

# Realidad y antitopía: El Canal de Murcia

JUAN HERNÁNDEZ FRANCO  
JOAQUÍN GRIS MARTÍNEZ  
ANTONIO JOSÉ MULA GÓMEZ

Antitopía es la antítesis de lo que hay aquí y ahora. El aquí y el ahora sumamente imperfecto, debía ser perfecto, desde el momento en que todo sería completamente al revés de la situación precedente. Ese era el ansiado horizonte de reformistas e ilustrados, sin que en esta ocasión quepa separar a políticos de intelectuales. A su manera quisieron reformar completa y globalmente el legado histórico, y construir una nueva realidad sobre cimientos racionales. Hubo algunos que reflejaron su empeño en escritos utópicos, como el anónimo autor de *Descripción de la Sinapia, Península en tierra Austral*, un relato ideal de 33 capítulos, cuajado de reformas y protestas por la situación existente (1). El espacio geográfico escogido por el autor de *Sinapia*, eran las antípodas de España, Nueva Zelanda. Sin embargo en nuestro país tampoco faltaron ejemplos palpables como las nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía, donde nos encontramos una sociedad en la que se han suprimido los mayorazgos y manos muertas, donde la asistencia a la escuela primaria es obligatoria, donde los labradores son ganaderos y los ganaderos son labradores. Instalaciones industriales (un ejemplo

---

(1) AVILÉS FERNÁNDEZ, M: «*Sinapia*»: una utopía española del siglo de las Luces, Madrid, 1976.

lo tenemos en la fábrica de lencería de Valladolid) que además de producir, persiguen el objetivo de reeducar a los que trabajan en ella y posibilitarle su rehabilitación socio-laboral. Leyes que conducen a paraísos inexistentes, como la pragmática sobre la libre circulación de granos, cuando en realidad la sociedad demanda la tasa. Estos ejemplos ilustran sobre la finalidad de los reformadores del XVIII hispano, preocupados en revisarlo todo, revisando cada uno de los elementos que integraban ese todo. Perseguían racionalmente una antítesis del país que tenían, pero en ese nuevo país los problemas tradicionales no podían desaparecer instantáneamente y no siempre los medios fueron los más adecuados para obtener el resultado esperado, pues no bastaban caminos para reactivar el comercio interior, fábricas para producir con calidad, instituciones culturales para disponer de sabios, u obras hidráulicas para remediar la escasez de agua y transformar el espectro económico. Este último caso sucedió con la construcción del Canal de Murcia.

#### LA REALIDAD ANTERIOR A LA CONSTRUCCION DEL CANAL DE MURCIA: LOS PROYECTOS DESCONCENTRADOS

El aquí y ahora anterior al proyecto de construcción del Canal de Murcia era la escasez de agua. Problema perenne y de primera magnitud para una comarca como la de Lorca, que basaba su forma de producción en la agricultura. Las soluciones al problema fracasaron repetidamente a lo largo de la Edad Moderna. Por lo menos mientras que se aplicaron proyectos desconcentrados, es decir pequeños proyectos aprovechando construcciones ya existentes, pero sin ninguna conexión entre sí, a realizar con inversiones poco cuantiosas por parte de las comunidades locales (2). Entre estos proyectos están el trasvase de las fuentes de Caravaca, de acuerdo con el memorial que Hernán Pérez de Herrera envió a Felipe II. Arrinconado a causa de la rebelión morisca, fue postergado, y en 1574 el corregidor de Coria, Rodríguez de Mareruela, propuso a la corte un ambicioso plan. Concebía el trasvase de aguas del Castril y Guardal al Guadalentín. Aunque dicho plan interesaba también a Murcia y Cartagena, que se mancomunaron con Lorca para ejecutarlo, fracasó, pues el Duque de Alba opuso tenaz resistencia, ya que perjudicaba sus intereses (3). En 1617 se volvió a pensar en el trasvase de las aguas del Castril y Guardal. Las obras se comenzaron, pero los errores técnicos y la escasez de recursos públicos hizo que se detuvieran en la sierra de Almarax. Eran tan reiterados los fracasos en este proyecto, que fue tomando cuerpo la idea de construir un pantano semejante al de Tibi, modelo para las obras hidráulicas de la España Moderna hasta la construcción de los pantanos de Puentes y Valdeinfierno, y que además permitió un replanteamiento de todo el sistema de irrigación de la huerta alicantina, al asegurar teóricamente la disponibilidad de aguas represadas

