

DOS CAMINOS EN ALAR DEL REY

César Albiñana García-Quintana

I. Notas preliminares.

Acepté con satisfacción el honor de colaborar en la publicación conmemorativa del cincuentenario de la institución *Tello Téllez de Meneses* por mi condición de académico, aunque ello me obligaba a desarrollar un tema ajeno a mis habituales aportaciones jurídicas en sus proyecciones privatista, administrativa, financiera y tributaria.

También he de anotar que el título de la presente colaboración me lo ha brindado la monumental obra: *España en sus caminos* de Gonzalo Menéndez-Pidal (Madrid, 1992).

Asimismo es obligado advertir que no he podido consultar otras fuentes que las bibliográficas, por lo que este trabajo carece del más modesto empaque investigador.

Por último, no puedo cerrar estas notas previas sin rendir emocionado recuerdo a María-Valentina Calleja González, que tanto hizo por la cultura en Palencia, y también testimonio de admiración a Jesús Mañueco Alonso por sus constantes desvelos al servicio de los intereses generales.

II. La villa de Alar del Rey: su origen.

No todos los autores consultados ofrecen la misma versión de la denominación o del origen de esta villa a orillas del río Pisuerga.

Alar significa percha o lazo de cerdas para cazar perdices. Ya en 1726 esta palabra se refería a los lazos que ordinariamente se hacen de cerdas, que se armaban con perchas o trechos en las laderas o cerros, por los coladeros o sendas de las perdices, u otras aves, ocupando con una línea de ellos para que huyendo del ojeo vengan a dar en ellos. Asimismo representaba al conjunto de lazos o perchas, por lo general dispuestos en hilera, para cazar conejos, liebres y especial-

mente perdices. La Academia Española en el año 1770 refiriéndose a otras regiones, así llamaba a la senda o camino que se forma y compone en las laderas de los cazadores de perdices con ramos y matas, de modo que ojeándolas se las estrecha y obliga a entrar por donde está oculto y armado el lazo o máquina con que se cogen. Otras acepciones de raíz latina pero no francesa hacen referencia a ala o a volar¹.

Desde luego, Alar fue un sitio de cetrería real al que debe su nombre. Y tiene que ver con la bonita leyenda de la fundación de Castilla. Se dice que el rey se prendó de un neblí de ojos de fuego del conde Fernán González y se lo compró por un grano de trigo puesto a progresión geométrica sobre el tablero de ajedrez y tuvo que pagar con las tierras que habían de ser nuevo reino y núcleo de todo un imperio (véase Valentín Bleye en publicación del año 1988 revisada por María Valentina Calleja, Ángel Casas y Guillermo Herrero, académicos de la Tello Téllez de Meneses).

Según los autores de *Toponimia palentina* (Nuestros pueblos. Sus nombres y sus orígenes)², el nombre de Alar del Rey "se le ha querido hacer proceder de la alcándara en que se colocaban los azores en el ejercicio de la cetrería. Según la leyenda romancera de Fernán González, añaden estos autores, éste habría conseguido el condado de Castilla por la venta al rey de León Sancho I de su caballo y de su azor. El apellido "del Rey" que lleva Alar no haría sino confirmar su relación con esta leyenda.

El origen de Alar del Rey está, sin embargo, en la orden que dio Carlos IV (1748-1819) en 1791 de poblar el curso del Canal de Castilla que se estaba construyendo, en opinión de los mencionados Gordaliza y Canal. Carlos IV había sido proclamado rey en 1788 y no había abdicado en su hijo Fernando VII (19.3.1808). En la cabecera del ramal Norte del Canal de Castilla había adquirido la Hacienda Real unos terrenos a las monjas Bernardas de San Andrés de Arroyo en los que se fundó Alar del Rey.

No obstante la expresada explicación histórica, "alar" es trampa para la caza, construida a base de formar artificialmente una barre-

¹ *Diccionario histórico de la Lengua española*, Madrid, 1992, tomo 2º, pág. 39.

² F. Roberto Gordaliza Aparicio y José María Canal Sánchez-Pagín (Palencia, 1993, pág. 273).

ra de monte, dejando únicamente determinadas salidas, en las que se dispone la trampa o lazo en el que cae la caza³, según ya se ha dicho.

No se puede renunciar a transcribir la siguiente explicación según el estudio del origen y significación de los nombres propios del lugar: El primer elemento del topónimo es un colectivo en *-ar* formado sobre el común castellano *ala*, aquí en el sentido de "alero, porche". Puede compararse, se agrega, bien Alalpardo (Madrid), probablemente a partir de Alarpardo (Halarpardo en 1186). Los Alares (Toledo). Designaciones de este tipo, se anota⁴, son frecuentes en toponimia. Podemos señalar a este propósito, afirma Emilio Nieto Ballester, entre otros, Galilea.

No faltan puntualizaciones. Así se ha escrito recientemente⁵ que el rey Carlos IV en el año 1796 dispuso que en el término de La Veguilla se erigiese un pueblo que tomaría el nombre de Alar del Rey, y donde pronto se construirían almacenes al lado de la dársena del Canal de Castilla.

III. Los medios de transporte.

Es bien sabido que los sistemas de transporte son de gran importancia para el desarrollo y el sostenimiento de la economía de los pueblos. Los medios de transporte disponibles en cada época histórica permiten a los pueblos organizar el espacio y explotar los recursos económicos teniendo en cuenta los lugares de producción y de consumo con los correspondientes costes de distribución material.

