

El canal de Castilla

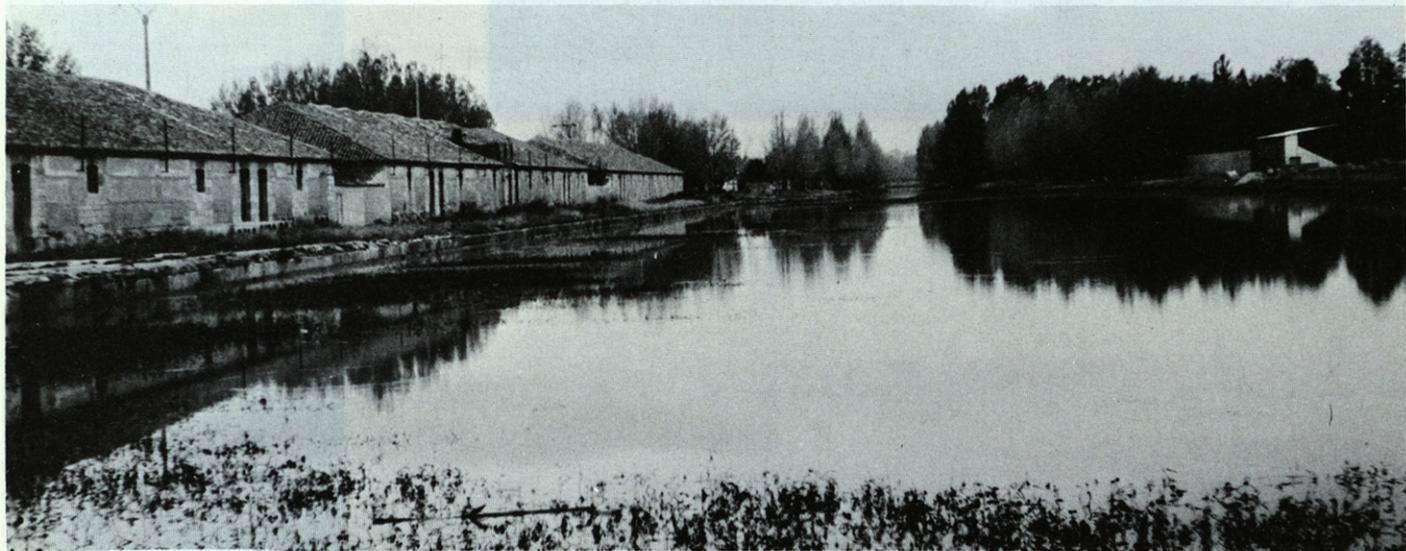
Estos estudios y levantamientos de la arquitectura del Canal de Castilla se hicieron en un taller dirigido por J.N.B., del curso de Doctorado en el área de proyectos, 1980-81, de la E.T.S.A.M.

Participaron en él:
Castrillo Villamañán, Mario.
Climent Ortiz, Carlos.
Isidro Rodríguez, José Antonio,

Laredo Núñez, Fernando.
Lliso, Aranguren, Ignacio.
Manzano-Monís Caruncho, Julián.
Mateo-Sagasta Fernández, Javier.
Mateu Mañez, José María.
Mercé Hospital, José María.
Moleón Gavilanes, Pedro.
Olcese Segarra, Mariano.
Peláez López, María Mercedes.
Peraita Huerta, Jesús.

Silvar Formoso, M. Dolores.
Sivar Formoso, María José.
Victoria Planas, Carlos.

Dibujos de todos Almacenes y Fábrica de Medina de Rioseco:
Germán Pérez Barrios.
Andrés Plaza.
Luis Romero García Morato.
Fernando Venero Friebe.
Carmen Vielba.



