

## Un escalofrío en el páramo

Aunque ya en el siglo XVI se vio la necesidad de crear una comunicación fluvial de la meseta con el Cantábrico, no fue hasta el XVIII cuando el proyecto se hizo realidad. El ferrocarril acabó con la efímera prosperidad del Canal de Castilla

R.P.B. | Burgos

Santander y Bilbao, los puertos artificiales de Castilla, permitieron a ésta durante siglos exportar sus productos -principalmente lana y cereales- allende las fronteras. Sin embargo, la precariedad del transporte de estas mercancías dificultaba y entorpecía ostensiblemente la conexión: caminos en estado deplorable, asaltados continuamente por todo tipo de accidentes geográficos -que lo complicaban todavía más en determinadas épocas del año, bien por la nieve o por las lluvias- hacían que los productos tardaran mucho en llegar, por lo que perdían competitividad en el mercado. Ya a mediados del siglo XVI comenzó a idearse la posibilidad del transporte fluvial por la meseta. Fue un precedente del proyecto final, que se iniciaría mucho más tarde. El definitivo surgió en el siglo XVIII. Hacia mediados, el marqués de la Ensenada, el más influyente de los ilustrados ministros de Fernando VI, quiso dar un impulso serio y definitivo al desarrollo económico del país. En la de las claves pasaba -debía pasar- por mejorar las comunicaciones en el interior del país. Y no unas comunicaciones cualquiera: don Zenón de Somodevilla pretendía mejorar las terrestres existentes y crear una red de canales navegables que fortalecieran a las primeras. El marqués de la Ensenada proponía una verdadera revolución en materia de infraestructuras. Y fijó sus ojos en páramo castellano.



El marqués de la Ensenada promovió la construcción de los canales navegables.  
[diariodeburgos.es](http://diariodeburgos.es)

No en vano, el corazón del viejo reino seguía siendo el granero de España. «Ensenada elaboró un plan coherente y global de obras públicas para Castilla y León, basado en la construcción de canales navegables y carreteras pavimentadas, que al estar conectadas entre sí, no sólo permitirían exportar los excedentes cerealísticos, superando los obstáculos geográficos que por el norte y el sur lo habían dificultado hasta entonces, sino que además facilitaría el tráfico comercial entre los núcleos urbanos y las comarcas rurales, contribuyendo a la integración del mercado regional», señala el historia Juan Helguera en *El Canal de Castilla* (JCyL, 1988).

Uno de los proyectos esenciales de ese plan fue el Canal de Castilla, hasta la fecha la obra hidráulica más ambiciosa de la historia del país. El ingeniero Carlos Lemour, a instancias del prestigioso marino Antonio de Ulloa, dedicó los años siguientes al estudio de todas las posibilidades que le ofrecía la meseta castellana: reconoció los ríos Pisuerga, Carrión y Eresma; hizo mediciones y nivelaciones; realizó pruebas; estudió cuanto pudo toda Tierra de Campos, León y Segovia. Presentó a Ensenada varios proyectos, que el marqués no aprobó. Finalmente, fue presentado y aceptado un proyecto general, ya con Ulloa al frente, que contemplaba la creación de cuatro grandes canales navegables: el Canal de Norte, para unir Calahorra de Ribas, en Palencia, con Reinosa, en Cantabria; el Canal de Campos, para enlazar esta población palentina con Medina de Rioseco, en Valladolid; el Canal de Segovia, para unir la capital del acueducto con la población vallisoletana de Villanueva de Duero; y el Canal del Sur, que pretendía crear la conexión fluvial entre el Canal de Campos en Grijota, en Palencia.

el canal de campos. Fue el primero en iniciarse, al ser el de menor longitud y el que, a priori, ofrecía menos trabas orográficas, dado que discurría por terrenos eminentemente llanos, así como el que ofrecía mayores ventajas para el regadío. Las excavaciones dieron inicio en julio de 1753. Tenía la cabecera en el río Carrión, a la altura de Calahorra de Ribas, y atravesaría Grijota, Villaumbrales, Becerril de Campos, Paredes de Nava, Fuentes de Nava, Abarca, Castromocho y Capillas para terminar en Castil de Vela. Hasta 1.500 peones se afanaron en la construcción del canal, que se prolongó durante 13 meses, hasta la caída en desgracia del marqués de la Ensenada. Entre 1754 y 1758 el macroproyecto de hacer navegable Castilla entró en dique seco.

El plan se activó a partir de ese año, con el reinicio de las obras en el Canal de Campos y con el comienzo de las excavaciones de los canales Norte y Sur. La actividad en los tres se detuvo en 1804 debido a una crisis en la Hacienda Real. La Guerra de Independencia que siguió no sólo no contribuyó a impulsar el macroproyecto, sino que lo ralentizó, ya que buena parte de la infraestructura fue saqueada cuando no destruida. En 1815, el rey Fernando VII ordenó la reanudación de las obras, pero apenas había recursos financieros para ello. Hasta que en 1831 el Estado adjudicó a la 'Compañía del Canal de Castilla' su explotación durante 70 años a partir del final de las obras pero con el compromiso de concluir éstas en 1849.

A la conclusión de esas siete décadas, la explotación revertiría al Estado. Los canales del Sur y de Campos se concluyeron en su totalidad; el del Norte, sólo entre Calahorra y Alar del Rey. El de Segovia, descartado, nunca se construyó.

esplendor y penumbra. Una vez abierto al tráfico, el Canal de Castilla vivió una época de esplendor. Poco antes de la conclusión definitiva, surcaban esta magna obra de ingeniería 106 barcas, de las que 92 se dedican al transporte de mercancías, 4 al servicio de viajeros; el resto pertenecían a la empresa constructora. Pero es que en la década de 1850 el número de embarcaciones acabó triplicándose. La influencia de esta época dorada en Valladolid y Palencia fue significativa: ambos centros registraron una gran industrialización, ya que el Canal ejerció de polo de atracción de innumerables negocios, principalmente de fábricas de harinas. Sin embargo, la aparición del ferrocarril, que irónicamente fue contemplado como un complemento del Canal, acabaría dando al traste con él. Para más inri, uno de los primeros tramos (Alar del Rey-Reinosa) discurrió casi de forma paralela al Canal del Norte. Aunque en los primeros años la convivencia fue buena, el ferrocarril acabó imponiéndose, dando al traste con aquel sueño ilustrado de hacer rentable la navegabilidad en el corazón de la paramera castellana.

---

© Copyright Diario de Burgos. All Rights Reserved. Prohibida toda reproducción a los efectos del Artículo 32, 1, párrafo segundo, LPI.