

LAS NUEVAS POBLACIONES SURGIDAS EN EL RAMAL NORTE DEL CANAL DE CASTILLA A FINALES DEL SIGLO XVIII

JOSÉ LUIS MOISÉN GUTIÉRREZ
Doctor por la Universidad de Burgos

RESUMEN: *La presente contribución persigue profundizar en el conocimiento del papel que el Canal de Castilla desempeñó en la dinamización socioeconómica de la zona que atraviesa su Ramal Norte a través de la consideración de un fenómeno de particular interés: la aparición, en torno a su trazado, de nuevos enclaves habitados, emplazados sobre la base de antiguos despoblados bajomedievales o asociados a importantes obras de ingeniería, a establecimientos industriales o a puntos estratégicos para la navegación. Surgidas a finales del siglo XVIII respondiendo a los planteamientos del reformismo ilustrado, estas poblaciones de nueva creación no lograron prosperar (salvo Alar del Rey), si bien representan un elocuente testimonio de la amplia proyección territorial que alcanzó esta magna obra pública sobre el espacio, en un intento racional de transformar y reorganizar el paisaje poblacional preexistente.*

PALABRAS CLAVE: Canal de Castilla, Ramal Norte, nuevas poblaciones, reformismo ilustrado, siglo XVIII.

ABSTRACT: *The present paper aims to deepen the understanding of the role the Castile Channel played in the socio-economic revitalization of its North Branch, through the consideration of a interesting phenomenon: the appearance, around its path, of new towns, on the basis of late medieval depopulated places or associated to engineering works, industrial establishments or strategic points for*

navigation. Emerged in the late eighteenth century in response to the approach of enlightened reformism, these newly created villages failed to thrive (except Alar del Rey), although they represent an eloquent testimony to the wide territorial projection reached by this great public work on the space, in a rational attempt to transform and reorganize the existing population landscape.

KEY WORDS: the Castile Channel, North Branch, new villages, enlightened reformism, eighteenth century.

El Canal de Castilla constituye la obra de ingeniería hidráulica de mayor trascendencia que se llevó a cabo en España durante los siglos XVIII y XIX (1). Se trata de una empresa ilustrada que trató de impulsar el desarrollo económico y de ordenar el territorio (2) de la región castellana mediante su apertura al Mar Cantábrico.

Este proyecto formaba parte del ambicioso plan de obras públicas elaborado por Ensenada. Redactado en 1753 por Antonio de Ulloa, comprendía los Canales del Norte (de Olea –cerca de Reinosa– a Calahorra de Ribas), de Campos (desde este punto hasta Medina de Rioseco), del Sur (entre El Serrón –junto a Grijota– y Valladolid) y de Segovia (de la Cartuja de Aniago a la capital del Eresma). Pero en su ejecución, que se dilataría hasta 1849, se introdujeron modificaciones: si bien los Ramales de Campos y del Sur se realizaron en su integridad, el de Segovia no se llegó a iniciar y la cabecera del Norte se situó en el Estrecho de Nogales (3).

Este último, abierto entre 1759 y 1791, fue el primero en concluirse y en entrar en funcionamiento, revelando las posibilidades de progreso que el Canal ofrecía. Como vía de comunicación activó los intercambios comerciales hacia el exterior, articulando la exportación de los cereales castellanos hacia el mercado americano. Además, se erigió inesperadamente en un factor de localización industrial, pues en su recorrido aparecieron diversos establecimientos harineros. A la navegación y al aprovechamiento de la fuerza motriz de sus saltos se unió el regadío, que en fecha avanzada favorecería el desarrollo agrario de la comarca.

(1) DÍAZ-MARTA PINILLA, M. (1969) y BURDALO, S. (1988).

(2) SAMBRICIO, C. (1986), pp. 13-38 y SAMBRICIO, C. (1991).

(3) HELGUERA QUIJADA, J. (1990), pp. 9-159 y ROSELL CAMPOS, F. (2008), pp. 120-159.

En atención a todo ello, la construcción y explotación del Canal contribuyó a la dinamización socioeconómica de las poblaciones tradicionales presentes en su entorno.

Por un lado, la llegada de las obras suponía un aporte importante de efectivos demográficos (soldados, jornaleros, personal administrativo) a los asentamientos ribereños, en un desplazamiento migratorio de carácter coyuntural, por un período de entre cinco y quince años. Además, la puesta en marcha de los diferentes aprovechamientos permitió el establecimiento permanente de empleados especializados (escluseros, operarios industriales, peones de conservación), en un movimiento de menores dimensiones pero de mayor aliento en el tiempo.

Por otra parte, reforzó la diferenciación existente entre los núcleos imbricados en su curso. Las cabeceras comarcales y los enclaves con un cierto impulso industrial y comercial vieron estimulado su desarrollo de forma notable. Mientras, las localidades intermedias y pequeñas se estancaron o contrajeron, al experimentar un desenvolvimiento más ligado a los parámetros tradicionales de la actividad agraria.

Pero quizá la contribución más interesante que efectuó el Canal de Castilla a nivel poblacional fue la aparición, a su albur, de nuevos núcleos. Este fenómeno histórico hay que inscribirlo dentro de la política de colonización impulsada por los reformistas ilustrados (4), que basada en un pensamiento agrarista y poblacionista perseguía el doble objetivo de aumentar la producción y la productividad agropecuarias y fomentar la fijación de población rural. Desde estos planteamientos casi fisiocráticos, concibieron esta gran obra pública como un instrumento de repoblación.

El surgimiento de las primeras iniciativas repobladoras podría fecharse a finales de 1791 y comienzos de 1792, poco después de que se hubiera logrado enlazar el recién terminado Canal del Norte con el tramo ya construido del Ramal de Campos.

Por esas fechas se expidió una Real Orden en virtud de la cual se mandaba repoblar los antiguos despoblados situados a lo largo de dicho trazado, con el objeto de contribuir al mantenimiento de las obras hidráulicas, auxiliar a la navegación y empezar a poner en

(4) HELGUERA QUIJADA, J. (1996), pp. 377-413.