Las obras del canal castellano se iniciaron el 11 de Junio de 1753, en tiempos de la regeneración nacional emprendida por el rey Fernando VI y continuada después con empuje por Carlos III y sus ministros. La ambición de su construcción responde al mismo afán y a la misma cobertura ideológica que ya con anterioridad había movido a la apertura de vías fluviales en toda Europa. Francia, Holanda, Alemania impulsan desde el siglo dieciséis y diecisiete la construcción de canales con el propósito de dotar a la comunidad de fuentes de riqueza y desarrollo, favoreciendo las comunicaciones para el comercio, promoviendo por su medio el tráfico de productos naturales y fabricados, haciendo florecer la agricultura y la industria a lo largo de sus recorridos como hilos de cristalización que se benefician de la triple función del transporte, oferta de agua y energía motriz. Esta promoción de los transportes y el desarrollo agrario e industrial por medio de las vías de aguas se vio frustrada en la España de los Austrias por razones políticas (1), pero en lo que concierne al Canal de Castilla hay que añadir dificultades de índole física. Su construcción se vería pospuesta al siglo dieciocho además por el entorpecimiento que suponen las condiciones orográficas poco favorables, la

falta de reservas de agua y los estiajes duros incompatibles con la regularidad de flujo que exige la navegación (2).

Las obras del canal construido, tal como hoy existe, que cubre una extensión desde Alar del Rey a las dársenas de Medina de Rioseco y Valladolid, no representa sino una parte de lo inicialmente ambicionando. Según los planos que se recogen en la obra de Muller (3), el canal llegaría hasta León, Medina de Rioseco y Segovia adentrándose en el interior y cubriendo una gran extensión de la llanura castellana. Por el otro extremo, superando la cornisa montañesa, el canal alcanzaría el litoral cantábrico por Suances. Los dos primeros ramales que llegaban hasta León y Medina de Rioseco se unirían en Castil de Vela, provincia de Palencia. El Serrón, por otro lado, sería el punto de confluencia de este ramal ya unificado y el que conduce, aguas abajo, a Valladolid y Segovia y en la otra dirección, hacia el Norte, hasta la costa.

El canal actual, comprende tres ramales: un ramal del Norte que une Alar del Rey y Calahorra en Ribas de Campos, alimentado por aguas del río Pisuerga en Alar; un ramal de Campos desde Calahorra hasta la dársena del Medina de Rioseco tomando aguas el río Carrión y

vertiéndolas en el río Sequillo en Rioseco; y un ramal del Sur que se desmembra del ramal de Campos en El Serrón y lleva sus aguas hasta la dársena de Valladolid, devolviéndolas allí al río Pisuerga.

Las obras de construcción del canal duraron noventa y seis años, aunque si excluimos los períodos en que se mantuvieron paralizados los trabajos por diversas circunstancias, cincuenta y cinco años. Estas cifras dan cuenta de los retrasos e interrupciones habidos en la finalización de las obras y ello es determinante del escaso rendimiento de su vida útil como canal de navegación. El punto de arranque de las obras del Canal es Calahorra de Ribas donde se inicia el ramal de Campos y en los primeros cuatro años se construyeron veinticinco kilómetros llegando hasta Paredes de Nava. En este primer tramo no ha sido necesario el proyecto de esclusas al no haber desniveles. Después de dos años de inactividad, es decir, en 1759, se inicia una etapa de trabajos inintermitidos de cuarenta años durante los cuales se construye el ramal del Norte llegando desde Alar hasta Calahorra de Ribas con agua del Pisuerga y desaguando en el Carrión, mezclando, por tanto, en este punto las aguas de los dos ríos. En esta misma etapa, simultáneamente, se emprende una parte del ramal del Sur cu-