Entre ellos, y en los años que delimitan esta colaboración, se encuentran las vías de navegación fluvial y los ferrocarriles. De ambos nos ocupamos con la obligada brevedad y renunciando, por tanto, al examen de la red de carreteras existente y a su impulso en el siglo XVIII⁶.

³ *Vocabulario español de la caza*, Ministerio de Agricultura, Madrid, 1950, pág. 20.

⁴ *Breve diccionario de topónimos españoles* por el autor citado con la colaboración de Araceli Striano Corrochano, Alianza editorial, Madrid, 1997, pág. 30. En otras obras como en la tesis doctoral de José Manuel Fradejas Rueda, *Tratado de cetrería*, bajo la dirección del profesor Manuel Alvar, Madrid, 1985, nada se indica sobre la voz "alar".

⁵ *Palencia: Guía de la ciudad y provincia* por Justino López Santamaría, ed. Piccini & Asociados, S.L., Valladolid, 1999, pág. 194.

⁶ Es ineludible la cita del entrañable Juan Plaza Prieto: *Estructura económica de España en el siglo XVIII*, ed. Confederación Española de Cajas de Ahorro, Madrid, 1976, pág. 382-398.

Se ha de insistir, sin embargo, en que el transporte a lo largo de la Historia ha sido factor decisivo del progreso. Todas las civilizaciones nacieron y crecieron donde existían vías de comunicación. Los ríos, los mares y las carreteras fueron y son la infraestructura del transporte en sus distintas modalidades. Más tarde el ferrocarril sirvió al espectacular desarrollo industrial del medio en el siglo XVIII. La capacidad de transporte del nuevo medio es enorme comparada con la existente en otras épocas. Alar del Rey estuvo en el curso del agua con el Canal de Castilla y con los raíles en el ramal ferroviario a Santander, además, naturalmente, de las carreteras y los caminos. Nada cabe agregar al excelente estudio de Antonio Gómez Mendoza en la aportación que con el título: "La Compañía del Canal de Castilla y el Ferrocarril de Isabel II: Dos empresas de transporte en Castilla", publicó en obra de homenaje al recordado Diego Mateo del Peral⁷, cuya lectura y análisis se ha de recomendar.

Sin embargo, en la época a que nos venimos refiriendo ya se planteaban alternativas que en estos últimos tiempos han adquirido toda su pujanza. Canga Argüelles se preguntaba: "¿Pero los *canales* deberán construirse por el Gobierno o los particulares, a quienes se concedan su propiedad absoluta o por un número de años; dándoles facultad para cobrar derechos de las mercancías y por el riesgo, en recompensa de los capitales e industria empleados?". Antes ha afirmado "que ofendía a la ilustración⁸ de mis lectores si me detuviera a probar sus ventajas" refiriéndose a los canales de riego y navegación para el fomento de la agricultura y el comercio. Concluía el insigne tratadista, "una de las figuras señeras de la Hacienda Pública española" en opinión de Antonio Barrera de Irímo, que "los canales de riego y gastos de transporte; aproxima los frutos al consumidor, y destruyen el espíritu de monopolio"⁹.

⁷ *Historia económica y pensamiento social*, Alianza/Banco de España, Madrid, 1983, págs. 371-398.

⁸ Téngase en cuenta ahora y más adelante como valor cultural que se sirve de principios racionales y bien puede llegar al "despotismo ilustrado".

El llamado siglo o época de las luces se sitúa en el siglo XVIII y es resultante de un estado de espíritu y afecta a todos los aspectos de la actividad humana y de la reflexión filosófica (José Ferrater Mora).

⁹ Ob. cit., págs. 168-9.

Otras voces se hicieron escuchar. Convincente fue la defensa de la libertad económica por Jovellanos. Gaspar Melchor de Jovellanos se refirió a las "leyes eternas de la Naturaleza". Pronunciándose sobre el proyecto del Canal de Castilla argumentó que "llegaban más barato a Santander los granos extranjeros conducidos por agua, que los de Castilla por tierra. Aunque la fanega de trigo se vendiese en Palencia a seis reales, como sucedió en 1757, añadía, su precio en Santander sería de 22rs". Llegó a afirmar en el célebre Informe de la *Ley Agraria* que el Canal de Castilla sería "la más grande y gloriosa empresa".

En el propósito que alumbró el Canal de Castilla estuvo el enlazar Castilla y Santander y/o Bilbao como ha expuesto el profesor Gonzalo Anes¹⁰. La rivalidad de ambos puertos ya jugó su carta.

Julián García Torrellas ha resumido que el Canal de Castilla, desde 1840, había permitido transportar el trigo castellano hasta Alar del Rey. Desde 1866, con la inauguración del ferrocarril, el trigo pasó a ser transportado por tren desde Alar del Rey hasta Santander, de cuyo puerto partía con destino a Cuba. Las barcas que remontaban el Canal cargadas de harina, destinada a las colonias americanas, descendían (regresaban) con el azúcar procedente de las colonias, completándose de este modo un ciclo comercial a través de esta vía de navegación. Con la inauguración del ferrocarril del Norte, Valladolid-Santander, anota este autor, se provocó la reducción del volumen del tráfico mercantil por el Canal de Castilla en sus dos terceras partes durante el quinquenio 1875-1879 al quinquenio 1885-1889¹¹.

