

# **PATRIMONIO Y TERRITORIO DEL CANAL DE CASTILLA EN SU TRAMO BURGALÉS**

José Luis Moisés Gutiérrez  
Universidad de Burgos<sup>1</sup>  
Burgos, España  
[jlmoisen@ubu.es](mailto:jlmoisen@ubu.es)

III Congreso Internacional del Canal de Castilla “*El agua que nos une*”  
Palencia, 20 – 22 de octubre de 2010

---

<sup>1</sup> Doctorando del Área de Historia del Arte del Departamento de Ciencias Históricas y Geografía de la Universidad de Burgos.

# Resumen

El presente trabajo pretende contribuir al conocimiento de la proyección del Canal de Castilla a niveles de patrimonio y territorio en el espacio comprendido entre las localidades burgalesas de Castrillo de Riopisuerga y Melgar de Fernamental. Se analizarán brevemente los elementos patrimoniales del Canal presentes en este área a la luz de la información localizada en el Archivo de la Confederación Hidrográfica del Duero. Con ello se persigue ofrecer una imagen de la evolución que esas obras de ingeniería (esclusas, puentes, acueductos, derrames, almenaras, etc.) y de arquitectura industrial (molinos y fábricas), auxiliar (almacenes y cuadras) y doméstica (casillas) experimentaron a lo largo del tiempo en su contexto espacial y, así, comprender el papel y el impacto que tuvo el Canal de Castilla en esta zona.

# 1. Patrimonio y territorio en el Canal de Castilla

El Canal de Castilla constituye **un agente destacado en la configuración contemporánea del espacio que atraviesa**, tanto a niveles de de territorio como de patrimonio.

En primer lugar, aparece claramente **como un factor generador de paisaje y configurador del territorio**, en lo que se refiere a su incidencia geográfica, a su influencia en el trazado de las vías de comunicación y a su repercusión en el poblamiento.

- La huella del Canal en el *paisaje* es inconfundible. Por un lado, conforma en sí mismo un alargado corredor natural, un oasis verde que atraviesa las campiñas cerealistas de Tierra de Campos. Se trata de un valioso ecosistema, de gran riqueza vegetal (sobre todo, arbolado de ribera y vegetación palustre) y faunística (aves acuáticas y forestales, pequeños mamíferos, peces, anfibios, etc.). Por otra parte, el Canal ha incidido de manera directa en la transformación del terrazgo a través del regadío, aunque ya en fecha avanzada, desde mediados del siglo XX. Favoreció la introducción de cultivos intensivos (forrajeras, remolacha, maíz) en esta zona, modificando los aprovechamientos y la fisonomía tradicionales del espacio agrario.

- En cuanto a las *vías de comunicación*, el Canal de Castilla representó un importante acicate para la articulación de la red de transporte terrestre a nivel comarcal y local, sobre todo desde mediados del siglo XIX. Así, estimuló la construcción de una serie obras públicas, asumidas por los ayuntamientos y diputaciones provinciales, que permitieron una adecuada conexión con el mismo, ampliando y mejorando el tejido viario existente.

- Por lo que se refiere al *poblamiento*, el Canal también tuvo un efecto de dinamización, pero con resultados más bien moderados. Por una parte, estimuló la creación de NUEVAS POBLACIONES, al albur de las políticas repobladoras impulsadas por los ilustrados en las últimas décadas del siglo XVIII. No obstante, la práctica totalidad de estos núcleos tuvieron una vida efímera y no prosperaron. En lo que se refiere a los NÚCLEOS TRADICIONALES, se aprecia una evolución divergente. Los centros principales experimentaron un importante desarrollo socioeconómico, mientras que las pequeñas localidades quedaron sumidas en el estancamiento y la regresión, ante la mayor capacidad de atracción de las cabeceras comarcales.

En segundo lugar, hay que subrayar la **proyección material del Canal en una serie de elementos patrimoniales** que se pueden agrupar en torno a dos grandes conjuntos: obras de ingeniería, y arquitectura industrial, auxiliar y doméstica.

