

El canal de Castilla: «Atractiva e importante ruta turística en tierras castellanas»

José Luis Alonso Ortega *

A la hora de plantearnos el potencial turístico que ofrece en estos momentos el Canal de Castilla, debemos partir, en primer lugar, de la actual utilización como arteria de riego y abastecedor de agua a poblaciones ribereñas, después del estado en el que se encuentra parte de su patrimonio arquitectónico e ingenieril y, por último, de la carencia de una mínima infraestructura propia que facilite su desarrollo. Todos estos factores, aunque se convierten en condicionantes de la creación de una importante red turística en torno al Canal de Castilla, son fácilmente superables para conseguir interesantes resultados con el esfuerzo de todos y una seria y correcta programación.

Esta arteria acuática, que desde el primer momento contribuyó a la reactivación y desarrollo de las comarcas por donde transcurre, primero proporcionando puestos de trabajo para su construcción, después muchos más con el aprovechamiento energético de los saltos de las esclusas y derrames, dando lugar a un gran desarrollo de la industria harinera y la actividad de la navegación comercial, y más tarde, con la conversión en arteria dedicada únicamente al regadío haciendo la producción agrícola de la zona más rentable; en la actualidad puede seguir contribuyendo en el desarrollo de la región, junto con el riego, con sus aportaciones al turismo interior y en especial de la Comunidad de Castilla y León.

Dentro de la gama de ofertas turísticas que encontramos en el interior del país, la Comunidad castellano-leonesa es, sin duda, una de las más ricas en ellas, de un lado, por el vasto y rico patrimonio histórico, artístico y cultural que posee y, de otro, por el variado espacio geográfico que nos brinda.

Varios son los aspectos y factores que se dan cita en el canal de Castilla y su entorno, convirtiéndolo en interesante punto turístico y recreativo. Su propia historia marcada por toda una serie de acontecimientos políticos, culturales, sociales, económicos, que repercutirán en la construcción y aprovechamiento de sus recursos; el patrimonio ingenieril y arquitectónico que permitió a nuestros ilustrados alardes de maestría en algunos lugares que aún nos siguen sorprendiendo; el rico patrimonio artístico y cultural que guardan los pueblos cercanos al canal; el espacio geográfico creado a lo largo de su trazado, dándose cita interesantes contrastes cro-

* Licenciado en Historia del Arte.

máticos y donde la flora y la fauna alcanzan una interesante variedad; las numerosas actividades lúdicas, deportivas y turísticas que permiten practicar su medio físico; la degustación de productos de la tierra...

El sueño de nuestros ilustrados: «Crear una gran red de canales de navegación por el interior del país»

Tal obra de ingeniería, una de las más importantes y ambiciosas iniciadas a mediados del siglo XVIII y concluida en el XIX, no podía ser ajena a determinados antecedentes históricos ni a influencias de países con una tradición más sólida en materia de construcción de canales. Así pues, como antecedentes directos de lo que sería el Canal de Castilla, podemos señalar los numerosos proyectos de ingeniería hidráulica que se llevaron a cabo en toda Europa durante el Renacimiento, lo que motivará un gran desarrollo de los canales y de la navegación fluvial.

En España, a mediados del siglo XVI, se produce un importante avance en tecnología e ingeniería hidráulica que favorecerá la elaboración de proyectos para la navegación interior. En 1549, el arquitecto e ingeniero Bartolomé Bustamante Herrera recorre la cuenca del Pisuerga y las de sus principales afluentes con el objeto de estudiar las posibilidades que ofrecían estos ríos para el regadío y la navegación. El resultado de su informe, aunque favorable para el regadío, fue negativo para la navegación debido, fundamentalmente, a la irregularidad del relieve por donde transcurren sus escasos caudales y por las corrientes variables que presentan y las numerosas presas de molinos y batanes que debían salvarse. Vistas estas dificultades naturales, Bartolomé Bustamante propuso la construcción de una red de canales de navegación que sirviera, por una parte, para el riego y, por otra, como lazo de unión entre las capitales de Castilla La Vieja y del Reino de León. Pero este proyecto se olvidó hasta que dos siglos más tarde se desempolvó la idea de dotar a la región castellano-leonesa de una red de canales de navegación.

Este profundo olvido no se produjo en otros países europeos como Francia, Alemania, Inglaterra..., pues durante este período y, sobre todo, en la primera mitad del siglo XVIII, hay una gran actividad constructora de canales, algunos de los cuales, como el francés de Languedoc, servirían en parte de modelos para otros, como el de Castilla.

En España, respondiendo esencialmente al deseo de los políticos ilustrados de luchar contra la decadencia generalizada y el aislamiento físico y económico de algunas regiones del interior respecto al resto del país y al extranjero, se trabajará a partir de mediados del siglo XVIII en dos grandes proyectos de canales: el de Castilla y el Imperial de Aragón.

El Canal de Castilla tomará forma como tal en 1751 cuando Fernando VI, a instancias del Marqués de la Ensenada, que había emprendido una importante mejora de las comunicaciones del interior del país, crea una Comisión de Estudios para realizar un análisis sobre la viabilidad de la navegación interior. A partir de entonces, a fin de crear una red de canales, se sucederán diversos estudios y trabajos preliminares.

Antonio de Ulloa, por orden de Ensenada, inicia estos trabajos recorriendo varios países europeos para observar y estudiar los canales allí realizados y convencer al ingeniero Carlos Lemaur para que viniese a Es-



Cabezón de Pisuerga (Valladolid). Panorámica hacia el Norte.
Ramal Sur.

paña y llevase a cabo los trabajos pertinentes para crear la pretendida red de canales. Dicho ingeniero empieza a trabajar en 1751 con un recorrido por las cuencas de los ríos de Palencia y Valladolid. Fruto de sus observaciones y estudios llega a pensar en la posibilidad de crear una red formada por siete canales cuyo trazado iría modificando a medida que viaja por la comarca.

En 1753, Antonio de Ulloa, basándose en los numerosos informes y proyectos presentados por Lemaur y en sus propias observaciones elabora un *Proyecto General de Canales de Navegación y Riego para los Reinos de Castilla y León*. En este proyecto, que se convertirá en la línea maestra de todos los que se realizan en el futuro, se preveía construir cuatro canales:



Naveros de Pisuerga (Palencia). Molino de la esclusa 13.ª.
Ramal del Norte.

— *Canal del Norte*, tomando aguas del río Camesa en Olea (población cercana a Reinosa), seguiría por los términos de Villaescusa de las Torres hasta Melgar de Yuso, y de aquí a Calahorra de Ribas, para dejar sus aguas en el Carrión.

— *Canal de Campos*, partiendo de Calahorra de Ribas, seguiría por Grijota, Becerril de Campos, Paredes de Nava, Abarca y Castil de Vela hasta llegar a Medina de Rioseco.

— *Canal del Sur*, tomaría sus aguas del Canal de Campos en El Serrón (Grijota) y pasaría por las proximidades de Palencia y Dueñas para llegar a Valladolid y desembocar en el Pisuerga.

— *Canal de Segovia*, tendría su cabecera en el Eresma, cerca de Segovia, y desembocaría en el Duero, en el término municipal de Villanueva de Duero.

La construcción del Canal de Castilla, que duró casi un siglo —1753 a 1849—, estuvo marcada por numerosos problemas e interrupciones debido, fundamentalmente, a las reducidas aportaciones presupuestarias que se vieron muy mermadas e incluso interrumpidas en ocasiones por las guerras en las que se fue sumiendo el país.

Oficialmente, las obras empezaron en julio de 1753 por el Canal de Campos en Calahorra de Ribas. También marcadas por algunas interrupciones, podemos señalar esencialmente cuatro etapas en la construcción de lo que hoy es el Canal de Castilla. Las dos primeras se desarrollan en la segunda mitad del siglo XVIII y corresponden a las obras ejecutadas directamente por el Estado, y las dos restantes tienen lugar en la primera mitad del XIX, cuando al cargo de las obras está ya una empresa privada.