(2) MULA, A. J., y HERNÁNDEZ FRANCO, J.: «Soluciones a un problema. De los trasvases de aguas a la construcción de los embalses en el Guadalentín (siglos XVII-XVIII)», en *Agua, riegos y modos de vida en Lorca y su comarca*, Murcia, 1986, p. 51.

(3) CÁNOVAS COBEÑO, F.: *Historia de la ciudad de Lorca*, Lorca, 1981, pp. 418-419.

en momentos de sequía (4). El 26 de Febrero de 1611 se puso en marcha la máquina burocrática para llevar a cabo la construcción de un embalse en el Guadalentín (5). El proyecto fue propulsado por el concejo, pero al mismo se opusieron los «señores del agua», es decir los propietarios del agua, de la que obtenían altos rendimientos económicos al venderse por el sistema de subasta; además el abuso sobre la propiedad del agua les convirtió en una élite de poder, de la que formaban parte exclusivamente las fuerzas socio-políticas y culturales dominantes (6). Su contumaz oposición, argumentando que el pantano se cegaría al poco tiempo, como había pasado en el de Almansa (7), la escasez de medios económicos y los errores técnicos, pues las obras realizadas se cimentaron sobre arena, destruyó la esperanza de construir un embalse en la garganta de Puentes. En la segunda década del siglo XVIII, Belluga pretendió nuevamente construir un pantano y fracasó por las mismas causas que hemos expuesto antes. En su lugar se desempolvaron viejos proyectos, como el trasvase de aguas de los ríos Castril y Guardal (años 1718, 1739 y 1740), o la afloración de aguas en los Ojos de Luchena (años 1730 y 1756).

#### UN MEDIO PARA LOGRAR LA ANTITOPÍA: EL CANAL DE MURCIA

La realidad, el aquí y ahora anterior a 1775, era la sequía del campo lorquino y el estrepitoso fracaso de los proyectos hidráulicos puestos en marcha. No es preciso insistir en la transformación absoluta que hubieran supuesto, pues el paisaje agrícola cambiaría, y las élites de poder perderían gradualmente su control social y económico, tras la desconcentración de la propiedad del agua. Por si esto no fuesen causas con peso específico para animar a los reformadores, se encontraron con problemas propios de su siglo: el crecimiento poblacional, acompañado de la demanda de bienes de consumo, que tan sólo se podía combatir —a falta de una auténtica revolución agrícola— mediante la roturación de nuevas tierras. Más de 20.000 hectáreas se habían descuajado en los cincuenta primeros años del setecientos (8), y aunque según P. Rodríguez de Campomanes, el territorio de Lorca era de los «más fértiles de la península», necesitaba agua para que esos baldíos produjesen.

El campo de Lorca no era una excepción en la España del setecientos. El Estado que había dejado los problemas hidráulicos en manos de las comunidades locales, los consideró entre sus asuntos tras los motines de la primavera de 1766. Los gobernantes estaban convencidos de que si quería evitar nuevamente el alza de los precios agrícolas, era preciso aumentar la producción, llevando el agua a tierras incultas, o

(4) ALBEROLA ROMA, A: *Jurisdicción y propiedad de la tierra en Alicante (siglos XVII-XVIII)*, Alicante, 1985. Del mismo autor se puede consultar *El pantano de Tibi*, Alicante, 1984.

(5) MULA GÓMEZ, A. J., HERNÁNDEZ FRANCO, J., y GRIS MARTÍNEZ, J: *Las obras hidráulicas en el Reino de Murcia durante el reformismo borbónico. Los Reales Pantanos de Lorca*, Murcia, 1986, p. 39.

(6) CHACÓN JIMÉNEZ, F: «Los señores del agua. Estudio de un proceso de polarización social en Lorca. Siglos XV-XVII», en *Agua, riego...*, p. 31.