Varios de los párrafos que anteceden sirven de explicación y autorizada defensa del tema elegido en esta colaboración.

¹⁰ *El antiguo régimen: Los Borbones*, Alianza Editorial-Alfaguara, Madrid, 1975, págs. 220 y sigs. Y ha sido V. Palacio Atard quien ha estudiado de modo especial la exportación del comercio de Castilla a Santander (*El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1960, 206 págs.). También el prof. Terán Álvarez en su artículo: "Santander, puerto de embarque para las harinas de Castilla", en la rev. *Estudios Geográficos* núm. 29/1947.

¹¹ En *Historia de Palencia*, obra colectiva dirigida por Julio González, ed. Diputación provincial de Palencia, vol. II, Palencia, 1990, pág. 212.

IV. La llamada Tierra de Campos.

Como más adelante se dirá, el Canal de Castilla fue denominado Canal de Campos. Es oportuno, por tanto, intercalar algunas notas sobre la delimitación y las características de la Tierra de Campos.

Se ha escrito que la Tierra de Campos es zona llana y triguera, azul y verde, cielo y cosecha a partes iguales. Ramón Pérez de Ayala, ilustre miembro de la generación del 98, escribió: "Cruza por Tierra de Campos / desde Zamora a Palencia, / que llaman tierra de campos lo que son campos de tierra". Miguel de Unamuno, nuestro pensador, dejó escrito: "Campos desnudos como el alma mía, / que ni la flor ni el árbol engalana, / ceñudos al nacer de la mañana, / ceñudos al morir el breve día".

Abandonando el estilo dolorido de poetas y soñadores, se ha de recordar que para José M. Quadrado¹² "por campos góticos fueron conocidas desde el principio de la reconquista las feraces llanuras encerradas entre el Esla, el Carrión, el Pisuerga y el Duero (...). Más adelante se la llamó tierra de Campos circunscribiendo sus anchos límites; y aunque retuvieron el sobrenombre del distrito muchos pueblos de los cercanos, redujose su término propiamente dicho al espacio que media entre los márgenes del Sequillo y las inmediaciones de la orilla derecha del Carrión, abarcando todo el sudoeste de la provincia de Palencia y una estrecha zona de la porción confinante de la de Valladolid"¹³.

La Tierra de Campos ha sido objeto de específico estudio¹⁴. Teniendo en cuenta el curso del Canal de Castilla y el deslinde que se admite al describir la Tierra de Campos, es explicable que el Canal de Castilla se conociera inicialmente como Canal de Campos "que debía conducir la fecundidad desde Segovia a Olea, cerca de Reinosa, por

¹² *Recuerdos y bellezas de España: Palencia* (edición facsímil, 1861), ed. Diputación provincial de Palencia, 1989, págs. 15 y 16.

¹³ En nota a pie de página se expresa: "De las 34 villas que formaban últimamente el distrito de Campos, sólo 5 pertenecen a la provincia de Valladolid y las demás a la de Palencia, a saber 11 al partido judicial de la ciudad, 15 al de Frechilla y 3 al de Carrión".

¹⁴ Con esta denominación y considerándola región natural, Justo González Garrido, ed. Diputación de la provincia de Palencia, 1993, 456 págs. Anteriormente con el mismo título Julio Martín Aparicio, Palencia, abril de 1987, llamándola "granero de España" y diversificando su examen desde todos los ángulos: geográfico, geológico, hidrológico, humano, social y económico en las pág. 11-17.

espacio de 46 leguas, después de los caudales consumidos por el Erario en tan digna obra; desde el año 1764 se halla muy atrasada¹⁵, y sus productos anuales no exceden de 397,248 rs.¹⁶. Más adelante reconocía que "España, atravesada por tantos ríos y en direcciones tan diferentes, no tiene hoy más navegación interior que la limitada de los Canales de Aragón y Castilla". El propio J. Plaza Prieto utiliza la expresión Canal de Campos o de Castilla. Sin embargo, bien se puede suponer que la construcción por ramales del hoy conocido como Canal de Castilla, diera a identificar uno de ellos (el tramo o ramal de Campos con la construcción en su totalidad¹⁷. A esta conclusión nos lleva el que autor tan documentado como Juan Helguera Quijada¹⁸, se refiera a distintos canales de navegación: de Campos, del Norte y del Sur, para referirse al Canal de Castilla cuando cierra su aportación y partiendo del proyecto general de los Canales de Castilla y León.

V. Otros datos a reseñar.

Alar del Rey ofrece innumerables circunstancias dignas de reseña a lo largo de su historia, y que aquí no pueden ser enumeradas por su extensión. Pero alguna, deslavazadamente, puede ser aquí mencionada. Se anota que en 1929 fue descubierta una necrópolis prehistórica en Alar del Rey con 60 sepulturas¹⁹.

Con independencia de cómo se constituyó la provincia de Palencia por Decreto de 30.11.1833 siendo Ministro de Fomento Francisco Javier de Burgos, que ha sido objeto de pormenorizados estudios

¹⁵ *Diccionario de Hacienda*, Madrid, segunda edición, tomo primero, 1833, pág. 392. Para valorar la vida y la obra de J. Canga Argüelles y, también, para situar sus aportaciones en el tiempo, se ha de leer el excelente prólogo del profesor Fabián Estapé a *Elementos de la Ciencia de Hacienda* (Londres, 1825), cuya reproducción fue editada por el Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1961.