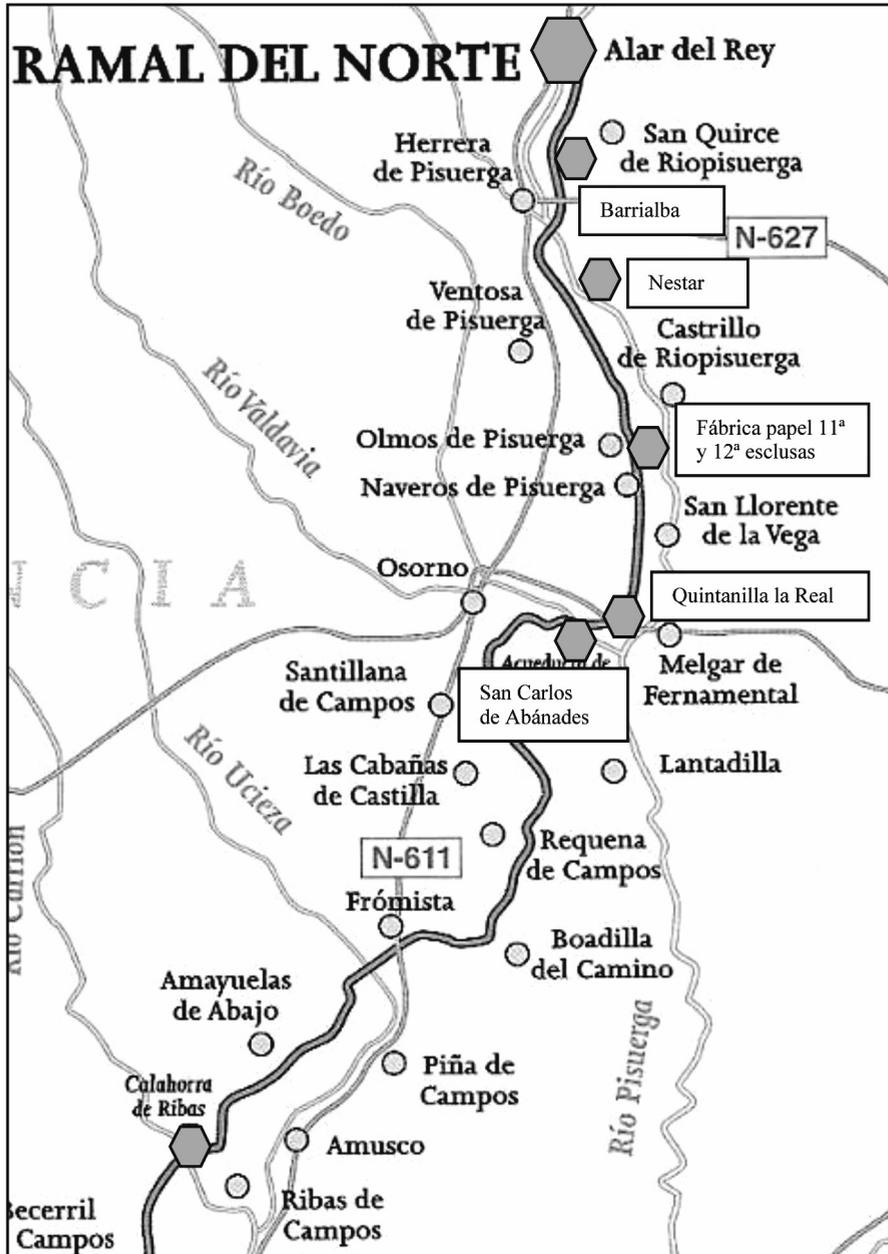


Ilustración 1. Nuevas poblaciones en el Ramal Norte del Canal de Castilla

explotación las tierras ribereñas. Esta disposición respondía a un típico planteamiento de repoblación itineraria, muy similar al que había inspirado la fundación de nuevas poblaciones a lo largo de los Caminos Reales de Andalucía y Extremadura.

La empresa colonizadora fue encomendada a Juan de Homar, Ingeniero Director de los Canales de Castilla. Como medida preliminar, procedió a localizar los despoblados de los que había constancia. Identificó un total de seis: Alar, Barrialba, Nestar, Quintanilla, Abánades y Sahagún. Los cinco primeros estaban situados en la parte más septentrional del Canal del Norte, entre su cabecera y Osorno, y el último se encontraba en el punto donde se habían interrumpido las obras del Ramal de Campos.

Acto seguido, se emprendió el proceso de colonización bajo dos procedimientos básicos (5). Primero, la repoblación de esos núcleos preexistentes abandonados durante la crisis del siglo XIV. Y segundo, la fundación de otras entidades poblacionales *ex novo* en relación con la navegación y los usos industriales del Canal. Como resultado, hacia 1800 se había proyectado el establecimiento de 11 nuevas poblaciones.

En el Ramal Norte se concentraron hasta siete, sobre todo en su tramo superior. La mayor parte de ellas se asentó sobre despoblados anteriores. La principal fue Alar del Rey, que se localizó junto a la cabecera del Canal y creció en torno a su dársena. Barrialba y Nestar, en las proximidades de Herrera de Pisuerga, se repoblarían a partir de la instalación de unos artefactos metalúrgicos y un batán de curtidos, respectivamente. De igual modo, los lugares deshabitados de Quintanilla y Abánades, en los límites con Melgar de Fernamental, aprovecharían la construcción de dos grandes obras de ingeniería, el puente de Carrecalzada y el acueducto de Abánades.

Además, surgieron otros nuevos enclaves ocupados en relación con algunos aprovechamientos industriales y la navegación. Así, junto a la fábrica de papel de las esclusas 11 y 12 se formó una pequeña colonia para los operarios allí destinados. Y en los tres saltos unidos de Calahorra, punto final del recorrido del Canal del Norte, se instalaron los trabajadores de dos molinos y un batán, el personal al servicio del tráfico de las barcas y unos colonos dedicados al cultivo de huertas y tierras.

(5) HELGUERA QUIJADA, J. (1990), pp. 115-117.

ALAR DEL REY

El despoblado de Alar constituye su punto de partida. En el Catastro de Ensenada (6) se calificaba como “*coto redondo*”. No hay referencia a la existencia en otro tiempo de un poblado en ese lugar, sino que más bien se trató de un término descampado carente de caserío. Su importancia radicaba en la existencia de una gran presa sobre el río Pisuerga que hacía funcionar un molino y un batán.

La pesquera y dichos edificios eran propiedad del Monasterio de San Andrés de Arroyo. Su aprovechamiento debió de ser frecuente motivo de litigios con la villa de Nogales, ya que estaban situados en sus términos. Para evitar esas discordias, en 1659 las monjas compraron a la Corona la jurisdicción de Alar, lugar al que se concedió el título de realengo. Desde entonces, mantuvo una existencia ficticia como entidad de población, pues sus únicos moradores eran los arrendatarios de esos artefactos. Así, desde 1773 aparece en los libros de matrícula de Nogales de Pisuerga (7) una relación final con los residentes en “*los molinos de Alar*”.