(7) PEREDA HERNÁNDEZ, M: *Reedificación de la presa del pantano de Almansa. Una década de obras hidráulicas durante el reinado de Felipe II* (inédito).

(8) GIL OLCINA, A: *El Campo de Lorca*, Valencia, 1971.

aquellas otras que podían producir más. Se escogieron dos proyectos, realmente las dos grandes obras hidráulicas del setecientos español, el Canal Imperial de Aragón y los Pantanos de Lorca, cuyo antecedente inmediato es el Canal de Murcia.

Oficialmente fue una Real Cédula de 4 de Junio de 1775 la que aprobó la construcción del Canal de Murcia. El objetivo básico que se perseguía, era trazar un «canal de riego y navegación, con las aguas de los ríos Castril, Guardal y otros, para que se puedan regar y hacer fecundos los campos de Lorca, Totana y demás del Reyno» (9). Esta meta, de lograrse, supondría la antitopía respecto a la situación anterior.

Oficiosamente el 30 de Septiembre de 1770, el Consejo de Castilla concedió permiso a Pedro Prádez para levantar planos de los terrenos que regaría el Canal de Murcia. Entre esta fecha y la Real Cédula, dos ingenieros extranjeros, Juan Krayenhoff, holandés que había trabajado en el Canal Imperial de Aragón (10) y el francés Francisco Boizot, trazaron los planos. Por su parte Prádez, a quien el 1 de Septiembre de 1774, se le permitió formar una compañía para construir el Canal, buscó dinero para su financiación en el exterior, como también había hecho en el Canal Imperial de Aragón (11). Encontró los 60 millones presupuestados en Génova. Para amortizar el préstamo se harían cinco emisiones de billetes de rentas vitalicias. La primera por valor de 15 millones, según la *Gaceta* de Madrid (8-October-1775), fue adquirida rápidamente. Parece evidente que se creía en el medio escogido para lograr la antitopía. De hecho, antes de finalizar el año la Compañía había reunido 28 millones de los 60 que se le exigía como depósito en la Real Cédula de 4 de Junio de 1775. Sus optimistas promotores, en concreto el ingeniero Boizot estimaba que cuando el Canal llegase a Lorca, muy probablemente antes de dos años, produciría beneficios anuales por valor de 12 millones. De forma que se podría suspender el préstamo (12).

Las obras en su primera fase contemplaban reunir las aguas del Castril y Guardal. Se continuaría faldeando la Sierra del Muerto y horadando la de Topares hasta la Rambla Mayor, vertiente natural para los campos de Lorca. Posteriormente se le unirían las aguas del río Marfá, ojos de Luchena y Turrilla. A partir de Lorca, el Canal continuaba hasta Fuente-Alamo, donde se bifurcaba en dos canales que regaban el Campo de Cartagena. Uno acababa en el Mar Menor, mientras el otro (también navegable) lo hacía en Cabo de Palos. Siguiendo el curso del Guadalentín, el proyecto pre-

(9) A.H.N., Consejos, Libro 1428, n.º 32.

(10) Era un afamado ingeniero en su país y vino a Zaragoza en 1769 como representante de las sociedades holandesas que entregaron el capital necesario para la realización del Canal Imperial de Aragón. Su cometido era asegurar la rentabilidad del proyecto, sin embargo corrigió el proyecto presentado por Badín e hizo otro más ambicioso. Contenía un canal navegable, creaba un nuevo bocal aguas arriba de Tudela y alargaba el cauce hasta Sástago. Fue el proyecto definitivo, al que únicamente se añadieron algunas correcciones del ingeniero Sánchez Boort (PÉREZ SARRIÓN, I: *Agua, agricultura y sociedad en el siglo XVIII. El Canal Imperial de Aragón (1766-1808)*, Zaragoza, 1984, pp. 60-61).