¹⁶ Ob. cit., pág. 371.

¹⁷ V. *Manual de Historia de España* de Pedro Aguado Bleye y Cayetano Alcázar Molina, ed. España Calpe, sexta edición, tomo III, Madrid, 1956.

¹⁸ Cap. I de la obra *El Canal de Castilla*, VV.AA., ed. Junta de Castilla y León, segunda edición, Valladolid, 1990. Las págs. 151-159 son aleccionadoras en cuanto a las vicisitudes físicas y funcionales del Canal de Castilla desde la configuración originaria hasta su reconversión en el siglo que concluye.

¹⁹ *Gran Enciclopedia Durvan* con prólogo de Julián Marías, Bilbao, 1988, tomo I, pág. 253.

con mención de alteraciones posteriores²⁰, ha de anotarse que Alar del Rey se fusionó en 1973 con la localidad burgalesa de San Quirce del Río Pisuerga²¹. Antes, en 1970, se había fusionado con el municipio de Becerril del Carpio y más tarde con Nogales de Pisuerga.

Alar del Rey en 1800 sólo contaba con nueve vecinos según Gordaliza y Canal anteriormente citados. En el último censo de población figura con 1.334 habitantes.

La extensión superficial que se asigna al término municipal de Alar del Rey es de 57,9 kilómetros cuadrados.

Se desconocería el rigor o el mérito histórico si ocupándonos de un canal de navegación y de un ramal ferroviario en cualquier parte del territorio español, no fueran mencionadas las Sociedades Económicas de Amigos del País, siquiera para reservarlas un rincón bibliográfico.

La atención por el Canal de Castilla, por la transformación del mismo en canal de regadío y por el ferrocarril de Alar del Rey a Santander, con sus concesiones administrativas e incidencias, no fue ajena en sus respectivas épocas a la Sociedad Económica de Amigos del País de Palencia cuyos estatutos fueron aprobados en 1796²², aparte de sus seleccionadas citas bibliográficas. En este apunte no puede faltar la mención de una de las obras del profesor Gonzalo Anes sobre el Informe de la Ley Agraria en el que Melchor Gaspar de Jovellanos estampó frases como la que sigue: Castilla La Vieja tiene camino al mar más ha de cuarenta años...; este Canal, en todo su proyecto, se extiende al territorio de Campos, y a gran parte del reino de León, y

²⁰ En primer lugar la aportación de Manuel Revuelta González, *Orígenes de la constitución de la provincia de Palencia*, ed. de la Diputación de esta provincia, 1981. Y un buen resumen por Alfredo Ollero de la Torre en la obra colectiva *Historia de Palencia* dirigida por Julio González, ed. Diputación provincial de Palencia, II, Palencia, 1990, págs. 183-5, ya cit.

²¹ En San Quirce del Río Pisuerga se encuentra la abadía de San Quirce o Quirico fundada por el conde de Castilla Fernán González (¿930?-970) para conmemorar una victoria que allí obtuvo y levantándose el primer edificio entre 925 y 928. El acuerdo de fusión lo tomó el Consejo de Ministros de la Nación el día 23.12.1972 siendo Director General de la Función pública D. José Luis López Henares.

²² V. la obra que con el expresado título escribió José Luis Sánchez García y publicó la Diputación provincial de Palencia en 1993, págs. 201-208.

seguramente presenta la más importante y gloriosa empresa que puede acometer la Nación; ...²³. Siempre y en todo lugar estas Sociedades Económicas fueron foros de discusión teórica de las clases ilustradas²⁴.

VI. El Canal de Castilla.

En la época que nos ocupa fueron tres los proyectos de construcción de canales con realización de tramos de ellos: Canal de Aragón, Canal de Castilla y Canal de Extremadura²⁵. Me refiero a continuación al Canal de Castilla, uno de los caminos de Alar del Rey.

En obra de carácter jurídico-administrativo se ha escrito que "para fomentar la agricultura, la industria y el comercio en Castilla, se proyectó, hace ya algunos siglos, la apertura de un canal de riego y navegación que fertilizase sus dilatados campos. En 1550, se afirma, se hicieron los primeros ensayos sin resultado. Reprodujéronse las obras en tiempos de Fernando VI, se continuaron en los de Carlos III y Carlos IV, hubieron de suspenderse por la injusta agresión en 1808, y se impulsaron otra vez a virtud de la Real Orden de 27 de enero de 1815, haciéndose desaguar la laguna de La Nava. Estas noticias nos suministra la Real Cédula de 17 de marzo de 1831, por lo cual, convencido el rey D. Fernando VII de que "los productos del Erario no podían hacer frente a los muchos gastos que exigía el proyecto", deliberó entregarlo a una empresa de particulares constituida por personas ilustradas y de considerable arraigo, y representada por D. Alejandro Aguado²⁶, banquero de París, la cual se encargó de terminar por su cuenta y a sus expensas las obras en el término de siete años, bajo las bases y condiciones que entonces se establecieron (...). La dirección del Canal resumió en una Instrucción de 14 de octubre de 1837, aquellas a que había de ajustarse la navegación, el sistema aplicable al movimiento de los artefactos, y los deberes de los encargados, escluseros y patronos"²⁷.