Dentro de los ELEMENTOS INGENIERILES, tenemos:

- Las *esclusas*, ingenios hidráulicos que permitían salvar el desnivel existente entre dos tramos del Canal. Podían presentar forma oval o rectangular y disponerse de forma individual o agrupada, y estaban ejecutadas en sillería caliza o arenisca. Su funcionamiento se regulaba mediante un sistema de compuertas de tipo mitra con portanas de desagüe, que en origen eran de madera y, posteriormente, metálicas. La transformación del Canal para el regadío en los años 60 alteró profundamente su fisonomía original: se desmontaron las puertas originales y se construyeron retenciones y aliviaderos de hormigón.

- Los *puentes*, que podían aparecer asociados a las esclusas, sobre el cuénago de derivación que alimentaba a los artefactos industriales o de manera independiente, posibilitando a carreteras o caminos franquear el cauce del Canal.

- Los *acueductos*, construcciones que permitían superar el curso de los ríos y arroyos que atravesaban el trazado del Canal. Ejecutados en una esmerada obra de cantería, podían ser de diversos tipos: desde los más sencillos (alcantarillas o sifones entubados), pasando por los de un solo arco, hasta los de mayores proporciones, de hasta cinco ojos, que disponían de macizos pretils, tajamares y aletas laterales.

- Y *otras construcciones*, como los *derrames*, aliviaderos que daban salida a las aguas en caso de intensas crecidas, y las *arquetas de riego*, tomas para introducir el agua en las tierras que se regaban, las cuales solían presentar una caseta o almenara.

En segundo lugar nos referiremos a la ARQUITECTURA, donde aparecen:

- Los *artefactos industriales*, que aprovechaban la fuerza motriz de los saltos de las esclusas y podían ser de diversas tipologías. Así, tenemos los pequeños molinos maquileros contruidos a finales del siglo XVIII, de gran sencillez en sus materiales y en su composición. Al mismo momento corresponden otros establecimientos más notables, como las fábricas de papel o de antes y curtidos, que presentaban una construcción de mayor prestancia y una mayor complejidad en sus mecanismos. A mediados del siglo XIX, se construyeron de nueva planta o se transformaron algunos de estos edificios en fábricas de harinas, caracterizadas por mayor desarrollo arquitectónico y el perfeccionamiento de su maquinaria. Y ya en los años 20 del siglo pasado, gran parte de estos establecimientos se acondicionaron como pequeñas centrales hidroeléctricas mediante la instalación de turbinas.

- Las *construcciones auxiliares* de los aprovechamientos industriales y de la navegación. Tal es el caso de los almacenes, en los que se depositaban las mercancías transportadas por el Canal (sobre todo, cereales y harinas), y de las cuadras, que proporcionaban cobijo al ganado de tiro que arrastraba las barcazas.

- Y la *arquitectura doméstica*, en la que se aprecia un proceso de evolución que es alentado por el Canal y que se manifiesta en primer lugar en las viviendas inmediatas a su trazado. Partiendo de los modelos tradicionales, se introducen novedades en los materiales (ladrillo), la organización espacial (separación de personas y animales) y en las condiciones higiénicas y de confort (gloria, pozos, bodega, etc.).

## 2. El tramo burgalés

Como ejemplo de todo lo anteriormente expuesto, analizaremos brevemente el tramo burgalés del Canal de Castilla, es decir, la zona comprendida entre los municipios de **Castrillo de Riopisuerga** y **Melgar de Fernamental**, con una pequeña incursión en la provincia palentina a través de las poblaciones de Olmos y Naveros de Pisuerga. En este sector, que se extiende aproximadamente entre los kilómetros 18 y 34 del Ramal Norte, encontramos muestras representativas de su impacto espacial y de sus principales elementos característicos, que los hemos agrupado en torno a 6 grandes conjuntos definidos por su localización geográfica y su vinculación funcional.

