

Retallos de mundo: Canal de Castilla, o gran proxecto inacabado

Poio 11 de maio 2025

O escritor Xesús Constela percorre o Canal de Castilla polas provincias de Palencia, Burgos e Valladolid narrando a súa singular historia.

https://www.pontevedraviva.com/gl/cultura/retallos-mundo-canal-castilla-gran-proxecto-inacabado-constela_506153_102/4789954.html

Concibido como unha vía de navegación para facilitar o transporte de mercadorías entre o interior da meseta castelá e o porto da cidade cántabra de Santander, o **Canal de Castilla** esténdese ao longo de douscentos sete quilómetros que aproveitan as augas subministradas polos caudais dos ríos Carrión e Pisuerga.

O seu trazado atravesas as provincias de **Palencia**, **Burgos** (apenas once quilómetros) e **Valladolid**, e constituíu unha das grandes obras de enxeñería hidráulica do **século XVIII** en España, ademais de se converter, co paso do tempo, nunha importante canle de regadío e abastecemento de auga para os campos polos que discorre, que configuran unha fermosa paisaxe de chairas inmensas que parecen non ter fin.

A súa construción, impulsada polo goberno ilustrado de **Fernando VI**, que viu no proxecto unha oportunidade para modernizar as infraestruturas e potenciar o comercio do reino de España, alongouse case un século completo, e o *Marqués de la Ensenada*, home de confianza do monarca, tivo un papel fundamental no seu deseño e planificación, porque foi o encargado de estudar os diferentes trazados posíbeis e de asegurar o financiamento dunha obra, que, entre outros, tivo como modelo o **Canal du Midi francés**, construído no século XVII para conectar o río Garona co mar Mediterráneo.

As obras de execución do proxecto español comezaron en 1753 para rematar en **1849**, case cen anos despois, e resultaron realmente dificultosas por mor do tremendo desnivel do terreo polo que transcorre, que chega a acadar os cento cincuenta metros, unha pendente que fixo necesaria a construción dun total de corenta e nove esclusas, algunhas delas dobres e triplas, e mesmo algunha cuádrupla, distribuídas entre as súas tres ramificacións, coñecidas como **Ramal Norte**, que comeza en Alar del Rey, **Ramal de Campos**, con inicio en Medina de Rioseco, e **Ramal Sur**, que vai dende a cidade de Valladolid até o punto de confluencia dos tres nas inmediación da vila palentina de Calahorra de Ribas.

O éxito da gran obra foi tan rotundo que na súa primeira década de funcionamento, entre os anos 1850 e 1860, chegaron a navegar pola canle máis de **trescentas cincuenta barcazas** tiradas por mulas que avanzaban polas ribeiras a través dos chamados *caminos de sirga*, sendas que os propietarios das terras próximas tiveron que ceder para facilitar a navegación, e ademais, os saltos de auga xerados polos diversos desniveis foron aproveitados para a instalación de **muíños e fábricas de fariña** que desempeñaron un papel fundamental no desenvolvemento económico da zona.

Pero o rápido avance que tivo no século XIX o ferrocarril, un método moito máis eficiente cás barcazas para o transporte de mercadorías, e o feito de que a construción da **gran vía fluvial** nunca chegara a completarse na súa totalidade, en parte pola dificultade de facela atravesar as montañas que separan **Cantabria** da meseta castelá, provocaron que o *Canal de Castilla* acabase perdendo pouco a pouco a súa función, e as esclusas, os muíños, as fábricas, as dársenas, e os almacéns construídos nas súas beiras fosen ficando abandonados e sumidos nun máis que lamentábel estado de ruína, pero aínda así ofrecéronme a posibilidade de pasar uns días moi gratos de exploración, ao tempo que me serviron para coñecer verdadeiras **xoias arquitectónicas** que fun atopando nas vilas polas que transcorre.

Comecei o meu percorrido polo Canal de Castilla, no coñecido como o seu Ramal Norte, que transcorre por terras de Palencia e **arranca na vila de Alar del Rey**, o punto onde a vía fluvial se nutre das augas do **río Pisuerga** a través dun encoro, rodeado dunha fermosa paisaxe de prados e montañas, e antes de me poñer en marcha, visitei os restos da dársena á que as mercadorías chegaban nas barcazas para ser despois transportadas en carros a través dos camiños de montaña que conducían ao **mar Cantábrico**, un duro labor que levaba unha enorme cantidade de tempo.

Dende Alar del Rey fun baixando cara á vila de Herrera de Pisuerga, onde subín ao **barco Marqués de la Ensenada**, que, cunha exquisita tranquilidade que me permitiu valorar a fermosura da paisaxe, me levou canle arriba, entre longas ringleiras de árbores vixosas, até unha esclusa que, ademais de me permitir imaxinar o funcionamento da canle na antigüidade, me agasallou coa magnífica experiencia de poder transportar a mente a aqueles anos remotos nos que a mesma vía pola que eu viaxaba estaba ategada de barcazas cargadas de mercadorías, arrastradas con maromas dende os *caminos de sirga* por unhas **pobres mulas**, que cada certa distancia tiñan que facer unha parada para poder descansar do seu inmenso esforzo ou para ser substituídas por outras.

