CAMINOS MADRID

Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Madrid

27, 28 y 29 de febrero de 2016

Noticias Comunidad de Madrid | Noticias Nacionales | Noticias internacionales

El Atlético asume la Operación Calderón y renuncia a los rascacielos…. EL PAÍS, 27 de febrero

FCC deja La Peineta por el riesgo de la operación Mahou-Calderón…ABC, 28 de febrero

El Ayuntamiento venderá la parcela de La Peineta al Atlético…. EL PAÍS, 29 de febrero

El cierre de la línea 1 de metro atascará el centro de Madrid….EL PAÍS, 29 de febrero

El Canal de Castilla, la catedral número trece….ABC, 28 de febrero

EL PAÍS
MADRID
SÁBADO **27 DE FEBRERO** DE 2016
Madrid@elpais.es | www.elpais.com/madrid

» ALERTA POR NIEVE
La Agencia de Meteorología ha elevado a naranja el nivel de alerta en la sierra y amarilla en el resto de la comunidad. Se espera una acumulación de hasta 20 centímetros de nieve en cotas altas.

» EDUCADORES MEDIOAMBIENTALES
Un total de 22 educadores concienciarán a los viandantes del distrito de Centro sobre el funcionamiento de los servicios de limpieza, reciclaje, recogida de excrementos animales u ocio nocturno.

Proyección elaborada por el anterior Gobierno municipal (PP) del plan urbanístico aprobado en 2014 para la Operación Calderón.

El Atlético asume la Operación Calderón y renuncia a los rascacielos

BRUNO G. GALLO / LADISLAO J. MOÑINO, **Madrid**

El Atlético de Madrid ha cogido las riendas de la operación urbanística proyectada sobre su actual estadio, el Vicente Calderón, y paralizada desde hace años por los reveses judiciales y vaivenes políticos. El club de fútbol se ha hecho con los derechos del suelo, que pertenecían a Fomento de Construcciones y Contratas (FCC), y ha llegado a un acuerdo con el Ayuntamiento de la capital (Ahora Madrid) para modificar el plan urbanístico aprobado por el anterior gobierno municipal (Partido Popular). Desaparecerán así los dos rascacielos gemelos previstos junto al río Manzanares. Además, el club ha asumido con fondos propios la construcción de su nuevo estadio, La Peineta, en el distrito de San Blas, que estaba a cargo de FCC.

El Ayuntamiento, gobernado por Alberto Ruiz-Gallardón (PP), y el Atlético, presidido por Enrique Cerezo, firmaron en 2008 el convenio que comprometía al club a abandonar el Vicente Calderón, junto al río Manzanares, para mudarse a La Peineta, en la otra punta de la ciudad. Gallardón convenció al Atlético para embarcarse en una operación presuntamente redonda en la que no tendría que poner ni un euro y obtendría un estadio moderno y con mayor capacidad (69.000 asientos, 14.000 más que el Vicente Calderón).

El alcalde empezó prometiendo que las obras estarían listas en 2010, pero luego fue 2012, 2013, 2014... En el Palacio de Cibeles, sede del gobierno municipal, se llegó a festejar, con ostras y cava, la puesta en marcha de un cronómetro que se pararía al acabar la obra. Podía llegar a 9.999 días (más de 27 años), pero fuentes del club afirman que, "sí o sí", el campo estará listo en junio de 2017.

Igual de difícil que cumplir los tiempos iniciales será conseguir que la operación le salga gratis al Atlético. El club firmó en 2010 un acuerdo con FCC para que levantara La Peineta a cambio de los aprovechamientos urbanísticos de los terrenos del Vicente Calderón. El estadio estaba presupuestado en 195 millones de euros, que debían costearse con la venta de 2.000 viviendas construidas junto al Manzanares. De ellos, al Atlético le correspondían el 45%. Otros tantos eran para la cervecera Mahou, que aportaba al plan el terreno de su antigua fábrica, junto al Calderón; y otro 10% para el Ayuntamiento. Con un precio de 3.000 euros por metro cuadrado, que fuentes de la operación veían entonces ajustado a mercado, podrían obtenerse 600 millones por la venta, a los que habría que descontar los costes de construcción.

Sin embargo, FCC avisó en noviembre de 2014 de que, tras el derrumbe del mercado inmobiliario, no le salían las cuentas, y pidió que se revisase el acuerdo.

La entrada por esas fechas como máximo accionista del magnate mexicano Carlos Slim cambió el paso de la constructora, que, según fuentes de la operación, ha terminado por desvincularse casi completamente de la operación.

El Atlético obtuvo el año pasado del banco Inbursa, de Slim, un crédito de 160 millones, que debe devolver en julio de 2017 si para entonces ya ha vendido el suelo (en caso contrario, tiene hasta julio de 2021). Con ese dinero, el club asumió la finalización del estadio; FCC no recibió indemnización por lo ya construido.