Primera etapa —1753-1757—. Se realiza el tramo que va de Calahorra de Ribas, donde toma aguas del Carrión, hasta Sahagún el Real, en las cercanías de Paredes de Nava. Al frente de las obras estuvieron Antonio de Ulloa y Carlos Lemaur, entre quienes hubo constantes discusiones y enfrentamientos repercutiendo en la buena marcha de los trabajos.

Segunda etapa —1759-1804—. Planteada la necesidad de seguir con la construcción del canal, se decide continuar por el Ramal del Norte hasta que se termina, en 1792, y por el Ramal del Sur hasta la definitiva interrupción de las obras, en los primeros años del siglo XIX.

En esta segunda etapa, con Fernando de Ulloa al frente de las obras, se realiza el trazado que va desde Alar del Rey, tomando aguas del Pisuerga, hasta Calahorra de Ribas, donde alcanza el Carrión y se une con el Ramal de Campos. Concluido el Ramal del Norte seguirán las obras por el del Sur desde El Serrón hasta Soto Albúrez, lugar entre Villamuriel de Cerrato y Dueñas. En este período se realizarán algunas obras de gran envergadura, como la presa de San Andrés en el Pisuerga, el acueducto de Abánades sobre el río Valdavia y el grupo de esclusas de Frómista.

Tercera etapa —1831-1836—. Después de casi treinta años de inactividad constructiva, Fernando VII, viendo la importancia que tenía el canal y que la Hacienda Pública no podía hacer frente a los gastos, resuelve crear la «Real Junta de Canales de Castilla» para que estudiara y gestionara la transferencia de la ejecución del canal a iniciativa privada. En 1831 se concede a una empresa particular, representada por don Alejandro Aguado, la gestión del canal de Castilla, obligándose dicha empresa a terminar las obras y desecar la laguna de la Nava.

Aunque la Compañía del Canal, a cambio de unas condiciones muy ventajosas, se comprometió a terminar en siete años el Canal del Sur, desde Soto-Albúrez a Valladolid; el de Campos, desde Sahagún el Real hasta Medina de Rioseco, y el del Norte, desde Alar del Rey a Bolmir (población cercana a Reinosa), lo cierto es que en esta etapa las obras, al frente de las cuales estaba el ingeniero Epifanio Esteban, fueron muy lentas y no se llegó a terminar más que el Ramal del Sur y realizar un pequeño tramo del Ramal de Campos, desde Sahagún el Real a Fuentes de Nava.

Cuarta etapa —1842-1849—. Tras unos años de incertidumbre, se llega a un nuevo acuerdo entre el Estado y la Compañía. Descartada la idea de realizar el tramo del Ramal del Norte que debía llegar a Bolmir, bajo la dirección conjunta de los ingenieros José Rafo, Calixto Santa Cruz y Andrés Mendizábal, se inician las obras en el punto donde se habían abandonado en 1836 y se termina en Medina de Rioseco en el año 1849.

La mano de obra para la ejecución del Canal de Castilla también fue muy variada. Al principio estaba formada por campesinos de las poblaciones cercanas, lo que ocasionaba que en las épocas de cosechas se redujera considerablemente; después, a los campesinos se unieron casi 2.000 soldados, y en las dos últimas etapas llegaron a trabajar hasta 4.500 presidiarios, lo que produjo varios problemas.

Principales aprovechamientos de los recursos del canal: la navegación, utilización de la fuerza motriz, el regadío, etcétera

— *La navegación comercial:* Aunque para la construcción del canal ya fueron utilizadas barcazas para transportar tierras, piedras y otros materiales, no se convertirá en una importante vía de transporte hasta 1791, año en el que se plantea la navegación comercial como tal, llegando a su pleno desarrollo en la década de 1850 a 1860.

En 1792, terminado el Canal del Norte y acondicionado el de Campos, se abren a la navegación desde Paredes de Nava hasta Alar del Rey, y poco más tarde se hace navegable un tramo del Canal del Sur, consiguiendo con ello que a principios del siglo XIX haya un considerable tráfico de barcazas.

El número de barcazas fue aumentando hasta llegar a su máximo apogeo en la citada década de 1850 y 1860, momentos en los que llegaron a circular por el canal casi 365, tanto de titularidad estatal como particular, dedicándose, fundamentalmente, al transporte de mercancías y productos de la tierra. No obstante, e interesante para el trabajo que nos ocupa, llegaron a existir hasta cuatro barcazas-diligencia destinadas al transporte de viajeros entre Palencia y Valladolid, con servicio diario que unía ambas capitales; el viaje según Madoz se efectuaba «con la mayor comodidad y economía y duraba de seis a siete horas, siendo la tarifa de 12 reales por persona».

Las barcas eran arrastradas por mulas que iban por los «caminos de sirga» trazados junto a las márgenes del canal.

La maniobra que debía realizarse para que una barcaza pudiera salvar el desnivel existente en las esclusas consistía esencialmente en lo siguiente:



Grijota: «El Serrón» (Palencia). Efecto de multiplicación de esclusas y del Canal Ramal Sur.

«Cuando la barcaza se aproximaba a la esclusa para ascender, los empleados del canal, llamados escluseros, abrían las compuertas inferiores para que la barcaza accediera al interior del vaso de la esclusa donde se amarraba al tiempo que se cerraban las compuertas. Acto seguido se abrían las portanillas inferiores de las compuertas superiores de la esclusa para que, lentamente y sin brusquedades, el agua del vaso fuera alcanzando el nivel superior, elevando lógicamente a la barcaza.

Alcanzado el nuevo nivel, se procedía a abrir las compuertas, dejando vía libre a la barcaza, que, una vez enganchada a la tracción animal, proseguía el viaje hasta su destino.

Inversa operación se realizaba cuando descendían las barcazas. Se abrían primero las compuertas superiores mientras permanecían cerradas las inferiores. Esta operación se realizaba cada vez que se alcanzaba una esclusa o grupo de ellas, en cuyo caso la maniobra se repetía tantas veces como vasos formaban el conjunto.»

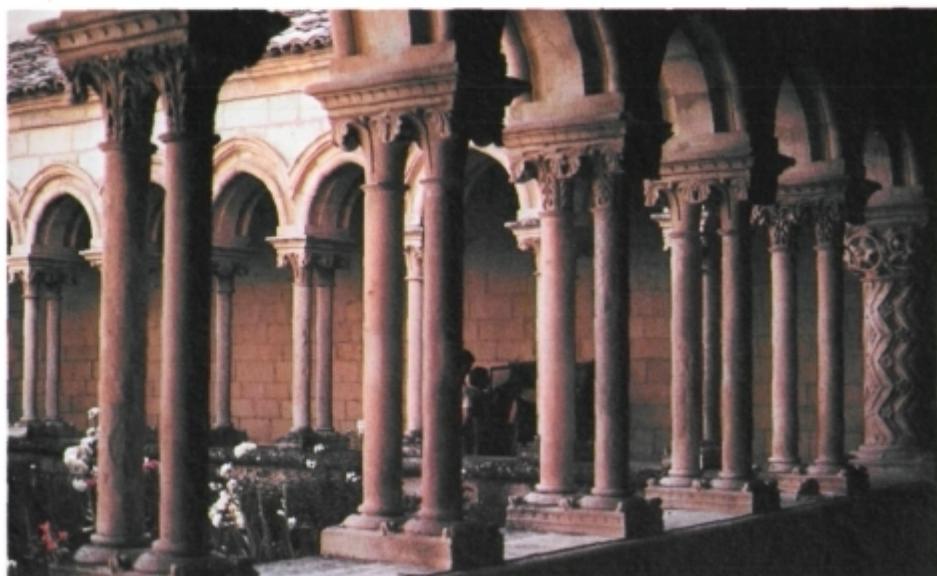
Las mercancías transportadas por el canal fueron esencialmente cereales y harinas, aunque no podemos olvidar los carbones, la madera y los materiales de construcción. Todas ellas se desembarcaban en las dársena o puertos intermedios correspondientes y de aquí se transportaban hasta su lugar de destino mediante carros o el ferrocarril.

