

I. ESPAÑOLA Y COMUNITARIA

EL CANAL DE CASTILLA: ALBA Y AFLICCIÓN DE UNA OBRA PÚBLICA (*)

Por

FRANCISCO SOSA WAGNER
Catedrático de Derecho Administrativo
Facultad de Derecho. Universidad de León

SUMARIO: 1. *El Canal de Castilla: origen, construcción y contexto legislativo.*—2. *El Canal como ruta turística.*—3. *Final de trayecto.*

1. EL CANAL DE CASTILLA: ORIGEN, CONSTRUCCIÓN Y CONTEXTO LEGISLATIVO

Las primeras noticias de un Canal en Castilla —canal de riego fundamentalmente pero también pronto canal que había de ser navegable en el sueño de sus iniciales visionarios— proceden de las Cortes celebradas en Valladolid en 1548, en las que los procuradores piden al Emperador la apertura de canales con el fin de afrontar las sequías propias de la zona y la correspondiente y sistemática pérdida de cosechas. Aproximadamente unos veinte años antes se habían puesto en marcha en Aragón las obras del canal llamado imperial y, por ello, los representantes presentes en esas Cortes de la ciudad castellana insisten en la conveniencia de que se manden «venir de fuera personas expertas a quienes diese comisión de visitar los ríos y aguas de Castilla y, averiguadas las tierras regables, proveyese lo conveniente a su beneficio». La satisfacción de esta pretensión la protagoniza Bustamante de Herrera, quien visita la zona y propone que las aguas se deriven del Carrión, del Arlanza, el Arlanzón y el Pisuerga. Incluso se comienzan las obras en 1550, pero poco después se abandonan, no retomándose sino en el siglo XVIII, al abrigo y bajo los nuevos aires modernizadores que impulsan las doctrinas de los ilustrados.

En tal sentido debe destacarse al asturiano José DEL CAMPILLO, ministro que fue de Felipe V, autor de la formidable y a veces regocijante obra *Lo que hay de más y menos en España y España despierta* (aparentemente dos libros pero, en rigor, uno solo), donde se citan los «canales navegables»

(*) Este trabajo se presentó como Ponencia en el Congreso Italo-Español de Profesores de Derecho Administrativo celebrado en Salamanca en octubre de 2000. Quiero agradecer a mi amigo Elías Sanjuán, funcionario en Valladolid de la Confederación Hidrográfica del Duero, la ayuda que generosamente me ha prestado.

como «lo que un reino tan poderoso como el de España debe incesantemente mantener» porque producen «al vasallo y a la misma autoridad» la gran utilidad y beneficio de facilitar «tanto el comercio interior en el reino como en el extranjero sin comparación con el que ejercitan arrieros y traficantes». A su juicio, deben construirse en el reino al menos tres canales «que sean como principales de otros muchos que se les unan» y, entre ellos, «el que salga de Madrid para Aragón, comunicando o repartiendo algunos brazos indispensables, uno para León, otro para Navarra y otro para Castilla». Una vez construidos, el Gobierno, a través de Pragmática Sanción, definirá «el arreglado método que deberá observarse en todos», y en especial: mínimo de carga, contribución sobre ella, y la autorización real para construir barcos. Textos parecidos podemos encontrar en los demás grandes de la Ilustración, FEIJÓO, CAMPOMANES o, después, JOVELLANOS, quien decía en 1750: «¿quiere usted industria, comercio y opulencia? No tiene más que abrir la avenida al mar de Cantabria y verá usted que Castilla es otra vez el emporio de España». Naturalmente no faltará la voz retrógrada de la Iglesia, representada por su obispo LONGINOS, quien, retorciendo uno de los argumentos favoritos de los ilustrados, el de dominar la Naturaleza sin contrariarla, advertía con pastoral retintín: «a los tan respetuosos de la Naturaleza digo que si Dios hubiera querido esa vía de agua nada habrían de excavar pues allí existiría de siempre y en mejor concilio».

Por su parte, el sevillano Bernardo DE ULLOA publica obras que tratan precisamente sobre el «restablecimiento de las fábricas y comercio español» y sobre el «comercio y tráfico marítimo que tiene España en las naciones y en América», donde se insiste en la necesidad de abrir canales en el interior del Reino con el fin de reducir las diferencias en el aprovisionamiento y suministro en artículos de primera necesidad entre el centro y el litoral periférico a causa precisamente de la falta de vías de comunicación.

Pero es quizás Bernardo WARD quien más y mejor insiste en la necesidad de promover la exportación de los productos naturales y manufacturados, para lo que resultaba necesario remover los obstáculos existentes en una geografía como la española (así, por ejemplo, en su libro *Proyecto económico*, publicado en 1732). Para precisar su pensamiento, es en el capítulo dedicado a «los medios para hacer navegables los principales ríos de España y de formar algunos canales sin gravamen del Real Erario» donde, tras constatar que el atraso de la Península se debe a la falta de comunicaciones de las provincias con el interior y de todas ellas con el mar, propone que se constituya una compañía (que, a su entender, debía ser holandesa por ser éste el país donde el transporte masivo de grano se hacía precisamente por este medio y, por tanto, el que mayor experiencia tenía al respecto) cuyo objeto fuera precisamente la apertura de canales mediante la concesión de su aprovechamiento por plazo adecuado para poder recuperar sus inversiones y lucrarse también de su esfuerzo y riesgo.

Desde el poder, es la misma Instrucción de Corregidores de 1749 (reiterada en 1788) la que encomienda a estas autoridades el cuidado sobre el aprovechamiento de todas las aguas y, a tal fin, procurarán «que se saquen

acequias de los ríos sangrándolos por las partes más convenientes sin perjuicio de su curso y de los términos y distritos inferiores, cuidando igualmente de descubrir las subterráneas para servirse de ellas así en el uso de molinos, batanes y otras máquinas necesarias o convenientes a las molienas y al beneficio de las lanas, como para laborear a menos costa la piedra y madera». El político que se ocupará del asunto con especial atención será don Zenón Somodevilla y Bengoechea, más conocido en la Historia como el marqués de la Ensenada, quien insiste a Fernando VI en la necesidad de actuar en este terreno sin dilaciones «porque lo que no se empieza, Señor, no se acaba». Sensible el Señor a esta evidencia, se pide la opinión técnica del ingeniero francés Carlos Lemaury y del capitán de navío Antonio de Ulloa (hijo de Bernardo), quienes emiten un dictamen favorable. Comienzan las obras en 1753, con lo que daba los primeros pasos un empeño de gran repercusión y de largo aliento, lo cual no fue obstáculo para que, como es habitual en España, cuando fue derribado del poder el marqués de la Ensenada (20 de julio de 1754), víctima de una conspiración que le llevó al destierro en Granada, una parte de ese mismo pueblo publicara sueltos y anónimos diciendo que don Zenón se había entretenido en pagar con dineros públicos estudios destinados al «conocimiento de la química, de los canales para riegos y otras cosas igualmente inútiles», en línea con el texto del obispo LONGINOS. Que la ignorancia, hoy como ayer, no conoce la moderación ni advierte las exigencias que impone la templanza. Menos mal que persona tan esclarecida como el Padre ISLA escribió de él que «era el mayor Ministro que había conocido la Monarquía desde su creación», lo que sin duda redimiría al marqués de otros sinsabores.