²³ *Economía e Ilustración en la España del siglo XIX*, Ariel, 1969, págs. 95-138.

²⁴ V. "La política ilustrada en Palencia" por Pablo García Colmenares en *Castilla y León: Palencia*, ed. Mediterráneo, Madrid, 1991.

²⁵ *La Real Hacienda bajo Fernando VI y Carlos III*, por Renato Pieper, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1992, pág. 35.

²⁶ Personaje controvertido según sus relaciones con el rey Fernando VII y Luis López-Ballesteros.

²⁷ *Diccionario de la Administración española*, director D. Marcelo Martínez-Alcubilla, Madrid, 1914, tomo II, sexta edición, 960 págs.

Aunque no siempre las normas jurídicas establecidas tienen reflejo en la realidad, en esta ocasión he preferido ofrecer las disposiciones dictadas en la primera época del Canal de Castilla porque ellas son la mejor guía para conocer los balbucesos iniciales de tan vasta obra, que se puede dar por concluida al alcanzar 207 kilómetros y 780 metros.

Con cita del Canal de Campos relata Canga Argüelles que "esta obra digna de la ilustración de los señores D. Fernando VI y D. Carlos III, y de cuya cima deben resultar ventajas inmensas a Castilla, gozó de una consignación sobre Tesorería de 3.336,889 rs. anuales". Y añade: "En el día se halla muy adelantada por los esfuerzos de la Compañía, que tomó a su cargo la construcción, y por la destreza del ingeniero D. Epifanio Esteban"²⁸.

Aun incurriendo en reiteraciones parece oportuno recoger el texto de Justo González Garrido²⁹ referido al Canal de Castilla: Concebido en la época de Carlos V, a mediados del siglo XVI, con la idea de favorecer una región importante desde las sierras de Reinosa a las montañas el Guadarrama, y aplazada su ejecución durante siglos a causa de las luchas interiores y exteriores que a través de ellos mantuvo la Nación, fue al fin estudiado (el proyecto) y comenzadas las obras en el período de paz y prosperidad correspondiente al reinado de Fernando VI³⁰, continuándose los trabajos en los de sus sucesores Carlos III y IV; pero a fines del siglo XVIII las vicisitudes de la época y la penuria del Erario público, hubieron de interrumpirlas largo tiempo cuando no se había construido aun más de la mitad del proyecto.

²⁸ Ob. cit., pág. 167. Siguen varios datos sobre "caudales invertidos en los períodos 1753-1774 y 1774-1779", así como de los "productos y gastos en 1779" con un "alcance" (déficit) de 163,493 rs. En *El Canal de Castilla* de J. Helguera, N. García Tapia y F. Molinero, ed. Junta de Castilla y León, Valladolid, 1990 (2ª edición), la prosperidad del Canal de Castilla se sitúa en el decenio 1850-1860, págs. 115 y sigs. ²⁹ Págs. 440-449 de la ob. ya cit.: *La Tierra de Campos* (Región natural).

³⁰ D. Bernardo Ward en su *Proyecto Económico*, "escrito en el año de 1762", dedicó el capítulo VI (págs. 63 y sigs.) a "Medio para hacer navegables los principales ríos de España y de formar algunos canales sin gravamen del Real Erario". Para las Sociedades Económicas de Amigos del País debió ser un "libro de cabecera". Fue editado por el Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1982, con un magistral estudio preliminar de Juan Luis Castellano (Universidad de Granada), págs. VII-LXI. En su cubierta el rey Fernando VI y de quien el autor de "Dos caminos ..." dejó escrito: "Rey amigo de la Justicia y de la paz".

Las obras de construcción del Canal de Castilla con las aludidas interrupciones duraron desde 1753 hasta 1849. Como obra de ingeniería hidráulica es tal vez la más importante de las realizadas en los siglos XVIII y XIX³¹.

Según se expone en todas las obras relativas al Canal de Castilla³², éste se articula en forma de Y invertida, cuyo tronco forma el Canal llamado del Norte (desde Alar del Rey hacia el sur y le cruza el río Carrión en Calahorra de Ribas; a los 74.500 kilómetros se bifurca en los ramales del Sur y de Campos. El ramal Sur con un recorrido de 54,420 kilómetros y 18 esclusas. Y el ramal de Campos, el primero que se comenzó a construir, con 78,854 kilómetros y que se terminó en 1849 (Calahorra de Ribas-Medina de Rioseco). El ramal Sur desagua en el mismo río Pisuerga que le da nacimiento.

La profundidad del Canal de Castilla se encuentra entre 1,80 y 2,80 metros. Las diferencias de nivel exigen 24 esclusas en el ramal del Norte (85,44 metros de altura), 18 en el ramal Sur (63,06 metros de altura) y 7 en el ramal de Campos (21,65 metros de altura); que con las diferencias en el desagüe de Medina de Rioseco y en Valladolid sobre el río Pisuerga arrojan 198,10 metros de altura.

Su detallada descripción física y geográfica en *El libro de Palencia* de Ricardo Becerro de Bengoa³³.