### Esclusa 10<sup>a</sup> (Castrillo de Riopisuerga, Burgos)

Este primer grupo de elementos se localiza en el término burgalés de Castrillo de Riopisuerga y está compuesto por:

- La *10<sup>a</sup> esclusa* del Ramal Norte, con su vaso de forma elíptica, ejecutada en sillería arenisca.
- También aparece una *alcantarilla* denominada *de la Talda*, con arco circular y sillería arenisca, situada bajo el busco superior de dicha esclusa para salvar el curso de un arroyo.
- *Dos puentes*, uno para el paso en la *esclusa* y otro a la salida del cuérnago de *derivación* del artefacto establecido en ese punto y sobre el ramal que conducía a Castrillo de Riopisuerga desde el camino que iba desde Melgar de Fernamental a Ventosa de Pisuerga, que presentan arco de medio punto y sillería arenisca.
- La desaparecida *fábrica de Pradojo*. Se trataba en un principio de un molino maquilero de 3 piedras que surge en la última década de siglo XVIII y era explotado en régimen de arrendamiento. En la década de 1860 se transformó en fábrica de harinas con 5 piedras y sabemos que Luis García (industrial harinero de Santander) lo llevaba en renta en las dos últimas décadas del siglo XIX y que construyó en esos años un almacén anejo a la misma. Desde 1899 este establecimiento quedó vacante, hasta que en 1932 sufrió un incendio que prácticamente lo redujo a cenizas. Los escasos restos que quedaron desaparecieron en los años 80 del siglo XX y en la actualidad no queda evidencia alguna de su existencia.

- Por último, dentro de este primer conjunto, nos referiremos a la *casilla* del esclusero, de la que tampoco queda testimonio. Sabemos que la antigua construcción de adobe fue sustituida a cargo del Estado entre 1925 y 1927 por otra nueva de ladrillo con patio lateral, idéntica a la que se levantó en la 13ª esclusa. No ha quedado resto material alguno de la misma.

## Esclusas 11ª y 12ª (Olmos de Pisuerga, Palencia)

En el conjunto de las esclusas 11ª y 12ª, muy próximo a la localidad palentina de Olmos de Pisuerga, encontramos también un buen número de singulares construcciones en las inmediaciones del Canal de Castilla:

- Las *esclusas unidas 11ª y 12ª*, de forma oval y perfecta sillería arenisca, constituyen el primer ejemplo de agrupación de saltos en el Canal.
- La *alcantarilla del Pendón*, con arco circular y sillería arenisca, emplazada bajo el busco de la 11ª esclusa.
- Los *puentes en la esclusa y en la derivación*, con arco de medio punto y levantados en sillería arenisca, facilitan la comunicación con la vega del Pisuerga en dicha localidad.
- La otrora impresionante *fábrica de papel*. Tenemos noticia de que ya funcionaba en la última década del siglo XVIII en régimen de administración por el Estado. Se trataba de un notable edificio de 2 plantas, con almacén y tendedero. Parece ser que a finales de la década de 1820 su explotación dejó de ser rentable y pocos años después tuvo lugar su cierre. Se presentaron proyectos para su transformación en fábrica de harinas o su reestablecimiento como fábrica de papel, pero no se concretaron y en los años 60 del siglo XIX se produjo su abandono definitivo. En torno a 1920 se efectuó su adecuación para el aprovechamiento de energía eléctrica por los sucesores de Gil y Pablos (vecinos de Melgar), manteniéndose en dicho uso hasta al menos la década de 1960. En los años 80 se procedió a su demolición y en la actualidad apenas quedan restos de la cimentación y del desagüe.
- *Viviendas de los operarios*. Se trata de una manzana de 12 casas con patio trasero destinadas al administrador y a los trabajadores de la fábrica de papel. Esta agrupación de viviendas llegó a constituirse en un verdadero poblado o colonia industrial vinculada a dicho establecimiento. Durante la Guerra de la Independencia se despobló, recuperándose demográficamente con debilidad en los años 20 del siglo XIX, pero el cierre de la fábrica de papel significó en la

práctica su abandono y desaparición. A día de hoy quedan los restos de dichas construcciones.