A partir de 1753, en poco tiempo, bajo la dirección técnica de Lemaury y la supervisión de Ulloa (personajes que no estuvieron siempre en la mejor concordia, como es fácil de imaginar si se piensa que trabajaban juntos), se construyeron casi veintiocho kilómetros (prácticamente en dos años, pues entre 1755 y 1757 sólo parece haber constancia de obras de cantería en lo ya excavado).

Teniendo en cuenta que la idea central de los gobernantes era facilitar el transporte de cereales entre Castilla y el puerto de Santander (el camino carretero entre Reinosa y Santander existía ya a finales del XVIII), desde el que ya era posible comerciar con las colonias americanas, roto el monopolio gaditano en 1765, se comprenderá que los gobiernos de Carlos III impriman nuevo impulso a la construcción del Canal, disponiéndose una consignación anual de Tesorería de 3,33 millones de reales, cantidad que descendería más tarde. *Hasta 1799 no se interrumpen* las obras, de suerte que de 1759 a 1791 se avanzó en las correspondientes al actual Ramal del Norte (Alar del Rey a El Serrón, setenta y cuatro kilómetros, tomando las aguas del Pisuerga y cruzando los ríos Cieza y Carrión), tramo en el que se hicieron veinticuatro esclusas y dos presas sobre el citado río Pisuerga. Del actual Ramal Sur se construyeron veinticinco kilómetros desde su origen en El Serrón hasta Albúrez, en las cercanías de la localidad palentina de Dueñas.

El objetivo del transporte de cereales no debe hacernos olvidar que en un principio (y en parte a lo largo de la historia del Canal) fueron motivo de polémica los posibles usos alternativos de estas aguas. Ya Lemaur y Ulloa discreparon acerca de las obras mismas de construcción: Ulloa, partidario de otorgar prioridad a la navegabilidad; Lemaur, por el contrario, defensor de que las tierras de la comarca de Campos se beneficiaran del riego que procediera de sus aguas. Una Real Instrucción de julio de 1758 relega este aprovechamiento, aunque entre 1767 y 1769 se hicieron algunos experimentos, faltos de continuidad, destinados a introducir cultivos de regadío en las tierras ribereñas del Canal de Campos. Por su parte, la explotación industrial de la obra puede datarse en torno a 1775, cuando el director del Cuerpo de Ingenieros, don Francisco Sabatini, realiza en la zona una visita de inspección, fruto de la cual fue la instalación de algunos molinos y otros establecimientos en los saltos de las esclusas.

Un fin éste de carácter industrial que estaría llamado a tener relevancia porque la navegación a finales del siglo XVIII no llegó a ser el principal aprovechamiento, de un lado, porque apenas si había centro de consumo de especial importancia en las veinticinco leguas de su recorrido y, de otro, por la crisis económica, crisis ésta ante todo de subsistencias con grave influjo en la exportación de cereales y harinas por el puerto de Santander. En cambio, a principios del siglo XIX ya se habían instalado catorce molinos harineros y dos Reales Fábricas de antes y curtidos (esclusa 7.^a) y de papel (esclusas 11 y 12).

En el reinado de Fernando VII, concretamente en 1828 (fecha de la visita a Palencia del monarca), se ordena la reanudación de los trabajos, coincidiendo más o menos con la famosa Exposición de SAINZ DE ANDINO, que se publica en 1829 pero que el Rey conocería antes y donde se defiende que «en favor del comercio se facilitarían las comunicaciones y transportes con la construcción de caminos y canales de navegación». Algún tiempo después se encomienda la construcción, mediante contrato otorgado por Real Cédula de 17 de marzo de 1831, a don Alejandro Aguado, marqués de las Marismas, representante de la empresa «Canal de Castilla», aunque poco después serían Gaspar Remisa y el marqués de Casa-Irujo quienes quedarán al frente de la entidad mercantil. Por cierto que en la misma participaba en un principio un personaje bien conocido entre los administrativistas: Javier DE BURGOS, quien en sus famosas *Ideas de Administración* se refiere a esa Administración benefactora que «abre cauces para llevar la fecundidad y la vida a las campiñas áridas y para que los surquen barcos cargados de los productos del suelo y de la industria» (vemos que don Javier sabía cohonestar admirablemente la proclamación de los grandes intereses públicos con los que eran sus intereses y se alborozaba, sin duda, cuando se producía la coincidencia). No es una casualidad que este ilustre intelectual y jurista aparezca en un negocio jugoso de la época pues pertenecía al círculo de la reina María Cristina, quien, en fructífera unión con su esposo morganático, el duque de Riánsares, llegó a poseer más de dos millones de reales en acciones de la Compañía explotadora del Canal.

Así justifica el rey Fernando el recurso al contrato: «oído el parecer de personas ilustradas, he visto que los productos del Erario no pueden hacer frente a los muchos gastos que exige el proyecto, y que el único y más conveniente medio de realizarlo será el de una empresa de particulares que tomándolo a su cargo con las condiciones oportunas para la inviolable seguridad de los capitales que se inviertan en la obra y sus ganancias, tenga a su cuidado la administración del establecimiento».

Pero entremos en algunos detalles de los consignados en la Real Cédula de otorgamiento de la concesión de 1831 (o de la contrata, ya que ambas expresiones eran utilizadas indistintamente y sin demasiado rigor) porque, al no existir una regulación legal de carácter general, son estos instrumentos los determinantes a la hora de definir el específico régimen jurídico de la obra y su explotación. Lo señaló con su claridad habitual ARRAZOLA al decir que en esta concesión para la construcción del Canal de Castilla, como por lo demás ocurrió con los demás canales españoles, «no se siguió un sistema uniforme y constante, se estableció sí la navegación por los canales, pero fueron varios los derechos, varias las condiciones, la duración, el régimen y reglas de estas obras y sus beneficios, faltando también a este ramo, como al de los riegos y la maquinaria, el fundamento de una legislación homogénea y concertada. Verdad es que para cada uno de estos canales de navegación se dictaron reglamentos especiales, pero la cuestión queda todavía pendiente y así continuará hasta que no se adopte un sistema general para esta clase de obras» (voz «Agua» de la *Enciclopedia*, 1849). De ahí, como digo, el interés por conocer los detalles de la Real Cédula de 1831. Dispone la misma de cuatro capítulos: el primero regula las obligaciones de la Compañía; el segundo, las concesiones temporales a su favor; el tercero, las concesiones perpetuas, y el cuarto contiene disposiciones de carácter general. Por el artículo 14 se establecen los derechos principales que adquiere la concesionaria: «tengo a bien ceder el Canal hoy abierto con todas sus esclusas, fuentes, astilleros, almacenes, molinos, batanes, martinets y en general todas las obras de cualquier clase y denominación por él construidas. Asimismo le cedo las barcas, carros, máquinas y otros enseres de navegación y utilización del Canal, todo ello por tiempo y espacio de ochenta años, contados desde el día en que se den por concluidas las obras». Y la cláusula de reversión: «pasado dicho término, la Compañía devolverá al Estado los edificios y enseres que ahora reciba en el mismo estado en que hoy resulte hallarse con arreglo al inventario que se formará al efecto. Las mejoras o deterioros que haya serán abonados o satisfechos recíprocamente».

