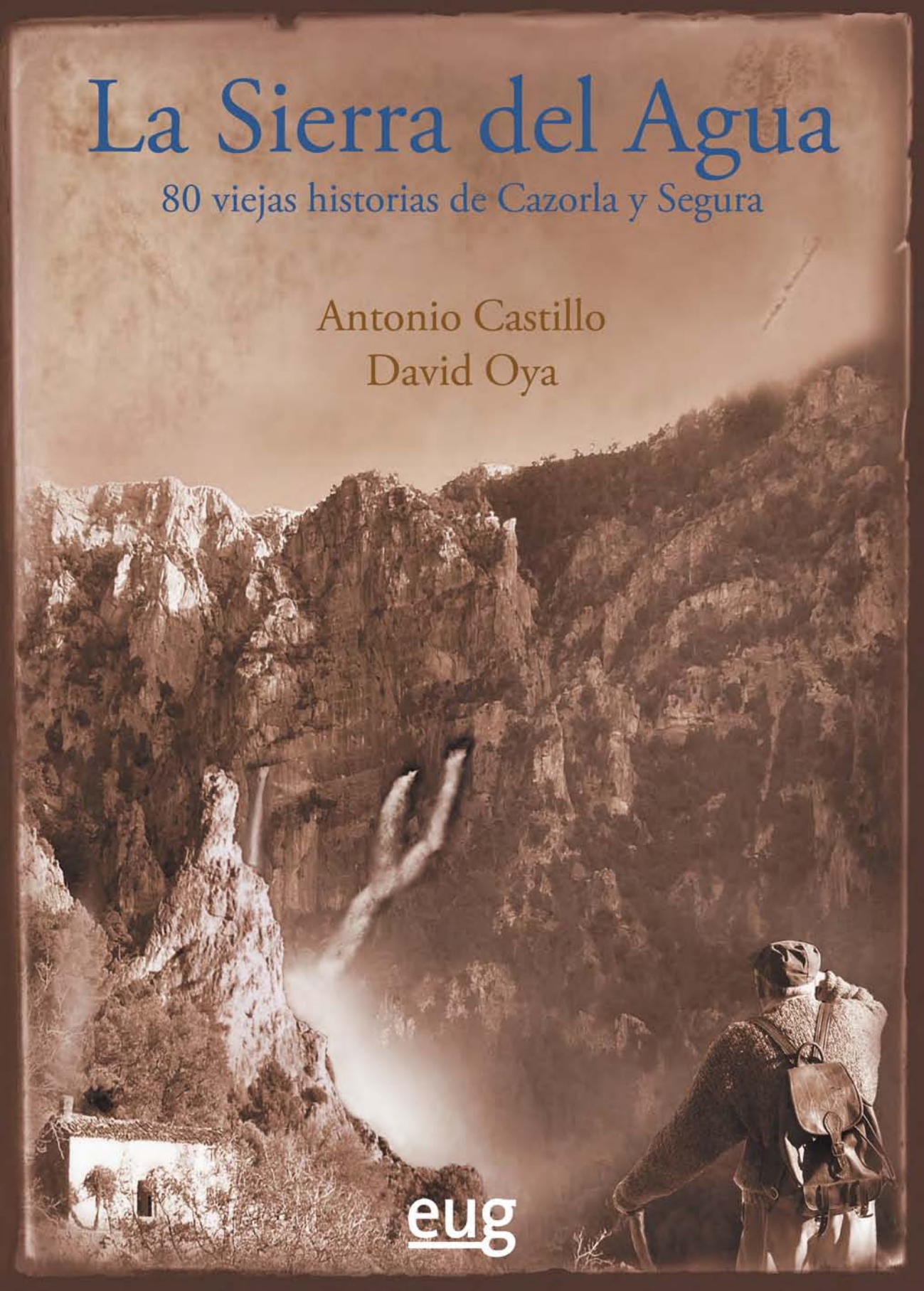


La Sierra del Agua

80 viejas historias de Cazorla y Segura

Antonio Castillo

David Oya



eug

CASTILLO, A. (2012)

"Un canal navegable desde las Fuentes del Guardal hasta el puerto de Cartagena"

En: "La Sierra del Agua: 80 viejas historias de Cazorla y Segura". ISBN: 978-84-338-5415-5.

Editorial Universidad de Granada. 317-319



71. Un canal navegable desde las Fuentes del Guardal hasta el puerto de Cartagena

Por Antonio Castillo



Tramo del canal de Carlos III por los llanos de Huéscar, cauce artificial que pretendía transportar las aguas de los ríos Guardal y Castril hasta el puerto de Cartagena. Las casas cueva son de la posguerra (foto Antonio Castillo, 27 de mayo de 2006)

«LAS FUENTES» es un paraje extraordinario. Allí brotan varios nacimientos caudalosos procedentes del drenaje de Sierra Seca, estribación meridional de las sierras de Cazorla y Segura. Las aguas dan lugar a un oasis de verdor, fresca y humedad, del que arranca su andadura el granadino río Guardal. Estas generosas aguas, junto a las del vecino Castril, fueron muy codiciadas tras la Reconquista.