El campo se está construyendo ahora pues con los recursos financieros del club. A cambio, el Atlético ha recuperado los aprovechamientos urbanísticos del Calderón, que estaban en manos de FCC. Su intención no es construir las viviendas proyectadas, sino subastar los derechos en un año al mejor postor para, con el dinero obtenido, cancelar el préstamo y equilibrar la operación. Tendrá así un estadio moderno, a un precio relativamente reducido, eso sí, con un lustro de retraso.

Un nuevo plan urbanístico con menos de 2.000 viviendas

El Atlético y Mahou han llegado a un acuerdo con el Ayuntamiento para modificar el plan urbanístico aprobado en 2014 por el anterior gobierno municipal (PP) para los terrenos del Vicente Calderón y la antigua cervecera, rebajando su edificabilidad.

El plan ahora en vigor está suspendido cautelarmente, pero podría aplicarse en cuanto el Tribunal Superior de Justicia dicte sentencia; fuentes de la operación prevén que sea favorable, tras eliminar la Comunidad de Madrid (PP) la limitación de tres alturas más ático de la Ley regional del Suelo.

El Atlético renunciará así a construir dos rascacielos gemelos y ocho bloques. El club espera que el nuevo plan esté listo en un año para vender el suelo y devolver el préstamo con el que está construyendo La Peineta.

Tal y como avanzó el edil de Desarrollo Urbano Sostenible, José Manuel Calvo, se rebajará la cifra de 2.000 viviendas proyectadas. A cambio, para que la rentabilidad compense el coste de La Peineta, el Ayuntamiento se asumiría (o renunciaría a) la principal carga urbanística: el soterramiento del último tramo de la M-30 junto al río.

Ocho años de vicisitudes judiciales y políticas

B. G. G. / L. J. M., **Madrid**

El entonces alcalde Alberto Ruiz-Gallardón (PP) convenció al Atlético de Madrid en 2008 para que se mudara al estadio municipal de La Peineta, "infrautilizado" y "en un importante estado de deterioro". Quería convertirlo en buque insignia de su proyecto olímpico, y necesitaba hallar la forma de pagar su reforma y darle uso tras los Juegos. Firmó así un convenio con el club, que se comprometió a comprar la parcela en el distrito de San Blas y a construir un nuevo estadio en ella (con un presupuesto de 195 millones).

Para pagarlo, el club se alió con la cervecera Mahou y firmó en 2010 un acuerdo con Fomento de Construcciones y Contratas, que se encargaría de hacer La Peineta. A cambio, se quedaba con el terreno del estadio Vicente Calderón y la antigua fábrica de cerveza para levantar allí unas 2.000 viviendas. Con el dinero de su venta, sufragaría La Peineta y costearía en parte el soterramiento del último tramo de la M-30 junto al río (170 millones en total, de los que el Ayuntamiento pagaría el 43%).

En paralelo, Gallardón aprobó en 2009 un plan urbanístico para construir esas 2.000 viviendas previstas junto al río Manzanares. Logró la aprobación de la Comunidad (PP), pero fue recurrido ante el Tribunal Superior de Justicia, que lo invalidó al incumplir el límite de tres alturas más ático que dictaba la Ley regional del Suelo. El plan urbanístico preveía torres de 17 pisos.

Paralización cautelar

El Gobierno regional cambió entonces la Ley del Suelo para eliminar la limitación, y el Ayuntamiento, ya en manos de Ana Botella (PP), aprobó en 2014 otro plan urbanístico, que incluía en este caso dos rascacielos gemelos de 36 pisos y ocho bloques de siete a 22 alturas.

Ese plan fue recurrido de nuevo ante la justicia, que lo suspendió cautelarmente el pasado agosto a la espera de sentencia.

Entre tanto, la Comunidad, en manos ya de Cristina Cifuentes (PP), ha vuelto a cambiar la Ley del Suelo, para eliminar cualquier resquicio de duda. Pero ahora el obstáculo es político: el Ayuntamiento, regido por Manuela Carmena (Ahora Madrid), no quiere tantas viviendas. Así que el Atlético ha llegado a un acuerdo para modificar el plan congelado por la justicia y ajustarlo a gusto del Ayuntamiento, con la condición, eso sí, de que permita pagar La Peineta.