(11) Cuando la Compañía Badín se hizo cargo en 1768 de la construcción del Canal Imperial de Aragón, para llevarlo a cabo recabó la ayuda de tres socios. Uno de estos era Pedro Prádez, agente financiero que se encargó de buscar el capital necesario fuera de España mediante la venta de acciones de la Compañía. En 1775 se volvió a recurrir a Prádez para financiar las obras. En esta ocasión se hizo una emisión de 15 millones de libras tornesas en bonos amortizables que fueron vendidos en toda Europa. (PÉREZ SARRIÓN, I: *Agua, ...*, pp. 59 y 61).

(12) A.H.N., Estado, leg. 3182. Representaciones, 1776.

veía la posibilidad de introducir aguas para riego en los campos de Murcia, Orihuela y Elche. Una vez acabado el Canal, la superficie regada al año superaría las 300.000 fanegas de 4.800 varas superficiales, es decir 84.000 hectáreas (13).

Las obras comenzaron, pero había transcurrido poco más de un año cuando una Real Cédula de 4 de Septiembre de 1776, anulaba la concesión de la Compañía del Canal en favor de Pedro Prádez. Se justificó la decisión, por no haber cumplido éste la condición impuesta en el artículo 91, relativo al depósito de 60 millones de reales presupuestados en la Caja de la Compañía. Sin embargo, dos meses antes, en junio, Fernando de Ulloa, encargado por el Consejo de Castilla para reconocer las obras, informó que debían suspenderse de momento, pues tras medir las aguas del Castril y del Guardal en épocas de lluvias y nieves, comprobó que la superficie regable con el trasvase sería 48.477 fanegas, es decir la novena parte de lo que Prádez indicó.

El Estado, apercebido del fracaso que representaba la participación de compañías privadas subvencionadas por él en las obras hidráulicas, pues sólo perseguían un afán especulativo (14), decidió intervenir directamente en dichas obras. El 4 de Septiembre de 1776 se hizo cargo del Canal. Nada cambia, es decir se mantenían las condiciones previstas en la Real Cédula de 4 de Junio de 1775. El papel desempeñado anteriormente por Prádez lo asumía la corona, fiadora de las emisiones de rentas vitalicias, y también receptora de los 3/5 de los beneficios que produjese el Canal, mientras los 2/5 restantes se las repartirían los particulares. Las obras continuaron pese a dificultades económicas y problemas técnicos, de manera que de los 287 Km. que debía tener de longitud el Canal, en 1780 se habían abierto 27 (15). Sin embargo los inconvenientes y dificultades encontradas en la ejecución, llevó al Estado a solicitar un examen de las obras por parte de una comisión de ingenieros y arquitectos. Entre los últimos, J. Martínez de Lara, aseguró que en el tunel de Topares, al ritmo que transcurrían las obras, tardarían por lo menos 60 años. Había unanimidad de criterio al respecto y no se continuaron. De momento la antitopía no había sido posible. La realidad era que el campo de Lorca seguía sin recibir agua para su regadío, único medio viable para aumentar la producción, cambiar el paisaje agrícola, desconcentrar la propiedad del agua que tan afanosamente ostentaban los llamados «señores del agua», y poner fin al control económico y social que ejercitaba esta élite. En general el proyecto se incumplía, pues no se contaría con el canal de navegación (el ingeniero Krayenhoff pensaría que estaba trazando un canal holandés) que uniría el río Guardal con Cartagena, y permitiría dar salida a los productos de la Andalucía Nororiental y del campo de Lorca. No se mejorarían los caminos y puentes cómo se pretendía para avivar el comercio a través del canal de navegación. No aumentaría el número de molinos, batanes e industrias afines. No se efectuaría la repoblación forestal. Y lo más importante, no se pondrían en cultivo las tierras baldías, y por lo tanto no se instalarían en ellas a colonos como deseaban los reformistas.

---

(13) A.H.N., Estado, leg. 4900. «Real Cédula... aprobando la propuesta hecha por D. Pedro Prádez, para hacer un canal de riego y navegación con las aguas de los ríos Castril, Guardal y otros, para que se puedan regar los campos de Lorca, Totana y demás del Reyno de Murcia».

(14) EIRAS ROEL, A.: «L'irrigation en Espagne et l'action de l'état à la fin l'ancien régime», Instituto Internazionale di Storia Economica «Francesco Datini», XV Settimana di Studio: *La acque interne, sec. XII-XVIII*, Prato, 1983.

