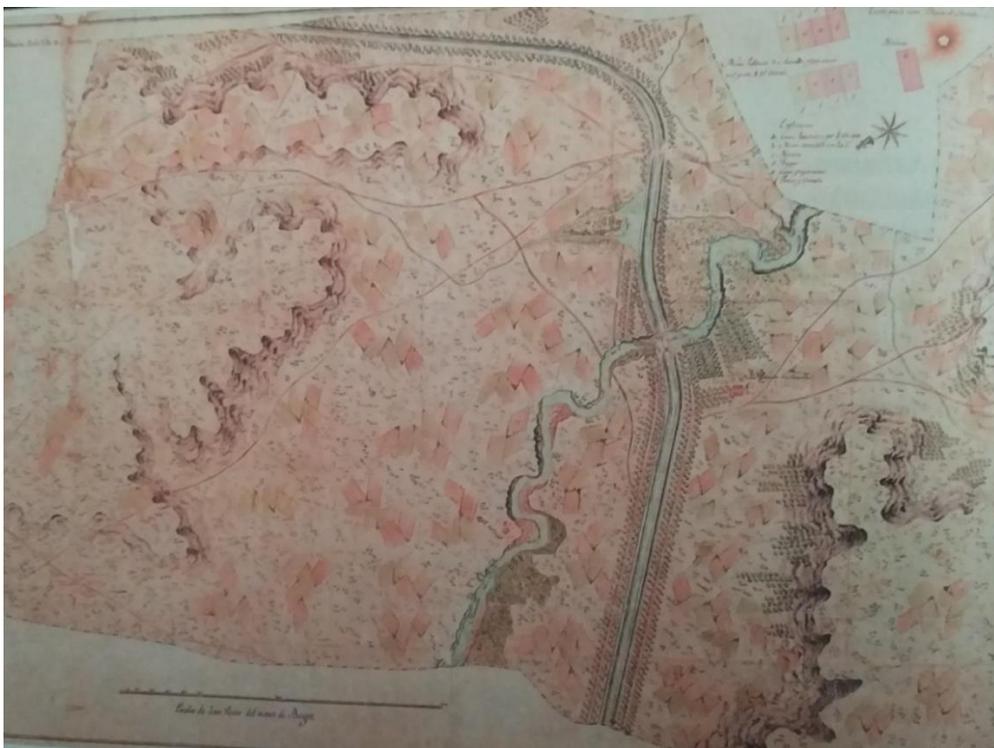
Ilustr. 17) Restos del poblado conservados actualmente.



Ilustr. 18) Alzado, perfil y planta de la Real Fábrica de Papel. Juan de Homar.



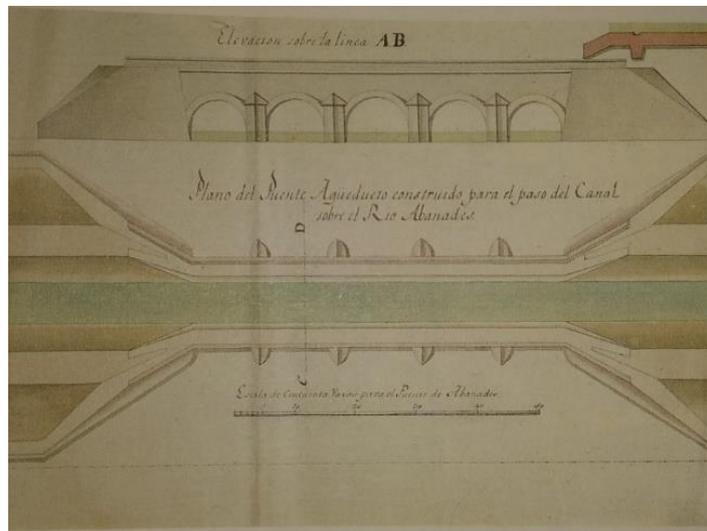
Ilustr. 19) Plano lineal del Canal de Castilla. Juan de Homar. Parte relativa al poblado de Quintanilla la Real.



Ilustr. 20) Plano topográfico de la zona de San Carlos de Abánades. Véase la distribución de las viviendas en la esquina superior derecha de la imagen.