Ir al Índice

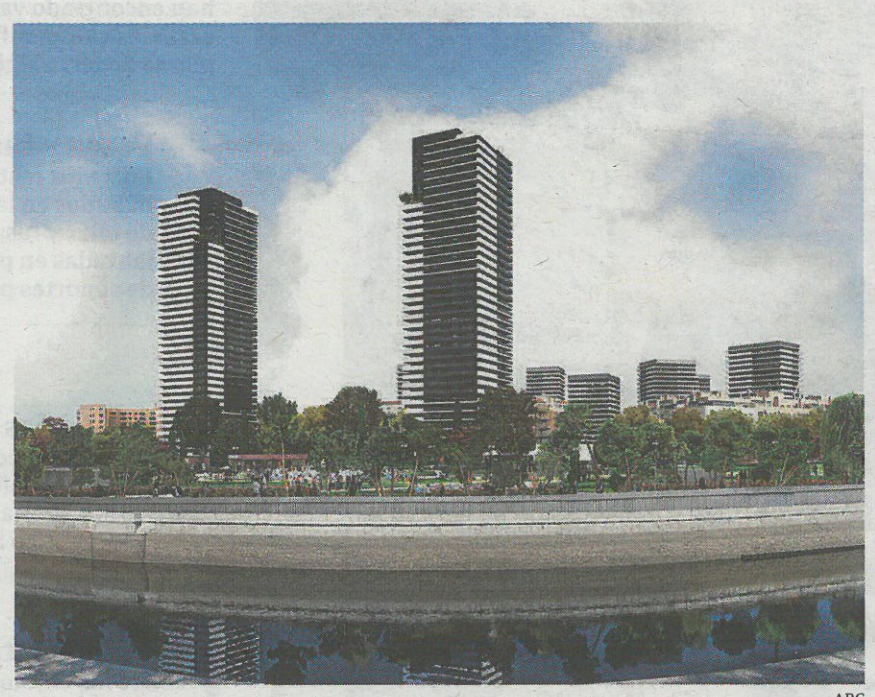
FCC deja La Peineta por el riesgo de la operación Mahou-Calderón

El Atlético se ve obligado a retomar la construcción con financiación privada

TATIANA G. RIVAS
MADRID

Las obras de La Peineta continúan su rumbo, pero el Atlético de Madrid ha tenido que hacer encaje de bolillos para seguir adelante con la construcción y cumplir los plazos para el traslado del club al futuro estadio en agosto de 2017. A finales del año pasado, el club que preside Enrique Cerezo se vio obligada a rehacer los términos de su contrato con Fomento de Construcciones y Contratas (FCC), tal y como confirman desde el Atlético. La constructora era la encargada hasta entonces de erigir el nuevo templo y asumir el coste de la edificación (195 millones de euros) a cambio de quedarse con la explotación de los terrenos de los rojiblancos en el ámbito Mahou-Calderón. Pero a FCC no le interesaba ya este negocio desde que el magnate mexicano Carlos Slim se convirtió en el primer accionista de la compañía.

Slim rechazó los terrenos que se dedicarían a la promoción de vivienda dada la incertidumbre sobre el planeamiento de la ribera del Manzanares. Además de los varapalos de la Justicia, el plan tiene que volver a rehacerse por orden expresa del Gobierno de Manuela Carmena para reducir la edificabilidad: no quieren ni tantos pisos ni rascacielos. El anterior proyecto, aprobado por el PP con Ana Botella al frente, proyectaba 2.000 pisos de venta libre en dos rascacielos de 36 plantas y otras ocho torres de hasta 20 pisos. Nada de esto verá la luz.



Simulación de cómo habría quedado el anterior planeamiento ABC

Crédito de 160 millones

Fue en 2010 cuando el Atlético cedió a FCC la explotación de los aprovechamientos que le correspondían del entorno de Mahou-Calderón. En total, un 45% de los más de 204.000 metros cuadrados del ámbito son del Atlético, otro 45%, de Mahou, y un 10%, del Ayuntamiento. Como avanzó ayer «El País», el club deportivo vuelve a ser dueño de estos dominios, pero espera venderlos pronto, ya que tiene que devolver los préstamos que el Grupo Financiero Inbursa, propiedad de Carlos Slim, va cediendo mensualmente para poder terminar de construir La Peineta. En total necesita 160 millones de euros. El crédito está garantizado para que terminen la obra en junio de 2017. Esperan poder ceder los aprovechamientos antes de julio del año que viene para pagar. Si no, el límite para devolver la financiación es julio de 2017.

Carmena y las viviendas
El Ayuntamiento ha pedido rehacer el plan para eliminar los rascacielos, las torres y tantas viviendas

Nueva negociación

La operación Mahou-Calderón está paralizada por el TSJM desde el pasado mes de julio. Indistintamente de lo que decidan los tribunales, el plan se rehará sí o sí por orden expresa del equipo de Ahora Madrid. En las próximas semanas se formarán tres equipos técnicos por cada una de las partes implicadas (Atlético, Mahou y Ayuntamiento) para sacar adelante un nuevo proyecto con un equipo común.

La filosofía es que haya menos viviendas y que se compense a las entidades con menos cargas urbanísticas. El Ayuntamiento se encargaría, según informaron fuentes de la operación, de soterrar la M-30.