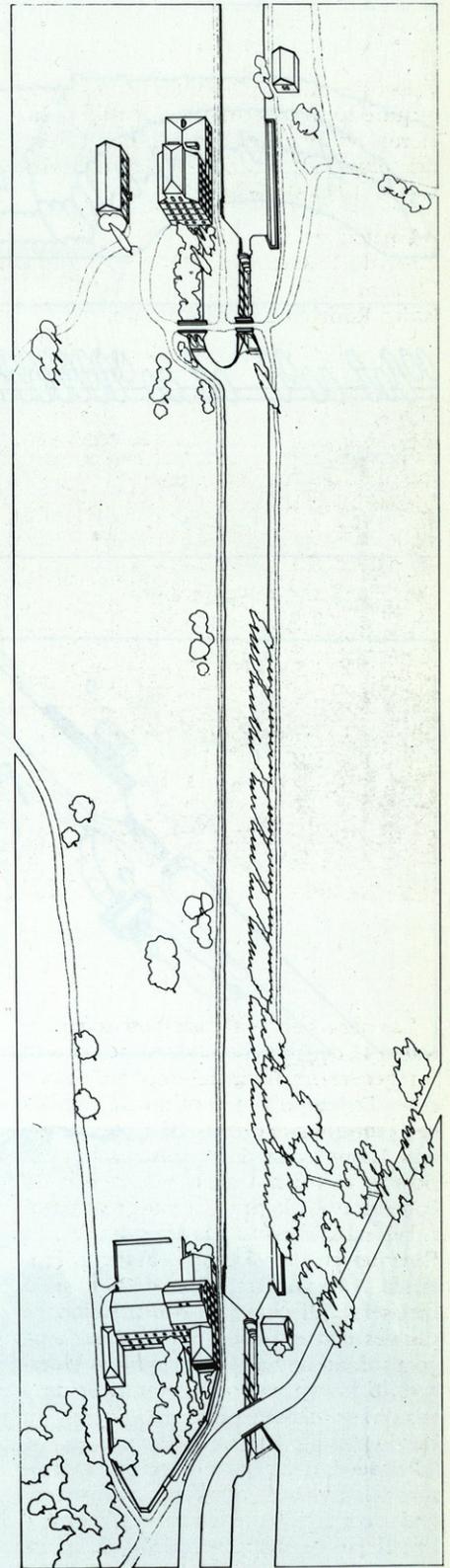


briendo un distancia de El Serrón hasta cerca de Dueñas. Del 1799 al 1831, debido a la guerra de Independencia y a la inestabilidad política interna se suspenderían los trabajos que no se reemprenden hasta el año 1831. Los tramos del canal restante en sus distintos ramales se completan en dos últimas fases. La primera, de 1831 al 1835, en la que se alcanza la terminación del ramal del Sur y en una última fase, del 1842 al 1849, después de una interrupción de siete años, en la que se acaba el tramo del ramal de Campos que se había dejado en Paredes de Nava uniéndose este punto con la dársena de Medina de Rioseco. Las dificultades obvias de superar la cornisa cantábrica impedirían llegar al mar directamente según el propósito inicial. La comunicación sería, en principio, asegurada por el servicio de arriería que en largas alineaciones de carros transportaban las mercancías desde el punto terminal del canal, en Alar, hasta la capital montañesa. La carretera de Reinosa a Santander construida, con paridad de intereses, también en tiempos de Fernando VI, jugaría, pues, un papel complementario del canal. El puerto de Santander y el canal castellano vienen unidos en la misma motivación desarrollista: el proyecto de unir la riqueza agrícola de la llanura castellana y el comercio hispa-

noamericano a través de ellos (4).

En la decadencia del canal que sobreviene muy pronto, tras tantos retrasos en su terminación, interviene el descenso de las necesidades de exportación por causa de la independencia hispanoamericana y, sobre todo, la competencia, desventajosa para el canal, que supone la construcción del ferrocarril de Madrid a Santander. Competencia que viene agravada por el paralelismo de gran parte de sus trazados, por la redundancia de lugares por los que pasan y los territorios a lo que sirven. Tanto el ferrocarril como la carretera son medios más rápidos y directos y suponen la pérdida del sentido del canal como medio de transporte, tal como ocurrió también para la mayor parte de los canales europeos.

La imagen del canal es, en lo esencial invariable a lo largo de su recorrido. Una delgada franja de agua cuyo ancho varía de veintidós metros, en las zonas de mayor amplitud, a once metros en las más reducidas, con una profundidad que no sobrepasa los tres metros y que no es menor, salvo en lugares aterrados, de un metro ochenta centímetros. Bordeando el cauce del canal se extienden los caminos de sirga por los que circulaba el ganado de arrastre de las barcazas. En sus doscientos siete kilómetros el canal cuenta con cua-



En la página anterior, dársena de Medina de Rioseco.

En esta página, fábrica de harinas en la dársena de Medina de Rioseco y esclusas 37 y 38, cerca de Dueñas.