Ilustr. 21) Puentes-acueducto de Abánades.



Ilustr. 22) Planta y Alzado del puente-acueducto de Abánades, Juan de Homar.



Ilustr. 23) Plano del entorno de las esclusas 22ª-23ª-24ª.



Ilustr. 24) Imagen antigua de Calahorra de Ribas.



Ilustr. 25) Molinos superior e inferior y restos de la antigua población.



Ilustr. 26) Monumento conmemorativo de la unión de aguas del Pisuerga y el Carrión, levantado en 1791.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA:

FUENTES:

JOVELLANOS, Gaspar Melchor de, *Diarios (memorias íntimas): 1790-1801*, Gijón, Real Instituto de Jovellanos, 1915.

MADOZ, Pascual, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Madrid, Establecimiento tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, 1845-1850, 16 v.

MIÑANO Y BEDOYA, Sebastián, *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, Madrid, Imprenta de Pierart-Peralta, 1826-1828, 10 v.

BIBLIOGRAFÍA:

ÁLVAREZ MORA, Alfonso, “El Canal de Castilla: ¿medio de comunicación productivo e instrumento de ordenación territorial?”, en *Actas del congreso sobre conservación y desarrollo de los recursos del Canal de Castilla*, Palencia, Junta de Castilla y León, 1990, pp.83-100.

ARRIBAS, Javier, “Modelo vivo de ingeniería hidráulica”, en *Actas del congreso sobre conservación y desarrollo de los recursos del Canal de Castilla*, Palencia, Junta de Castilla y León, 1990, pp.49-60.

BENITO ARRANZ, Juan, *El Canal de Castilla: (memoria descriptiva)*, Valladolid, Maxtor (ed. facsímil), 2001.

DE LA FUENTE SABATÉ, Juan Manuel, ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, “La Sociedad Económica de Amigos del País de Herrera de Pisuerga. Una semblanza de sus promotores”, en Calleja González, María Valentina (coord.), *Actas del II Congreso de Historia de Palencia: 27, 28 y 29 de abril de 1989*, Palencia, Diputación Provincial de Palencia, (1990), Vol. 4, pp. 105-110.

ID., “Guerra “gran” e Ilustración. Los ilustrados herrerenses y su apoyo a la corona”, en San Millán Merino, Luis Javier (coord.), *Papeles Herrerenses II*, Palencia, Instituto de Estudios Pisoraca, 1999, pp. 131-140.

GARCIA TAPIA, Nicolás, “Ingeniería Hidráulica del Canal de Castilla”, en Helguera Quijada, Juan *et al.* (coords.), *El Canal de Castilla*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1988, pp.163-195.

HELGUERA QUIJADA, Juan, “El Canal de Castilla como factor de desarrollo económico regional en el siglo XVIII”, en *Actas del I Congreso de Historia de Castilla y León, II*, 1983, Burgos, Junta de Castilla y León, p.493-415.

ID. “Un proyecto de canales de navegación y riego en Castilla la Vieja a mediados del siglo XVI”, en *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 4, 1983, pp.5-40.

ID. “Aproximación a la historia del Canal de Castilla”, en Helguera Quijada, Juan, *et al.* (coords.), *El Canal de Castilla*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1988, pp.11-159

ID, “Proyectismo y realidad en la explotación del Canal de Castilla durante los siglos XVIII y XIX”, en *Actas del congreso sobre conservación y desarrollo de los recursos del Canal de Castilla*, Palencia, Junta de Castilla y León, 1990, pp.35-48.

ID, “Un empeño fallido de reindustrialización: las Reales Fábricas del siglo XVIII en Castilla y León”, en Comín, Francisco; Hernández, Ricardo; Moreno, Javier y García, Ángel (coords.), *Instituciones políticas, comportamientos sociales y atraso económico en España (1580-2000). Homenaje a Ángel García Sanz*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2017 pp.211-246.

HOMAR, Juan de y HELGUERA QUIJADA, Juan, *El Canal de Castilla: cartografía de un proyecto ilustrado*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1992.

LÓPEZ LINAJE, Javier, “Canal de Castilla: el recuerdo de un sueño ilustrado”, en Ordóñez Ferrer, Casilda (coord.), *Apuntes Palentinos*, Palencia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad, 1983, Vol 4, p.32.

