

No se puede decir que el Canal de Castilla sea un gran desconocido; quizá, simplemente, que este, a día de hoy, Bien de Interés Cultural no se entiende generalmente como un posible destino de ocio, turismo medio ambiental, deportivo y cultural o de absoluto relax, además de seguir cumpliendo alguna de las misiones que le dieron vida.

JESÚS ORTIZ

FOTOS DEL AUTOR



Arriba, esclusa de cuatro vasos en Frómista.

Izquierda, dos momentos de una esclusa en acción. Arriba, empieza a llenarse. Abajo, a punto de abrir compuertas una vez alcanzado el nivel superior.

Canal de Castilla

Un sueño ilustrado

Sitúese el lector en el papel de gestor estatal, por no decir 'político' a secas, de mediados del Siglo XVIII, en plena Ilustración, e imagine una región castellano leonesa con un fuerte potencial de producción de lana y cereales, principalmente, con

capacidad para exportar, pero con un importante hándicap: el transporte de esas mercancías hacia otras zonas de España o puertos donde embarcarlas rumbo a diversos mercados. La fórmula, hasta ese momento, eran las carretas y

su limitada capacidad de carga. Una logística muy cara, que se diría ahora.

El Marqués de la Ensenada, en su papel de consejero de Fernando VI (también fue gran marino y hasta



Notario del Reino), puso empeño en retomar una idea que ya se había enunciado un par de veces en los dos siglos anteriores: construir una vía fluvial que permitiese salvar las dificultades orográficas. Y, ya puestos, también las de la deficiente red viaria consecuencia de la política de obras públicas, porque el mantenimiento lo tenían que hacer los municipios y estos estaban arruinados por los inmediatamente anteriores conflictos bélicos sucesorios entre partidarios de Austrias y de Borbones.

El resultado fue la obra de ingeniería civil más importante de su tiempo, solo ensombrecida por las dilaciones en realizarla –entre crisis económicas y guerras no había manera– y por la llegada del ferrocarril, apenas cien años después de iniciadas las obras del Canal (1753), más barato y cómodo, que

Una vía fluvial que permitiese salvar las dificultades orográficas y la deficiente red viaria consecuencia de la política de obras públicas

superó sus posibilidades de transporte. Una pena, porque nunca se terminó el “Proyecto General de los Canales de Navegación y Riego para los Reinos de Castilla y León” presentado por el ingeniero Antonio de Ulloa y basado en trabajos de su colega francés Carlos Lemaur.

Cuatro ramales se proyectaron para el Canal, pero solo se consiguió construir tres y no completos. Sobre el papel, y por resumir, Valladolid, Segovia y Medina de Rioseco debían quedar unidas con Reinosa, de manera que, en un futuro, desde la localidad cántabra se pudiese superar la línea montañosa de la Cordillera Cantábrica y llegar hasta el puerto de Santander. El tramo que debía nacer en Segovia nunca se construyó. Y el que debía llegar hasta Reinosa, no se completó (solo llega hasta Alar del Rey, en Palencia). Pero, aún así, ahí están esos impresionantes 207 kilómetros de “camino” acuático, con anchuras que llegan hasta los 22 metros y dos o tres de profundidad.

Las obras duraron demasiado, casi un siglo, de tal forma que las barcazas de transporte surcaron la totalidad del Canal construido más



de un año después de que se hubiese inaugurado la primera línea de ferrocarril en España (Barcelona-Mataró, 1848). Aún así, y hasta que las líneas férreas “compitieron” con el recorrido fluvial, casi 400 barcazas cargadas de cereal, madera y lana (hasta pasajeros) reanimaron –y de qué manera– la maltrecha economía castellano leonesa. Barcazas y caballerías, que todo hay que decirlo; porque estas pequeñas gabarras, capaces de transportar el contenido de varias carretas, surcaban las aguas gracias a dos o tres mulas que tiraban de una maroma o cadena, a la que se unía la barcaza, circulando por los caminos de sirga (sirga: maroma de tiro). Calcúlense las ventajas económicas: mejor camino y en torno a un 90 por ciento menos de recursos humanos y “animales” por tonelada transportada.

