



EL CANAL DE CASTILLA

La exclusiva dedicación del canal hoy día para usos agrícolas, no refleja la importancia que se dio a su construcción. Jovellanos en 1794 dijo refiriéndose a la totalidad del proyecto "seguramente presenta la más importante empresa que pueda acometer una nación..." El canal de Castilla toma sus aguas del Pisuerga en Alar del Rey y tiene tres ramales: El del Norte que termina en Calahorra de Rivas, el del Sur que desde Calahorra va a Valladolid y el de Campos que desde Calahorra y Grieta llega a Medina de Rioseco.

Fue el fomento de la agricultura, así como el establecimiento de comunicaciones y la actividad comercial lo que movió a los políticos de la Ilustración para emprender esta obra. El fomento de la agricultura, la mejora de los métodos de cultivo, la nueva orientación económica así como la puesta en riego de extensas zonas, era objetivo preferente de la época. Al mismo tiempo el establecimiento de una manufactura o siderurgia complementaba el resurgimiento económico programado por los políticos de la Ilustración.

La importancia de las comunicaciones con Santander cuyo transporte se hacía exclusivamente a lomo de animales, fue decisivo. Surge, pues, el Canal como una necesidad de solu-

cionar el aislamiento que Castilla y León tenía con respecto al mar.

La financiación corrió a cargo en principio del erario público y después de una empresa o sociedad particular y que fue la concesionaria de la explotación. Hubo una interrupción en su construcción entre 1799 y 1833 debido a la situación española y sobre todo a la guerra de la Independencia.

La obra se terminó en 1849 y ya entonces la navegación era importante. Varias barcas arrastradas por parejas de mulas realizaban, por los caminos de sirga, el transporte de materiales. A mediados del siglo XIX, 130 barcazas recorrían por entonces el canal. Posteriormente aumentó hasta cerca de 400 en torno a 1860, época quizá de su máximo esplendor. Las ventajas de este tipo de transporte eran en verdad espectaculares.

Parte importante de este transporte lo ocupaban las harinas procedentes de los cereales. Madoz dice en su Diccionario que en 1845 había en la provincia de Palencia 28 fábricas de harina de las cuales 23 correspondían al canal. El agua por otra parte, movía las turbinas de las fábricas generando un potencial energético de gran importancia, este fue otro importante aprovechamiento del canal, surgiendo ese familiar paisaje que se observa a lo largo de su recorrido: El curso lento de las aguas, gran número de

Gayubo, Evello et alii (1996) *Una experiencia cultural en el Canal de Castilla. La "Fabrica" como centro de arte contemporáneo Patrimonio cultural y sociedad: una relación interactiva.* (Curso celebrado en Valladolid del 21 al 29 de mayo 1997). Editorial Consejería de Educación y Cultura. Junta de Castilla y León. Valladolid. 1998

Guerra Garrido, Raúl (2001) *Castilla en Canal.* Círculo de Lectores. Madrid

López de Sebastián, José (et alii) (1994) *El caso de un ecomuseo del Canal de Castilla. Espacios naturales y medio ambiente en el marco de las demandas de calidad de vida.* Primer período presencial. Curso Superior de Desarrollo Territorial. Fundación General Universidad Autónoma de Madrid

López Linaje, Javier (1989) *Canal de Castilla.* Apuntes Paleontológicos Rutas y paisajes - 8. Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Palencia

Martín Casas, Julio (1985) *El Canal de Castilla* FEPMA Fundación para la Ecología y Protección del Medio Ambiente, Madrid

Méndez Rexach, Ángel (et alii) (1988) *Las obras públicas en el siglo XVIII.* Revista del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo n.º 356. MOPU. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid

Miñano Sebastián de (1826) *Provincia de Palencia. Diccionario Geográfico - Estadístico de España y Portugal.* Diputación de Palencia.

Sanz Rubiales Federico (et alii) (1997) *El canal de Castilla.* Editorial Calamp Editorial, Palencia

Santiago Bayón Vena

Resumen:

Años transcurridos entre el comienzo y el final de la obra: 96,5.

Años realmente trabajados: 54,5.

Km. Construidos / año trabajado: 3,79 km.

Canal de Castilla					
Principales datos constructivos					
	Longitud (Km.)	Desnivel (Km.)	n.º esclusas	n.º puentes originales	Período de construcción
Ramal Norte (Alar del Rey - Calahorra de Rivas)	74,5	85,44	24	26	1759 - 1791
Ramal Sur (El Serrón - Valladolid)	54	63,06	18	19	1759 - 1835
Ramal de Campos (Calahorra de Rivas - Medina de Rioseco)	78,5	21,65	7	16	1753 - 1849
Derrames de Valladolid		18,65			
Derrames de Medina de Rioseco		9,30			
	207	198,1	49	61	

esclusas, donde están instaladas las fábricas de harina con su perfil característico. Hoy la mayor parte están abandonadas y semiderruidas. A primeros del siglo XX el tráfico en el canal había decrecido enormemente. Los nuevos medios de transporte, sobre todo el ferrocarril, fueron decisivos en esta década. Por eso la administración proyectó la potenciación de lo que hoy es su principal función: Canal de Riego.

El Canal que vemos hoy a sufrido distintas vicisitudes en uso y explotación, debe hoy en día estar protegido. La declaración de conjunto Histórico - Artístico nos parece importante, así como el darle unos contenidos culturales deportivos o turísticos.