Las ayudas y auxilios concedidos al empresario (bien generosos) consistieron en los productos de la explotación del canal, incluso los de la pesca y provechos del arbolado (derecho el de la pesca del concesionario del Canal de Castilla que, por cierto, sirvió a POSADA HERRERA para fundamentar su afirmación de que el Estado es el «dueño del derecho de pescar», pág. 738 de sus *Lecciones...*); el derecho de cuatro maravedís en cántara de vino consumido en la provincia de Palencia durante veinticinco años; una

subvención anual de trescientos mil reales también durante veinticinco años; un segundo diezmo sobre los terrenos que se regasen; el importe de los portazgos, además de la facultad de utilizar presidiarios como mano de obra (casi dos mil quinientos trabajaron a las órdenes de la Compañía, de suerte que aún hoy son visibles algunos de los lugares donde se les hacina-ba). Se dispuso asimismo el derecho de la Compañía al uso y aprovechamiento de leñas, maderas y carbón de los bosques y montes en los territorios por donde pasara el Canal, en idénticos términos a los existentes para el disfrute de los vecinos con arreglo a sus Ordenanzas municipales.

Son concesiones que se otorgan a perpetuidad las más de tres mil obradas de tierra que debían resultar laborables como consecuencia de la desecación de la laguna de La Nava, así como todos los molinos y artefactos que la Compañía haga construir en las 23 esclusas que han de hacerse en los tres ramales. Y respecto de lo que, andando el tiempo, se llamaría el «equilibrio económico» se inserta esta regla: «aunque las concesiones estipuladas recaen sobre el supuesto de que las obras que va hecha mención están tasadas en 35.900.000 reales, los cuales se presume que podrán llegar a 40, se estipula formal y explícitamente que sea que se invierta esta última suma o la primera u otra mayor o menor, no se hará por esta razón rebaja ni aumento de las concesiones, ni se pedirá rescisión ni modificación del contrato a título de que se gastó más o menos, de la lesión y bajo otro pretexto alguno» (art. 36). Precizando algo más, el artículo 37 hace frente a un problema que se conocía, las filtraciones «invencibles» en el ramal del Norte: en tal caso, «la compañía no estaría obligada a concluir tal trozo», rebajándosele las ventajas en la proporción correspondiente, reduciendo el período de las concesiones y limitando la duración de la consignación.

Para la expropiación de terrenos, una regla se destaca en el artículo 11 de la Cédula: «la compañía pagará a los dueños por convenio recíproco el valor de los terrenos de propiedad particular que necesite la línea del canal. Si no hay avenencia, un perito nombrado por el juez privativo dirimirá la discordia». Y otra, bien tímida, referida a daños: «la compañía cuidará de evitar que las filtraciones del canal perjudiquen a las poblaciones vecinas» (art. 12). En fin, para el supuesto de que la compañía se vea en la necesidad de construir un camino de hierro, «podrá hacerlo sin concurrencia» y «el privilegio exclusivo para dicho camino durará, como la concesión del canal, ochenta años contados desde la conclusión» (art. 27). Pese a la cierta minuciosidad de las previsiones de la Cédula, quedan sin embargo puntos oscuros: al menos aquellos que, según ARRAZOLA, eran de imprescindible regulación pues, a su juicio, «deben determinarse con claridad los límites del dominio público conservado por el gobierno o cedido en una parte de su ejercicio a las empresas que tengan por objeto la navegación: como consecuencia de esto será también conducente que se fije la extensión de la responsabilidad de los peligros que pueda ocasionar la navegación, distinguiendo bien los accidentes imprevistos, los voluntarios o los que fueren hijos de falta de cuidado y de diligencia».

Hay que esperar al 8 de noviembre de 1849 para que corran las aguas

por el ramal de Campos, empezándose la explotación del Canal en su totalidad el 14 de diciembre de ese mismo año 1849. Cuando Teófilo GAUTIER hace su famoso viaje a España —1840— anota al pasar por Dueñas: «en la llanura aparece de cuando en cuando el canal de Castilla, que no está aún terminado». Antes, en marzo de 1835, llegaba por primera vez una barcaza con cargamento de trigo a Valladolid (como dato curioso, puede decirse que para el arrastre de una embarcación se precisaban tres caballerías para subir cargada, dos para bajar, igualmente cargada, y una para subir o bajar vacía, siendo la velocidad media de 4 km/h.).

A finales de la década de los cuarenta, unas 130 barcazas circulaban por sus aguas, llegándose más tarde (a comienzos de la década de los sesenta) hasta 365, momento éste de máximo esplendor del Canal. De otro lado, los propietarios fomentaron la transformación de los molinos tradicionales y los batanes en modernas fábricas de harinas, recurriendo al instrumento jurídico de arrendar los saltos de las esclusas a empresarios particulares que asumían esta obligación de modernización, pero revirtiendo estas mejoras en plena propiedad a la Compañía al vencer el plazo de los arrendamientos. Los resultados fueron espectaculares pues los tramos abiertos se llenaron de tales fábricas, lo que permitió una acumulación de capital que tendría su repercusión en la incipiente industria, en la minería palentina y en el nacimiento de las primeras instituciones bancarias de la región, así el Banco de Valladolid (aunque también fue ocasión para que la ira popular se desatase, motines de 1856, cuando se incendiaron instalaciones, almacenes y barcazas).

Don Pascual MADUZ, refiriéndose a las fábricas instaladas en El Serrón, dejó escrito que «esta industria, que tal vez sea de las más adelantadas de España, ha hecho mudar de faz a esta provincia esencialmente agrícola, porque a ella se debe que los labradores hayan vendido y vendan sus granos con una estimación desconocida antes de su establecimiento y que con esta ventaja se haya casi duplicado el cultivo de cereales, puesto que se han roturado la mayor parte de los terrenos que se hallaban eriales, que de otro modo nunca se hubieran reducido a cultivo».