- La *cuadra de arrastres*, destinada al ganado de tiro que remolcaba las barcazas, presenta una planta rectangular con cubierta a cuatro aguas y en el cerramiento aparece tapial con refuerzos de sillarejo de piedra en las esquinas. En la actualidad se encuentra en estado de ruina.
- Finalmente, la *almenara de riego*, presenta una airosa construcción en forma de prisma y cubierta a cuatro aguas, todo ello perfectamente ejecutado en sillería caliza.

## Esclusa 13ª (Naveros de Pisuerga, Palencia)

En Naveros de Pisuerga, provincia de Palencia, se encuentra el conjunto de la 13ª esclusa:

- La *esclusa 13ª*, también de forma elíptica, pero ya construida en sillería caliza. Se encuentra muy próxima al Canal de Pisuerga o la Acequia, que riega los campos de toda esta zona discurriendo en paralelo al Canal.
- Los *puentes en la esclusa y en la derivación*, con arco de medio punto y ejecutados en sillería caliza, permiten a la carretera que va de Melgar a Ventosa franquear el curso del Canal.
- En este punto también se estableció un *molino* harinero que funcionaba a finales del siglo XVIII mediante arrendamiento. Responde al modelo más extendido de artefacto que se estableció en el Canal en esos años: una planta más el depósito de aguas y distribución espacial tripartita, con cocina y limpia a la entrada, maquinaria en el cuerpo central y cuadra en el fondo. Más tarde, entre 1925 y 1927, se instaló en él, previa reforma del edificio e instalación de la turbina, una central eléctrica que se mantuvo en funcionamiento hasta mediados del siglo pasado. Actualmente se encuentra en estado de ruina.
- Por último, aparece una *casilla* de ladrillo para el esclusero, coetánea y de las mismas características que la de la 10ª esclusa, que sustituyó a una antigua construcción en materiales tradicionales.

## Esclusa 14ª (San Llorente de la Vega, Burgos)

El Canal de Castilla regresa de nuevo a tierras burgalesas en la localidad de San Llorente de la Vega, donde se localiza el grupo de elementos de la 14ª esclusa:

- En primer lugar, tenemos la *esclusa 14ª*, de forma ovalada y realizada en sillería calcárea. Recientemente ha sido objeto de adaptación para permitir el paso de una barca por la misma: se han colocado unas puertas metálicas en sustitución de la retención de hormigón y se ha modificado la trayectoria del aliviadero, que ya no vierte las aguas en la pared del vaso, sino más abajo del puente.
- *Puentes en la esclusa, en la derivación y en el contrafoso*, todos ellos con arcos de medio punto y sillería caliza, que permiten superar el Canal a los caminos que conducen al páramo y a la vega de San Llorente.
- El *molino* maquilero de este punto también corresponde a los años finales del siglo XVIII. Además, presenta la peculiaridad de que se concedió en 1843 a la Empresa del Canal como indemnización por los terrenos de la Laguna de la Nava, razón por la cual a partir de la reversión del Canal al Estado en 1919 pasó a manos privadas. Así, tras haber sido abandonado a causa de un incendio producido en 1909, fue comprado en 1920 por Apolinar del Río, que levantó en él un piso adicional y lo destinó para fabricar harinas y producir energía eléctrica. Este último uso es el que aún presenta en la actualidad.
- La *casilla del esclusero* que aparece junto al molino se construyó entre 1927 y 1929 en sustitución de otra anterior. Realizada en ladrillo, presentaba dos plantas y cuadra para el ganado de arrastre del Canal. En la actualidad está siendo rehabilitada para acoger un centro de interpretación del Canal de Castilla.
- Finalmente, tenemos un *refugio*, pequeña construcción de ladrillo en la que el esclusero se guarecía mientras vigilaba el tráfico del Canal.