El tráfico de mercancías por el canal experimentará una caída sin precedentes, que en escasas ocasiones y con grandes dificultades se sobrepondrá, a partir de la instalación del ferrocarril por estas tierras. Si bien la puesta en funcionamiento del ferrocarril de Alar del Rey a Santander supuso un gran impulso para el tráfico del canal, al ser la prolongación del transporte de mercancías hasta el mar, lo cierto es que el problema llegó cuando se abrió la línea Venta de Baños-Alar del Rey en 1860, enlazando con la de Valladolid. La mayor rapidez y el menor trabajo que suponía el transporte por ferrocarril, ya que no exigía descargas intermedias desde el lugar de origen al de destino, son los factores que provocaron la irremediable decadencia de la navegación, no pudiéndose evitar ni con las medidas tomadas por la Compañía del Canal, bajando los precios, ni con la guerra carlista, que ayudó a que de nuevo los productos castellanos para la exportación se dirigieran al puerto de Santander y no a los puertos vascos. El colapso definitivo para la navegación por el canal sobrevino en 1884, cuando se inaugura la línea férrea de Valladolid-Medina de Rioseco.

Con la reversión del canal al Estado en 1919 se produce un nuevo intento de recuperar la navegación y reactivar el transporte por él. Para ello se modernizan y mejoran sus instalaciones, se cambian las compuertas y se utiliza otro tipo de barcazas y de tracción. Pero esta nueva tentativa tendrá un relativo auge entre los años 1920 y 1950, tras los cuales aparecerán nuevas dificultades insalvables y el Estado reconoce oficialmente la interrupción total de la navegación en 1959, decretando, seguidamente, la suspensión de la navegación por el Canal de Castilla y la utilización exclusiva de éste como canal de regadío.

La fuerza motriz: Aunque el aprovechamiento de la fuerza producida en los saltos de las esclusas apenas fue tenida en cuenta en los proyectos iniciales, será un elemento que tendrá gran importancia posteriormente.

Al mismo tiempo que se inicia la navegación, se ponen en funcionamiento numerosos establecimientos industriales aprovechando la fuerza motriz de casi todos los saltos del canal para la producción de harina, una incipiente actividad metalúrgica o la obtención de energía eléctrica, etcé-



Claustro del monasterio de San Andrés de Arroyo (Palencia).

tera. A finales del siglo XVIII se ponen en funcionamiento molinos harineros, batanes de antes y curtidos, molinos de papel y hasta algún establecimiento metalúrgico, como el martinete de la primera esclusa. Incluso se pensó en instalar una fábrica para taladrar cañones de fusiles en algunas esclusas de la cabecera del Ramal del Norte.

Sin duda alguna fue la industria harinera la que adquirió un desarrollo inusitado. El número de establecimientos y la producción harinera van aumentando considerablemente hasta alcanzar su más alto desarrollo entre los años 1860 y 1880, como consecuencia de la apertura de nuevos mercados brindados por el ferrocarril y la aplicación de nuevos avances tecnológicos.

Con la decadencia de la industria harinera algunas fábricas fueron transformándose en pequeñas centrales eléctricas para autoabastecerse o suministrar energía eléctrica a los pueblos ribereños. En la actualidad, aunque muy transformadas, existen algunas fábricas de harina que continúan con su actividad industrial, ejemplo de ello son las fábricas «La Treinta» y la de «Villamuriel», entre otras. Respecto a las centrales eléctricas ya no funciona ninguna como tal.

El riego: convertido actualmente en su principal aprovechamiento, la idea de usar las aguas del canal para el riego no se olvidó en ningún momento, pues desde el principio se estudian con detalle la profundidad, el caudal y la corriente para hacer compatibles el riego y la navegación, ya que para cada uno de estos usos aquéllos deben de ser distintos. Además, a lo largo de su trazado, se van instalando distintas tomas de agua protegidas por interesantes arquetas; las de Melgar, Requena, Becerril o Paredes de Nava son ejemplos destacados.

Más tarde, la construcción de embalses en las cabeceras de los ríos Pisuerga y Carrión y la transformación del canal, llevada a cabo en torno a 1960, favorecieron las exigencias del regadío, especialmente en el estío.

Otro aprovechamiento importante del momento es el *abastecimiento de agua potable a poblaciones* cercanas al recorrido del canal.

Sus obras de ingeniería y la arquitectura industrial

Por un lado, la irregularidad del territorio por donde debía transcurrir el Canal de Castilla obligó a los ingenieros redactores de los proyectos a incluir en los mismos la ejecución de grandes obras de ingeniería que facilitarían la navegación por todo el trazado del mismo y el mantenimiento del nivel de agua adecuado. Y, por otro lado, el progresivo aprovechamiento de los saltos trajo consigo la construcción de numerosos edificios necesarios para el desarrollo de la actividad industrial, el almacenamiento de productos y para el alojamiento del personal que hacía posible dicha producción y el mantenimiento del canal.

Como características generales de las obras de ingeniería construidas a lo largo de los ramales del canal, algunas de las cuales alcanzaron gran espectacularidad, podemos señalar: el cuidado y la perfección técnica de su ejecución y la utilización exclusiva de la piedra para las mismas, perfectamente tallada en sillares regulares, alcanzando un asombroso acabado. *La piedra utilizada será la caliza en todo el canal, a excepción de las primeras obras de la cabecera del Ramal del Norte, en las que se hizo uso de la piedra arenisca.*

En la ejecución de los edificios auxiliares de la actividad industrial y comercial se dan cita materiales más pobres. Junto con la piedra para los primeros edificios y los zócalos y arcadas de las fábricas y almacenes, se utiliza con profusión el ladrillo y la madera, y para aquellas construcciones más sencillas el adobe y el tapial, lo que supondrá una mayor vulnerabilidad al paso del tiempo, a los agentes atmosféricos y a la erosión.

En la actualidad, a aquéllas se suman nuevas características, como la importante transformación que ha sufrido gran número de obras a consecuencia de los nuevos usos, la considerable vegetación presente en las estructuras de las obras de ingeniería y la inevitable ruina de muchos edificios debido a la falta de uso.

Según las características del lugar fueron muchas y muy diversas las obras realizadas en el canal. Así, en las cabeceras de los ramales fue preciso construir presas y retenciones; en aquellos puntos donde existían ríos y arroyos cuyo caudal debía continuar su curso natural, se construyeron los puentes-acueductos necesarios; en los lugares donde debía producirse un descenso importante del nivel del agua, para facilitar la navegación, se realizaron una o varias esclusas, y para utilizar la energía allí producida, se levantaron diversos edificios para molinos, batanes, viviendas de empleados, etcétera; asimismo, en los extremos de los tres ramales y en aquellos puntos donde existía una importante actividad comercial se construyeron grandes naves para almacenar todo tipo de mercancías transportadas por el canal; también se construyeron numerosos puentes de comunicación a lo largo de su recorrido.

Las presas, las retenciones y las dársenas

Estos tres grupos de obras están relacionados con los extremos de los ramales. Las primeras —las presas— se construyen en la cabecera de los Ramales del Norte y de Campos, sobre los ríos Pisuega y Carrión, para elevar el nivel del agua y dirigirlo hacia el cauce del canal o darle continuidad. De las tres presas relacionadas con el canal, quizá en la actualidad la más importante es la de San Andrés, próxima a Herrera de Pisuega, cuya ejecución duró varios años —1761 a 1769.

En cuanto a las retenciones, son las primeras obras que encontramos en el recorrido del canal, se trata de construcciones que, mediante un sistema más o menos complejo de compuertas, regulan el caudal de agua necesario para el correcto desempeño de las funciones del canal.

Se construyen cuatro retenciones, dos en la cabecera del Ramal del Norte y las otras dos en el de Campos. Todas ellas, a excepción de la segunda del Ramal de Campos en El Serrón —actualmente transformada—, cuentan con pequeñas construcciones rectangulares en sus extremos, donde se instala la maquinaria reguladora del caudal de agua.