A la vista, pues, de su utilidad, la Dirección General de Obras Públicas mandó hacer un estudio en 1849 sobre la posible prolongación desde Medina de Rioseco hasta Zamora y de Valladolid a Segovia con un ramal al Duero, con la idea de hacerlo navegable hasta Oporto, ordenándose incluso en 1851 el proyecto de unión del Océano con el Mediterráneo mediante un canal de tramo divisorio que tendría por objeto enlazar las cuencas del Duero y del Ebro: ¡gran sueño incumplido! POSADA HERRERA, que escribe en 1843, recuerda muy bien a sus alumnos de la Escuela de Administración los proyectos que por aquellos años se barajaban: «el segundo proyecto de navegación de los grandes de España tenía por objeto conducir el canal de Castilla y de Aragón hasta el mar y también el de Guadarrama a Madrid, extendiéndole después desde Madrid por Manzanares hasta Aranjuez. Este debía tener otros tres ramales, uno que nacía en el último punto y terminaba en el Guadalquivir, otro que partiendo de aquí atravesase la Man-

cha en dirección de Valencia, donde tomando las aguas del Júcar fuese a morir a Cullera, y finalmente otro que principiando en la misma Mancha tomase las aguas del Guadiana y atravesando la Extremadura fuese a verterlas al mar cerca de Ayamonte. La comisión de 1820 tuvo presente estos trabajos y se aprovechó de todos ellos proponiendo dos sistemas de navegación, el uno que llamaba del Norte y el otro del Mediodía. El del Norte consistía en la navegación de los ríos Duero y Ebro. El del Duero debía extenderse desde Valladolid por el Pisuerga hasta Oporto y desde el mismo Valladolid debía comenzar el canal de Campos hasta Rioseco, Benavente y León, aproximándose así a Asturias y Galicia. El canal de Campos se debía extender por un lado a Santander y por otro a Segovia, abriéndose un nuevo ramal que fuese desde Valladolid hasta Soria subiendo por la ribera de Aranda, y otro de Valladolid hasta Burgos y por Logroño hasta unirse con el de Aragón en la ciudad de Tudela... De estos proyectos y otros que se han presentado, sólo algunos se han llegado a realizar, como ha sido parte del de Guadarrama, el de Campos en Castilla, parte del de Aragón y alguna otra acequia en Valencia y Murcia» (pág. 734 de las *Lecciones...*). Olvidaba POSADA la divertida sátira de CADALSO (en sus *Cartas marruecas*, XXXIV) donde ridiculiza a un arbitrista que había proyectado un doble canal que cruzaría el territorio español, desde La Coruña hasta Cartagena y desde el cabo de Rosas hasta el de San Vicente, y al que, por su forma de aspa, ya había bautizado con el nombre de «San Andrés».

Ambición no les faltaba a arbitristas y gobernantes; los medios, las circunstancias, la batahola de la guerra, sin embargo, lograrían desvanecerla. Ya decía el mismo POSADA HERRERA que «aquí, en España, no todo lo que se piensa se hace». Pero no nos dejemos abatir; es nuestra obligación seguir adelante en esta exposición para dar cuenta de los acontecimientos legislativos de aquellos años treinta que acompañan a lo explicado hasta aquí: por Real Decreto de 30 de abril de 1835 se creó el Cuerpo de Ingenieros Civiles, dividido en dos Inspecciones, una de Caminos, Canales y Puertos, y otra de Minas, cada una de ellas con su correspondiente Escuela y las dos con un Colegio científico que servía para impartir la formación común a ambos tipos de estudios. Más tarde, en 1843, se divide la Península en diez distritos, poniéndose a cargo de los Ingenieros de Caminos las obras nacionales y las provinciales. También de los años treinta es la aprobación de la Ley de Expropiación Forzosa (17 de julio de 1836).

En ese mismo año de 1836 se publica la Real Orden de 22 de noviembre que pone fin a un pleito que tiene como protagonista precisamente al Canal de Castilla. El asunto es el siguiente y se puede seguir perfectamente de la mano de ARRAZOLA: en la mayoría de las concesiones realizadas para la construcción de canales se creaba para cada uno un juzgado especial con amplias y no siempre bien delimitadas facultades (judiciales, administrativas y gubernativas, «sin más apelación que a la superintendencia general de mi real Hacienda»), lo que originaba conflictos y litigios sin cuento. Así, por ejemplo, en el de Castilla, los jueces acapararon el conocimiento y fallo de los conflictos y negocios de más de quinientos pueblos comprendi-

dos en el radio de influencia de aquél, concepto éste territorial bien difuso y vago, no aceptado además por los vecinos. La Real Cédula se limitaba a decir que «el juez privativo será instruido de que la institución tiene por objeto especial y único la protección y ventajas del establecimiento. Bajo ningún pretexto podrá mezclarse en la administración económica de la empresa ni en su dirección facultativa. Aun en los negocios contenciosos no intervendrá jamás de oficio sino siempre a instancia de parte» (art. 31, párrafo segundo).

Viene entonces la Real Orden citada, en la que la Reina Gobernadora «enterada de dos exposiciones de la empresa del Canal de Castilla pidiendo la conservación de su juzgado privativo, no ha tenido a bien acceder a dicha solicitud, por considerarla opuesta al espíritu de la Constitución ... porque estos juzgados no eran como los de riegos destinados únicamente a decidir las infracciones de policía y de nudo hecho, al contrario, se hallan revestidos de facultades muy importantes, así judiciales como gubernativas y no podían conciliarse bien con el sistema general de administración y de justicia establecido en España desde la época en que empezaron nuestras interesantes reformas». Pero, aprovechando que el Pisuerga pasa por el Canal o lo alimenta, la Reina coge al vuelo la ocasión para tratar de delimitar, tanto en esta como en las demás obras públicas, lo gubernativo y lo puramente contencioso: a los jefes políticos corresponde la observancia de ordenanzas, reglamentos y demás disposiciones relativos a la conservación de las obras, policía, distribución de aguas para riegos, molinos y demás; los alcaldes exigirán las multas señaladas a los contraventores y, si no lo hicieren, actuará en su lugar el jefe político; por su parte, los jueces de primera instancia «conocerán de todos los negocios contenciosos con apelación a las audiencias territoriales», añadiéndose (estamos en 1836) «mientras las Cortes resuelven si ha de haber tribunales contencioso-administrativos para decidir los asuntos de esta especie». Y esta doctrina se reitera en otro pronunciamiento (20 de julio de 1839), originado otra vez por la empresa del Canal de Castilla, que plantea «quejas sobre abusos que cometían los pueblos colindantes con los terrenos de la laguna de La Nava», que estaba obligada a desecar, según nos consta. Esta laguna y su desecación dio lugar, por cierto, a numerosos conflictos judiciales, muchos de ellos relacionados con la forma de efectuar el deslinde y amojonamiento de las tierras desecadas. Como no hubo paz entre vecinos y Compañía, éstos causaban daños en las accuqias, llevaban el ganado a las tierras de cultivo y, de vez en vez, propinaban una soberana paliza a un guarda (cuando en el siglo xx se produjo la reversión, la Compañía renunció a la propiedad de esas tierras a cambio de una indemnización y, entonces, los vecinos se pusieron tan contentos que desatendieron las obras de drenaje, con lo que la laguna volvió a inundarse, en un anticipo admirable de la modernísima política medioambiental).