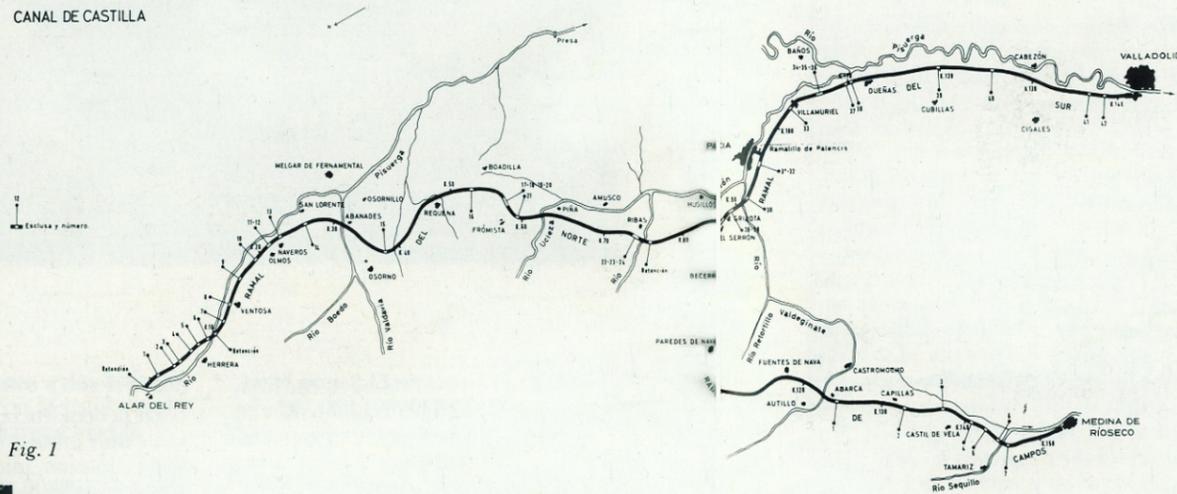
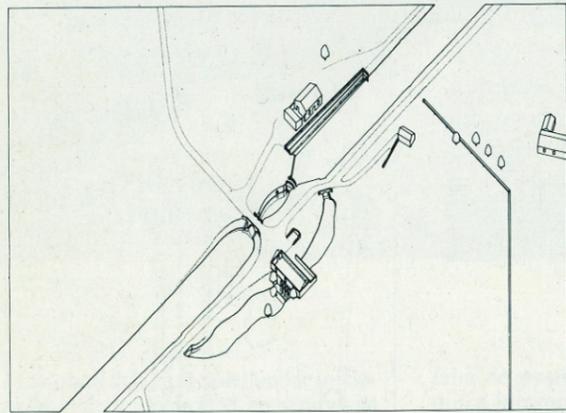