Con el comienzo de las obras del Canal, se fue estableciendo en dichos terrenos un nutrido grupo de personas. Una vez finalizados los trabajos e iniciada la navegación, se inicia la construcción de almacenes y demás edificios auxiliares, fruto de la necesidad de depositar las mercancías que llegaban a su embarcadero (8). En torno al mismo se fue conformando de manera espontánea el germen de este núcleo (9).

Pero la repoblación oficial de Alar era una cuestión fundamental, por ser el lugar elegido para dar inicio al Canal. En vista de ello, Homar fue comisionado en agosto de 1792 para conseguir que el Estado se hiciera con la propiedad del despoblado (10) y, tras breves nego-

(6) Archivo General de Simancas (AGS), CE RG L068, fols. 81-86.

(7) PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004), pp. 18-20. Archivo Diocesano de Palencia (ADP), Nogales de Pisuerga, LM nº 18 (1768-1839) y 19 (1840-1861), LB nº 2 (1779-1829), LC nº 9 (1779-1851) y LD nº 13 (1788-1851).

(8) Cuadrado y Parcerisa señalaban que “*el remate del Canal de Castilla ha improvisado un pueblo de almacenes*”. CUADRADO, J. M. Y PARCERISA, F. J. (1989) [1861], p. 154.

(9) *Apuntes Históricas de Alar del Rey*, nº 8, p. 4.

(10) *Ibidem*, nº 31, pp. 3 y 7.

ciaciones, el 30 de octubre de ese año se produjo su compra por la Corona a cambio de 200.000 reales (11). Inmediatamente se efectuó el amojonamiento del término y en 1793 se propuso desde el Ministerio y la Dirección de los Reales Canales de Castilla que la nueva población se denominase “*Alar del Rey*” (12).

A partir de 1795 se recoge en los libros parroquiales de Nogales la referencia a la “*villa de Alar*” (13). En 1796 la relación incluye siete casas, con un total de 20 habitantes (14). Y en agosto de este año se consagra bajo la advocación de San Luis un pequeño oratorio, situado en uno de los almacenes de la dársena (15).

Pero los comienzos de esta nueva población no estuvieron exentos de problemas, pues los vecinos del contorno pronto manifestaron su hostilidad. Por ejemplo, en el incendio del molino de Alar en 1797, en el que participaron habitantes de Prádanos y San Quirce (16). A raíz del suceso, se dotó a la villa de los oficios de justicia y ayuntamiento para su gobierno. Así, el 6 de junio de 1798 se produjo el nombramiento de sus autoridades municipales: alcalde ordinario, procurador síndico general y fiel de fechos (17). Además, la administración de sus impuestos quedó a cargo de los Reales Canales de Castilla, que dispusieron la exención de los cuatro maravedíes del cuartillo de vino dispensado en su mesón para los empleados en las obras y sus vecinos (18). Ambos hechos contribuyeron a consolidar el establecimiento.

Alar del Rey constituía, a comienzos del siglo XIX, un pequeño núcleo de cierta vitalidad. Homar recoge en su *Memoria* la siguiente descripción:

“En esta nueva población tiene la Real Hacienda un molino harinero de 4 paradas, un batán de paños con 8 pilas, dos casas para el batanero y molinero, un mesón, tres grandes almacenes (los dos contiguos

(11) Archivo General de Confederación Hidrográfica del Duero (AGCHD), CC, S. XVIII, C.0012-04.

(12) *Ibidem*, 06.

(13) PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004), pp. 33-38.

(14) *Apuntes Históricas de Alar del Rey*, nº 5, pp. 9-10.

(15) AGCHD, CC, S. XVIII, C.0002-12.

(16) *Ibidem*, 13.

(17) *Ibidem*, 16.

(18) *Ibidem*, S. XIX, Caja 67, Nº 4.

al puerto con máquinas de economía para descarga y el otro para maderas de compuertas), tres bodegas, ocho casas en las que ya habitan 9 vecinos, un oratorio o capilla de la que me nombró S. M. patrono, una inclusa de retención para sujetar en este punto las avenidas del río Pisuerga, dos puentes de comunicación y un tejár” (19).

Pero sus perspectivas de crecimiento se vieron frustradas, a corto plazo, por la Guerra de la Independencia. En noviembre de 1808 las tropas francesas invaden la comarca. La nueva población fue saqueada y quedó abandonada, pues no aparece referencia a la misma entre los años 1810 y 1813 (20).

Aunque volvió a poblarse después del conflicto, se mantuvo estancada por la atonía en la que quedó sumido el Canal durante el reinado de Fernando VII. En 1826, según Miñano, tenía solamente 7 vecinos y 27 habitantes (21), y en 1845 Madoz señala la existencia de 5 y 25, respectivamente (22).

La reanudación de la navegación por el Canal, tras ser cedida su explotación a una Empresa privada en 1831, dotó a la villa de una nueva oportunidad de crecimiento, que se vería ampliada a mediados del siglo XIX con la construcción del Ferrocarril de Isabel II o de Alar del Rey a Santander.

El proyecto de empalme de éste con el Canal (23) resultará fundamental para entender la actual configuración urbana de Alar. El objeto del mismo era el enlace entre ambas vías para facilitar el trasbordo de las mercancías desde los vagones a las barcas y viceversa. Para tal cometido, resultaba indispensable ensanchar el Canal en el punto de los embarques, construyendo un muelle sólido y capaz que estuviera unido por medio de vías férreas a la línea principal del camino de hierro.

En noviembre de 1856 se comenzó a levantar una estación provisional a 300 pies de la orilla del Canal, detrás de una línea de almacenes, según el plano de Campuzano (24). A continuación, William

(19) AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01. “Memoria de edificios, máquinas, tierras y huertas que tiene la Real Hacienda en los Canales de Castilla la Vieja”. Palencia, 6 de abril de 1800.

(20) *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 16, p. 13.

(21) *Ibidem*, nº 5, p. 14.

(22) MADOZ, P. (1984) [1845-1850], T. I, pp. 196-197.