DATOS HISTÓRICOS DE CONSTRUCCIÓN:

Año 1751. Bajo el rey Fernando VI y por inspiración del Marqués de la Ensenada se constituye una comisión de estudios con la finalidad de dictaminar técnicamente la ejecución de un Canal navegable desde el interior de la Meseta castellana hasta el mar Cantábrico a la altura de las costas centrales de Cantabria. Este proyecto ya tenía antecedentes y documentación que databa de la época del Emperador Carlos I (en torno a 1550);

Miembros de la citada comisión fueron: el capitán de navío Antonio de Ulloa y el ingeniero Carlos Lemaur;

Se dictamina favorablemente un trazado que iría desde Segovia hasta las proximidades de Reinosa (Cantabria) y con la intención futura de seguir hasta la costa, atravesando la Cordillera Cantábrica;

Año 1753. Inicio efectivo de las obras (11 de junio) bajo la dirección de Antonio de Ulloa al que sucedió un año más tarde su hermano Fernando. Se iniciaron las obras en Calahorra de Ribas; derivando aguas del río Carrión; y en dirección a La Venta - Becaril - Paredes de Nava... (Lo que se conoce por Ramal de Campos);

Año 1767. Se interrumpen las obras en el tramo de Ballota, frente a Paredes de Nava. Hasta entonces se habían construido 25 kms.

Año 1759. Reanudación de las obras.
Período 1759 - 1791: Ejecución de todas las obras del Ramal del Norte (Alar del Rey - Calahorra de Ribas).

Período 1759 - 1799: Inicio del Ramal del Sur en 25 kms., desde el Serrón hasta el Prado o Soto de Albúrez; cerca de Dueñas, en el arroyo del Corral.
Hasta 1799 se habían invertido 64.000.000 de reales (Madoz).

Período 1799 - 1834. Interrupción de las obras. Hasta el momento todas ellas fueron ejecutadas directamente por la Corona española. Las causas de tan larga interrupción fueron las graves tensiones políticas, sociales y económicas que afectaban directamente a la Monarquía española:

- ✓ Guerra de Independencia frente a Napoleón Bonaparte.
- ✓ Conflictos con las colonias americanas.
- ✓ Sucesos internos para derrocar la Monarquía

(1820). Secuelas.

(1827) Visita personal a las obras de Fernando VII.

(1828) Promulgación el 10 de septiembre de una Real Orden por la que se propone la formación de una Junta que articule un Proyecto para que pueda ser ejecutado por una Empresa particular a la vista de que el Erario público no podía hacerse cargo de la total continuidad de la obra. Esta Junta, reunida en Valladolid, estaba formada, a propuesta del Capitán General de Castilla la Vieja, por las siguientes personas: D. José Ventónes, marqués de Villatorre; D. José Díaz Ovejero; el Bailío Fray José Cabeza de Vaca; D. José Oman; D. Diego M^o Mateo y D. Roque Delgado.

1831. Real Cédula (17 de marzo) por la que se acepta el ofrecimiento hecho por D. Alejandro Aguado, marqués de las Marismas del Guadaluquivir como representante de una Empresa denominada "del Canal de Castilla". La sociedad constituida estaba formada por el ya citado, como mayoritario, por D. Francisco Javier de Burgos; D. Gaspar de Reinosa, marqués de Reinosa, y por D. Carlos - Fernando Martínez de Irujo y Mackean, duque de Sotomayor.

Para la continuación de las obras se aportaron dos millones de reales en la proporción siguiente:

Alejandro Aguado	50%
Reinosa	20%
Burgos	20%
Sotomayor	10%

Consignación anual de la Corona de 300.000 reales.

Año 1835. Se concluye el Ramal del Sur (hasta Valladolid). El 11 de marzo llegó por vez primera a Valladolid una barcaza con cargamento de trigo.

Período 1835 - 1842. Nueva interrupción de las obras. (Guerra carlista); (epidemia de cólera).

Año 1842. Fundación de la Sociedad Anónima del Canal de Castilla (10 de febrero).

Entre las condiciones impuestas por el Gobierno figuran:

- ✓ grupo de 2.000 penados para los trabajos.
- ✓ devolución de la Laguna de La Nava a sus primitivos propietarios (pueblos circundantes).
- ✓ concesión a la sociedad de la explotación del Canal por un período de 70 años (a partir de la terminación de las obras).

Período 1845 - 1849. Período final efectivo de las obras. (Ramal de Campos) (8 de noviembre). 14 de diciembre: comienzo de la explotación del Canal de Castilla en su totalidad.

Año 1919: Reversión del Canal al Estado. Pasó a la "Jefatura del Canal de Castilla y sus pantanos y la canalización del Manzanares" creada por R.O. del 6/2/1909 (Ministerio de Fomento).

Año 1914: esta Jefatura había iniciado los trabajos para los pantanos de Ruesga (Cervera) y Camporredondo, ambos en Palencia.

Año 1927. Se constituye la Confederación Sindical Hidrográfica del Duero (R.D. 23/junio). El Canal queda encuadrado dentro de ella.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA.

Cabero Diéguez, Valentín et alii (1996) *El Canal de Castilla y el patrimonio manufacturero. Historia de la Cultura IV. Castilla y León. Informe Medio Ambiente paisaje y patrimonio en Castilla y León*. Consejería de Educación y Cultura. Junta de Castilla y León. Valladolid