Datos de carácter legal quedan sin ser citados a pesar de ser ilustrativos de las vicisitudes de la explotación del Canal de Castilla y reflejo de la política y de los medios de la época. Un cuidadoso resumen de disposiciones relativas al aprovechamiento de las aguas para riegos en la obra patrocinada por la Universidad Comercial de Deusto-Bilbao³⁴. Se indica, sin embargo, que al restablecerse en 1836 la Constitución de 1812, entró nuevamente en vigor la Ley de 3 de diciembre

³¹ V. la aportación de Nicolás García Tapia titulada: "Ingeniería hidráulica del Canal de Castilla", en la ob. ya cit. *El Canal de Castilla*, VV.AA. págs. 161-195, en la que el más profano capta las dificultades técnicas y la envergadura de su construcción.

³² Por ejemplo, la que acaba de ser aludida en la cita inmediata anterior, págs. 11 y sigs. de Juan Helguera Quijada, y las págs. 443-444 de la ob. anteriormente cit. de Justo González Garrido: *La Tierra de Campos*.

³³ Palencia, 1969, págs. 53-37. También J. Benito Arranz: *El Canal de Castilla (Memoria descriptiva)*, Valladolid, 1957, 91 págs.

³⁴ *Riqueza Nacional de España*, Bilbao, 1968, tomo IV, págs. 693 y sigs., con datos y extractos obtenidos de Pablo de Alzola: *Las obras públicas en España. Estudio histórico*, 1899.

de 1823 que sometía al conocimiento y resolución de las autoridades administrativas los asuntos relativos a las aguas.

Las leyes de 3.8.1866, 20.2.1870, 13.6.1879 y 27.7.1883, además del Reglamento de 9.4.1885, regularon las concesiones y los auxilios a las empresas que acometieran la construcción de canales y pantanos de interés público con mención en ocasiones de las "áridas estepas de Castilla o Extremadura", y aludiéndose a cómo en el siglo XVI ya se proponía la apertura de canales de riego para librar al país "de los malos efectos de la sequedad, siendo precursores de Campomanes y Jovellanos y de éstos Cristóbal Pérez de Herrero y Sancho de Moncada, cuyas obras más importantes incluyó el profesor Fuentes Quintana en la colección "Clásicos del pensamiento económico español" (Instituto de Estudios Fiscales).

De inmortales son calificados los escritos de Jovellanos "que ante la contemplación del clima, ardiente y seco, y de la inmensa extensión superficial que por falta de riego no rinde fruto alguno. Más rotundo fue Pedro Rodríguez Campomanes a últimos del siglo XVIII, que "deduciendo las naturales consecuencias de las sequías y de las escaseces, añadió que *es inútil quejarse de los efectos cuando no se pone remedio a las causas, estableciendo riegos en todas partes que sea posibles*". (Del *Diccionario de la Administración Española*, tomo II, pág. 854, antes citado).

Se ha de concluir este somero apunte del Canal de Castilla con un crítico balance que sirva de introducción al apartado siguiente relativo al ramal ferroviario de Alar del Rey a Santander, es decir, del otro camino que sirve de título a esta colaboración. El Barón de Bourgoing en "Un paseo por España durante la revolución francesa" afirmaba: El Canal de Castilla tal y como se proyectó hubiera proporcionado a Castilla La Vieja la "manera de dar salida a sus productos y aún de multiplicarlos. Este canal, añade el autor, debía comenzar en Segovia, seguir el curso del Eresma, que da sus aguas al Duero, y seguir luego hasta Reinosa, recibiendo las aguas de los arroyos que halla en su avance. De Reinosa al puerto de Santander no hay más que unas diez leguas, que se pueden recorrer por un camino espléndido construido con el propósito de facilitar la proyectada salida al mar de los productos castellanos, pero que ya estará hecho una ruina cuando se terminen las obras del Canal".

En último término pero en primer lugar he de citar el primoroso estudio de Federico Sanz Rubiales editado por Adeco - Canal de Castilla (Junta de Castilla y León), que no puede aportar más ni mejor, sobre el Canal de Castilla (ramales, con sus tramos, elementos, fotografías y mapas parciales), en el reducido espacio de una información turística (1999), sin olvidar que el Canal de Castilla ha sido declarado "bien de interés cultural" por la Junta de Castilla y León (13.6.1991).

VII. El ferrocarril de Alar del Rey a Santander.

El profesor J. Vicens Vives ha resumido la primera época de la red ferroviaria española en la que figura el enlace Alar del Rey - Santander³⁵, y con esta referencia se inicia el presente apartado.

Según ya se ha expuesto, el Canal de Castilla constituía el elemento medular de una economía agraria, basada en la exportación de trigo con dirección a Santander, aunque el Canal no cubría el último tramo. De ahí que el ferrocarril surgiera como el agente dinamizador³⁶. El tramo Alar del Rey/Reinosa no se concluiría hasta 1857 y el trayecto hasta Santander once años después. El ilustre profesor Pedro Tedde de Lorca se ha ocupado del ferrocarril Alar del Rey - Santander entre las anexiones a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España³⁷, además de otros aspectos incluso financieros, y después de anotar la caducidad de la concesión en su día otorgada al marqués de Remisa, explica que la búsqueda de una salida ferroviaria de Castilla al Cantábrico, hubo de ser la razón primera de esta concesión fundamentada en la dirección del comercio desde el interior a la periferia, según se viene exponiendo.