La primera retención, en Alar del Rey, regula el agua para el primer tramo del Ramal del Norte hasta que de nuevo se encuentre con el Pisuega. La segunda, en Herrera de Pisuega, tiene una estructura semejante a la anterior, con la diferencia de que en ésta la arcada central es abierta y cuenta con dos grandes compuertas aguas arriba para permitir el paso de las barcas. La retención de Calahorra de Ribas, en el Ramal de Campos, es diferente a las anteriores en cuanto que está formada por un vaso ovalado de iguales proporciones que una esclusa y con los dos pares de compuertas.



Monasterio de Santa María de Palazuelos. Término municipal de Corcos de Aguilarejo (Valladolid).

Los extremos de los tres ramales, en Valladolid, Alar del Rey y Medina de Rioseco y el del Ramalillo de Palencia, cuentan con grandes dársenas que permitían el atracado de las numerosas embarcaciones que transitaban por el canal transportando todo tipo de mercancías, convirtiéndose en pequeños puertos de interior.

Además, en algunos puntos concretos donde existía una destacada actividad y trasiego de mercancías, los pequeños embarcaderos proyectados en los primeros momentos adquirirán proporciones semejantes a las dársenas de los extremos, como ocurre en las dársenas-embarcaderos de El Serrón, Sahagún el Real o Viñalta.

Todos estos puertos interiores estaban formados por extensos muelles de sillares bien tallados y en torno a los que se levantaron un buen número de almacenes.

Las esclusas

Para superar el desnivel del terreno por donde transcurre nuestro canal y permitir la navegación, manteniendo los niveles de agua adecuados a aquella función, fue necesario construir un importante número de esclusas, ingenios en forma de balsa ideados por Leonardo da Vinci y muy utilizados en los canales franceses del siglo XVIII.

Un total de 49 esclusas fue necesario construir en el canal de Castilla para salvar los casi 150 metros de desnivel existente entre Alar del Rey y Valladolid y Medina de Rioseco; 24 de aquéllas corresponden al Ramal del Norte, debido al relieve más accidentado; 18 al del Sur y tan sólo siete al Ramal de Campos. Sin duda, estas obras de ingeniería y en especial los conjuntos de ellas se han convertido, en la actualidad, en las obras más llamativas del canal.

Tipológicamente hay dos modalidades de esclusas bien distintas: *ovales* y *rectangulares*.

Las primeras fueron construidas en el siglo XVIII, época en la que el Estado ejecutó grandes obras de canalización y control de las aguas.

≡

Las obras del canal. Este tipo de esclusa respondía, esencialmente, a que era más resistente al empuje de las tierras y a que permitía la maniobrabilidad de dos barcazas al mismo tiempo. Ovaladas son todas las esclusas.

res características con arco escarzano y pretiles rectos. Ejemplo de éstos son los de Sahagún, Navilla, El Deseo, el de Fuentes de Nava, El Membri-llar, etcétera.

El grupo de puentes de las esclusas cuentan con dos tipos distintos; por un lado, los que facilitan el paso de un margen a otro, aprovechándose muchas veces para caminos, que denominamos «puentes de esclusa», y, por otro lado, los que sirven para dar continuidad a los caminos de sirga cuando las esclusas poseen establecimientos industriales y que podemos llamar «puentes de derivación». Aquellos se construyen en la parte inferior del grupo de esclusas, excepto en Calahorra de Ribas, que se levanta aguas arriba de las esclusas y en la 3.^a y 5.^a del Ramal del Norte, que no existen tales puentes, por lo demás todos los del Ramal del Norte y los del Sur hasta la esclusa 37 en Dueñas son de arco de medio punto con grandes pretiles de perfil ligeramente apiñonado con la clave en resalte, el resto del Ramal del Sur hasta la 42 y todos los de las esclusas del Ramal de Campos son de arco escarzano.

Los puentes de derivación son más numerosos, aunque menos llamativos, en general, son de pequeñas proporciones y de arco de medio punto, dispuestos paralelos al eje del canal en el Ramal del Norte; en el de Campos los puentes inferiores de las derivaciones, con arco escarzano, se unen al cuerpo del puente de la esclusa formando un sólido bloque.

Los acueductos

El cruce de los ríos y arroyos que el canal encuentra en su recorrido se resuelve por medio de puentes-acueductos, que, según la importancia de la arteria fluvial, son de mayores o menores proporciones. Estas obras de ingeniería permiten, por una parte, el paso de las aguas del río o arroyo por debajo de la estructura del canal y, por otra, la continuación de los caminos de sirga sobre aquéllos.

Dentro de la serie de acueductos que existen en todo el trazado del canal —unos 49 en total— encontramos diferentes tipos: según el número de arcadas, el tipo de bóvedas utilizadas en ellos, la existencia de aletas o no, su disposición, etcétera. Por lo general, cuentan con potentes pretiles en sentido longitudinal al eje del cauce y aletas laterales más o menos abocinadas: todos los acueductos, al igual que el resto de las obras de ingeniería, están realizados en piedra cuidadosamente trabajada.

Los más sencillos son los que cuentan con una pequeña arcada, casi oculta por la vegetación, como son los de El Dujo y el de Carrular, próximos a Paredes de Nava.

Más numerosos son los que constan de una sola bóveda de arco de medio punto o escarzano reforzados con aletas de distinto tamaño; de este grupo de acueductos, aunque con ciertas particularidades propias, encontramos en los tres ramales del canal. Los de Carrecalzada, Fuente Pedro, Valdealas, Valdegara, Fuentemimbre, Carremarsilla..., en el Ramal del Norte; los de Corbejones, Carracea, Casablanca, San Pelayo, Belloto, El Sereni..., en el Ramal de Campos, y los de El Tesoro, Prado Redondo, Valdesanjuan, Berrocal..., en el del Sur, son algunos de los muchos ejemplos que existen.

Otro interesante grupo de acueductos son los que cuentan con tres arcadas, como los que se construyen para cruzar los ríos Valdeginete, Ucieza y Vallarna.

Los más espectaculares acueductos del canal son los que cuentan con cinco grandes arcadas, de los cuales se construyeron uno en cada ramal. En el del Norte, en las proximidades de Melgar de Fernamental, para cruzar el río Valdavia encontramos el de Abánades o del Rey con grandes bóvedas de medio cañón, tajamares en ángulo que alcanzan la base de los pretilos, cornisa lisa y esquemática decoración en algunos puntos del mismo. En el Ramal de Campos, para cruzar el Sequillo, se construyó otro con cinco arcos escarzanos y pilares-tajamares a su altura. En el del Sur, próximo a Grijota para el desagüe de la laguna de la Nava, existió otro gran acueducto llamado de los Cinco Ojos, el cual se arruinó y tuvo que ser sustituido por otro moderno.

Molinos, batanes, fábricas de harina y centrales eléctricas

Como hemos indicado anteriormente, el aprovechamiento de la fuerza motriz producida en los saltos de las esclusas dio lugar, progresivamente, a una interesante arquitectura industrial que tendrá su punto álgido en los momentos del gran desarrollo de la producción harinera en Castilla.

Los primeros edificios que se construyen en el Canal de Castilla son para alojar sencillos molinos harineros o de papel, batanes de cueros o de antes y curtidos e incluso para alguna actividad metalúrgica. Estos edificios son los más primitivos del canal, ya que se levantan la mayor parte de ellos en el siglo XVIII y todos son, por lo general, de pequeñas proporciones de una o dos plantas con buena sillería de piedra tallada, y de gran armonía constructiva. Aunque la mayor parte han desaparecido o han sido transformados totalmente, aún nos quedan buenos ejemplos de ellos en Frómista, Naveros de Pisuerga, Viñalta, etcétera.

A medida que evoluciona la producción harinera en la comarca, el Canal de Castilla va viendo cómo se levantan, en los saltos más importantes, grandes complejos harineros, modificando la fisonomía inicial del canal. Todas estas fábricas, que se construyen principalmente en la segunda mitad del siglo XIX, son en la actualidad, por sus proporciones y la tonalidad característica del ladrillo, los edificios más llamativos del canal con tres, cuatro e incluso cinco plantas de altura. Buejos ejemplos de estos edificios encontramos en Dueñas como la fábrica de la «Estrella de Castilla», en Albarca con la fábrica de la primera esclusa del Ramal de Campos, en Tamariz de Campos con la fábrica de la esclusa séptima del mismo ramal y en Medina de Rioseco con la fábrica de harinas «San Antonio» en la misma dársena.