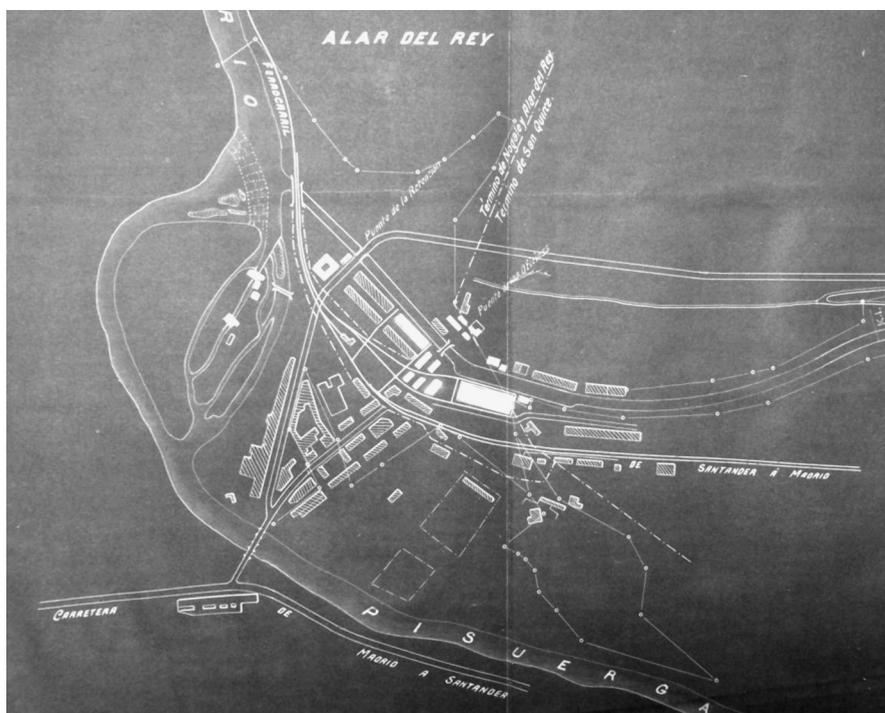
(23) AGCHD, CC, S. XIX, C.0124, nº 1 y C.0125, nº 1.

(24) *Ibidem*, Caja 68, nº 5 y 6.

Atkinson procedió en marzo de 1857 al establecimiento de unos carriles provisionales en el nuevo muelle, donde ya habían comenzado las obras siguiendo el proyecto de Leopoldo Brockmann (25). En su orilla se ubicó un gran almacén de mercancías de 100 metros de largo.

A partir de esos dos elementos, las vías del ferrocarril y la dársena del Canal, se desarrollará el tejido urbano de Alar, ordenado en forma de manzanas regulares y paralelas a los mismos y a los principales viales de acceso. El río Pisuerga constituirá el límite al crecimiento del núcleo por los bordes norte y oeste.

La población de la localidad aumentó de manera considerable, siendo la década de 1860 su época de mayor esplendor. Su creciente peso económico y demográfico se tradujo en una paulatina independencia administrativa. Inicialmente, esta población fue dependiente



*Ilustración 2. Plano de Alar del Rey. Eduardo Fungairiño, 1920.
AGCHD, CC, Carp. 22 CICCP, Hoja n° 1*

(25) AGCHD, CC, S. XIX, Caja 68. n° 9.

a nivel político y religioso de Nogales de Pisuerga, pero también de San Quirce de Riopisuerga. Así, en la formación de los ayuntamientos constitucionales en 1833, aparecía como un anejo de San Quirce (Burgos) y después, entre 1842 y 1857, se incorporó a Nogales (Palencia). Finalmente, se constituyó en distrito municipal con entidad propia entre 1860 y 1877.

Alar del Rey, pues, logró consolidarse y llegar a nuestros días como un núcleo de cierta importancia, siendo la única de estas nuevas poblaciones que ha sobrevivido.

BARRIALBA

Se trataba de un antiguo asentamiento romano situado al norte de Herrera de Pisuerga, en la margen izquierda del río y en el camino a San Quirce. En esos terrenos se creó en 1152 el monasterio de San Agustín, que en 1155 recibió una serie de privilegios del rey Alfonso VII para el establecimiento de una abadía premonstratense dependiente de Retuerta. Pero esa fundación no llegó a prosperar y los monjes se trasladaron a Santa María la Real de Aguilar de Campoo en 1169.

En el *Becerro de las Behetrías* de 1352 figuraba como un lugar de realengo perteneciente a la merindad de Villadiego, obispado de Burgos (26). En 1461 se autorizó el apeo de las propiedades pertenecientes a ese lugar, denominado “*granja de San Agustín*” (27). El cabildo y particulares de Herrera adquirieron tierras, huertas y viñas. No hay más noticias hasta el siglo XVI. En 1530 los clérigos de San Quirce solicitaron los diezmos de San Miguel de Barrialba, iglesia que estuvo en uso hasta 1548 y que llegó al siglo XVIII como ermita en estado de ruina, quedando agregada a Herrera en 1790 (28).

Homar contempló repoblar este antiguo despoblado (29) con los operarios que se iban a asentar en los establecimientos metalúrgicos proyectados para las esclusas 3ª, 4ª, 5ª y 6ª, situadas entre San Quirce y Herrera. Describía así el proyecto:

(26) *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuerga*, nº 32, pp. 14-15.

(27) *Ibidem*, nº 55, p. 3.

(28) *Ibidem*, nº 27, p. 10.

(29) *Ibidem*, nº 55, p. 10.

“En las caídas de estas cuatro inclusas se deben construir de orden superior cuatro máquinas para barrenas de cañones de fusil, con doce cada una, que diariamente pueden dar más de 72 cañones. Y por este medio repoblar el despoblado de Barrialba, en el que estará situada una de estas máquinas, y se logrará de este modo que las fábricas de armas estén en el centro del Reino y no en la circunferencia” (30).

La implantación de dichas manufacturas no se hizo efectiva y la repoblación no pasó de la fase de proyecto. En cada salto trabajaron y habitaron sus correspondientes escluseros, pero el plan de Homar para constituir una nueva población no se materializó.

NESTAR

Se encontraba al sureste de la villa de Herrera, a mitad de camino de Hinojal, en la orilla izquierda del Pisuerga. Era en origen un asentamiento prerromano posteriormente convertido en villa rústica. En el siglo XII está testimoniada la existencia de una ermita dedicada a San Miguel. En el XIV era un lugar bajo el señorío de la casa de Haro, que tuvo frecuentes pleitos con Ventosa por los prados, pastizales y linares (31). No hay más noticias hasta 1570, año en el que su parroquia es agregada a la de Herrera, pero la adjudicación definitiva se efectúa en 1788, cuando el término está totalmente despoblado y la iglesia muy abandonada (32).