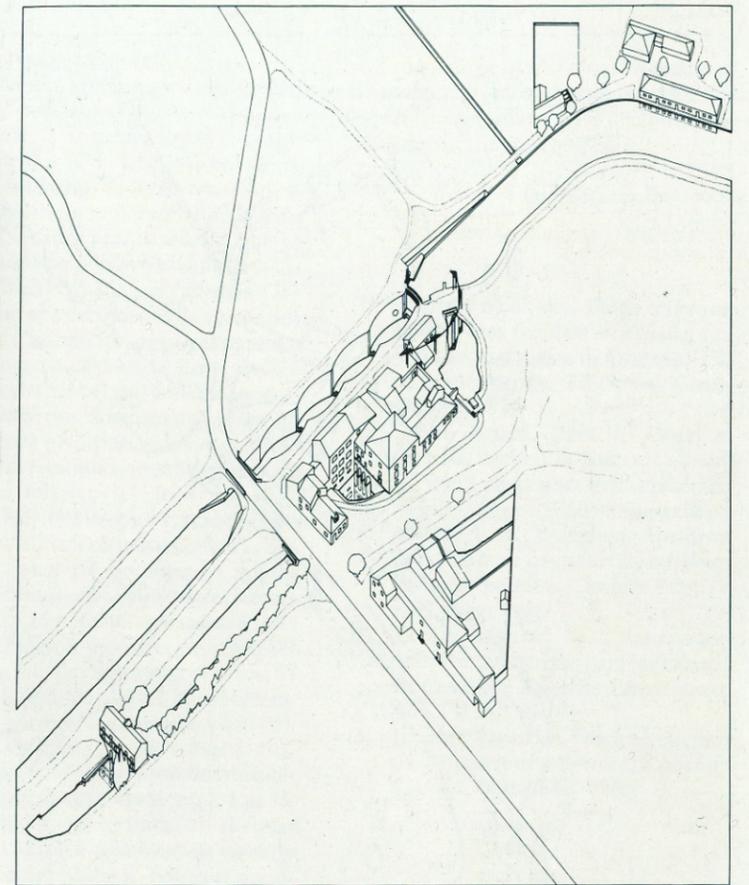
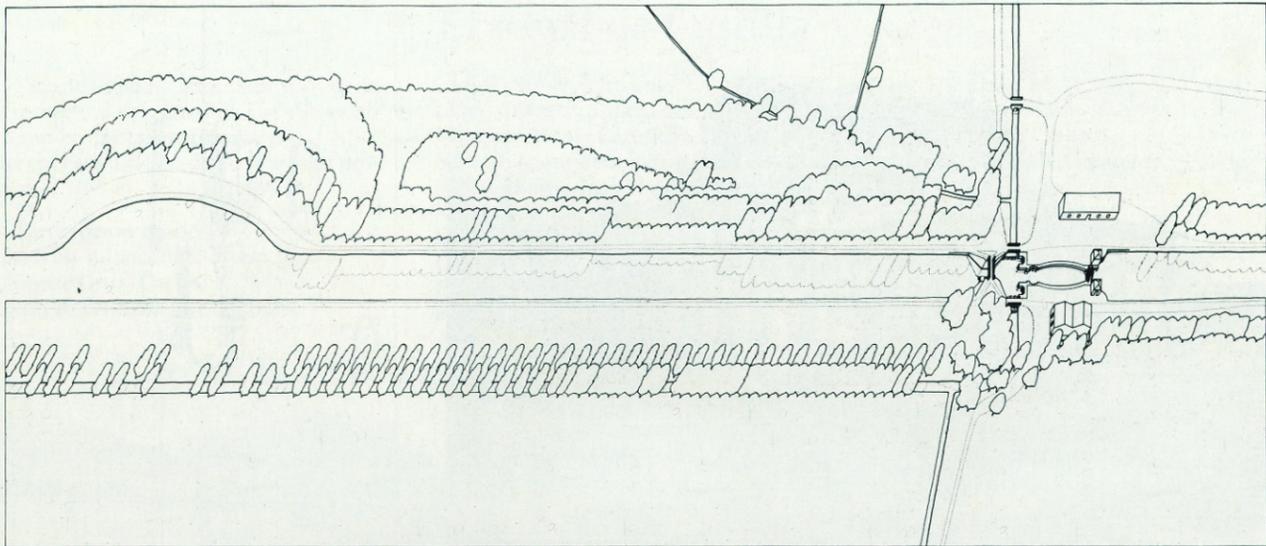
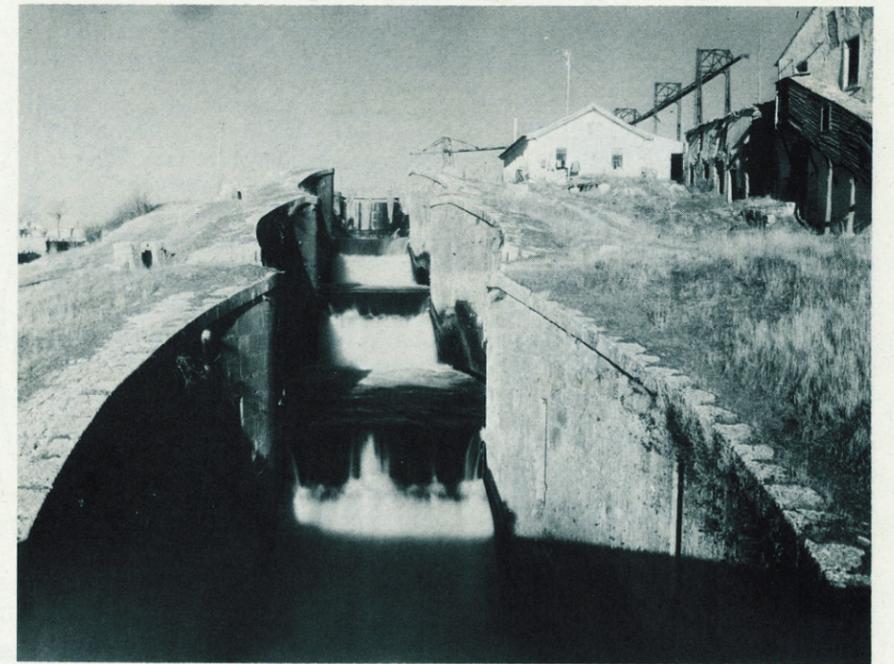