En 1851 se confirmó la concesión del ferrocarril a la aludida Compañía Isabel II, que quedó constituida por la Diputación provincial, Ayuntamiento y Juntas de Comercio y Agricultura de Santander. Las dificultades halladas en la construcción en el paso de la cordillera cantábrica (Bárcena de Pie de Concha a Reinosa), dieron lugar a conversaciones entre la mencionada Compañía del Norte y la de Isabel II

³⁵ *Historia social de España y América*, Barcelona, tercera edición, 1979, vol. V, págs. 202-207.

³⁶ De *Historia económica y pensamiento social*, en homenaje a Diego Mateo del Peral, Alianza/Banco de España, Madrid, 1983, pág. 562.

³⁷ *Los ferrocarriles en España*, ya cit., tomo 2 (Economía y Ferrocarriles), págs. 81-82.

que nos ocupa, tratando de reducir las filaciones en el transporte y a evitar soluciones como la de utilizar carretas y otros medios de tracción animal. El Real Decreto de 6 de mayo de 1868 declaraba nuevamente la caducidad de la concesión. Después de determinadas medidas y de pleito en la jurisdicción contencioso-administrativa³⁸, se constituyó una Junta de incautación, llegándose por Real Orden de 30.5.1871 a la transferencia del Alar del Rey – Santander a una nueva compañía, y el 27.6.1874 a la Compañía del Norte.



Lám. 1.- Acciones de la empresa de ferrocarril de Alar del Rey a Santander. Banco de España. Archivo. Colección Documentos mercantiles.

Ramón Cordero, entre otras fuentes bibliográficas, da cuenta de la crisis económica que atravesaba la concesionaria del Alar del Rey-Santander (Compañía de Isabel II), unida a las dificultades técnicas que suponía el paso entre Los Corrales y Reinosa, a través de la cordillera cantábrica y que le impedían soldar los dos tramos en explotación. (En *Los ferrocarriles en España*, 1844/1943, dirigida por el insigne prof. Artola, tomo 1, pág. 229).

Se ha de advertir, no obstante, que un completo y documentado estudio tanto de la alternativa Canal de Castilla y ferrocarril Isabel II, como de las negociaciones y transferencia del ferrocarril Alar del

³⁸ V. El Real Decreto de 9.1.1869.

Rey-Santander a la abreviadamente llamada Compañía del Norte, y aún con la de Madrid-Zaragoza-Alicante, (M.Z.A.), se encuentra en la aportación de Antonio Gómez Mendoza³⁹. En tan importante documento existen afirmaciones como las que siguen: "Si Don Carlos triunfa, no quedará un raíl en la Península" (pág. 387); y "La llegada del ferrocarril (a Valladolid) rompió el monopolio que disfrutaba el Canal entre Valladolid y Alar" (pág. 376). En este sentido lo que sigue de Julián García Torrellas: "Si el comercio se había venido realizando por medio de las rutas fluviales o por vía terrestre con carruajes, el ferrocarril produjo importantes cambios en las infraestructuras del transporte con las líneas Santander, León y la inauguración en 1912 del ferrocarril secundario Palencia-Villalón"⁴⁰.

Debe ser citada la obra de Julio Martín Aparicio⁴¹ porque además del estudio que contiene sobre los ferrocarriles secundarios, se refiere a los de ancho normal en cuanto a proyectos y realizaciones con cita del tren de Alar del Rey a Santander, que según sus datos tenía un coste presupuestario de 40 millones y la respectiva Compañía nacía con un capital autorizado y suscrito de 18.750.000 pesetas, recibe del Estado 15 millones por acciones, emite obligaciones por 55 millones de pesetas que garantiza el Estado en su amortización e intereses por valor de 15 millones de pesetas. Este autor distingue las líneas férreas de "ancho métrico" de las demás, con referencia, indudablemente, al art. 30 de la Ley de 3 de junio de 1855 que fijaba "el ensanche de la vía o distancia entre los bordes interiores de las barras-carriles, (...) (en) un metro 67 centímetros (seis pies castellanos)".

En este orden de consecuencias también ha de ser mencionada la aportación de Pablo García Colmenares que concluía: "Pero sobre todo el mayor esfuerzo inversor se va a centrar en la construcción de ferrocarriles que afectarán de forma muy importante a nuestra provincia (Palencia) y en cuya reconstrucción participarán muy activamente la burguesía y los grandes propietarios provinciales, muy interesados, lógicamente, en las perspectivas comerciales que se abrían con la

³⁹ "La Compañía del Canal de Castilla y el ferrocarril de Isabel II, dos empresas de transporte en Castilla", págs. 371-398 en la ob. cit. *Historia económica y pensamiento social*.

⁴⁰ *Historia de Palencia* antes cit., vol. II, pág. 212.

⁴¹ *Los ferrocarriles secundarios en Tierra de Campos* (Tamos palentinos) ed. Diputación provincial de Palencia, 1992, 155 págs.

implantación de las vías férreas que además acababan con el monopolio del Canal de Castilla"⁴².