Es en 1845 cuando se dicta la Instrucción para promover y ejecutar las obras públicas (cuyo autor es el asturiano Pedro Pidal, primer marqués de Pidal, a la sazón a las órdenes de Narváez), y entre ellas se citan «los cana-

les de navegación y de riego». El canal de navegación es, pues, una obra pública y ello legitima la intervención administrativa: detrás están el Estado, la Provincia o el Municipio, en función de la procedencia de los fondos destinados a su construcción. En ella se fijan los requisitos que habían de reunir los estudios presentados por los particulares cuando a ellos se encomendaran las obras (distinción clásica entre las ejecutadas por administración o por contrata, que aún hoy tiene su eco en la moderna legislación de contratos de las Administraciones públicas). Poco tiempo después, la Real Orden de 14 de marzo de 1846 perfiló las reglas pertinentes para solicitar las concesiones, concretando los documentos que debía acompañar el solicitante (una «revolución administrativa», en palabras de GALLEGO ANABITARTE).

Acabo de mencionar la obra pública. No siendo éste lugar apropiado para entrar en la áspera polémica sobre los títulos administrativos de la obra, el servicio y el dominio públicos, por lo demás interminable y en la que a veces se lanzan proyectiles incendiarios entre los contendientes, baste decir, a los efectos de esta exposición, que entre obra pública y dominio público hay una relación evidente, como asimismo la hay entre este par de conceptos y el de servicio público, todo lo cual se halla presente con mayor o menor matiz en la legislación de la época: servicio público es el servicio administrativo, las atribuciones de los distintos ramos de la Administración, tal como se señala ya tempranamente por el Consejo Real en los años cuarenta del siglo XIX, o el uso general y público, como ocurre en la legislación de carreteras (de 1857 ó 1877) o simplemente el interés público (en la legislación de aguas de finales de siglo que luego veremos). Por su parte, el carácter público propiamente dicho de las aguas no se proclamará de una manera general (sólo los ríos navegables son públicos en Las Partidas) sino con la Real Orden de 29 de abril de 1860 y, después, en la Ley de Aguas de 1866 (aunque para POSADA HERRERA, por ejemplo, que es algo vago en el manejo de estos conceptos —dominio público, dominio nacional, uso público—, «todas las aguas de los ríos deben considerarse como públicas», pág. 736 de las *Lecciones...*; pocas referencias aclaratorias sobre este asunto nos proporcionan ORTIZ DE ZÚÑIGA o GÓMEZ DE LA SERNA, mientras que la mayor precisión procede de COLMEIRO, libro IV, número 1274, o de ARRAZOLA, ya citado, tan sutil en el uso de los vocablos y tan influyente: hasta siete veces fue ministro de Justicia en aquellos años cuarenta del XIX este distinguido publicista).

Todo este juego de conceptos nos lleva a recordar otro, a saber, el contrato, y a destacar que precisamente de los años cincuenta, en concreto del día 27 de febrero de 1852, es el Real Decreto que pasa con justicia por ser la primera norma moderna en materia de contratación administrativa y cuyo autor es Bravo Murillo. En él se generaliza el sistema de la subasta, a la que también apela la Instrucción para las obras promovidas por la Dirección General de Obras Públicas, dependiente del Ministerio de Fomento, que es, en unos días, posterior al Real Decreto citado (19 de marzo). Estas son grandes iniciativas legislativas, como puede comprenderse, pero junto a ellas son de reseñar también otras, aparentemente de menos cala-

do, pero a la larga de buena y acusada importancia: me refiero a la creación en esa Dirección General del primer servicio serio de Estadística, hito a partir del cual es posible conocer la andadura, los logros y los fracasos de tantas obras y proyectos (sin sus «Memorias», cofre de sus desvelos, sería imposible conocer hoy esta importante actividad administrativa, clave en la construcción del Estado Moderno).

Hay que decir que en estos años ya había decrecido algo el fervor por el Canal, concebido como vía de transporte, pues el impulso que se empezaba a dar a la construcción de caminos lo ponían en parte en cuestión. Mayor trascendencia tendrá la aparición en el horizonte de los inventos técnicos (y, pronto, en el de los grandes negocios del siglo) del ferrocarril, a partir de aquel día glorioso de 27 de septiembre de 1825, tantas veces contado, en el que una locomotora logró arrastar veintiocho vagones sobre unos carriles... En 1830 se abre al público la primera línea de servicio entre Liverpool y Manchester, y aquellos veinticuatro kilómetros por hora serían el comienzo de una carrera vertiginosa que todavía hoy dura. En España habría que esperar a 1848 para ver el primer tramo de vía férrea en funcionamiento (Barcelona-Mataró, veintiocho kilómetros).

El ferrocarril tiene gran importancia en el devenir del Canal porque resultó ser ingenio mortífero para él. Por eso se cita aquí y se da cuenta de la promulgación de la Ley de ferrocarriles, el 3 de junio de 1855, y de la de policía y conservación, el 14 de noviembre. La expansión de este medio de comunicación hizo de apagallamas de los entusiasmos por el Canal y anunció a quien quiso ver claro su inevitable declive, fruto de sus escasas posibilidades de competir con tan poderoso y veloz medio (la línea Venta de Baños-Alar del Rey se abrió en 1860 y la de Valladolid-Medina de Rioseco en 1884, el que luego se llamaría «tren-burra»).