En la última comisión de Desarrollo Urbano Sostenible, el director general de Planteamiento y Gestión Urbanística, Juan Carlos Lasheras, dio traslado de la decisión unilateral del Ayuntamiento respecto al plan: «A pesar de que la reciente modificación de la ley [del suelo] permitiría previsiblemente retomar un planeamiento de las mismas características, es intención de esta área de gobierno reiniciar una ordenación urbanística disminuyendo la edificabilidad y reequilibrando las cargas urbanísticas, que precisando el interés público se integre y mejore el entorno urbano de manera más equilibrada». El consistorio también someterá a consulta ciudadana qué se quiere en este espacio.

Volver al Índice

El estado de las obras de La Peineta, la semana pasada. / ATLÉTICO DE MADRID

El Ayuntamiento venderá la parcela de La Peineta al Atlético

BRUNO G. GALLO / LADISLAO J. MOÑINO, **Madrid**

El Atlético de Madrid se mudará en junio de 2017, cuando concluyan las obras, al estadio de La Peineta, pero antes habrá solucionado el problema que más le preocupa dentro de un embrollo urbanístico a varias bandas y con muchos flecos pendientes.

El club quiere tener en propiedad la parcela municipal sobre la que está levantando su estadio, y por el precio pactado con el Ayuntamiento (44,5 millones de euros). El año pasado, esa compra se frustró por diferencias con la Comunidad de Madrid que, tras las elecciones de mayo, parecen solucionadas.

La Operación Calderón tiene tres campos de batalla, y la intención del Gobierno municipal (Ahora Madrid) y del club es solucionarlos al alimón antes de la próxima primavera. Como adelantó EL PAÍS, el Atlético ha recomprado a Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) los derechos de superficie de la parcela del estadio Vicente Calderón, que pretende vender el año que viene. Ha aceptado para ello modificar el plan urbanístico actual, aprobado en 2014 por el anterior gobierno local (PP) y que no gusta al actual. Rebajará la edificabilidad, y renunciará a los dos rascacielos previstos, siempre teniendo en cuenta que la venta del suelo debe reportarle unos 170 millones de euros. Esa es la cantidad (con intereses) que ha pedido prestada a Carlos Slim, máximo accionista de FCC, para acabar La Peineta. La constructora ha salido de esa obra, presupuestada en más de 200 millones, sin indemnización.

En paralelo a ese cambio urbanístico, el Ayuntamiento prevé aprobar el que afecta al antiguo anillo olímpico, un ámbito de 1,13 millones de metros cuadrados en el distrito de San Blas-Canillejas donde, además de La Peineta, se encuentra el Centro Acuático, a medio construir y abandonado desde el fracaso olímpico. Se trata de suelo municipal, incluida la parcela del estadio del Atlético.

El club está dispuesto a asumir el Centro Acuático (que ha costado 55 millones de dinero público, pero necesita otros 50 para acabarse), convirtiéndolo en centro deportivo y de ocio para sus socios, oficinas y residencia de jugadores, y en un polideportivo de uso público como desea el Ayuntamiento. Levantaría además una ciudad deportiva a su alrededor, con 11 campos de fútbol. Todo ello, en régimen de concesión, sobre suelo público que en unas décadas revertiría a la ciudad. Pero por lo que no pasa es por no tener su estadio en propiedad.

Centro Acuático incluido

Y ese sería el tercer flanco del plan integral. El exalcalde Alberto Ruiz-Gallardón (PP) se comprometió en 2008 a vender ese suelo al club (so pena que este se quede en el Calderón y el Ayuntamiento deba pagar los 200 millones de La Peineta), pero para ello es necesaria una modificación urbanística para que el suelo deportivo pase de uso público a privado.

Esta se aprobó de forma inicial con Ana Botella (PP) de alcaldesa, hace un año, pero el Gobierno regional, presidido entonces por Ignacio González (PP), calculó unas cargas urbanísticas por cesiones de redes que obligaban a duplicar el precio de la parcela (su tasación se actualizó entonces, pasando de los 41 millones en 2008 a 44,5). La modificación urbanística se congeló pues a la espera de las elecciones municipales y autonómicas de mayo.

En la ciudad ganó Ahora Madrid, dispuesto a vender la parcela al Atlético, como lo estaba Botella, si se solucionan también los flancos del Calderón (menor edificabilidad) y del anillo olímpico (Centro Acuático incluido). Y en la Comunidad ganó el PP, pero no con González sino con Cristina Cifuentes. El nuevo Gobierno regional está dispuesto a ajustar las cargas urbanísticas a lo acordado en su momento, permitiendo así que la operación se lleve a cabo.