Algunos molinos y fábricas de harina se convirtieron, por un lado, en centrales eléctricas para autoabastecerse o suministrar energía eléctrica a las poblaciones cercanas y, por otro lado, sus edificios se transformaron considerablemente hasta llegar a nuestros días en plena producción, como ocurre en las fábricas de El Serrón, La Treinta o Villamuriel, por ejemplo.

Almacenes, casas de empleados, cuadras y otras pequeñas construcciones

Para almacenar y guardar los productos y mercancías transportadas por el Canal de Castilla y la harina producida en las fábricas del mismo, fue necesario levantar grandes naves y almacenes que permitieran dicha

actividad. Estas construcciones son de una sola altura y de grandes proporciones en planta levantadas sobre todo en los puntos de embarque como en las dársenas de Valladolid, Medina de Ríoseco, Palencia y Alar del Rey o en los muelles intermedios de El Serrón, Sahagún el Real, etcétera.

Completan el conjunto arquitectónico del canal las viviendas de obreros y las casas de escluseros que albergaban a las personas que desempeñaban trabajos relacionados con el canal (mantenimiento y manejo de compuertas) o en las fábricas de harinas y almacenes.

Las arquetas de riego

Separadas de los conjuntos de esclusas son otros interesantes elementos arquitectónicos del canal que salpican gran parte del recorrido de los Ramales del Norte y de Campos, animando el paseo por los caminos de sirga. Se levantan en el siglo XVIII respondiendo al deseo de algunos ilustrados de dotar a nuestra región de un importante canal de riego a la vez que sirviera para la navegación. Todas estas pequeñas arquetas se cubren interiormente con cúpula de ladrillo, traduciéndose al exterior en forma piramidal de sillería; las nueve del Ramal del Norte son de sillería de piedra caliza bien tallada y con planta y alzado que nos recuerdan a las Arcas Reales del siglo XVI levantadas en las proximidades de Valladolid y las cinco del Ramal de Campos, peor conservadas, son de ladrillo con refuerzo de piedra en la cornisa.

Patrimonio arquitectónico y artístico en torno al Canal de Castilla

Próximo al trazado del Canal de Castilla, con sus 207 kilómetros de recorrido que discurre por áreas relativamente llanas de las provincias de Palencia, Burgos y Valladolid y muy próximo a medio centenar de poblaciones, encontramos un rico patrimonio artístico que abarca un amplio abanico de estilos y épocas. Esta nutrida manifestación artística se centra esencialmente en edificios religiosos en los que, unas veces, el propio edificio y, en otras, los bienes culturales contenidos convierten a las poblaciones en interesantes centros para estudiosos y turistas.

La cabecera del canal y el Valle de la Ojeda. En toda la zona nos sorprende, tanto por su calidad como por su cantidad, los edificios románicos que existen. Dentro de los numerosos monumentos románicos del Alfoz de Aguilar de Campoo —uno de los mayores conjuntos de Europa, objeto de un viaje expreso—, señalamos únicamente los más representativos y cercanos al Canal de Castilla, centrándonos esencialmente en el Valle de la Ojeda y en el extremo más noroccidental de la provincia de Burgos.

— En primer lugar, el *Monasterio de S. Andrés de Arroyo* en relación directa con el Canal de Castilla y Alar del Rey, ya que los terrenos donde se inicia su trazado y el asentamiento posterior de Alar del Rey pertenecían a dicho monasterio. El edificio, de finales del siglo XII y principios del XIII, ejerció gran efecto en el desarrollo del último románico en las tierras del norte palentino y se convirtió en el principal introductor de un nuevo estilo procedente de Burgos. Es un bello monumento a caballo del romá-

nico y del cister; de todas sus dependencias monacales destaca, sin duda, su magnífico claustro formado por una sucesión de arcadas apuntadas que descargan sobre columnas pareadas con riquísimos capiteles vegetales de fina y sorprendente talla que algunas veces se hace calada.

— *Monasterio de Santa María de Mave*: antiguo priorato benedictino fue construido entre 1200 y 1208. Su amplia iglesia es uno de los más bellos y completos edificios del románico de la zona; tiene tres naves con ábsides semicirculares, cúpula sobre linterna octogonal y portada ricamente decorada a los pies.

— *Santa Eufemia de Cozuelos*: esta iglesia formó parte de un importante monasterio femenino que perteneció a la Orden de Santiago y que se abandonó a principios del siglo XVI. A pesar de la prolongación en el tiempo de su construcción, casi todo el siglo XII, conserva una interesante unidad arquitectónica. La iglesia está formada por una sola nave, crucero y cabecera con tres ábsides semicirculares; en el interior llama la atención la cúpula sobre trompas que se levanta sobre el tramo central del crucero.

— *Iglesia de San Pedro de Moarves*: sin duda, la atención en esta iglesia debe centrarse en su magnífica portada rematada por un, no menos extraordinario, Apostolado. En ella sorprende tanto la tonalidad de la piedra como la variedad de motivos decorativos y la calidad de su ejecución.

— *Pórtico de la Iglesia parroquial de Rebolledo de la Torre*: ya en la provincia de Burgos, se trata de uno de los pórticos románicos más ricos y bellos realizados en tierras castellanas. Consta de diez arcadas de medio punto más la de la portada que apoyan sobre capiteles ricamente decorados con temática muy variada.

Otras interesantes iglesias románicas, algunas más al norte, son las de *San Pelayo de Perazancas*, pequeña ermita con elementos decorativos del románico lombardo; la iglesia parroquial de *Nuestra Señora de la Asunción* también en Perazancas, con interesante portada; *Iglesia de San Vicente en Becerril del Carpio*, de una sola nave con cabecera semicircular; *ermita de Santa Cecilia de Vallespinoso de Aguilar*, etc.

El Camino de Santiago y el Canal de Castilla. Casi al final del Ramal del Norte, en las proximidades de Boadilla del Camino, el Canal de Castilla se encuentra con el Camino de Santiago, ruta que debió ser modificada parcialmente hasta Frómista cuando se construyó el canal. En torno a este punto del canal, siguiendo el Camino de Santiago hasta Carrión de los Condes, encontramos un grupo de monumentos de primer orden relacionados con la Ruta Jacobea.

— Frómista, final de la 6.^a etapa para el peregrino señalado en el *Codex Calixtinus*, y al lado de cuya población transcurre el canal, contando con el grupo de esclusas más espectacular, tiene la más bella joya de nuestro románico: *La Iglesia de San Martín*. Fue el templo de un monasterio fundado por Doña Mayor, Condesa de Castilla, hacia 1066. La iglesia tiene dos naves con crucero y tres ábsides semicirculares; sobre el tramo central del crucero se eleva el cimborrio con cúpula sobre trompas abocinadas y tambor ochavado. Cuenta, además, con gran armonía constructiva y una rica y variada decoración centrada en capiteles y canecillos.

En Frómista existen, también, otras dos interesantes iglesias de época y estilo diferentes al de San Martín; se trata de los templos de *Santa María del Castillo* y *San Pedro*.

— *Iglesia de Santa María la Blanca en Villalcázar de Sirga*. Fue construida en el siglo XIII y en ella destaca el pórtico de entrada con portada de arquivoltas decoradas y un doble friso con esculturas de los Apóstoles, presididos por Cristo y la Virgen; y en el interior, la capilla funeraria con tres sepulcros exentos de la primera mitad del siglo XIII pertenecientes a Doña Leonor Ruiz Castro, al Infante Felipe y a un Caballero Templario.

— *Carrión de los Condes* no se queda a la zaga a la hora de ofrecernos monumentos significativos. Al entrar en la población por el Camino de Santiago encontramos el *Convento de Santa Clara* con su interesante museo; seguidamente, pasados los restos de la muralla, llegamos a la *Iglesia de Santa María*, buen ejemplo de templo románico con tres naves, cruceiro y tres ábsides, relacionado con las corrientes francesas. De las dos portadas que se abrieron en el templo, la más interesante resulta ser la del muro sur, en la que destaca una de sus arquivoltas con figuras de músicos y ancianos del Apocalipsis, y el friso que corona las arcadas de la puerta en el que se esculpió los conocidos temas de la Adoración de los Magos, llegada ante Herodes, Camino de Belén y Adoración del Niño en brazos de la Virgen; completan la portada dos relieves que llenan las albanegas con Sansón y el León a la izquierda y un jinete a la derecha.