Las esclusas son las que dan sentido a la obra de ingeniería con sus impecables compuertas. Para dar una idea de su utilidad, un dato: el desnivel del Canal entre el punto más alto y el más bajo es de unos 150 metros. Es decir, la altura de la Torre Picasso de Madrid. En total, se construyeron y funcionaron a pleno rendimiento casi medio centenar de esclusas, con uno, dos, tres y hasta cuatro vasos. Algunas,

Es la obra de ingeniería civil más importante de su tiempo, solo ensombrecida por las dilaciones en terminarla y por la llegada del ferrocarril

las llamadas “ovaladas”, permitían que dos barcazas subiesen el pedáneo líquido a la vez, frente a las “cuadradas” monoplaza.

Y luego están los puentes, unos 70 en total, y los acueductos, apellidados “puente” o “sifón”. Los pri-

Dársena de Medina de Rioseco y antigua fábrica de harinas.



INFORMACIÓN

Consorcio para la Gestión Turística del Canal de Castilla

Plaza de Tuy, 11
34440-Frómista (Palencia)
Tel.: 979 810 763
<http://www.canaldecastilla.org>

Turismo de Castilla y León

Paseo de Filipinos, 1, planta 3
47007-Valladolid
Tel.: 902 203 030
<http://www.turismocastillayleon.com>

meros son aquellos que permiten pasar la corriente del Canal y sus correspondientes caminos de sirga por encima de un río o arroyo, lo que da una idea de la potente estructura que los ingenieros de hace un cuarto de milenio tuvieron que crear para aguantar el peso de agua, barcos y mulas, evitando las filtraciones que hubieran deseado el puente en poco tiempo. Los “acueductos sifón” son los que hacen que una corriente de agua natural pase por debajo del Canal. Ya, ya... Tiene razón el lector: parece lo mismo, porque la corriente natural siempre queda por debajo de la artificial. Pero no lo es: en un caso se mantiene elevado el camino fluvial para cruzar un río, haciendo “puente”, y en el otro se socaba el cauce de este para que pase por encima el Canal.

Palencia, provincia, es la que más kilómetros de Canal tiene en su territorio: todo el tramo Norte, salvo una pequeña internada en tierras burgalesas, la mayor parte del que termina en Medina de Rioseco y más de la mitad del que lo hace en Valladolid. El punto de encuentro de los tres ramales está muy cerca de Villaumbrales, localidad donde estuvo el astillero de construcción y reparación de barcazas, que es hoy el museo donde se pone en valor

El canal con sus caminos de sirga.



la importancia del Canal a mayores de los centros de interpretación que hay en diferentes lugares del recorrido. Y Palencia es por tanto, en Alar del Rey, la que ve nacer la vía fluvial de aguas del Pisuerga, al que ayuda el Carrión, corriente abajo, cerca de Ribas de Campos.

De las tres utilidades básicas del Canal, navegación, fuerza motriz para molinos de cereal y riego, la que permanece es la que menos importancia tuvo en su origen aunque formase parte del nombre del proyecto: el riego. Este aspecto nunca se dejó de lado, como lo demuestran las muchas tomas de agua con destino a las acequias que hay a lo largo del recorrido, aunque sus constructores prefirieron limitarlas para no arriesgar un caudal necesario para la navegación, primero, y para mover muelas, después. Hoy, aspectos culturales y turísticos al margen, sigue teniendo una importancia vital: casi 25.000 hectáreas de cultivo se benefician de aquel sueño ilustrado... O de la cabezonería de Carlos Lemaur.

Lemaur es, que se sepa, el que más empeño puso en potenciar el uso de regadíos en contra de su "jefe" y superior (eran militares) Antonio de Ulloa. Al francés le encargó personalmente el Marqués

RED DE POSADAS REALES

Posada de Santa María la Real

Avenida de Cervera s/n
34800-Aguilar de Campoo
Tel.: 979 122 000
reservas@alojamientosconhistoria.com
www.alojamientosconhistoria.com

Posada del Canal

La Iglesia, 1
47813 Villanueva de San Mancio
Tel.: 983 700 705
info@laposadadelcanal.com
www.laposadadelcanal.com

Concejo Hospedería

Sacramento 4-6
47200-Valoria la Buena
Tel.: 983 502 263
info@concejohospederia.com
www.concejohospederia.com

RESTAURANTES

El Barón

El Pozo, 14
34800-Aguilar de Campoo
Tel.: 979 123 151
<http://www.restaurantebaron.com/>