Nestar constituyó la primera iniciativa concreta de repoblación planteada por Homar. En marzo de 1792 propuso al Secretario de Hacienda, Diego de Gardoqui, habitar ese lugar con la instalación de un batán de antes y curtidos y con el asentamiento de algunos “guardas agricultores”. La iniciativa recibió la aprobación oficial, pero pocos meses después se dio prioridad a Alar del Rey.

Tras el establecimiento de ésta, se retomó el proyecto. La fábrica de la 7ª esclusa había comenzado a funcionar a finales de 1793 (33) y desde 1797 disponía de una pequeña capilla (34). Según Homar,

(30) AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01.

(31) *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuerga*, nº 55, p. 3.

(32) SANMILLÁN MERINO, J. (coord.) (1992), pp. 186-187. *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuerga*, nº 27, p. 10.

(33) *Ibidem*, nº 55, p. 11.

(34) AGCHD, CC, S. XVIII, C.0002-14.

en 1800 vivían allí diez familias que trabajaban en ese artefacto, pero no tenían viviendas propias, sino que ocupaban la planta superior de un edificio anejo que también hacía las funciones de mesón o parador (35).

La repoblación de Nestar tampoco fructificó. Su única base económica era la fábrica y no fue capaz de mantener sus débiles efectivos demográficos cuando aquélla comenzó a pasar dificultades a comienzos del siglo XIX. No hay constancia de que este enclave habitado subsistiera después de la Guerra de la Independencia, de manera que este proyecto de población pronto quedó truncado.

POBLADO DE LA FÁBRICA DE PAPEL DE LA 11^a Y 12^a ESCLUSAS

La instalación en 1791 de una fábrica de papel junto a estos saltos, cerca de Olmos de Pisuerga, dio lugar a la aparición de una pequeña población que tampoco llegaría a consolidarse.

La primera noticia sobre este enclave se remonta a 1793. Según se recoge en el libro de matrícula de Olmos de Pisuerga (36), dentro de un epígrafe titulado “*Habitantes en el Molino de Papel*”, se contabilizaban 15 personas en 6 casas. Al año siguiente, se testimonia la existencia de 10 viviendas y 24 pobladores. En 1795, aparecen 8 hogares ocupados por 21 moradores y en 1796 figuraban 11 y 24, respectivamente.

Este contingente demográfico se mantenía a comienzos del siglo XIX. Homar señalaba hacia 1800 en su *Memoria* que en dicho punto existían “*para 12 familias otras tantas casas que ocupan el Administrador, Maestre de Sala y otros operarios, de suerte que esta sola fábrica con las 12 familias que sostiene forma ya una pequeña población que es con lo que el Estado se enriquece*” (37). Se configuró, así, una manzana de 12 casas en línea, de planta rectangular, con corral y cuadra en su parte posterior.

(35) AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01.

(36) PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004), pp. 65-70. ADP, Olmos de Pisuerga, LM n° 16 (1747-1802) y 17 (1814-1851).

(37) AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01.



*Ilustración 3. Viviendas de la 11ª y 12ª esclusas, 1920-1930.
AGCHD, CC, CDF, RN-074-2*

Entre 1802 y 1817 no hay datos sobre dicho asentamiento, a consecuencia de la Guerra de la Independencia. Con posterioridad, se aprecia una reducción en el número de sus residentes: así, de un promedio de 24 habitantes y 10 casas del período 1793-1801 se pasa a 15 y 4, respectivamente, entre 1818 y 1825. Parece ser que durante las dos primeras décadas del siglo XIX dicho enclave se abandonó o redujo a una dimensión testimonial, y que posteriormente experimentó una cierta recuperación.

El último año del que tenemos noticias para este poblado es 1825, momento en el que aún permanecían 5 viviendas habitadas por 19 personas. Todo hace indicar que a finales de los años 20 del siglo XIX la explotación de la fábrica de papel dejó de ser rentable y, por tanto, se redujo progresivamente su actividad hasta que en la década de 1840 se produjo su cierre definitivo, según Madoz “*a causa del poco consumo y mal estado de los purificadores de las aguas*” (38).

Esta circunstancia resultaría decisiva para el abandono de un enclave que surgió al servicio de dicho artefacto y cuya vida estaba inexorablemente ligada al mismo. No obstante, algunas de las viviendas de “El Papel” siguieron habitadas hasta mediados del siglo XX, siendo ocupadas por el esclusero de ese punto y su familia.

(38) MADDOZ, P. (1984) [1845-1850], T. XII, p. 258.

QUINTANILLA LA REAL

Este nuevo núcleo se iba a establecer sobre los terrenos del antiguo despoblado de Quintanilla de Muñoroz o de las Acenorias, abandonado desde finales del siglo XIV y cuya iglesia, en ruinas, había sido agregada a Melgar en 1516. Se proyectó emplazar este asentamiento junto al puente construido sobre el Canal en el punto de Carrecalzada.

Para llevar a cabo esta empresa, se optó por un procedimiento de repoblación indirecto: la construcción de una posada para el servicio de la navegación. Las obras del parador, iniciadas en 1798, tropezaron con la oposición de Melgar: su alcalde entorpeció el acopio de materiales y encarceló al cantero y al peón que allí trabajaban (39).

Pese a ello, se logró terminar la obra, que ya estaba en funcionamiento a comienzos de 1800. Homar nos ofrece una sucinta referencia a dicho lugar:

“Hay un parador cómodo y capaz que ya sirve de abrigo a los pasajeros y a los empleados en la navegación, y es principio de la repoblación de Quintanilla la Real, en cuyo paraje debe construirse una pequeña iglesia para que se verifiquen las sabias intenciones de S. M. en la repoblación de todos los despoblados que corta la línea del Canal, como lo tiene aprobado” (40).

Pero la posada no llegó a actuar como foco de atracción de nuevos pobladores y tuvo una existencia efímera. El ambiente de inseguridad y la interrupción del tráfico durante la Guerra de la Independencia hicieron que se abandonase, circunstancia que fue aprovechada por los vecinos de los pueblos del contorno para saquearlo (41). El parador sufrió tales destrozos que quedó inservible y posteriormente no se reconstruyó, procediéndose en 1822 a su demolición. No hay alusiones a dicho establecimiento en los años siguientes, lo cual evidentemente es indicativo de su total desaparición.

SAN CARLOS DE ABÁNADES

Los despoblados de Abánades de Suso, de Yuso y de Enmedio se situaban entre Melgar de Fernamental y Osorno, cerca de la con-

(39) AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-20, 21 y 32.