En el centro del pueblo está la *Iglesia de Santiago* que cuenta con una de las más bellas muestras de escultura románica española: la portada y el Apostolado. La primera está formada por dos columnas con fustes decorados, dos capiteles y una arquivolta historiada con 22 figuras, representando diversos oficios y costumbres medievales. El gran friso de la fachada está formado por los doce Apóstoles separados por columnas y doseletes trilobulados, presididos en el centro por un Pantocrator rodeado del Tetramorfos.

A las afueras del pueblo, pasado el río Carrión, encontramos otro gran monumento, el *Monasterio de San Zoilo*, fundado en el siglo X con restos románicos y un impresionante claustro renacentista, obra de Juan Bada-joz «el Mozo».

— Próximo al canal, hacia el este del mismo, las poblaciones de Tá-mara y Santoyo cuentan con sendas iglesias, *San Hipólito* y *San Juan Bautista*, respectivamente, de destacado valor artístico, ejemplos de la arquitectura de finales del siglo XV y principios del XVI en la comarca; conservan en su interior, además, retablos y órganos no menos interesantes.

— Completan el grupo de edificios singulares en las proximidades del Camino de Santiago, más al sur y sin vínculo con él, por un lado, la *Iglesia parroquial de Amusco* con interesante portada románico-gótica con capiteles continuos de figuras y vegetales, y la ermita de *Nuestra Señora de las Fuentes*, edificio de transición del románico al gótico de principios del siglo XIII con tres naves y cruceiro. Y, por otro lado, algo más al sur, el *Monasterio de Santa Cruz de la Zarza*, fundado en 1166 y antiguo convento de monjes premostratenses; la iglesia de este monasterio coincide en las trazas con la de San Andrés de Arroyo, y la sala capitular, de bellas proporciones, es una de las muestras más interesantes y completas de las existentes en nuestro románico.

El Valle del Cerrato. En los límites noroccidentales del Cerrato palentino encontramos otra serie de poblaciones con edificios y conjuntos de interés artístico relevante, relacionados con el Canal de Castilla por su proximidad.

— *Palencia*. De origen vaceo con destacado papel en época romana, fue destruida por los árabes a principios del siglo VII y repoblada nuevamente en tiempos de Ordoño II. Tiene el privilegio de ser la capital que contó con la primera universidad de España, fundada en 1208 por Alfonso VII y el Obispo Téllez de Meneses, y contar con una interesante riqueza monumental y artística, muestra de su espléndido pasado histórico. Exponente de lo cual es su *catedral*: «*la bella desconocida*» para muchos. Este edificio se levantó sobre un edificio visigodo del siglo VII y sobre la primitiva catedral románica como se puede ver en la Cripta de San Antolín con dos partes bien distintas: una visigoda y otra románica. La actual *catedral* es de estilo gótico construida a lo largo de los siglos XIV y XV; en el exterior destaca la torre y la portada Episcopal, y en el interior su planta de cruz latina con tres naves, las bellas bóvedas estrelladas de la nave central y el magnífico retablo de la Capilla Mayor del siglo XVI con tallas de Felipe Vigarny, pinturas de Juan de Flandes y calvario de Juan Valmaseda.

Otros monumentos religiosos que la capital palentina nos ofrece son la *Iglesia de San Miguel*, del siglo XIII, con planta de tres naves y torre almenada; los *conventos de San Pablo y San Francisco* y el *Monasterio de Santa Clara*, también medievales...

— Siguiendo el recorrido del canal, llegamos a Villamuriel de Cerrato, que nos presenta ya desde lejos la majestuosa iglesia de *Santa María la Mayor*, templo de comienzos del siglo XIII que perteneció a la Orden de los Caballeros del Temple. Tiene tres naves con los ábsides rectos y dos portadas de acceso; exteriormente, destaca la torre, de la segunda mitad del siglo XVI, y el cimborrio octogonal que se alza sobre el crucero.

— Próximo a Venta de Baños, el pequeño pueblo de Baños de Cerrato conserva uno de los monumentos más representativos de la arquitectura visigoda española: *la basílica de San Juan*, fundada por Recesvinto en torno al 611. El templo, de pequeñas proporciones, consta de planta irregular de tres naves separadas por columnas sobre las que descansan los arcos de herradura, los tres ábsides de la cabecera son rectangulares.

— Entre Dueñas y Venta de Baños se encuentra el *Monasterio de San Isidro de Dueñas (Isidro)*, con una dilatada historia. Al parecer este monasterio fue fundación visigoda, destruido por los árabes y repoblado de nuevo en el 883. La primitiva iglesia de tres naves con crucero marcado en planta, cabecera con tres ábsides semicirculares y con dos torrecillas en el muro hastial estaba emparentada con la de San Martín de Frómista. A principios del siglo XIII, la cabecera y el crucero sufrieron una transformación importante, levantándose sobre el crucero un cimborrio ochavado sobre trompas. Las posteriores reconstrucciones, realizadas a partir de 1592 y en 1664, enmascaran totalmente la primitiva fábrica.

— Dueñas, conjunto histórico-artístico declarado en julio de 1967, posee un interesante entramado urbano con notables casas y palacios como el de los Buendía, en el que se alojó Fernando el Católico en 1470, y la *Iglesia de Santa María*, edificio del siglo XIII reformado posteriormente, con su torre herreriana de cuatro cuerpos trazada por Alonso de Tolosa en 1585 y su retablo mayor de hacia 1510, obra del entallador Alonso de Ampudia y del escultor Maestro Antonio.

Valladolid, capital del Pisuerga y final del canal. Con amplia oferta cultural, posee una amplia relación de monumentos, tanto de carácter civil

como religioso, cuya descripción pormenorizada desbordaría los objetivos del presente trabajo. Por ello, sólo enumeraremos algunos de los más destacados. *Los museos: Nacional Escultura Policromada en el Colegio de San Gregorio, el Arqueológico Provincial en el Palacio de Fabio Nelli, el Oriental en los Filipinos y el Diocesano en la Catedral; las iglesias: San Pablo, Santa María la Antigua, Vera Cruz, Las Angustias, etc.; y la Universidad y los palacios de Santa Cruz o el de los Pimentel.*

Siguiendo el curso del canal, hacia el norte, en el término municipal de Corcos de Aguilarejo, encontramos un interesante edificio al lado mismo del canal: *El Monasterio de Santa María de Palazuelos*, que fue fundado en la segunda mitad del siglo XII, gozando de gran importancia y prestigio hasta finales del XIII cuando se inició su declive para agravarse en la segunda mitad del XV. La iglesia, hoy cerrada, es la única dependencia que se conserva del antiguo conjunto monástico.

La capital de los Almirantes de Castilla: Medina de Rioseco. Población ésta de intensa actividad comercial y de poderosas industrias durante los siglos XVII y XVIII nos ofrece una vasta y ejemplar nómina de monumentos.

— *Iglesia de Santa María de Mediavilla:* edificio gótico de finales del siglo XV y principios del XVI, es de grandes proporciones con planta de tipo salón de tres naves. Exteriormente, destaca la torre que se levanta a los pies del templo con cinco cuerpos y remate. En el interior sorprende la capilla de los Benavente, fundada por don Alvaro Alonso de Benavente, y el pequeño museo con obras de primer orden. Relacionado directamente con el Canal de Castilla, decir que en esta iglesia se cantó un solemne Tedeum y se instaló una placa junto a la Capilla de los Benavente para celebrar la terminación de las obras del canal en 1849.

— *Iglesia del Convento de San Francisco:* fue fundado por el Almirante don Fadrique para servir de enterramiento a él y su esposa. En su interior destacan los altares de piedra, labrados por Miguel de Espinosa, y en las hornacinas, los grupos escultóricos en barro cocido de San Sebastián mártir y San Jerónimo penitente, obras de Juan de Juni, hoy en proceso de restauración.