## Carrecalzada (Melgar de Fernamental, Burgos)

En el paraje denominado Carrecalzada, ya en el término municipal de Melgar de Fernamental, aparece un conjunto singular de construcciones relacionadas con el Canal:



- El *acueducto de Valderramino o Carrecalzada*, construido hacia 1774, que presenta un solo arco y sillería calcárea y permite salvar el arroyo del mismo nombre.
- El *punte de Carrecalzada*, erigido hacia 1779-1780, que constituye un bello y clásico ejemplar. Formado por un arco de medio punto, presenta en sus pilas inferiores unos andenes para dar continuidad a los caminos de sirga por los que transitaban las mulas que tiraban de las barcazas. Este puente permitía franquear el curso del Canal al camino que discurría entre Melgar y Osorno. En relación con éste, a mediados del siglo XIX, se construyeron el nuevo puente sobre el Pisuerga a la salida de Melgar, así como la carretera que unía Villadiego con el Canal de Castilla, a iniciativa de la villa y la diputación burgalesa, respectivamente.
- El *almacén de Carrecalzada* fue construido en la década de 1860, época de máximo esplendor del Canal de Castilla. Constituyó un importante fielato para el depósito de los granos y harinas que se transportaban por el Canal e, incluso, en los años 20 del siglo pasado se propuso la construcción de un muelle inmediato al mismo, sin que se llegara a realizar. El edificio, de planta alargada, grandes dimensiones y cubierta a dos aguas, disponía además de los locales para el almacenaje de una cuadra, un gallinero y una habitación para el encargado y su familia.
- Por último, la nueva población de *Quintanilla la Real*. Surgió a partir de un parador o posada que se construyó entre 1798 y 1800 junto al puente de Carrecalzada. A comienzos del siglo XIX se había iniciado su repoblación en los términos del antiguo despoblado medieval de Quintanilla de las Cenahorias, y estaba previsto construir una iglesia. Pero la Guerra de la Independencia trajo consigo su saqueo y destrucción, de manera que Quintanilla la Real se quedó apenas en un proyecto que nunca más se retomó. No quedan vestigios materiales de su existencia.

## Abánades (Melgar de Fernamental, Burgos)

En los términos de tres antiguos despoblados medievales (Abánades de Suso, de Enmedio y de Yuso), se construyeron importantes obras del Canal de Castilla:

- La *almenara de Abánades*, toma para el riego que presenta una pequeña construcción con fábrica de sillería caliza y cubierta con bóveda de ladrillo.

- El *derrame de Abánades*, aliviadero compuesto por cubos de mampostería cubiertos de hormigón, que daba salida a las aguas sobrantes en caso de crecidas.
- El gran *acueducto de Abánades o Puente del Rey*, construido en sillería caliza entre 1775 y 1780, que consta de 5 grandes arcos de medio punto sostenidos por cuatro enormes pilares de doble contrafuerte en cada frente, a modo de tajamares. La caja del Canal pasa por encima del mismo, franquada por dos anchas banquetas por las que continuaban los caminos de sirga y que terminan en sus extremos en unas amplias aletas laterales. Esta majestuosa construcción padeció desde fecha temprana problemas de filtraciones, de manera que entre 1859 y 1863 se efectuó una profunda reparación de sus arcos, llegando a desmontarse y recomponerse los muros que sostenían los caminos de sirga.
- Junto a esta impresionante obra de ingeniería apareció la nueva población de *San Carlos el Real de Abánades* (desaparecida). En tiempos de la construcción del acueducto se establecieron allí almacenes y un astillero provisional y a su conclusión permanecieron allí algunos trabajadores con sus familias para su conservación. En 1796 se efectuó la aprobación real de dicha repoblación y la advocación de la iglesia que allí se construyó a San Carlos, nombrándose patrono de la misma al Rey. Constaba de dos hileras paralelas de construcciones, en las cuales se distribuían seis casas, una fragua, un mesón y un horno, y que desembocaban en la iglesia, que como todas estas edificaciones se levantó a cargo de los fondos del Canal. Hacia 1800 contaba con 8 vecinos y medio siglo después apenas había progresado. Las continuas disputas con Melgar acerca de sus términos y jurisdicción impidieron su desarrollo, quedando Abánades definitivamente agregada a aquella a mediados del siglo XIX, lo cual supuso su práctica desaparición. En la actualidad tan sólo se conservan restos de la fábrica de la iglesia cubiertos por una espesa vegetación y a escasos metros de la autovía Burgos – León.
- Por último, tenemos la *almenara del Hueso*, que fue construida como toma de riego hacia 1780. Presentaba una pequeña construcción con zócalo de sillería caliza y fábrica de ladrillo sin cubrición. No ha quedado constancia material de la misma.