(15) BACTISTA MARÍN, J., y MUÑOZ BRAVO, J.: *Las presas del estrecho de Puentes*, Murcia, 1986, p. 57.

## CAUSAS DEL FRACASO DEL CANAL DE MURCIA

La realidad era pues la misma que cuando comenzaron las obras. Existía un auténtico deseo de realizar la transformación total, de conseguir la antitopía mediante el Canal. No fue posible por causas diversas. Las hay de tipo político, económico y administrativo, y técnico.

El fracaso de Prádez lo atribuía el embajador francés a obstáculos interpuestos por políticos. Aunque no lo especifica, cuando señala los impedimentos de la «camarilla de cortesanos ávidos y envidiosos», se está mencionando al Secretario de Estado, Grimaldi, y a sus colaboradores. Pensamos esto por varias razones. La primera la tenemos en una «Representación» hecha por el embajador a la Secretaría de Estado en 1779, en la que se refiere «la caída precipitada de los cortesanos injustos y ávidos», así como «que desde la Cédula de 1776 los enemigos de Prádez han perdido en la corte de Madrid el crédito que habían empleado para operar la ruina» (16). Este desbancamiento político únicamente puede relacionarse con Grimaldi, quien presentó el 7 de Noviembre de 1776, su renuncia como Secretario de Estado a Carlos III. Segunda razón, Grimaldi el 29 de Septiembre de ese año, es decir a los pocos días de promulgar la Real Cédula que retiraba la confianza a Prádez para que continuase la construcción del Canal, dirigía un escrito al monarca, indicándole que la realización del Canal de Murcia no le ofrecía confianza por dos causas: 1.ª) las enormes dificultades técnicas que representaba su construcción («barrenar sierras, allanar montes, ablandar peñas, levantar valles y transtornar el curso de los ríos es intentar prodigios y pretender milagros»); 2.ª) su elevado coste. Para Grimaldi, la única forma para remediar la sequía, estaba en aflorar «las aguas que los campos de Lorca, Caravaca y Cartagena encierran en su centro, las que sin excesivos costes se pueden hacer visibles y fértiles sus tierras» (17).

Juan Acedo Rico tampoco creía en la posibilidad de que el Canal de Murcia fuese el catalizador del cambio. Se trataba de la persona que el Consejo de Castilla había nombrado como representante real en las obras, y políticamente militaba en el partido contrario al de Grimaldi, es decir en el aragonés (18). Opuesto al Canal de Murcia, pensaba —al igual que Grimaldi— que el agua necesaria para regar los campos del Reino de Murcia se podrían conseguir mediante una explotación intensiva de los recursos hídricos de Lorca, Caravaca y Cartagena. En Lorca bastaría con darle una mayor abertura al manantial llamado «Ojos de Luchena». En Caravaca haciendo aflorar las aguas de la laguna de Archivel y el manantial de la Peña Rubia. En Cartagena, su campo mostraba síntomas de estar atravesado por un «copioso río», lo que pareció confirmarse cuando el dique mayor del puerto se derrumbó a causa de un golpe de agua dulce.

Por tanto, políticos de bandos opuestos, como Grimaldi, jefe del partido *golilla*, y Acedo Rico, destacado miembro del partido *aragonés*, estimaban posible la antitopía, aunque no mediante la construcción del Canal, sino utilizando los recursos hídricos que disponía y acumulaba el subsuelo del Reino de Murcia.

(16) A.H.N., Estado, leg. 3182. Representaciones, 1776 y 1779.

(17) Ibidem.

(18) OLAECHEA, R. y FERRER BENIMELI, J. A.: *El Conde de Aranda*, Zaragoza, 1978, Tomo II, p. 83.