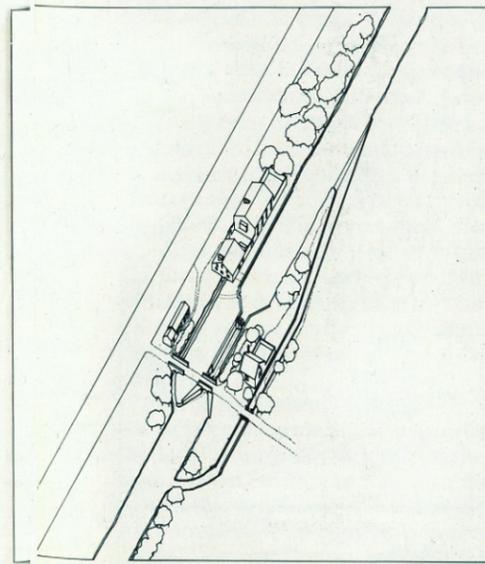
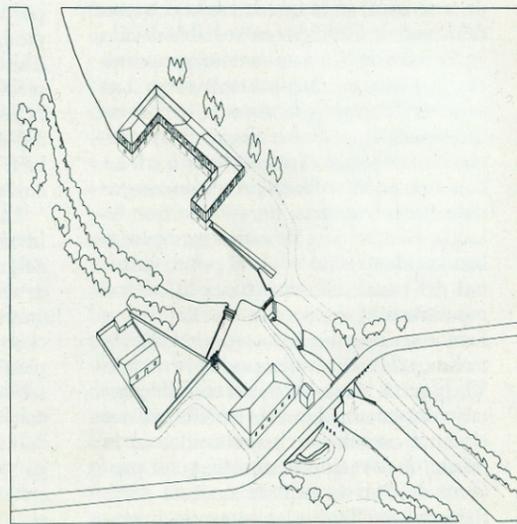