### 3. Conclusiones y reflexiones

Por último y a modo de conclusión, enunciaremos algunas ideas acerca de lo que el Canal de Castilla representó para estas tierras en el pasado y lo que puede suponer para su futuro:

- a) El Canal de Castilla ha constituido un factor fundamental para **la configuración del territorio y la creación de un nuevo paisaje**. Abrió un **corredor natural** de gran riqueza ecológica y quedó ligado a la actividad agraria, que en fecha avanzada se verá favorecida por el **riego** de sus aguas. Además, estimuló una orientación mercantil de la producción cerealista que irá ligada a dos fenómenos:
  - La **construcción de nuevas vías de comunicación**, cuyo trazado, a escala comarcal y local, estaba destinado a enlazar con él.
  - Y el **desarrollo socioeconómico diferenciado de los núcleos de población**. Las cabeceras comarcales próximas al mismo experimentaron un importante crecimiento. Las pequeñas localidades de carácter tradicional y las nuevas poblaciones surgidas en su entorno apenas progresaron y, más bien, retrocedieron ante el impulso de aquéllas.
- b) El Canal de Castilla generó **un amplio conjunto de elementos patrimoniales**, en los que se ponen de manifiesto su **dimensión bifaz**: agente de modernización y elemento perfectamente integrado en el marco tradicional. Tal realidad dual es perceptible en cada grupo de realizaciones en que se proyectó:
  - En las **obras de ingeniería**, aparecen materiales y técnicas constructivas tradicionales junto con una composición y un funcionamiento innovadores. Esos elementos lograron una *plena integración funcional y estética en el paisaje*.
  - En cuanto a la **arquitectura industrial**, se parte de *modelos tradicionales* (molinos), de gran sencillez en su edificación y en sus mecanismos. El Canal propiciará la difusión de *nuevas tipologías* (fábricas de harinas, establecimientos papeleros o centrales eléctricas), con mayor desarrollo constructivo y una maquinaria puntera. También favoreció el perfeccionamiento de una serie de *construcciones auxiliares* (almacenes, cuadras, etc.).
  - En la **arquitectura doméstica**, el Canal alentó un proceso de renovación constructiva de las viviendas inmediatas a su trazado y, por irradiación, de los núcleos próximos. Partiendo de los *modelos tradicionales* de la comarca, se incorporan distintas *innovaciones* en los materiales, la organización espacial y las condiciones higiénicas y de confort.

c) Por último, es preciso destacar el carácter representativo de sus vestigios materiales y sus fuentes documentales, que nos permiten entenderlo **como una creación del pasado y como un recurso importante para el presente y el futuro.**

- El Canal de Castilla constituye a día de hoy un *conjunto patrimonial* con un valor histórico, cultural y natural *de primer orden*.
- Se ha de promover su *conservación y puesta en valor* como elemento de *dinamización socioeconómica* de las comarcas que atraviesa.
- Es necesario avanzar en su conocimiento desde un *enfoque multidisciplinar*: histórico, arqueológico, arquitectónico, ingenieril, naturalista, etc.