Este artículo recoge uno de los proyectos más alucinantes, descabellados y faraónicos ideados para el agua en estas sierras. En concreto,

se trataba de construir un canal que, recogiendo las aguas de los citados ríos, pretendía ser navegable hasta el puerto de Cartagena.

La idea ya aparece documentada en 1537. Esta es perfilada y revisada en los reinados de Carlos I, Felipe II, Felipe III, Felipe IV y Felipe V. No obstante, el proyecto contaba con la oposición del duque de Alba, dueño desde 1513 del Señorío de Huéscar, que quería utilizar las aguas para regar sus tierras, para lavaderos de lana y para el transporte de la madera de sus montes hasta Sevilla. En 1633, durante el reinado de Felipe IV, se llegan a hacer algunos trabajos sobre el terreno. Pero el proyecto toma fuerza definitivamente durante el reinado de Carlos III. En plena Ilustración, los políticos tenían como objetivo primordial aumentar la felicidad de sus administrados. Y en esa línea figura la política hidráulica de hacer grandes canales navegables interiores, que favorezcan el regadío y la agricultura, y permitan de paso el trasporte de mercancías y viajeros. Y, con ello, ayuden a articular y afianzar la nación. Así, entre las actuaciones realizadas en la época figuran el Canal Imperial de Aragón, el de Campos o de Castilla y el del Manzanares.

En el siglo XVII, el marqués de la Ensenada encarga a Ferigán Cortés, uno de los más prestigiosos ingenieros militares, la revisión del proyecto. En 1775 se crea la compañía encargada de las obras, que comienzan los trabajos en 1777 tomando como base el proyecto anterior, completado por el ingeniero Pedro Pradez. El proyecto es bautizado como Canal del Reino de Murcia o de Carlos III. En esencia, lo que se pretende es construir un canal de 156 km de longitud desde las fuentes del Guardal hasta el puerto de Cartagena. De forma complementaria, las aguas del río Castril serían conducidas por otro canal hasta Campofique, donde se unirían a la arteria principal. La obra es faraónica por sus descabelladas dimensiones. Por ejemplo, desde la unión del canal principal con el procedente del río Castril, en Campofique, hasta la entrada de la mina de Topares, el canal tendría una longitud de 45 km, con una anchura y profundidad de 56 y 17 metros, respectivamente. Pero, eso no era todo, había que contar con otras obras complementarias. Así, se incluyen varios acueductos para salvar barrancos, ¡un túnel de 14 km de longitud en la zona de Topares!

y hasta esclusas. En concreto, ente Bujégar y la sierra de Jubreña estaban previstas varias de ellas, que permitirían de paso la realización de un gran embarcadero de mercancías y de viajeros rumbo a Cartagena.

Aparte de la magnificencia de la obra, los caudales fueron absolutamente sobrevalorados. En 1819, con las obras ya prácticamente abandonadas, el teniente coronel de Ingenieros Juan Carmona estimó los caudales del Guardal y del Castril en 852 y 1.348 litros por segundo, respectivamente. A esos caudales habría que sumar los más humildes de los arroyos y fuentes que interceptaran los trazados del canal, entre ellas Fuente Montilla. Los beneficios serían el riego de 30.000 fanegas en los campos de Lorca y Cartagena, y el transporte de mercancías y pasajeros a través del canal. El precio previsto de la obra fue de 60 millones de reales.

Para las obras se contó con soldados y con presidiarios penados por la justicia. A finales del siglo XVIII se interrumpieron definitivamente los trabajos, con sólo 29 km construidos. El fracaso fue debido a varias causas, entre ellas la inviabilidad técnica, el colapso financiero, y la crisis política y de la Ilustración, que paralizó su peculiar política hidráulica a partir de 1789.

Durante el siglo XIX se intentan rentabilizar las obras existentes para el aprovechamiento del agua de la comarca de Huéscar. El canal pasa a llamarse de Bugéjar por el pago de las tierras que pretendían regarse. Durante la dictadura de Primo de Rivera, en 1928, el canal toma un nuevo nombre, el del dictador, y contempla el trasvase de aguas a las vegas del Almanzora en Almería.

Las obras de este canal de Carlos III, y en especial su presa de derivación en las fuentes del Guardal y el acueducto de las Ánimas, fueron declaradas Bien de Interés Cultural del 20 de mayo de 1982. Absolutamente abandonadas y en ruina, todavía son visibles muchos restos de las construcciones llevadas a cabo en el siglo XVIII.