La mala administración en las obras del Canal fue otro obstáculo que dificultó el paso por el camino que había de recorrerse hasta alcanzar la antitopía. En la otra gran obra hidráulica, el Canal Imperial de Aragón, sucedió igual. Los fondos para las obras se gastaron mal y deprisa, y su concesionario Agustín Badín, atendió sólo a su medro personal (19). En la apertura del Canal de Murcia, el comisario real Juan Acedo Rico, denunció desde un principio que Prádez era un defraudador y malversador, interesado únicamente en recuperar el escaso dinero que había invertido. Tal vez la anterior acusación resulte exagerada, pues está inserta dentro de un plan trazado por Acedo Rico para desprestigiar a Prádez, ahora bien debía tener un considerable grado de certeza. En 1778, cuando Pedro Lerena se hizo cargo de la administración y finanzas del Canal, comentaba que hacía lo posible por erradicar de la obra el fraude, la confusión y el abuso de poder, y en su lugar probaba a establecer «un principio de gobierno sólido, justo, activo y económico» (20).

El Canal no fue posible por los errores técnicos que contenía el proyecto. Si el medio para lograr la antitopía no era el adecuado, difícilmente se podría conseguir ésta. Digamos de principio, que actualmente se considera la concepción del proyecto para trasvasar aguas del Castril y del Guardal como correcta, puesto que se iniciaba con una regulación en cabecera y se unían las fuentes de mayor caudal (Castril y Guardal alta y baja) para utilizarlas como transporte y riego (21). Sin embargo el proyecto presentado por Prádez estaba condenado al fracaso desde sus inicios. Partía de la medición de aguas hecha por Sebastián Feringan en 1745. Medición errónea como demostró el ingeniero Fernando Ulloa en 1776, ya que el caudal calculado tan sólo permitía regar la novena parte de lo que se ofertaba en el proyecto. El ingeniero Laugier que compitió con Prádez para obtener la concesión del Canal, consideraba el plan de su rival como muy superficial, dando a entender que jamás pensó en su realización material (22). Otro error apuntado por Pedro Luis Colomer, era que el trazado no podía ser en línea recta como se había diseñado, de forma que las 16 leguas de construcción previstas en principio para unir la confluencia de los ríos Castril y Guardal con Lorca se aumentarían. Y algo en lo que todos estaban de acuerdo (ingenieros Le Maur, Ulloa, Homar, y arquitectos Villanueva, Serrano y Martínez de Lara), la cantidad de agua trasvasada era totalmente insuficiente (23).

\* \* \*

(19) La compleja financiación del Canal Imperial de Aragón entre 1768 y 1778, año en que se suprimió la Compañía Badín, puede verse en PÉREZ SARRIÓN, I: *El Canal Imperial y la navegación hasta 1812*. Zaragoza, 1975, pp. 44-70.

(20) A.H.N., Estado, leg. n.º 3821. Pedro Lerena a Martínez de Viergol, Huéscar, 1778-Mayo-13.

(21) BAUTISTA MARÍN, J., y MUÑOZ BRAVO, J: *Opus cit.*, p. 50.

(22) Así se expresaba Laugier: «Los trece artículos primeros del pliego de 1775, que se refieren al curso del futuro Canal de Murcia, son tan superficiales y ligeramente explicados que dan a entender, que Prádez jamás pensó en ejecutarlo. Se habla de todo por muy encima, y se omiten y callan los puntos más esenciales» (A.H.N., Estado, leg. n.º 3182. Informe de Luis Laugier al Conde de Floridablanca, 1777).

(23) A.H.N., Estado, leg. n.º 3821. Memorial del licenciado Pedro Antonio Colomer al Conde de Floridablanca, 1777-Marzo-22.

La antitopía utilizando como medio el Canal de Murcia era imposible. Los informes técnicos así lo indicaban, y los gobernantes reformistas los tuvieron presentes. Convencidos de que las dificultades eran insalvables, se desechó la construcción del Canal para regar el campo de Lorca. Ahora bien como el fin primordial era éste y no la obra hidráulica, se pensó en realizar dos pantanos para lograrlo. Era factible opinar que con ellos la antitopía resultaría más fácil, pues al menos el proyecto recogía la posibilidad de contar con mayor cantidad de agua. Se continuaba persiguiendo la antitopía que no había hecho posible el Canal. Ejemplo de *Utopía* para conseguir una *Antitopía*.