Pero no adelantemos acontecimientos. La Ley de Aguas de 3 de agosto de 1866, en su famosa Exposición de Motivos, señala que «los principios cardinales adoptados por la Comisión respecto de los canales de navegación son: que toda autorización a sociedades, empresas o particulares para canalizar un río con objeto de hacerle navegable o para construir un canal de navegación, se otorgue siempre, atendida su importancia, por una ley en la que se determine si la empresa ha de ser auxiliada con fondos del Estado, y se establezcan las demás condiciones de la concesión; que la duración de ésta no exceda de noventa y nueve años; que se adjudique en pública subasta y que las empresas y capitales extranjeros empleados en ellas disfruten de las mismas exenciones y beneficios que las de riego». Los artículos 253 y ss. del texto de la Ley convertirán en prosa legal estos anuncios añadiéndose la excepción a la regla general de la reversión al Estado de los bienes de la explotación la de «los saltos de agua utilizados y los edificios construidos para establecimientos industriales que quedarán de propiedad y libre disposición de los concesionarios» (art. 254, *in fine*), liberalidad ésta acaso algo desproporcionada. De otro lado, se precisan los documentos que es obligado presentar a las Cortes para que éstas puedan proceder al otorgamiento de la concesión, y entre ellos se hallan «el pro-

yecto completo de la obra...; la tarifa de precios máximos...; una información de la utilidad del proyecto, con audiencia de la Diputación y de las provincias inferiormente situadas» (art. 255). Respecto a la revisión de las tarifas, el artículo 256 señala que «pasados los diez primeros años de hallarse en explotación un canal, y en lo sucesivo de diez en diez años se procederá a la revisión de las tarifas». Es posible que las empresas reduzcan las tarifas («los precios de las tarifas») siempre que medie comunicación al Gobierno (art. 257) y anuncio al público. Por último, será obligación del concesionario conservar en buen estado las obras, así como el servicio de explotación. Y si por faltar a este deber, y fijado un plazo para la reparación o reposición de material, no se cumpliera, procederá la caducidad de la concesión anunciándose inmediatamente nueva subasta (art. 258).

Es interesante, llegados a este punto, dejar constancia del pensamiento liberal de los revolucionarios de septiembre, en su estado puro, acerca de las obras públicas, sobre todo porque se cuenta con un soberbio preámbulo al Decreto de 14 de noviembre de 1868 (que derogó, dentro del marco de mínima injerencia administrativa de su art. 1, los arts. 254, 255, 256 y 257 de la Ley de Aguas antes citados), escrito por quien a la sazón era Director de Obras Públicas, un ingeniero que se llamaba José de Echegaray, a las órdenes del ministro Ruiz Zorrilla. Destaca bien la pluma de Echegaray la evolución que, a su juicio, había seguido el proceso de construcción: «para darse cuenta exacta del carácter que afecta la legislación vigente de obras públicas —decía el director—, conviene fijar la atención en dos puntos radicalmente distintos: los fondos o capitales con que se costean, y la persona o entidad que las ejecuta. En un principio, el Estado era capitalista e industrial, y así las obras se pagaban del presupuesto y se construían por administración; en estos últimos años ha seguido siendo capitalista pero ha dejado casi por completo de construir y las carreteras, los faros, los puertos se ejecutan hoy por contrata. He aquí un primer paso en el camino de la libertad: no ejerce ya el Estado la industria de la construcción; no hace por sí caminos, no forma materialmente puertos, y en una palabra, no ejecuta: quien construye y ejecuta y hace es el contratista, nacional o extranjero; es la industria privada, es el individuo o la asociación; y para complemento de este gran triunfo de los principios liberales, en esta industria, única en su género porque el Gobierno no hace a ella competencia, tienen cabida todos los ingenieros libres, posean o no título profesional, vengan de Inglaterra, de Francia, de Italia o de América. La Administración hoy se limita a proyectar algunas veces; a ejecutar aquellas obras de detalles, difíciles, dudosas, en que la parte aleatoria es tan grande, que ningún contratista querría tomarlas a su cargo; y, por último, a inspeccionar, ya el cumplimiento de las condiciones de contrata, ya la explotación de dichas obras públicas, cuando no las entrega libremente al uso común, sino que, por el contrario, las cede a una empresa explotadora...» Y termina: «el monopolio del Estado en punto a obras públicas era un mal: ya no existe. El Estado constructor era contrario a los sanos principios económicos: ya no construye. El Estado dedicando sus capitales a obras públicas es todavía un sis-

tema vicioso, y desaparecerá. La asociación libremente constituida y de tal modo organizada que los asociados posean, aun dentro de ella misma, la mayor libertad posible, es la forma perfecta por excelencia, y a ella pertenece el porvenir». Entrañable también la opinión de Echegaray sobre las subvenciones: «dañosas, germen inagotable de inmoralidad, inadmisibles, quedan anuladas [y] de esta suerte se evitan para el porvenir consorcios funestos entre el Estado y las empresas, problemas difícilísimos, irritantes reclamaciones de indemnización, y tantos y tantos conflictos como han surgido en tiempos pasados y aun hoy hacen sentir su desoladora influencia».

Sano optimismo el de estos liberales, ocupantes recentísimos de los despachos ministeriales, al que los hechos y los avatares posteriores opondrían tercos obstáculos. A finales de siglo escribiría Pablo ALZOLA Y MINONDO respecto de estos textos citados y de sus intenciones: «¿cómo se explica que este decreto tan poco viable se debiera a un ingeniero ilustre dotado de tan extraordinaria capacidad? Muy sencillo —contestaba—, no son los talentos universales y es muy rara la conjunción de las aptitudes excepcionales de su autor como matemático y dramaturgo. En cambio, el dominio de la Administración pública requiere dotes de índole distinta y aun más raras en España, en donde durante el siglo XVIII tuvimos verdaderos prodigios en literatura sin ningún gobernante que supiera imprimir método y organización en los servicios del Estado». No le faltaba razón a don Pablo, constituyendo sus palabras también aviso y tema de meditación para intelectuales que aspiren en el futuro a incorporarse al barroco enredo de la política.

La Ley de Canales y Pantanos de 20 de febrero de 1870 estableció las reglas y formalidades que habían de observar quienes solicitaran autorización para construir canales de riego. Es una Ley que consagra los principios liberales, con tanto énfasis proclamados en la pluma de Echegaray, y en ella se establece la perpetuidad de las concesiones, la libertad de las empresas para modificar el canon o renta y el acceso a una serie de beneficios fiscales y financieros que, por cierto, si no constituían una denostada subvención, lo cierto es que se le parecían bastante.

Tras la Restauración hay una auténtica catarata de normas afectantes a las obras públicas, algunas de ellas con vida centenaria: Ley de Obras Públicas de 13 de abril de 1877, Ley de Carreteras de 4 de mayo, de Ferrocarriles de 23 de noviembre y, un poco antes, la de Ensanche de las poblaciones... Y otras que resultaban claves para acompañar el proceso constructivo que se avecinaba: así, la Ley de Expropiación Forzosa de 10 de enero de 1879.

En la Ley de Obras Públicas se cita a los «canales de riego y navegación» como tipo de obras que «pueden correr a cargo de particulares o compañías, con arreglo a las prescripciones de esta ley y a las especiales de esta clase de obras» (art. 7). Más específicamente se refiere a ellos la ley de Aguas de 13 de junio de 1879, que en punto a los canales de navegación, no modificó sustancialmente el régimen de 1866, pasado ya el sarampión ultraliberal.

Con el fin de fomentar los riegos se aprobó asimismo la Ley de 27 de julio de 1883, en la que se contenían prescripciones referentes a los auxilios que podían ser concedidos a las empresas constructoras de canales y pantanos de interés público. La famosa Ley Gasset posterior, de 7 de julio de 1911, se inserta en la misma línea de esta de 1883 y es respuesta a las preocupaciones de los regeneracionistas Macías Picavea o Joaquín Costa.