La Encina

Casañé, 2
34002-Palencia
Tel.: 979 710 936
<http://www.asadorlaencina.com>

El Arambol

Plaza Francisco Martín Gromaz, 12
34191-Ampudia
Tel.: 979 768 500
<http://www.casadelabad.com/>

de la Ensenada realizar los estudios previos y se tiró más de un año sobre el terreno haciendo cálculos. Durante la redacción del proyecto despachaba directamente con Ensenada, pero a la hora de presentarlo se tuvo que poner a las órdenes de Ulloa, también prestigioso ingeniero y marino, que fue quien le captó en Francia. Lo cierto es que Lemaur fue el director técnico de la obra bajo la supervisión de Ulloa. Su relación no fue tranquila, aunque duró poco, porque en ese momento solo se pudo trabajar con tranquilidad durante 18 meses; pero la base de su discrepancia fue precisamente los usos: Ulloa solo pensaba en el transporte y Lemaur insistió en la combinación con regadíos. Menos mal.

El Canal de Castilla se postula en pleno siglo XXI, dando por buenos los imprescindibles regadíos, como un magnífico soporte para actividades culturales de distinta naturaleza. Los viejos caminos de sirga son perfectos –y preciosos– para el cicloturismo y el senderismo: cómodos, frescos y entretenidos. En ellos se ha dejado que creciesen árboles y vegetación ribereña que hubiese sido imposible cuando las mulas tiraban de las maromas. Muchas de las rutas, además, coinciden con

El canal desde Frómista.



Arriba, embarcadero en Medina de Rioseco; abajo, puente en el Ramal de Campos.



alguno de los tramos del Camino de Santiago, con lo que no es extraño cruzarse con caminantes y 'bicicletteros', mochila a cuestas todos, de medio mundo.

La propia naturaleza del agua permite en muchos lugares de los tres ramales actividades como el piragüismo y la experiencia –estupenda: garantizado– de superar esclusas en alguno de los cuatro barcos que hacen recorridos, aunque un poco más cómodamente que lo hacían los viajeros Valladolid-Palencia en las cuatro “diligencias” diarias a mediados del XIX. Las modernas barcazas son el Marqués de la Ensenada, con base en Herrera de Pisuerga (Palencia); el San Carlos de Abánedes, en Melgar de Fernamental (Burgos); el Antonio de Ulloa, en Medina de Rioseco (Valladolid); y el Juan de Homar, en Villaumbrales (Palencia). Recomendable, si alguien se anima al paseo fluvial en alguna de las naves, reservar plaza con tiempo y consultar si la climatología y la hidrología permiten pasar por una o más esclusas.

Los pueblos ribereños, 38 en total –y pueblos son aunque haya ciudades y villas entre ellos–, son otro de los atractivos del Canal. La mayoría están en la provincia palentina, como es de suponer, aunque con una magnífica representación vallisoletana y burgalesa. Iglesias, castillos, monasterios; arqueología celta, romana, visigoda; restos de pequeñas industrias nacidas al aire del Canal... Y, en fin, gastronomía: cientos de bodegas visitables –y “degustables”–, quesos monumentales de oveja y cabra, excelencias como el lechazo –que sea de churra, que si no vale– y maravillas huertanas... Y ese pan blanco, candeal, aromático o los

dulces de “cristiano viejo” en los que la manteca de cerdo anima al cereal y el horno de leña los imprime carácter.

Ya puestos, y porque merece la pena regalarse unos días calmos por territorios “canaliegos”, plantéese el viajero también visitas a poblaciones singulares que no distan más de una veintena de kilómetros desde los puntos neurálgicos del Canal. ¿Ejemplos? Aguilar de Campoo, Palencia (ciudad), Ampudia, Urueña... Encontrar cosas hermosas es perderse por las carreteras locales, quizá detenerse en pueblos, que no han perdido ni su condición de tal ni sus casas de adobe, a degustar algún buen producto de la matanza. Y, quien sabe, a lo mejor es posible encontrar cerca del agua algún olicuerno: ese ser mitológico castellano esquivo –y desconocido–, que permite cambiar de sexo al que lo toca, entre otras virtudes, y al que se amansa cuando una joven virginal se presenta ante él mostrando... Bueno: eso que está pensando el lector; pero solo uno de los dos, que conste. ●

Ahí están esos impresionantes 207 kilómetros de ‘camino’ acuático, con anchuras que llegan hasta los 22 metros y dos o tres de profundidad