— *Iglesia de Santiago:* iniciada en el siglo XVI y terminada en el XVII, fue trazada por Juan de Tolosa.

— *Iglesia de Santa Cruz:* de estilo herreriano, realizada por los arquitectos Juan de Nates y Juan de Cajiga, es de una sola nave muy espaciosa y fachada en dos cuerpos.

La Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Medina de Rioseco conserva, además, un interesante entramado urbano con calles porticadas y tres de las muchas puertas —Ajujar, San Sebastián y de Zamora— con las que contó el recinto amurallado de la ciudad.

Comarca de la Laguna de la Nava. Situada en pleno corazón de Tierra de Campos, esta zona cuenta con importantes poblaciones ricas en monumentales iglesias cuyas moles con sus esbeltas torres destacan sobre la llanura definiendo desde lejos unas peculiares siluetas. Entre estas poblaciones destacan, sobre todo: *Paredes de Nava, Fuentes de Nava y Berceril de Campos.*

— Paredes de Nava, que vio nacer a hombres tan ilustres como a Jorge Manrique y Alonso Berruguete, conserva un rico patrimonio artístico como podemos comprobar con la visita de la *iglesia-museo de Santa Eu-*

lalia, ubicada casi en el centro del pueblo. La iglesia, aunque conserva algunos restos románicos, es de principios del siglo XVI, consta de tres naves cubiertas con terceletes y una sólida torre a los pies, rematada con cubierta piramidal decorada con azulejería.

Pero, sin duda, el centro de atención de este monumento está en el interior, en el magnífico retablo de la capilla mayor realizada entre 1556 y 1569 por Inocencio Berruguete y Esteban Jordán, para el cual se aprovecharon algunas tablas ejecutadas por Pedro Berruguete dentro de las que sobresalen las seis del banco del retablo. Los fondos del museo los forman pinturas, esculturas y piezas de orfebrería procedentes de la propia iglesia y de otras parroquias y ermitas de la localidad.

Otros edificios que completan el conjunto de Paredes de Nava son las *Iglesias de Santa María, San Juan y San Martín*, del siglo XVI con reformas posteriores, y el *Convento de Santa Brígida*.

En Fuentes de Nava sobresalen las iglesias de *Santa María y San Pedro*. La primera, del siglo XVI, consta de tres naves cubiertas con sencillos artesonados de madera. La de San Pedro tiene, también, tres naves que se cubren con bóvedas de aristas barrocas del XVII y la cabecera con bóveda estrellada. A los pies se levanta la esbelta torre del siglo XVII con cuatro cuerpos y remate del XVIII. El retablo mayor es una interesante obra de mediados del XVI atribuida a Juan Valmaseda en su parte escultórica y a Juan de Villoldo en la pictórica.

— Becerril de Campos completa el terceto de poblaciones en torno a la Nava. Cuenta con interesante entramado urbano con numerosas iglesias entre las que destacan las de *Santa Eugenia*, empezada por Rodrigo Gil de Hontañón y Alonso de Villalpando, y la de *Santa María*, que hace las funciones de mueso local guardándose en ella obras de Pedro Berruguete, Juan de Flandes, Alejo Vahía, Juan de Juni y Juan Valmaseda.

Completa el conjunto del patrimonio monumental próximo al canal algunos castillos o casas-fuerte testigos del pasado histórico de Castilla. Así, desde el propio recorrido del canal, unas veces muy próximos y otras en lontananza, se divisan fortificaciones como la torre de los Condes de Osorno del siglo XV en Las Cabañas de Castilla; el castillo de Monzón, de los Rojas, situado en un altozano con sólida torre del homenaje dominando el valle del Carrión; los restos del castillo de Tariego de Cerrato, pequeña fortificación estratégicamente situada dominando parte del valle del Pisuega; y la majestuosa torre del homenaje del castillo de Belmonte de Campos, del siglo XVI, en plena Tierra de Campos.

Otros aspectos de las posibilidades que ofrece actualmente el Canal

Además de la serie de obras de ingeniería y de arquitectura industrial y del rico patrimonio artístico monumental de su entorno, el canal ofrece, en la actualidad, la posibilidad tanto de practicar múltiples actividades turísticas, recreativas o deportivas, como de disfrutar de la naturaleza o degustar y adquirir algunos productos de repostería que caracterizan determinados centros próximos a nuestro canal.

Dentro del conjunto de actividades que podríamos denominar «turístico-recreativas», existe una variada gama de posibilidades. El Canal de

Castilla presenta un marco físico ideal para la práctica del senderismo, el cicloturismo, los paseos a caballo, el piragüismo en sus distintas modalidades o los paseos en pequeñas embarcaciones que pueden convertirse en la base de numerosas excursiones programadas. Actividades que, complementadas todas ellas con la contemplación de la naturaleza, el disfrute de las obras del canal y la visita a los monumentos de los pueblos vecinos, pueden convertirse de hecho en verdaderos alicientes y estímulos para futuros proyectos más ambiciosos.

Los paseos por los «caminos de sirga» ofrecen la posibilidad de entrar en contacto directo con la naturaleza, de recrearse con la pequeña fauna que habita en el entorno del canal, disfrutar de la sencilla flora y de la, algunas veces frondosa, masa arbórea existente a lo largo de su trazado, fruto de la alteración que sufrió el paisaje castellano con la construcción de esta vía acuática. Las marchas por el canal permiten, al mismo tiempo, conocer y estudiar tanto las obras de ingeniería realizadas a lo largo de su trazado como las arquitectónicas.

El tipo de navegación posible, hoy en día, se reduce a la práctica del piragüismo y a algunos paseos en pequeñas embarcaciones con la particularidad de que tendremos que desembarcar y embarcar de nuevo en todos los grupos de esclusas para proseguir la marcha.

Asimismo, para los más intrépidos andarines y navegantes, la ribera del canal cuenta con lugares o pequeñas campas ideales para pernoctar en tiendas de campaña las noches que dure su excursión.

Por otro lado, contando con la gran diversidad de medios de locomoción que existen en la actualidad, partiendo de los extremos de los tres ramales y de otros puntos intermedios, se pueden realizar un sinnúmero de rutas combinadas y complementadas con los aspectos que ya hemos visto antes:

- RUTAS DEL RAMAL DEL NORTE. Alar del Rey, Herrera de Pisuerga, Olmos de Pisuerga, Melgar de Fernamental, Osorno, Frómista y Calahorra de Ribas.
- RUTAS DEL RAMAL DE CAMPOS. Calahorra de Ribas —Ribas de Campos—, El Serrón, Villaumbrales, Becerril de Campos, Paredes de Nava, Fuentes de Nava, Abarca y Medina de Rioseco.
- RUTAS DEL RAMAL DEL SUR. El Serrón —Grijota—, Palencia, Villamuriel de Cerrato, Venta de Baños, Dueñas, Cabezón y Valladolid.

Próximos al Canal de Castilla encontramos algunos puntos —pueblos, conventos o monasterios— donde podremos adquirir y degustar diversos productos tradicionales de repostería.

— En la cabecera, próximo a Alar del Rey, encontramos el Monasterio de San Andrés de Arroyo, donde las monjas que lo habitan son unas excelentes reposteras; su producción pastelera es muy variada: pastas de té, tartas, magdalenas, polvorones, etc. Pero, sin duda, su especialidad son los conocidos y ricos hojaldres llamados «Raquelitos de San Andrés».

— En torno a Frómista, en pleno Camino de Santiago, aunque algo alejado del canal, son tradicionales los «Tocinillos» y las «Pastas» de Villoldo y los «Almendrados» y «Amarguillos» de Villalcázar de Sirga. Además, en esta segunda población, punto clave en la Ruta Jacobea, existe la posibilidad de satisfacer nuestro apetito con una buena comida en el típico me-

són castellano del «Pósito», donde el lechazo asado hace gala de ser uno de sus mejores platos.