(40) *Ibidem*, S. XIX, C.0077-01.

(41) *Ibidem*, Caja 67, nº 4. En 1810 se nombró un guarda para evitar los repetidos daños que sufría.

fluencia de los ríos Valdavia y Pisuerga. Estos tres lugares figuraban en el *Becerro de las Behetrías*. Posteriormente pasaron al señorío de Diego Pérez Sarmiento, Adelantado Mayor de Galicia, y en 1369 pertenecían al Monasterio de San Miguel de Treviño. Sus vecinos debieron de pasar muchas dificultades durante la guerra entre Pedro I y Enrique de Trastámara. En ese clima de inseguridad, el citado cenobio realizó una importante aportación a la cerca defensiva de Melgar. En contrapartida, se concedió a los moradores de esas aldeas la facultad de avecindarse en esta villa. Tal hecho fue determinante para su despoblación, de suerte que Abánades de Suso se había abandonado por completo en 1397.

Los antecedentes para la fundación de la nueva población (42) se encuentran en la construcción del gran puente-acueducto, que se prolongó desde 1775 hasta 1780. Antes de la llegada de las obras a ese punto, el ingeniero Fernando de Ulloa se anticipó con la construcción de una iglesia que sustituiría a la derruida ermita de San Miguel (43), y el establecimiento de un astillero provisional junto a un parque con almacenes y talleres de carpintería y herrería (44). Todo ello conformó un poblado provisional, que aparece mencionado por primera vez en 1776 bajo el título de “*Almacén de San Miguel*”, con 79 personas (45). Cuando los trabajos se concluyeron, permanecieron allí algunos trabajadores para ocuparse de su conservación.

De este modo, cuando surgió la iniciativa de repoblar los antiguos despoblados de las cercanías del Canal, Homar consideró que en el caso de Abánades se podía combinar perfectamente el objetivo colonizador con el de asegurar el mantenimiento de las obras. En consecuencia, apoyó calurosamente el proyecto de fundar una nueva población en esos términos.

Así, en 1795 el Ministerio del Canal redactó un expediente para la tasación y compra de la tierra denominada San Miguel, situada en

(42) PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003), pp. 73-84.

(43) Según Manuel José de Hoyos, informante de Tomás López, fue iglesia de Abánades de Suso. CADIÑANOS BARDECI, I. (1993), p. 125. Biblioteca Nacional (BN), Ms., leg. 7.296, fols. 302-306v.

(44) AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-01.

(45) PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004), pp. 84-85. Archivo Parroquial de Osorno (APO), LM n° 41 (1774-1816).



*Ilustración 4. Iglesia de San Carlos de Abánades, 1920-1930.
AGCHD, CC, CDF, RN-094*

el término de Abánades (46). De esta manera, el terreno donde se asentaba la naciente población se convertía en propiedad del Estado. Allí Homar hizo construir cuatro viviendas y un mesón (47).

Pero aún era necesario oficializar y dar carta de naturaleza a la repoblación *de facto*. El 31 de julio de 1796, Homar redactó un plan sobre Abánades, en el que incluía un plano del núcleo y su territorio (48). Su organización recordaba las aldeas más simples de la colonización carolina en Sierra Morena y Andalucía. Aparecían dos manzanas paralelas separadas por una calle que conducía a la iglesia, sita en el extremo oriental.

El 11 de agosto de 1796 (49) se produjo la aprobación real de la repoblación. El monarca resolvió dar a la iglesia la advocación de

(46) AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-09.

(47) Archivo Histórico Provincial de Burgos (AHPB), PN 10.156/3, fol. 36; 10.595/2, fol. 14; 10.027/1, fol. 1; 10.027/2, fol. 5 y 10.027/2, fol. 61.

(48) AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-10. El plano no se conserva junto con el documento, sino en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARCH), PD, Desglosados, 222.

(49) AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-11.

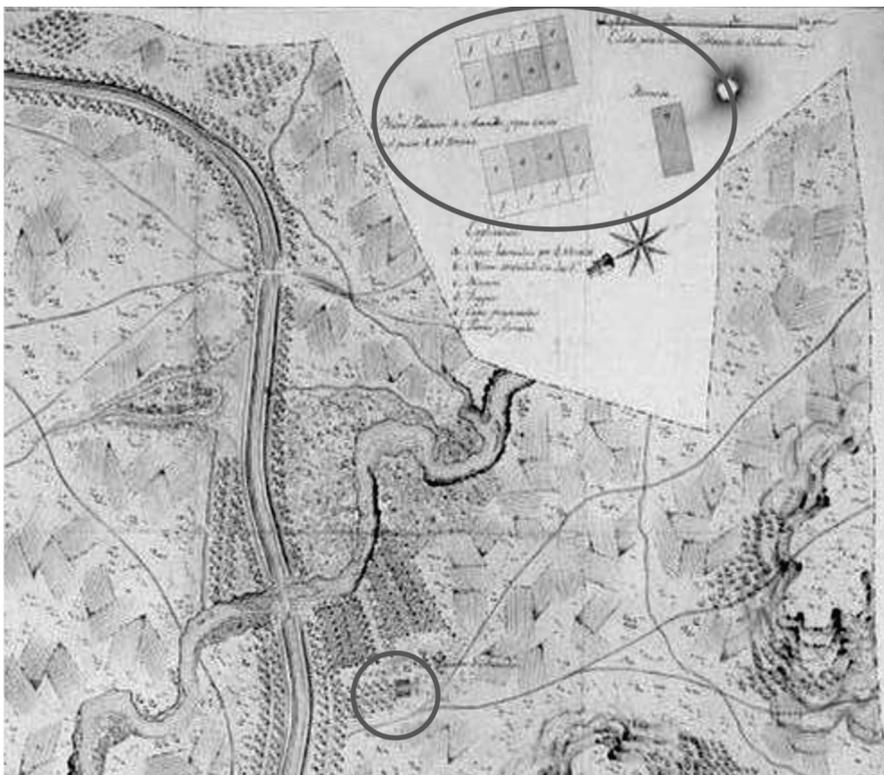


Ilustración 5. Plano de la nueva población de Abánades.

Atribuido a Juan de Homar, 31 de julio de 1796.

ARCH, PD, Desglosados, 222

San Carlos y declararse su patrono, quedando bajo su protección directa. Pero aún quedaba pendiente la cuestión de sus términos y jurisdicción, que generaría encendidos enfrentamientos con Melgar.