Por más leyes que hubiera, el Canal no recobraba su pulso especialmente en lo que a su carácter de vía de comunicación se refiere, aunque se utilizara aún de forma lánguida: debe recordarse que el acuerdo secreto firmado en 1867 entre la Compañía del Canal y la Compañía Ferroviaria del Norte supuso un golpe definitivo para el Canal, en un momento en el que sus propietarios no estaban preocupados sino por obtener la máxima rentabilidad en el más corto espacio de tiempo posible.

Se atendió por ello con mayor énfasis a su condición de fuente de aprovisionamiento para el riego, y así la Ley de 7 de mayo de 1909 autorizó al Gobierno para construir los pantanos y obras necesarios para transformar el Canal de Castilla en canal de riego, decidiéndose la construcción de los de Cervera, Camporredondo, Requejada y Compuerto, destinados a regular el uso del agua durante la época de estiaje. La explotación industrial harinera continuó, aunque el factor de localización ya no fuera el Canal sino el cercano ferrocarril, y sólo se pondría en peligro cuando apareció en el horizonte una potente industria harinera catalana y levantina favorecida en parte por la política arancelaria pero, sobre todo, por la pérdida de las colonias americanas en 1898, un inmenso mercado éste reservado hasta entonces a las harinas castellanas. Por eso, a principios del siglo XX muchos establecimientos harineros se convierten en fábricas de energía eléctrica.

En fin, en diciembre de 1919 tuvo lugar la reversión al Estado de la propiedad del Canal, pasando a la dependencia de una «Jefatura del Canal de Castilla y sus pantanos y canalización del Manzanares», oficina ésta del Ministerio de Fomento que fue la encargada de construir los embalses alimentadores y de acequias paralelas para no interrumpir la navegación aún existente.

Navegación que va decayendo tan ostensiblemente (en el año de la reversión surcaban sus aguas tan sólo diez embarcaciones) que en 1955 se redacta un informe en que se entiende ya agotada su condición de medio de transporte. Ni las tarifas más bajas ni la modernización del utillaje del Canal y aumento de la flotilla pudieron con la competencia de la carretera y del ferrocarril. Antes, en 1930, se aprobaron una serie de normas afectantes al Canal; así, el Reglamento de Navegación (Real Decreto de 1 de marzo), el Orgánico (Real Orden de 1 de marzo), el de Riegos y otros aprovechamientos con consumo de agua (Real Orden de 7 de mayo), el de Organización y servicio de los agentes de explotación y conservación (Real Orden de 8 de julio), de dudosa aplicación hoy.

La Administración, previsoramente, no ha querido abandonar absolutamente y para siempre este uso del Canal, por lo que en los años setenta se redactó un proyecto que acierta a indicar qué tipo de obras serían nece-

sarías para una nueva apertura del Canal a la navegación. Lo que de momento no ha sido el caso, contraído como ha estado desde 1960 a finalidades conectadas fundamentalmente con el riego (treinta y cuatro mil hectáreas se benefician de sus aguas), el abastecimiento de aguas a las poblaciones (unas trescientas cincuenta mil personas beben agua de él), la producción de energía eléctrica (hay siete saltos en funcionamiento) y algún otro uso industrial como la refrigeración o el lavado. Y, ahora, como ruta turística, según veremos luego, al existir zonas húmedas, sotos de gran frondosidad, tramos singulares como los que corresponden al cruce de cañadas, cordeles y veredas, y con el mismo Camino de Santiago...

La Ley de Aguas de 2 de agosto de 1985 alude a la navegación para exigir autorización administrativa —art. 49, letra a)— y al fijar el orden de preferencia en el otorgamiento de concesiones, pronunciamiento que corresponde al plan hidrológico de cuenca, aplicándose en su defecto el que se contiene en el artículo 58.3. Y, por supuesto, se refiere la Ley también al riego (arts. 51.3, 59.4, 55, 63.2, etc.), a las posibles obras públicas que se lleven a cabo (art. 44), a los embalses (art. 53), siendo de aplicación al Canal el régimen general de calidad de las aguas contenido en los artículos 84 y ss., así como el sancionador de los artículos 108 y ss. (a tal respecto puede verse la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de septiembre de 1996, RJ 6770, donde se analiza un supuesto de vertidos que afectan al Canal por tratarse de aguas del río Carrión).

Una de las materias más litigiosas, desde nuestra perspectiva, es la que deriva de las reclamaciones de daños que formulan los particulares ante la Confederación Hidrográfica del Duero por el funcionamiento diario del Canal. El Consejo de Estado ha informado tales expedientes, como reflejan, entre otros, los Dictámenes 49927, de 20 de noviembre de 1986; 49928, de 18 de diciembre de 1986; 45487, de 29 de septiembre de 1983; 44254, de 6 de mayo de 1982..., referidos a filtraciones del Canal o a roturas. En relación con la Administración obligada a tramitar la reclamación y, en su caso, a abonar la indemnización, el mismo Consejo de Estado ha establecido la doctrina según la cual «la atribución de personalidad jurídica distinta del Estado a las Confederaciones hidrográficas comporta que las reclamaciones que se presenten por daños producidos a resultas de actuaciones seguidas en el ejercicio de competencias propias, deben ser ultimadas por las propias Confederaciones quienes, caso de reconocer el derecho de los particulares a alguna indemnización, deberán abonarla con cargo a sus propios presupuestos. La competencia para resolver los expedientes de reclamación en los que se piden indemnizaciones por los daños que se produjeren a resultas de actuaciones llevadas a cabo por las Confederaciones hidrográficas como meras gestoras del Ministerio de Obras Públicas y Transportes [hoy hay que entender del Medio Ambiente], deberán ser indemnizados por éste...» (Dictamen 1652/91, de 11 de junio de 1992, doctrina que se reitera en el 1598/91, de 20 de julio de 1992). De acuerdo con esta posición, el Dictamen 530/93, de 6 de mayo de 1993, señala que «la inundación provocada se debió al incorrecto funcionamiento de una com-

puerta de una acequia a consecuencia de la falta de engrase anual en la época oportuna. Como la Confederación Hidrográfica del Duero tiene asignada la competencia para la explotación y conservación de las instalaciones de regadío, es esta entidad la competente para tramitar y resolver la reclamación de daños y perjuicios formulada».