Logo de descender do barco retomei a miña ruta para poder visitar a **vila de Frómista**, onde quedei marabillado coa súa esclusa cuádrupla, unha auténtica obra mestra da enxeñaría da época, construída preto do sitio onde as augas do canal se atopan co **Camiño de Santiago**, pero, antes de chegar a ese punto, crucei por outro dos lugares senlleiros do meu percorrido, un abraiante acueduto de pedra calcaria polo que a canle cruza por riba do río Ucieza, outro gran desafío arquitectónico para a súa época.

Ademais da experiencia do canal, a vila de Frómista agasalloume cunha visita á formidábel **igrexia de San Martín de Tours**, coa súa inconfundíbel silueta de torres cilíndricas, e unhas harmoniosas proporcións que a converten nunha das grandes alfaias da arte románica, e que, xunto coas de **San Pedro e Santa María del Castillo**, que mesturan elementos góticos, renacentistas e barrocos, converten Frómista nun espectacular escaparate da evolución da arquitectura entre os séculos XI e XVII.

Abandonei durante unha xornada as inmediacións do *Canal de Castilla* para visitar a **vila de Carrión de los Condes**, só por ver a igrexa de Santiago, que ten un pórtico do século XII inspirado na obra de Mestre Mateo e acolle no seu interior un interesante centro de interpretación da arte románica, aínda que debo recoñecer que o templo que realmente me deixou fascinado descubríno na **aldea de Támara de Campos**, porque a súa enorme Igrexa de San Hipólito, do século XIV, chamada catedral polo seu tamaño, cunha impresionante torre de cincuenta metros de altura e un rico interior de estilos gótico e renacentista, que alberga unha xoia única dun valor incalculábel, un abraiante **órgano barroco** construído sobre unha esvelta columna de madeira con nada menos que oitocentos noventa tubos, que dá unha idea da importancia que debeu de ter durante a Idade Media a igrexa dun lugar que na actualidade non chega aos setenta e cinco habitantes e que me fixo pensar na cantidade de reviravoltas que pode dar a historia.

De regreso no canal, dirixinme a **Calahorra de Ribas**, un dos grandes emblemas da vía fluvial, porque foi o lugar onde se colocou a primeira pedra para a súa construción, xusto no punto onde se xuntan os ríos Pisuerga e Carrión, que obrigaron a deseñar tres imponentes esclusas que serven como punto de partida para os seus tres ramaís.

Escollín para continuar o coñecido como Ramal de Campos que conduce á vila valisoletana de **Medina de Rioseco**, que acolle a dársena máis grande do canal e conserva numerosas edificacións históricas, como a **Fábrica de Harinas San Antonio**, un imponente edificio con estrutura de ladrillo e metal que representa un dos exemplos máis representativos da industria tradicional da zona, pero antes de chegar alí fixen varias paradas, en Villaumbrales, onde visitei a **Casa del Rey**, un antigo estaleiro con dique seco para a reparación das barcas, hoxe convertido en *Museo del Canal de Castilla*, e en **Sahagún el Real**, unha pequena poboación que xurdiu (e morreu) ao redor do canal, dedicada principalmente a actividades relacionadas coa súa explotación, que conserva algúns elementos como o *fielato*, un posto de control onde se cobraban impostos sobre as mercadorías transportadas, un embarcadero, uns almacéns, unha ponte e a única ermida do canal, que está nun estado de vergoñento abandono.

Do Ramal Sur visitei as ruínas da antiga tellera de **El Serrón**, e na cidade de Palencia a dársena e un **Museo da Auga** emprazado no que foi un almacén, e puiden gozar da fermosura da vila de Dueñas, que ademais de varias esclusas e restos de antigas fábricas de faría, ter unha fermosísima **Praza Maior**, unha igrexa de *Santa María de la Asunción*, que constitúe un magnífico exemplo de arquitectura gótica, e un Palacio de Dueñas, que ten unha imponente fachada renacentista.

E finalmente, cheguei ao remate do meu percorrido, na cidade de Valladolid, cunha **enorme dársena** que está totalmente integrada no casco urbano e conserva as antigas edificacións portuarias, aínda que a parte máis importante da miña visita dediqueina a gozar do **Museo Nacional de Escultura**, con sedes no Palacio de Villena e na Igrexa de San Benito el Real, que acollen unha das mellores coleccións de pezas de grandes mestres como Juan de Juni e Gregorio Fernández. Un auténtico luxo como colofón da miña ruta.

O meu percorrido polo *Canal de Castilla* foi como unha **pequena viaxe no tempo**, na que cada vila, cada dársena, cada esclusa, cada fábrica de faría en ruínas, foi quen de me contar unha historia propia, e cada parada que fixen, moitas veces perante indescritíbeis **obras de gran beleza arquitectónica**, resultou ser un capítulo distinto dunha longa historia que me axudou a conectar cun soidoso pasado industrial que, dalgunha maneira, parece intentar sobrevivir en todos os recunchos das vilas que fun visitando.