El 15 de marzo de 1797 el concejo y el cabildo melgarenses dirigieron una representación a la Secretaría de Hacienda en la cual argumentaban que la nueva población les suponía una serie de perjuicios, y que sus términos y jurisdicción eran propios y privativos de esa villa (50). Para justificar sus pretendidos derechos presentaron sendas escrituras de arrendamiento y donación de la familia Sarmiento, fechadas en 1395 y 1397, y una bula de León X sobre la agregación de la iglesia de Abánades de Suso a Melgar en 1519.

(50) AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-12, 13 y 20.

La Secretaría de Hacienda consideró que los argumentos esgrimidos eran de dudosa legitimidad y no tenían otro fin que entorpecer y diferir el establecimiento de Abánades. En consecuencia, el 4 abril de 1797 se ordenó proceder al amojonamiento de sus términos (51).

Pero, una vez iniciada la demarcación, Melgar presentó un nuevo recurso ante el Rey el 20 de mayo de 1797. En el mismo exigía que se suspendiesen los trabajos de delimitación hasta que no se dictase una sentencia definitiva sobre la propiedad de Abánades (52). Esto podía suponer la paralización indefinida del proceso repoblador. Por ello, en junio el Secretario de Hacienda, Marqués de las Hormazas, instó a Homar a que tratase de llegar a un arreglo amistoso con las autoridades melgarenses.

No se pudo llegar a ningún tipo de acuerdo en las dos reuniones celebradas en julio y septiembre (53). Mientras, se había descubierto en la Chancillería de Valladolid un pleito del siglo XVII que demostraba que las heredades de los Sarmiento constituían una pequeña parte del territorio de los Abánades. En vista de ello, se decidió proseguir con las labores de deslinde.

Por fin, el 4 de octubre de 1797 se procedió al amojonamiento definitivo (54). Se establecieron los hitos y rayas divisorias con las localidades limítrofes y se delimitaron los términos de la nueva población, señalando la iglesia y las casas de las 5 familias que ocupaban el solar propiedad del Rey. También se separaron los terrenos destinados al aprovechamiento en quiñones de sus vecinos y un foro perteneciente a las monjas de San Felices. Además, se determinó que para la protección del establecimiento lo más conveniente era que estuviera sujeto a la única jurisdicción de la Dirección y el Ministerio de las Reales Obras de los Canales de Castilla.

No obstante, la tensión siguió aumentando en 1798. El alcalde de Melgar prohibió a los colonos de Abánades cultivar sus tierras y apacentar sus ganados, y les exigió el pago de los impuestos correspondientes al encabezamiento de dicha villa (55).

(51) AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-17.

(52) *Ibidem*, 18.

(53) *Ibidem*, 15 y 16.

(54) *Ibidem*, 12 y 13. Se enviaba adjunto un plano, del que no hay noticias. Sí conocemos otro de Homar, con fecha de 16 de mayo de 1801 y signatura ARCH, PD, Desglosados, 221.

(55) AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-14, 23, 30 y 31.

Ante esta situación, las autoridades del Canal consideraron que para proteger a esos vecinos el medio más adecuado era convertir Abánades en municipio realengo con cargos de justicia propios, y en octubre de 1799 tomaron posesión los oficios de alcalde, procurador síndico y fiel de fechos (56). Además, en julio de 1801 se ordenó que todos los pleitos pendientes sobre esta cuestión pasaran a los juzgados de la Junta Suprema de Correos, Caminos y Canales.

Con estas medidas la situación parecía estabilizarse y la nueva población se comenzaba a consolidar, lo cual se tradujo en un paulatino crecimiento de su vecindario. En 1797 aparece por primera vez la denominación de “*Abánades el Real*” y se registran 7 vecinos y 20 habitantes. En 1798, 10 y 27 y en 1799, 8 y 30, respectivamente (57).

Hacia 1800, Homar dibujaba un futuro de progreso para este establecimiento e indicaba que en él vivían “*ocho vecinos, de los cuales cuatro son labradores de una yunta de bueyes, un tejedor de lienzos, y tres braceros y hortelanos, experimentándose ya las ventajas que resultarán al Estado*” (58).

Sus expectativas eran demasiado optimistas. En las primeras décadas del siglo XIX padeció vicisitudes similares a Alar, aunque agravadas por la persistente oposición de los vecinos de Melgar, que aprovecharon las circunstancias bélicas para ocupar sus tierras y cometer abusos. Abánades contaba con 4 vecinos y 12 habitantes en 1811 (59) y sólo después de la contienda comenzó a recuperarse con dificultad: Miñano refiere la existencia de 5 y 23 (60), respectivamente, y Madoz, 6 y 34 (61).

Pero en 1831 se produjo un hecho crucial: quedó suprimida la jurisdicción privativa de los Canales de Castilla (62) sobre Abánades. Desde entonces se entabló una disputa entre Osorno y Melgar de Fernamental por hacerse con su administración.

(56) AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-20, 33 y 34.

(57) PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004), pp. 78-82. APO, LM nº 41 (1774-1816).

(58) AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01.

(59) PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004), pp. 82-83. APO, LM nº 41 (1774-1816).

(60) MIÑANO Y BEDOYA, S. DE (1826), T. VII, pp. 447-448.

(61) MADOZ, P. (1984) [1845-1850], T. XIII, p. 293.

(62) Se produjo tras la desaparición del organismo encargado de su gestión (denominado sucesivamente Ministerio, Intendencia y Junta), al pasar a manos de una Empresa (1831) y una Compañía (1842).

En un primer momento el concejo palentino consiguió derechos sobre sus pastos y tierras, como paso previo a la incorporación a sus términos privativos. Ante tal situación, las autoridades de Melgar elevaron al Gobierno, con fecha de 18 de febrero de 1847, una exposición solicitando su revocación (63). El pleito prosiguió hasta que la villa burgalesa obtuvo en 1868 la agregación definitiva de San Carlos de Abánades a su distrito municipal (64). Así se consumaba su desaparición como núcleo de población.

CALAHORRA DE RIBAS

La instalación de dos molinos y un batán junto a las tres esclusas unidas 22^a, 23^a y 24^a, mediante las cuales el Canal del Norte vierte sus aguas en el río Carrión para enlazar con el de Campos, propició el nacimiento de este enclave. El conjunto estaba contiguo al Convento Franciscano de la Consolación, del que sólo se conservaba una espadaña de estilo gótico.

