



Construir un sueño

ADECO Canal de Castilla

Texto y fotos

La autorización de la confederación hidrográfica del Duero para navegar por el Canal de Castilla, después de más de 30 años de prohibición, es uno de los más recientes logros de la Asociación para el Desarrollo de las Comarcas y zonas de influencia del Canal de Castilla. La iniciativa se inscribe en la revalorización medioambiental, cultural y patrimonial de este importante elemento de la ingeniería hidráulica castellano-leonesa.

El Canal de Castilla, fruto de las ideas ilustradas del siglo XVIII, formó parte de un ambicioso proyecto para crear una red de canales interiores de navegación que facilitaran el transporte de productos en una época en la que el comercio comenzaba a ocupar un lugar esencial en la economía de cualquier país.

El recorrido total es de 207 km. y está dividido en tres ramales: Ramal Norte, que va desde Alar del Rey a Ribas de Campos, Palencia; Ramal de Campos, continúa el anterior hasta Medina de Rioseco, Valladolid; y el Ramal Sur que comienza en Grijota, Palencia hasta llegar a Valladolid, siguiendo un curso paralelo al del río Pisuegra.

La construcción del Canal duró casi un siglo -de 1753 a 1849- y en la ejecución de las obras intervinieron campesinos de las poblaciones próximas al trazado y otros venidos expresamente para las mismas, así como el ejército e incluso presidiarios.

Conoció su época de mayor apogeo entre 1860 y 1880; en estos años la navegación trajo consigo no sólo un gran desarrollo agrícola (con la salida y entrada de productos de la Meseta al puerto de Santander), sino también industrial, ya que facilitaba el transporte de materias primas y manufacturas. Con el desarrollo del ferrocarril, decayó el transporte por el Canal hasta que finalmente se decretó en 1959 la sus-

pensión de la navegación, quedando relegado a riego y abastecimiento.

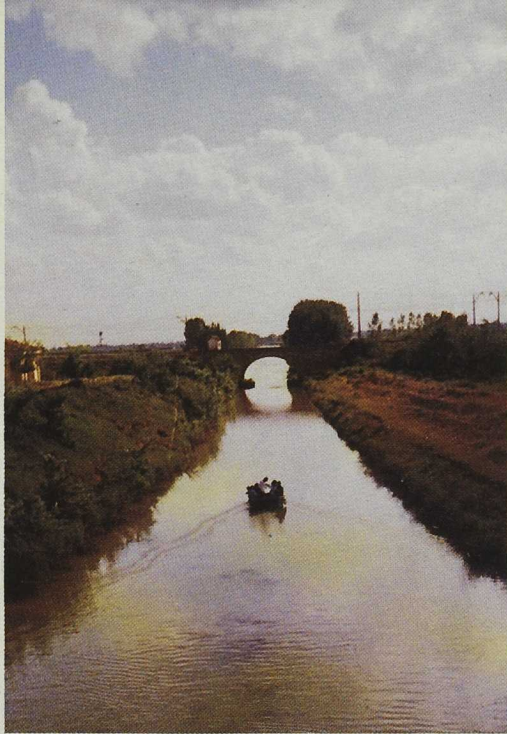
Aparte de la propia excavación de la caja del canal, su alzada llevaba aparejada una serie de edificaciones y construcciones anexas dignas de mencionarse y que hoy, en mayor o menor medida, siguen adosadas a su recorrido. Así, las esclusas, ingenios en forma de balsa, dotados de unas compuertas, que en principio fueron de madera y posteriormente de hierro ligero, mediante las cuales se favorecía la inundación o achique de la "cuba" para, de esta forma salvar los desniveles existentes, facilitando la navegación. Existen 49 en todo el recorrido del canal. Es considerable el número de puentes que se edificaron para facilitar la conexión entre los dos márgenes del cauce; cabe destacar el de la Venta de Valdemudo. Otras interesantes obras de ingeniería que completan la fisonomía arquitectónica del Canal son los acueductos y presas. Asimismo, aprovechando la energía hidráulica que el Canal proporcionaba, se instalaron en las márgenes molinos, martinetes, fábricas de harinas, batanes de antes y curtidors, viviendas de obreros y escluseros, etc.