Las claves de la mudanza al nuevo estadio en junio de 2017

B. G. G. / L. J. M., **Madrid**

Los aficionados al fútbol son sentimentales y la razón apenas importa a la hora de juzgar la mudanza desde el estadio Vicente Calderón, inaugurado (con un empate) en 1966 y con capacidad para 54.907 espectadores, por La Peineta, que estará lista en junio de 2017 y tendrá 12.000 asientos más (60.000 de aforo regular y otros 7.000 para VIP).

Pero las ventajas objetivas del nuevo estadio son reseñables. Para empezar, los accesos son más amplios (la parcela ocupa 88.000 metros cuadrados, frente a los 33.000 del Calderón, encajonado por la M-30); la capacidad de evacuación en caso de emergencia es mayor, y tiene una parada de metro en la puerta y otras dos (de líneas diferentes) a la misma distancia que el viejo estadio está de Pirámides.

El 96% de las localidades son cubiertas, frente al 30% del Calderón, y están más separadas entre sí. Y las primeras filas están más próximas al terreno de juego. En el Calderón, el fondo norte está de 11-16 metros de distancia, un trecho que en La Peineta se reduce a 6-10; en el fondo sur y el lateral este, la distancia se reduce también, en cuatro o cinco metros de media.

El estadio es completamente accesible para personas con discapacidad. Dispone de 1.000 plazas de aparcamiento bajo el campo y otras 3.000 en el exterior, más 150 para autobuses de las peñas. Y en su perímetro habrá servicios de ocio para familias, una zona de música y eventos para aficionados, un museo y una tienda del club, etcétera.

elpais.mas Facebook.com/elpaismas

¿ERES SUSCRIPTOR? ESTÁS INVITADO

El actor de Yllana Raúl Cano Cano protagoniza *Action Man*, un divertido espectáculo en el que el actor, solo sobre el escenario, da vida a diversos personajes y situaciones, ofreciendo un gran derroche mímico y un generoso dominio del cuerpo con un estilo propio, además de una magnífica y precisa sonorización. El personaje principal, un Superagente Especial en su última misión, se ve envuelto en una serie de situaciones cómicas que beben del mejor humor cinematográfico, televisivo y del cómic.

Teatro Alfil. Madrid | 5 y 12 de marzo, y 2 y 9 de abril a las 18:30 horas

Entra en **elpaismas.com** y participa en el sorteo
¿Aún no eres suscriptor?
Llama al 902 11 91 11 y descubre nuestras ofertas

Alfil

elpaismas.com | EL PAÍS +

Ir al Índice

» PEQUEÑO FUEGO EN LA PRINCESA
Los bomberos del Ayuntamiento de Madrid extinguieron ayer un pequeño fuego registrado en el salón de actos del hospital de la Princesa, que no provocó heridos ni el desalojo de estancias.

» ALERTA AMARILLA EN LA REGIÓN
La Comunidad de Madrid se encuentra en alerta amarilla por temperaturas próximas a ocho grados bajo cero desde la medianoche y hasta las nueve de la mañana de hoy, según Emergencias 112.

Cristina Cifuentes y el consejero de Transportes, Pedro Rollán visitaron el túnel de la línea 1 para anunciar su cierre. / COMUNIDAD DE MADRID

El cierre de la línea 1 de metro atascará el centro de Madrid

BRUNO GARCÍA GALLO, **Madrid**

El cierre de la línea 1 de metro, que la Comunidad de Madrid cortará cuatro meses (del 21 de mayo al 30 de septiembre) en un tramo de 25 estaciones (de Plaza de Castilla a Sierra de Guadalupe), provocará un importante atasco en zonas de la capital ya de por sí muy congestionadas, según un estudio de movilidad elaborado por el Ayuntamiento. La intención del Gobierno regional de prestar el servicio sustitutorio con autocares en vez de autobuses urbanos complicará aún más el tráfico. Y a la obra aún le quedan otros cuatro meses el año que viene.

La presidenta regional, Cristina Cifuentes (PP), anunció el día 12 el cierre de la línea más antigua de Madrid (se inauguró en 1919) para consolidar la estructura del túnel e instalar una catenaria rígida, con un coste de 69,8 millones.

Según Metro, los informes técnicos "aconsejan hacer las obras simultáneamente para que sean más cortas, seguras y con menor impacto". Habitualmente, los cortes importantes se hacen en verano para mitigar sus efectos. Pero, según Metro, dividir la obra en fases obligaría a realizar más cortes de cuatro meses otros años.

En todo caso, aunque la Comunidad lo trata con sordina, la línea 1 volverá a cortarse varios meses el año que viene o el siguiente para acabar la obra. Y tramos de otras líneas tendrán que cerrarse también temporalmente para remediar la falta de inversión en la pasada legislatura (PP).

La concejal de Medio Ambiente y Movilidad, Inés Sabanés (Ahora Madrid), ha propuesto a la Comunidad dividir la obra en tres años, cortando durante 3,5 meses un tramo diferente cada uno (Atocha Renfe-Tribunal, Sol-Plaza de Castilla y Atocha-Sierra de Guadalupe), para minimizar molestias.