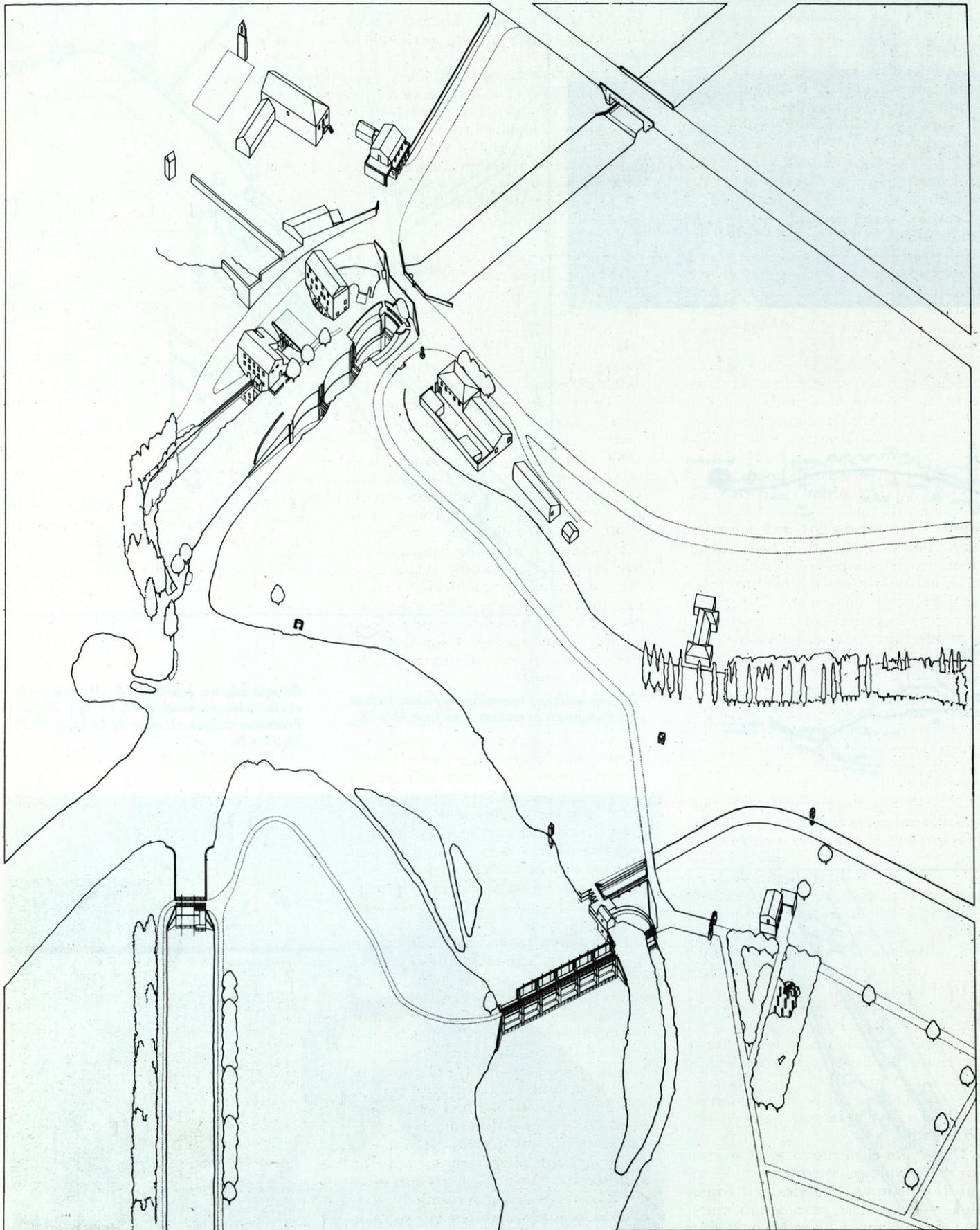
Fig. 1

Página anterior, retención en Ribas; esclusa 9; molino en la esclusa 9; esclusa 31 y 32.

En esta página, acueducto de Abanales sobre el río Valdavia; esclusas 17, 18, 19 y 20 en Frómista; esclusa 41; vista de las esclusas 17, 18, 19 y 20.



1:400



En esta página, esclusas 22, 23 y 24 en el cruce con el río Carrión. En la página siguiente, secciones de un acueducto.

renta y nueve esclusas originándose en torno a éstas los puntos de mayor complejidad constructiva. En estos nudos se estructuran los molinos y fábricas harineras que aprovechan el salto de agua, las viviendas de escluseros y los puentes que, aguas abajo de la esclusa, establecen la conexión de las dos márgenes en las tierras divididas por el canal.

Estos núcleos son muy similares en cuanto a los principios básicos de su construcción, realizados además en fábrica de sillería, muy cuidada, por lo que se conservan bien. Sobre esta base común las circunstancias físicas particulares de cada lugar y las adiciones según las necesidades del crecimiento de los distintos molinos y fábricas dan diversidad a su apariencia.

Desde el punto de vista tipológico es preciso mencionar las diferencias a las que dan pie las dos modalidades de esclusas que encontramos en el canal. Hay esclusas, las de diseño y construcción más antiguos, de tipo ovalado y las hay rectangulares que corresponden a las construidas en las últimas etapas de construcción del canal.

Conforme a estos dos tipos de esclusa encontramos núcleos en los que la compartimentación especial y el encajamiento mutuo de las piezas que los constituyen se diferencian claramente. Compárese, por ejemplo, el núcleo de tres vasos, en el que advertimos una disposición ligeramente radial o en abanico de los molinos, con el de las esclusas 37 y 38, con fabricas de harinas, cuyas fachadas dialogan en estricta ortogonalidad. Este cruce de ejes, o aquella disposición radial, parece afirmarse desde la rectangularidad o la curvatura, respectivamente, de la planta de la esclusa.

Hay además, a lo largo del canal, buenas construcciones de acueductos sobre los ríos que han de superar el paso del cauce artificial, como ocurre en los cruces con los ríos Ucieza, Valdavia, Retortillo, Valdeginate y Sequillo y en donde, en su tiempo, podía verse la imagen sorprendente del barco pasando en alto sobre el río.