MOISÉN GUTIÉRREZ, Jose Luis, *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal de Castilla (ramal norte, 1750-1936)*, (tesis doctoral inédita), Universidad de Burgos, 2013.

ID. “El Canal de Castilla y la vertebración del sistema de transporte en torno a su ramal norte (1750-1936)”, en *TST: transportes, servicios y telecomunicaciones*, 27, 2014, pp.12-36.

ORTIZ NOZAL, Miguel Ángel, *Apuntes históricos de Alar del Rey*, 1999-2004, (sin publicar).

ID. *Apuntes históricos de Herrera de Pisuerga*, 1990-2006, (sin publicar).

PALACIO ATARD, Vicente, *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII: notas para su estudio*, Madrid, Escuela de Historia Moderna, 1960.

ID. “Carlos III: el rey de los ilustrados”, Barcelona, Ariel, 2006.

PÉREZ GONZÁLEZ, Cesáreo y ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, “Un ejemplo de repoblación en la España ilustrada: San Carlos de Abánades”, en *Anuario de la Universidad Internacional SEK*, 8, (2003), pp.73-84.

ID. *El Canal de Castilla: arqueología y sociedad en el ramal del norte (1759-1825)*, Segovia, Universidad SEK, 2004.

SÁEZ HIDALGO, Ignacio, *El Canal de Castilla: guía para caminantes*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 2004.

SOSA WAGNER, Francisco, “El Canal de Castilla: alba y aflicción de una obra pública”, en *Revista de administración pública*, 153, 2000, pp.443-469.

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES:

Ilustr.1) *Google Maps. Elaboración Propia*

Ilustr.2) *Google Maps. Elaboración Propia*

Ilustr.3) HELGUERA, Juan, GARCÍA TAPIA, Nicolás y MOLINERO, Fernando (Coord.), *El Canal de Castilla*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1988.

Ilustr.4) *Ibídem.*

Ilustr.5) PÉREZ GONZÁLEZ, Cesáreo y ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, *El Canal de Castilla: arqueología y sociedad en el ramal del norte (1759-1825)*, Segovia, Universidad SEK, 2004.

Ilustr.6) *Elaboración Propia*

Ilustr.7) LAGUNILLA, Juan Ramón, *El Canal de Castilla. Sueño de la Ilustración*, (blog). URL: <http://oasisentierradecampos.blogspot.com/search/label/Arquetas>

Ilustr.8) *Elaboración Propia*.

Ilustr.9) HOMAR, Juan de y HELGUERA QUIJADA, Juan, *El Canal de Castilla: cartografía de un proyecto ilustrado*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1992.

Ilustr.10) *Google Maps. Elaboración Propia*.

Ilustr.11) *Elaboración Propia*.

Ilustr.12) *Google Maps. Elaboración Propia*.

Ilustr.13) *Elaboración Propia*.

Ilustr.14) PÉREZ GONZÁLEZ, Cesáreo y ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, *El Canal de Castilla: arqueología y sociedad en el ramal del norte (1759-1825)*, Segovia, Universidad SEK, 2004.

Ilustr.15) *Google Maps. Elaboración Propia*.

Ilustr.16) *Elaboración Propia*.

Ilustr.17) *Elaboración Propia*.

Ilustr.18) HOMAR, Juan de y HELGUERA QUIJADA, Juan, *El Canal de Castilla: cartografía de un proyecto ilustrado*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1992.

Ilustr.19) *Ibídem*

Ilustr.20) *Ibídem*

Ilustr.21) *Elaboración Propia.*

Ilustr.22) HOMAR, Juan de y HELGUERA QUIJADA, Juan, *El Canal de Castilla: cartografía de un proyecto ilustrado*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1992.

Ilustr.23) *Google Maps. Elaboración Propia.*

Ilustr.24) PÉREZ GONZÁLEZ, Cesáreo y ARROYO RODRÍGUEZ, Luis Antonio, *El Canal de Castilla: arqueología y sociedad en el ramal del norte (1759-1825)*, Segovia, Universidad SEK, 2004.

Ilustr.25) *Elaboración Propia.*

Ilustr.26) *Elaboración Propia.*