Sabanés ha enviado además a la Comunidad un estudio de movilidad, al que ha tenido acceso EL PAÍS, que predice los atascos que provocara el corte programado.

La línea 1, con 34 trenes de seis vagones, lleva a 13.027 viajeros en hora punta; se tardan 63 minutos en recorrer sus 33 estaciones. ¿Qué harán esos 13.000 viajeros por hora cuando no tengan metro? Las líneas de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) que realizan trayectos similares podrían absorber hasta 2.700 en hora punta. Y los trenes de Cercanías apenas tienen espacio vacío si el Gobierno (PP) no los refuerza. Así que el servicio de autobús sustitutorio debería absorber a casi 10.000 viajeros.

La Comunidad ha decidido licitarlo en vez de encomendárselo a la EMT, como era habitual, provocando el enfado del Ayuntamiento. Pero, más allá de la batalla política, el problema existe: la EMT tiene autobuses preparados para funcionar en ciudad; el resto de empresas disponen de autocares, con menor capacidad, más lentos a la hora de subir o bajar, y peor preparados para personas con discapacidad. De hecho, por no tener no tendrían sitio donde parar, puesto que las marquesinas son de uso exclusivo de la EMT.

Un autocar cada 3,5 minutos

En cuanto a capacidad, las empresas privadas que acudieran a la licitación disponen de autocares de unas 70 plazas, mientras que los autobuses públicos de la EMT tienen 100. La Comunidad quiere que esos autocares pasen cada 3,5 minutos; podrían trasladar así a 1.190 pasajeros por hora. Y quedarían casi 9.000 usuarios sin atender, que en parte se inclinarían por coger el coche: el tráfico crecería en hasta 70.000 coches al día (ahora circulan unos 250.000 por la almendra central).

Si la EMT se hiciera cargo del servicio, podría trasladar a 3.400 viajeros por hora, casi tres veces más. Eso reduciría el atasco, pero tampoco lo eliminaría. Las calles por las que iría el servicio sustitutorio ya están saturadas en hora punta: el paseo del Prado está al 140% de su capacidad; Recoletos, al 150%; Bravo Murillo, al 125%.

Cerrando el metro y poniendo autocares en su lugar, la saturación se dispararía. Y el atasco se agravaría por un detalle clave: la Comunidad quiere que los autocares realicen todo el recorrido de la línea 1. Prometió que cubriría las mismas paradas que el metro, aunque en realidad no cruzará el centro sino que se desviará al eje Prado-Recoletos. La EMT, en cambio, propone cubrir los tramos de Sierra de Guadalupe a Atocha Renfe y de Cuatro Caminos a Chamartín con autobuses sustitutorios, pues para el resto hay otras líneas de metro y autobús. Además, se ofreee a reforzar esas líneas ya existentes para absorber a 1.000 viajeros más.

Ir al Índice

El Canal de Castilla, la catedral número trece

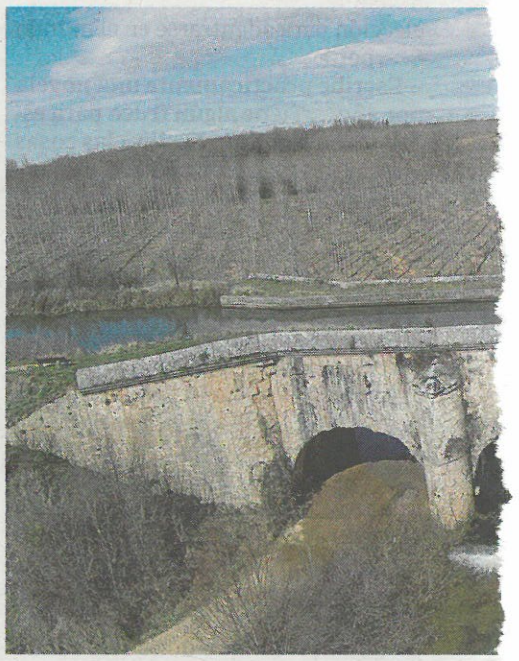
▸ Un documental ensalza la importancia de la mayor obra de ingeniería civil de la España de la Ilustración

JUAN FERNÁNDEZ-MIRANDA
MADRID

El anhelo de Castilla por asomarse al mar es un sueño perenne en nuestra historia. Esa ambición, en cierto modo contra natura, se materializó una vez y dejó huella: una grieta de 150 kilómetros con forma de Y griega invertida en el corazón de la meseta. Es el Canal del Castilla, un río artificial que hace dos siglos soñó con desembocar en el Cantábrico. Y a punto estuvo de conseguirlo.