— En Paredes de Nava, las monjas del Convento de la Inmaculada (Brígidas), sin ser uno de sus medios de vida, realizan, sólo por encargo, un único dulce: «Las Cañas», fina pasta con forma de caña que, una vez frita, la rellenan con rica crema. Por otro lado, si no hemos tenido la posibilidad de encargar las cañas a tiempo, en la panadería «Narciso» podremos abastecernos de buen pan y mejores pastas, amarguillos o roscas de palo.

— En Medina de Rioseco, también coincidiendo con un conjunto histórico de gran riqueza artística como hemos visto, son famosas «Las Marinas», ricos hojaldres rellenos con especial crema pastelera, secreto de la tradicional casa riosecana localizada en la misma carretera de León.

— Al lado del Monasterio de San Isidoro, entre Venta de Baños y Dueñas, tenemos la oportunidad de degustar y adquirir alguna tableta del conocido chocolate de «La Trapa», que durante mucho tiempo fue elaborado por los monjes trapenses del monasterio.

Consolidación del turismo por el Canal de Castilla

Respecto a la posible navegación por el Canal de Castilla en la actualidad, muy lejos queda ya la tan floreciente actividad comercial de la segunda mitad del siglo XVIII, cuando un gran número de barcazas surcaban las tierras castellanas, como para pensar en la rehabilitación integral de la navegación por el Canal de Castilla, sino es entendida como práctica deportiva o actividad turística en barcas de paseo por determinados tramos de su trazado.

El potencial turístico recreativo con el que ya cuenta el Canal de Castilla puede acrecentarse y consolidarse en el futuro con la puesta en marcha de determinados proyectos encaminados a la rehabilitación y puesta en funcionamiento de algunos establecimientos industriales singulares y con ello el desarrollo de la navegación turística y didáctica en puntos muy concretos de los tres ramales, sin pretender la navegación por todo el Canal, siguiendo algunos ejemplos realizados por franceses e ingleses, quienes cuentan con una rica oferta turística de navegación fluvial y por canales.

Así pues, tal pretensión podría estar canalizada por la puesta en marcha de tramos puntuales relativamente cortos con la rehabilitación de algunos edificios y de determinadas esclusas, más la puesta en funcionamiento de una o dos «barcazas de recreo o visita» como las que existieron a principios de siglo para recorrer todos estos tramos ininterrumpidamente. Por tanto, en estos lugares existiría una estrecha relación entre la historia, la naturaleza, el paisaje, la tecnología, la arquitectura industrial y el patrimonio monumental y artístico.

Sin afectar considerablemente a los actuales usos del canal, y siempre de acuerdo con las posibilidades y aportaciones económicas con las que en cada momento se cuente facilitando las iniciativas particulares, podemos adelantar que en una primera etapa resultaría fácil y rentable socialmente la puesta en marcha de algunos tramos del canal que coinciden, por lo general, con los espacios más llamativos e interesantes en los que se dan cita buena parte de todos los factores anteriormente mencionados.

— *Desde la dársena de Valladolid hasta la esclusa 14.* En este tramo tan vinculado con la capital vallisoletana, junto con los proyectos de la Confederación Hidrográfica del Duero de crear el museo del canal en la dársena y de rehabilitar el edificio de la antigua centralita de la esclusa 41, tan sólo sería necesario el acondicionar parte de la dársena y algunos almacenes, elevar algunas pasarelas modernas, la puesta a punto de las compuertas de la esclusa 42 y una limpieza del cauce y de sus márgenes.

— *Desde la dársena de Medina de Rioseco hasta la esclusa 6.ª del Ramal de Campos.* Aquí sería necesario, igualmente, acondicionar algunos almacenes para la actividad pretendida e instalar los dos pares de compuertas en la esclusa 7.ª de este ramal, además de intentar llegar a un acuerdo con el propietario de la fábrica de harinas «San Antonio» para poder ponerla en funcionamiento al menos en los momentos de mayor afluencia de visitantes. Este pequeño recorrido permitiría al turista-visitante disfrutar del paisaje castellano, presenciar el paso de una barca por la última esclusa del Ramal de Campos, navegar por encima del gran acueducto construido sobre el río Sequillo y concluir el viaje por el canal con la visita a la fábrica de harinas «San Antonio», que puede convertirse en verdadero museo de la floreciente época harinera de Tierra de Campos.

— *Desde la dársena del ramalillo de Palencia hasta la esclusa 30 o hasta Villamuriel, indistintamente.* En este tramo, pensando en el doble recorrido que puede realizarse, aparte de acondicionamiento y limpieza del cauce y márgenes, sería necesario instalar los tres juegos de compuertas de las esclusas 31 y 32 en Viñalta, necesarias para salvar este salto.

— *Desde la dársena de Alar del Rey hasta la esclusa 3.ª del Ramal del Norte.* Al igual que en los casos anteriores, habría que limpiar el cauce e instalar las compuertas en las esclusas 1.ª y 2.ª

— *Desde el grupo de esclusas 17, 18, 19 y 20 en Frómista hasta la esclusa 15 del Ramal del Norte.* Aunque posiblemente con algún acondicionamiento para pasar la esclusa 16 en cuanto a la utilización del agua, tan sólo sería necesario montar las compuertas de la citada esclusa. Bello recorrido en el que se puede gozar de gran paz y tranquilidad coincidiendo, en parte de este recorrido, con la Ruta Jacobea, cuyos peregrinos podrían engrosar el número de viajeros para acercarlos a Frómista.

— *Desde la esclusa 38 en Dueñas hasta el grupo de Soto Albúrez formado por la 34, 35 y 36.* Con instalar las compuertas de la esclusa 37 se facilitaría la navegación por este tramo.

Aparte de los seis tramos señalados anteriormente, en los que uno de los aspectos más destacados es el paso por alguna de las numerosas esclusas del canal, existe otra serie de lugares que sin pasar por esclusas podría jugar un importante papel la rehabilitación de algún sistema de navegación.

Aunque en realidad, con algunas salvedades y pequeñas embarcaciones, podemos decir que navegables son todos los tramos entre esclusas, lo cierto es que unos son más atractivos que otros. Por ello, entre los más significativos de estos últimos indicaremos cuatro:

Desde la esclusa 14 del Ramal del Norte en San Llorente de la Vega hasta las proximidades de Osorno. Este trayecto nos brinda, además de cruzar la vega de Osorno, la oportunidad de pasar sobre una de las más

grandes obras de ingeniería del canal: el acueducto de Abánades, próximo a Melgar de Fernamental.

Desde la esclusa 21 en Frómista hasta Calahorra de Ribas. Interesante y sugestivo trayecto con final en uno de los puntos más estratégicos del canal después de haber pasado por acueductos, puentes y alguna arqueta de riego.

Desde Calahorra de Ribas hasta Villaumbrales. En este trayecto se recorre toda la cabecera del Ramal de Campos con interesantes panorámicas del paisaje palentino, pasando primero por la esclusa retención, después por el puente de la Venta de Valdemudo, para seguir hacia El Serrón, donde parte el Ramal del Sur y continuar hasta Villaumbrales.

Desde Villaumbrales hasta Abarca. Un gran recorrido sin esclusas para realizar en varias etapas con escala en los pueblos cercanos para disfrutar de su riqueza artística y monumental: San Cebrían de Campos, Paredes de Nava, Fuentes de Nava... Además se pasa bajo algunos puentes, sobre numerosos pequeños acueductos y al lado de algunas arquetas de riego y de grandes almacenes como los de Sahagún el Real.

Conscientes de las dificultades que todo esto conlleva y lejos de crear conflictos respecto a la actual utilización del canal, creemos que con la puesta en funcionamiento, gradualmente, de los tramos anteriormente señalados complementados con otros tipos de actividades socio-culturales, la visita del rico patrimonio histórico-artístico de la comarca, el disfrute del paisaje castellano y la degustación de la gastronomía castellana y de la típica repostería de algunos pueblos del recorrido, se convierte el Canal de Castilla en un interesante atractivo turístico y de recreo contribuyendo de forma decidida y positiva a la reactivación del turismo interior.

EL CANAL DE CASTILLA

ESCLUSAS