Se quiere vincular el futuro del Canal de Castilla al de otros canales europeos a través de proyectos transnacionales

A pesar de los numerosos estudios y proyectos existentes, que aparecen en los últimos años y que culminan en el Congreso sobre Conservación y Desarrollo de los recursos del Canal de Castilla y de su declaración el 13 de junio de 1991 como Bien de Interés Cultural, es realmente poco lo que se había realizado para su conservación y menos aún para su revalorización.

La acción que ha tenido más repercusión ha sido la puesta en marcha del plan piloto de navegación en tramos cortos con barcos eléctricos





Se confeccionarán rutas cortas de carácter cultural o medioambiental en las que se combine el interés artístico, patrimonial y natural con la promoción de productos locales

El programa LEADER ADECO Canal de Castilla apuesta por la revalorización medioambiental, cultural y patrimonial de este importante elemento de la ingeniería hidráulica castellano-leonesa.

Son dos las estrategias que se ha marcado la Asociación. Por un lado, la dinamización-formación y sensibilización de la opinión pública y de los técnicos y responsables del proyecto para la valoración de este importante recurso. Por otro, la realización de pequeñas obras e infraestructuras para posibilitar la conservación del Canal y su revalorización para la práctica de actividades compatibles.

Con el objetivo de dar un importante impulso al turismo de la zona, se pretende poner en marcha la Ruta del Canal de Castilla; para ello se están llevando a cabo varias acciones, desde la edición de diverso material divulgativo hasta el adecentamiento de los elementos de paso, la señalización o el aprovechamiento de algunas de las edificaciones abandonadas para dar un servicio de información, apoyo y descanso.

ADECO Canal de Castilla ha contado con la colaboración de los técnicos del LEADER Objectif 2000 (región de Aquitania, departamento de Lot y Garona, Francia) quienes les han facilitado la información, los contactos y las visitas necesarias. Además, ha realizado diversos contactos y entrevistas con empresarios y expertos en turismo fluvial y recuperación patrimonial, vinculados a la región de Aquitania. Ha participado en colectivos y foros internacionales, como la asociación Inland Waterways International, el coloquio Canales 98, el Salón Profluvia y el coloquio Turismo-rural, Turismo-fluvial en Meilham sur Garonne, Francia.

Se ha promocionado la firma de un convenio-acuerdo para actuar a favor del Canal que ha sido suscrito por más de 30 ayuntamientos, 20 colectivos y diferentes representantes de las administraciones provinciales y regionales y que se pretende hermanar con uno semejante suscrito en Francia y promocionado por la Asociación Terre de Garonne (Langoiran, Francia), para el "Canal de los dos mares".

Se ha promocionado la firma de un convenio para actuar a favor del Canal que ha sido suscrito por más de 30 ayuntamientos, 20 colectivos y representantes de las administraciones

La acción que ha tenido una mayor repercusión ha sido la puesta en marcha del plan piloto de navegación en tramos cortos con barcos eléctricos, que hace compatible el uso actual del Canal y la navegación. La presentación de los barcos eléctricos, el 7 de junio pasado, ha tenido una enorme repercusión a escala no sólo local sino también regional dando lugar a una nueva mirada sobre esta vía de agua.

Se confeccionarán rutas cortas de carácter cultural o medioambiental en las que se combine el interés artístico, patrimonial y/o natural, con la promoción de productos locales: navegación, paisaje, arte, gastronomía y comercio.

Aún no se ha conseguido todo, ADECO sigue trabajando; los plazos marcados para la puesta en marcha del proyecto son largos, porque son reales. La multiplicación de los permisos necesarios y las dificultades para obtenerlos hacen muy costosa la acción más simple. Se quiere vincular el futuro del Canal de Castilla al de otros canales europeos a través de proyectos transnacionales.

Además, todo este trabajo se debe enmarcar en un objetivo más amplio y ambicioso, que consiga devolver al Canal la dignidad y la importancia de otros tiempos y que contribuya de forma sólida y positiva a la revalorización económica de la región por la que discurre. ■

Las esclusas permiten inundar la cuba para salvar los desniveles y facilitar la navegación.

Fotografía: Joaquín Guijarro