Ese Canal que un día quiso unir Segovia y Santander y que convirtió en puertos fluviales numerosas localidades de Valladolid, Palencia y Burgos es hoy un cauce rectilíneo con orillas cubiertas de silenciosas arboledas amenizadas por el canto de los mirlos. Nutrido por las aguas del Pisuerga y del Carrión, un hito levantado en Calahorra de Ribas conmemora el día en que se unieron ambos ríos, en el verano de 1791. No en vano, fue, junto con el hermano Canal Imperial de Aragón, el proyecto más importante de ingeniería civil de la España ilustrada.

En aquellos años de 1750 era el único modo viable de trasladar velozmente al mar el cereal del gran granero castellano y, ya de vuelta, traer a la meseta los productos de ultramar. Una inmensa obra hidráulica en busca de la prosperidad económica a través del comercio y del regadío cuyo impacto hizo mella en la mentalidad de los pueblos que surcó. «Era –en palabras del escritor vallisoletano Gustavo Martín Garzo– el sueño que hace pensar a toda una zona que el mun-



El espionaje industrial de la España ilustrada

La salida natural de Castilla y León al mar pasaría por Zamora y Salamanca, a través del valle del Duero, y Portugal, pero las fronteras políticas son a veces más elevadas que las coordilleras. Los primeros proyectos de navegación interior de Castilla datan de principios del siglo XVI, tanto en Valladolid como en Toledo, pero no fue hasta mediados del siglo XVIII cuando los ilustrados españoles comprendieron que el crecimiento económico debía vincularse al desarrollo de las comunicaciones: carreteras pavimentadas y una red de canales navegables. Fue el marqués de la Ensenada quien convenció al Rey Fernando VI para llevar adelante un proyecto y quien encargó a Antonio de Ulloa que viajara a Francia para realizar labores de espionaje industrial. Así, a mediados del siglo XVIII, De Ulloa y el francés Carlos Lemaur iniciaron el sueño ilustrado de proyectar una red de canales navegables en España.

Volver al Índice

Descubre las ventajas de ABC ORO

Si no tienes la tarjeta ABC ORO, pídela ya y te la enviamos GRATIS a casa.
Solicítala en el 902 334 555 o en http://abc.es/tarjetaoro

Empieza a disfrutar de:

1 BIENVENIDA

SI AÚN NO TIENES TU TARJETA, SOLICÍTALA Y LLÉVATE ABC LA PRIMERA SEMANA, DE LUNES A VIERNES, POR **SOLO 1€**.

2 CADA SEMANA

SI PASAS TU TARJETA DE LUNES A DOMINGO TE LLEVARÁS LA REVISTA CORAZÓN CZN GRATIS.

Oferplan ABC

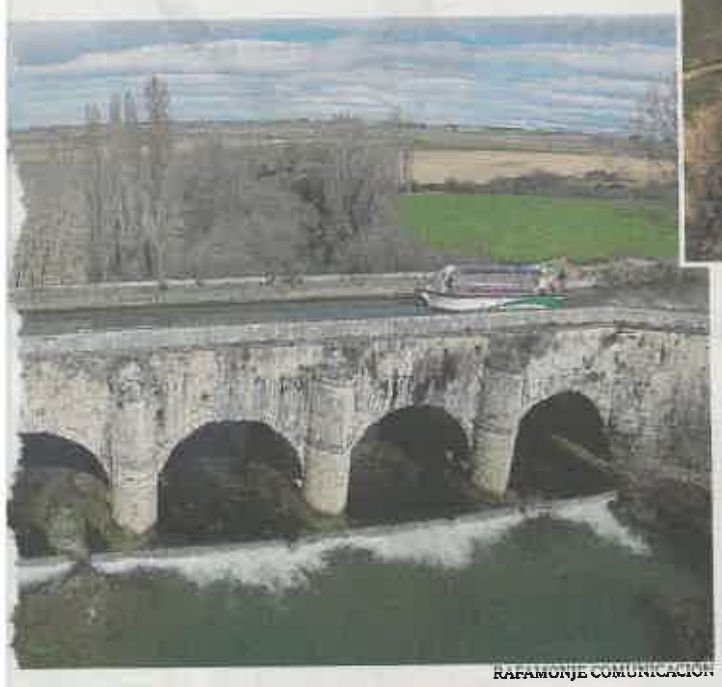
3 OFERPLAN

10% DE DESCUENTO EN OFERPLAN ABC, LA WEB DE OFERTAS DEL DIARIO ABC. LAS MEJORES OFERTAS DE OCIO, CULTURA Y VIAJES CON DESCUENTO GRACIAS A TU TARJETA ABC ORO EN: **www.abc.es/oferplantarjetaoro**

4 TODOS LOS MESES

PODRÁS DISFRUTAR DE DESCUENTOS EXCLUSIVOS EN PROMOCIONES, SORTEOS Y MUCHAS VENTAJAS MÁS, QUE TE COMUNICAREMOS VÍA SMS.