Las dársenas de Palencia, Valladolid y Medina de Rioseco son puertos terminales del canal con almacenes y muelles para la carga y descarga de las mercancías. En ellas la imagen del canal, siempre rural, adquiere un aspecto urbano. Las líneas arboladas, hacia el otro lado de la dársena, se perdían siguiendo el curso del canal en una perspectiva de camino haciendo relevante el paso hacia el campo abierto.

Uno de los elementos más significativos de la explotación económica del canal lo constituye la fábrica de harinas, alguna de las cuales, ya en desuso, muestra todavía maquinaria en buen estado y sería aconsejable su conservación como ejemplo de arquitectura industrial. Se

podría apreciar, así, el edificio en su totalidad como una máquina para limpiar el trigo y cerner la harina cuyo volumen circunscribe la necesidad de los circuitos y movimientos de la fabricación.

Con la intención de ver un renacimiento aunque limitado y parcial de la vida del canal, es importante señalar que su construcción no obedece solamente a los fines de la navegación sino además a los de riego, al abastecimiento de agua a los pueblos y a la creación de fuerza motriz o a la producción de energía. Con tal objeto, el de revitalizar el uso del canal potenciando beneficios distintos de los que en su día fueron prioritarios, como el transporte, existen estudios y realizaciones, en particular relativos al riego, transformando objetivos iniciales, resolviendo incompatibilidades y reorientando la utilidad del canal en modalidades mixtas (5). Hay además otro conjunto de factores funcionales adicionales que pueden interesar en el marco de la recuperación del canal y no sólo de carácter económico. El arbolado es uno de ellos. Las plantaciones de árboles en sus márgenes son importantes en cuanto a las cortas y a su explotación pero además son un considerable caracterizador ambiental. Las líneas arboladas que acompañan el curso del canal cumplen una función visual y una función emocional. Son integradoras e identificadoras de las regiones sobre las que están trazadas, y son la huella visible en el territorio de una vieja ambición compartida.

Es preciso, junto al pensamiento acerca de posibles usos del canal que dé pie a su revitalización (como, por ejemplo, se está procurando en Inglaterra para sus canales), plantear un criterio unificado de restauración. Sería apropiado mantener una idea global, que integre las diversas orientaciones de uso y también la ausencia de uso, o la escasez de rendimiento en zonas del canal. Justamente en este fuera de uso se puede apreciar mejor el significado puro del esfuerzo entregado a una antigua empresa frustrada. Esta consideración parece evidenciarse con mayor intensidad en el contraste entre el movimiento del discurrir actual de las aguas y la fijeza de la imagen del molino abandonado. La imagen del reflejo nos sorprende como una conciencia permanente de su estado. Tendrían, pues, cabida en esos criterios de restauración diversas actitudes que pueden incluir la activación y potenciación de antiguos y nuevos beneficios y utilidades, la remodelación de núcleos para nuevos usos, la conservación de piezas como ejemplos de arquitectura industrial, la recuperación de imágenes de paisaje cuidando la repoblación forestal que incremente su valor turístico y su atractivo para excursiones siguiendo los caminos de sirga. Tendrían también cabida la protección, como se ha

indicado, de puntos o zonas en estado de abandono, dejados intactos, y en los que poder contemplar construcciones que encarnaron un gran empeño.

Juan Navarro Baldeweg

- (1) Alzola y Minondo, Pablo, *Historia de las Obras Públicas en España*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ediciones Turner, Madrid, 1979.
- (2) Benito Arranz, Juan. *El Canal de Castilla*, Academia Nueva. Valladolid, 1957. (Esta nota se ha elaborado siguiendo especialmente este trabajo).
- (3) Muller, Juan. *Tratado de Fortificación o arte de construir los edificios militares y civiles*. Thomas Piferrer, 1769. Barcelona.
- (4) Terán, Manuel de. "Santander, puerto de embarque para las harinas de Castilla". *Estudios Geográficos*, Año VII, n.º 29.
- (5) Jiménez Espuelas, Manuel. *Memooria de transformación del Canal de Castilla*. Valladolid, 1960.