En ese punto se constituyó un establecimiento poblacional de nueva creación (65). Siguiendo el ejemplo de Alar, en 1794 se efectuó la compra por la Real Hacienda de la presa allí situada, perteneciente al Priorato de Santa Cruz y al Marqués de Montealegre (66). La obra se tasó en 283.243 reales y 33 maravedíes.

Desde 1797 se menciona la existencia en ese lugar de dos casas, una en la retención y otra en las esclusas, en el “*Parque*”. En 1799 aparece ya la denominación de “*Calahorra*”, lo cual revela que el asentamiento humano iba adquiriendo entidad.

Según Homar, hacia 1800 había “*un parador con vivienda cómoda, casa para el inclusero, cinco huertas y una buena porción de tierras para la sementera de lino y demás. Hay aprontada ya una gran porción de materiales para la construcción de cinco casas, que servirán*

(63) AHPB, PN 10.035/2, fols. 76-77.

(64) Archivo de la Diputación Provincial de Burgos (ADPB), sign. 327 (16).

(65) PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004), pp. 149-157. ADP, Ribas de Campos, LM n° 18 (1768-1820) y 19 (1821-1862); LB n° 3 (1697-1780), 4 (1781-1819) y 5 (1819-1834); LC n° 9 (1706-1795), y LD n° 13 (1708-1778) y 14 (1778-1822).

(66) AGCHD, CC, S. XIX, C.0012-14.

de alojamiento a cinco familias, logrando por este medio y con el auxilio del riego del Canal mantenerlas con utilidad suya y del Estado en un terreno inútil antes de esta Empresa. Y así se consigue en los casos de avenidas del río Carrión socorrer a su paso las barcas de transporte” (67).

De 1799 a 1808 el número de viviendas oscila entre tres y cuatro. En 1809 figuran cinco y hay noticias de que comienza a funcionar una industria textil en el convento. En 1820 son ya nueve y se agrupaban en cuatro conjuntos: las del Canal (en las esclusas, la retención y para otros empleados), las de artefactos (los dos molinos y el batán), las del convento (una para la comunidad y otra donde se fabricaban sayales) y las de los hortelanos (dos).

Calahorra de Ribas no llegó a convertirse en municipio con entidad propia, pero su localización estratégica le permitió mantenerse habitada de forma continua, ya que allí permanecieron en uso las casas del encargado y del esclusero.

A modo de conclusión, las iniciativas repobladoras analizadas tuvieron escaso éxito. El proceso no alcanzó los resultados previstos. Los gobernantes ilustrados tuvieron una confianza excesiva en las disposiciones de tipo normativo, cuya eficacia resultó más que dudosa. Además, surgieron obstáculos y resistencias de muy diversa naturaleza, derivados de la falta de rentabilidad e, incluso, de la oposición de los pueblos próximos. Por todo ello, J. Helguera habla de una “re población de papel” (68), en un doble sentido: en la mayoría de los casos no se trascendió la fase embrionaria del proyecto (como Barrialba, Nestar o Quintanilla) y en las contadas ocasiones en que se materializaron, los resultados fueron por lo general efímeros.

Así, la mayoría de estas nuevas poblaciones no llegó a consolidarse, a excepción de Alar del Rey. Durante la Guerra de la Independencia, muchas de ellas se abandonaron, circunstancia que fue aprovechada por los habitantes de las localidades vecinas para apropiarse de sus terrenos de cultivo y saquear sus viviendas e instalaciones industriales. Los importantes deterioros ocasionados no permitieron, en muchos casos, su reestablecimiento. Las pocas que resistieron a

(67) AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01.

(68) HELGUERA QUIJADA, J. (1996), p. 411.

dicha contienda, como San Carlos de Abánades, languidecieron a lo largo del tiempo padeciendo no pocas dificultades hasta encontrar su segura desaparición. Y sólo algunas, como la colonia de “El Papel” o Calahorra de Ribas, pervivieron como reducidísimos enclaves al servicio de la navegación.

BIBLIOGRAFÍA

- BURDALO, S. (1988): “El agua y las obras públicas. Los colosos de la razón”, en *Revista del MOPU*, Madrid, nº 356, julio-agosto 1988 (monográfico *Las obras públicas en el siglo XVIII*), p. 32 y ss.
- CADIÑANOS BARDECI, I. (1993): “Cuatro pueblos burgaleses en el *Diccionario* de Tomás López: Briviesca, Castrojeriz, Melgar de Fernamental y Poza de la Sal”, *Boletín de la Institución Fernán González*, nº 206, pp. 105-139.
- CUADRADO, J. M. Y PARCERISA, F. J. (1989) [1861], *Recuerdos y bellezas de España*, Ed. facsímil, Salamanca, Diputación de Palencia y Ámbito.
- DÍAZ-MARTA PINILLA, M. (1969): *Las Obras Hidráulicas en España*, Madrid, Reed. 1997.
- HELGUERA QUIJADA, J. (1990): “Aproximación a la historia del Canal de Castilla”, en J. Helguera Quijada, N. García Tapia y F. Molinero Hernando, *El Canal de Castilla*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 9-159.
- HELGUERA QUIJADA, J. (1996): “Los despoblados y la política de colonización del reformismo ilustrado en la cuenca del Duero”, en VV. AA., *Despoblación y colonización del valle del Duero*, Ávila, Fundación Sánchez Albornoz, pp. 377-413.
- MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Valladolid, Ámbito. Ed. facsímil.
- MIÑANO BEDOYA, S. DE (1826): *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, Madrid, Imprenta de Pierart-Peralta.
- PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): “Un ejemplo de repoblación en la España ilustrada: San Carlos de Abánades”, en *Anuario de la Universidad Internacional SEK*, nº 8, pp. 73-84.
- PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004): *El Canal de Castilla: arqueología y sociedad en el Ramal del Norte (1759-1825)*, Palencia, Universidad SEK y Diputación Provincial.

- ROSELL CAMPOS, F. (2008): “El Canal de Castilla”, en F. Bueno Hernández (coord.), *Historia de las obras públicas en Castilla y León. Ingeniería, territorio y patrimonio*, Valladolid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pp. 120-159.
- SAMBRICIO, C. (1986): “La ordenación del territorio como utopía real en la España Ilustrada”, en *El Canal de Castilla* (catálogo de exposición), Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 13-38.
- SAMBRICIO, C. (1991): *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*, 2 Vols., Madrid, MOPTP.
- SANMILLÁN MERINO, J. (coord.) (1992): *Papeles herrerenses*, Palencia, Obra Socio-Cultural de Caja Salamanca y Soria.