SI ERES SUSCRIPTOR DE ABC DISFRUTA DE ESTAS Y OTRAS VENTAJAS LLAMANDO AL **901 334 554**.



RAFAMONJE COMUNICACIÓN

Un canal sobre un río

A los problemas propios del desnivel los ingenieros que diseñaron el Canal de Castilla tuvieron que añadir la construcción de un acueducto para superar el río Sequillo

do no termina ahí, que hay un mundo que les está esperando mucho más allá».

Pese a que esa quimera de nuestra Ilustración se frustró antes de ver el mar, aún hoy, transcurridos más de dos siglos, se puede navegar sobre sus tres ramales: Norte (75 kilómetros y 24 esclusas), Campos (78 y 7) y Sur (54 y 18). Desde Medina de Rioseco a Valladolid y a Alar del Rey, a través de la ciudad de Palencia y de hasta medio centenar de localidades castellanas.

Es precisamente Medina de Rioseco uno de los extremos de la Y griega. Allí, el turista puede hoy subirse a la barca Antonio de Ulloa –uno de sus principales impulsores– para recorrer el canal y descubrir los paisajes de Castilla, con los horizontes infinitos, la belleza de sus colores, sus silencios insondables y esos palomares que, en palabras de Miguel Delibes, decoran y amueblan «nuestros páramos».

«Y llegó el agua»

«El día en que se rompió el malecón y llegan las aguas a la dársena en Medina de Rioseco tuvo que ser un espectáculo impresionante. Era ver llegar la vida a través de un canal construido, ver llegar agua potable, el progreso, el trabajo...». Lo cuenta Virginia Asensio, historiadora riosecana que ha dedicado muchos años a estudiar las bondades del canal y que ahora las divulga, como Martín Garzo, en un documental que pone imágenes y orgullo castellano a la mayor obra hidráulica construida en España en la época moderna.

Sus testimonios, y los de muchos otros castellanoleoneses, son recogidos en «Canal de Castilla, el sueño ilustrado», un documental dirigido por Eduardo Margareto y producido por RafaMonje Comunicación que repasa con espíritu romántico, relato literario e imagen bucólica lo que pudo ser y no fue, y que sin embargo es: el Canal de Castilla. Como explica otro escritor, Óscar Esquivias, siguiendo las aguas del Canal «uno puede tener realmente la sensación de que está en el siglo XVI», pues es un terreno «donde no ha habido grandes alteraciones urbanísticas ni paisajísticas». Ese magnetismo, del que hoy disfrutan vecinos y turistas, familias, ciclistas y paseantes, lo cuenta con naturalidad Emiliano Hinojal, quien fue su último barquero. «Si me dieran a elegir entre un palacio y una barca, estaría en la barca».

Aquel sueño frustrado por la irrupción del ferrocarril puede hoy renacer gracias al turismo. Aspira a ser, como dice en el reportaje el escritor Asier Aparicio, un atractivo turístico para una región que fue testigo de los sueños ilustrados de la Historia de España. Podría ser, visto así, la catedral número 13 de Castilla y León.

Canal de Castilla. El sueño ilustrado

Dirección: Eduardo Margareto
Producción: RafaMonje Comunicación.
Duración: 64 minutos

Volver al Índice

La tarjeta que premia a los lectores.

5 TODOS LOS MESES

PROMOCIONES **EXCLUSIVAS** PARA LOS TITULARES DE ABC ORO

Llévate GRATIS* estas **12 copas** de cristal de **Bohemia**.
¡Solo por pasar tu tarjeta 7 días!

*11'99€ por gastos de distribución.

Ahora 50€

¿CÓMO CONSEGUIRLAS?

- Solo podrás acceder a esta promoción si tienes la tarjeta ABC Oro. Si no la tienes pídela ya y te la entregamos **gratis** en tu domicilio.
- Reserva las copas en tu punto de venta hasta el 13 de marzo.
- Pasa tu tarjeta ABC Oro al menos **7 días** entre el lunes entre el lunes **7** y el domingo **20 de marzo.**
- Te avisaremos por SMS cuando puedas recogerlas en tu quiosco (fecha aproximada **28 de marzo**).

6 COPAS DE AGUA (350CC). + 6 COPAS DE VINO (450CC).

BOHEMIA Crystal

◆ Cristal más fino y resistente. ◆ Transparencia, brillo y sonoridad. ◆ Metales respetuosos con el medio ambiente y no nocivos para la salud. ◆ Calidad avalada por la UE. ◆ Extraordinaria calidad por la avanzada tecnología de fabricación.

Promoción de ámbito peninsular. Unidades limitadas: 15.000 uds. Atención al cliente: 902 334 555.