VIII. Nota final.

Se ha de concluir celebrando cuanto se hizo y torpemente se ha resumido en el presente artículo. Lo que queda aludido sirvió para continuar el proceso histórico que conduce a una vida más humana y más digna, sin olvidar que una sociedad no se reduce a su economía pues la Economía es una disciplina de medios y no de fines. Como me expresé en 1964, el nivel económico y social ha de atenuar las diferencias que todavía se dan en las personas⁴³. Y como de los caminos que pasan por Alar del Rey es el Canal de Castilla el más singular y el más característico, obligado es cantar su construcción como la más ambiciosa en el siglo XVIII para el desarrollo de Castilla, puesto que el Canal de Castilla se propuso unir estas tierras con el mar Cantábrico, aun siendo irrealizable el tramo a Reinosa, y con pluma ajena afirmar que se ha de recordar dicha empresa como de proporciones y valor simbólico poco comunes, cuya historia es la de una idea humanista y visionaria, que en su mismo origen combina la legitimidad del progreso y la desmesura de las grandes obras⁴⁴. Se dirá que estamos en las cercanías de la "exaltación de Castilla, en su historia, en su paisaje, su arte, su literatura, la constitución, en suma, de un mito castellanista de hondo arraigo en el nacionalismo español"⁴⁵, pero ello es así y "Palencia es más Castilla".

Cantando la personalidad de Castilla en el conjunto de los países hispánicos una remisión⁴⁶ y una cita, Miguel de Unamuno que en 1909 dejó escrito: "El sentimiento de la Naturaleza, el amor inteligente, a la vez que cordial, al campo es uno de los más refinados productos de la civilización y la cultura".

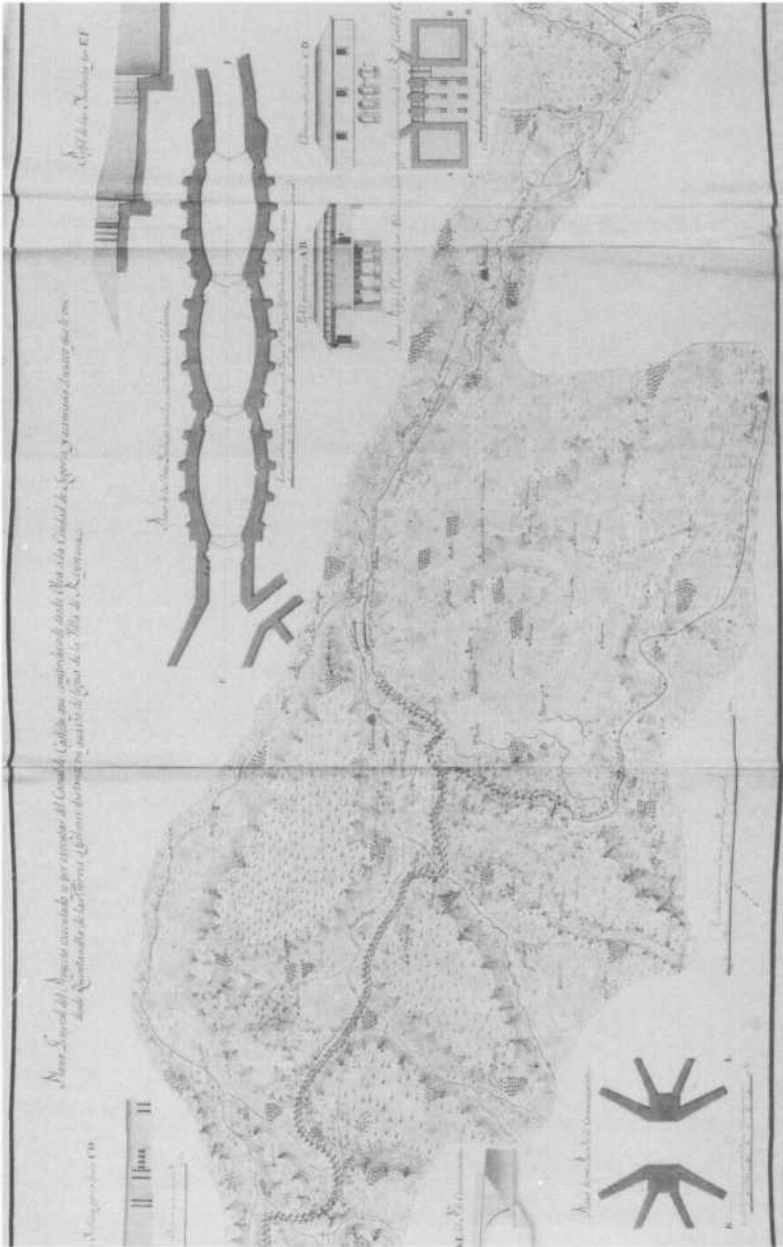
⁴² *El Canal de Castilla*, ob. cit., 1840-1873.

⁴³ "El gasto público en el desarrollo", *Curso sobre el desarrollo económico y social en España*, Instituto de Cultura Hispánica, Madrid, págs. 139-158.

⁴⁴ *Castilla en canal* por Raúl Guerra Garrido, Barcelona, 1999, 363 págs.

⁴⁵ Javier Varela: *La novela de España*, Taurus. Madrid. 1999. Págs. 153.

⁴⁶ *Castilla, lo castellano y los castellanos* por Miguel Delibes, ed. Planeta, Barcelona, 1979, 286 págs.



Lám. 2.- Del proyecto de ejecución del Canal de Castilla (442/2).
Archivo Palacio Real de Madrid.