Tiene asimismo interés el Dictamen del Consejo de Estado de 24 de septiembre de 1998, donde se analiza la reclamación presentada por una entidad mercantil contra la Confederación del Duero por filtraciones procedentes del Canal; en concreto, encharcamientos creados por fugas de agua procedentes del canal de regadío, lo que ha dañado a los chopos destinados a la explotación maderera. El reclamante considera que la entidad responsable es la Confederación pues adoptó el acuerdo de prohibir el vertido de aguas de la finca al Canal, tesis que no comparte el Consejo, que rechaza resueltamente la reclamación deducida porque «además de no constar en el expediente prueba del otorgamiento por la Confederación de autorización alguna a la sociedad reclamante para realizar los vertidos de aguas al canal... la resolución del Organismo de cuenca por la que se acuerda su prohibición constituye una actuación pública legítima desde el momento en que las aguas del canal se destinan, entre otros fines, al abastecimiento de poblaciones...».

Por su parte, el Tribunal Supremo (aunque referido al canal del Porma, en la provincia de León, Sentencia de 30 de mayo de 1998) ha considerado a la Confederación en parte responsable de los siguientes hechos: un joven y su abuelo circulaban en bicicleta por la pista pavimentada que existe en la margen izquierda del canal y, como consecuencia de una maniobra de adelantamiento entre ellos, el nieto cae al canal y el abuelo se lanza tras él para salvarle. Ambos se ahogan. Tramitado el pleito por la vía civil, tanto el Juzgado de León como la Audiencia Provincial de la misma ciudad se declaran incompetentes por entender que el asunto debía haberse planteado ante la jurisdicción contencioso-administrativa. El Tribunal Supremo, por el contrario, entra en el fondo del asunto y declara la responsabilidad de la Confederación, aunque advierte concurrencia de culpas entre la Confederación, «que no ha evitado el resultado dañoso con las escasas medidas adoptadas», y la conducta de las víctimas, por lo que «impone una equitativa moderación en la cuantía del resarcimiento» (alrededor de ocho millones de pesetas para sus herederos).

2. EL CANAL COMO RUTA TURÍSTICA

Hoy, el Canal de Castilla, con 207 kilómetros, está constituido por tres ramales. Aunque no hay acuerdo unánime, la Confederación Hidrográfica del Duero considera que el ramal Norte es el que comienza en Alar y finaliza en Calahorra de Ribas (74,5 km.), donde empieza el ramal de Campos, que muere en Medina de Rioseco (78,5 km.). En el punto denominado El

Serrón parte el ramal Sur, que llega hasta Valladolid (54 km.). Por cierto que desde el ramal Sur arranca el llamado «Ramalillo», que comunica el Canal de Castilla con la dársena situada en Palencia (0,5 km.). Por tanto, todo su curso se desarrolla en las provincias de Palencia y Valladolid, con dos breves entradas en la de Burgos. Tiene una anchura que oscila entre los 8 y los 20 metros y una profundidad en torno a los 2,10 metros.

El Canal, los pantanos que lo alimentan y las acequias derivadas de él construidas con fondos públicos constituyen una propiedad de dominio público, administrada, dirigida y explotada por la Confederación Hidrográfica del Duero (creada en 1927, llamada a la sazón «sindical»; se trata de un bien «adscrito», en la terminología de la vieja Ley de Entidades estatales autónomas, del actual artículo 48.1 de la de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado y del artículo 35 de la Ley de Aguas), y forman parte de esa propiedad: *a)* los terrenos, obras, edificios e instalaciones que figuran en el inventario de entrega del Canal al Estado por la concesionaria; *b)* los adquiridos y las obras e instalaciones hechas en los diversos pantanos y acequias construidos por el Estado y por la Confederación; *c)* los cauces artificiales de desagüe costeados por el mismo para saneamientos, limpiezas y reparaciones; *d)* los edificios, fábricas, almacenes, talleres y viviendas establecidos por el Estado o la Confederación en terrenos adquiridos para servicio del Canal; *e)* las aguas que discurren por los cauces indicados desde su captación en los embalses o en los ríos hasta su derrame en los cauces naturales o públicos; *f)* los manantiales y lagunas formados en terrenos propiedad del Canal; *g)* los árboles, cañas, juncos, pastos, etc., que se produzcan dentro de la zona del Canal (art. 1 de la Real Orden de 1 de marzo de 1930, antes citada). Dentro de este espacio dominial hay en la actualidad «enclaves» de propiedad privada, fruto de las transacciones a que la Compañía llegó en el pasado siglo con particulares.

Toma aguas el Canal del río Pisuerga en la presa de Alar del Rey, aunque luego confluye con el Carrión. Cuando aumentó la demanda para riego (en este siglo) se hizo preciso construir cinco embalses, que son: Camporredondo y Compuerto (en la cuenca alta del Carrión) y Requejada, Cervera y Aguilar de Campoo (en la del Pisuerga).

A ambos lados de su cauce hay caminos de sirga (de unos tres o cuatro metros de anchura), y era por ellos por donde avanzaban los animales arrastrando las barcazas («considerados los ríos como vías públicas destinadas por la misma Naturaleza a la navegación o flote, debe tenerse también por natural esta servidumbre —se refiere a la de camino de sirga— sin la cual no podrían tener aquel destino», se lee en la hermosa Exposición de Motivos de la Ley de Aguas de 1866). Hoy están abandonados o se usan para la circulación de la maquinaria que se emplea en las faenas agrícolas o, en algunas zonas, por quienes al volante quieren evitar los controles de la Guardia Civil en las carreteras, siempre molestos, especialmente cuando se practican después de haber libado en demasía (el conductor, no el agente).

Hay, a lo largo del Canal, obras de fábrica que merecen ser reseñadas: así, los azudes, las retenciones (localizadas en las cabeceras de los ramales) y las esclusas, cuarenta y nueve en total (veinticuatro pertenecen al ramal del Norte, dieciocho al del Sur y siete al de Campos). Aguas abajo de cada esclusa o grupo de esclusas hay, normalmente, un puente que sirve a la esclusa y también de paso a los muchos caminos que quedaron separados como consecuencia de los trabajos de excavación del cauce.

Las retenciones son construcciones que, mediante un complejo sistema de compuertas, regulan el caudal de agua que se precisa para las funciones del Canal e impiden el paso del agua en las avenidas de los ríos. Las esclusas (ingenios ideados por Leonardo da Vinci) se construyeron para superar el desnivel de terreno por donde transcurre el Canal y permitir así la navegación, con niveles de agua adecuados. Son ovaladas las que se construyeron en el siglo XVIII (permitían el paso de dos barcazas) y rectangulares las del XIX (sólo para una barcaza, pero con mayor maniobrabilidad por ser menor el volumen de agua utilizado). Con las cuarenta y nueve esclusas citadas se salvan los casi ciento cincuenta metros de desnivel existentes entre Alar del Rey y Valladolid y Medina de Rioseco. Precisamente alrededor de cada esclusa se construyeron, como hemos visto, industrias que aprovechaban la fuerza motriz del salto, como molinos, fábricas de harina (luego convertidas en puntos de producción de energía) o papel, batanes de paños de lana, antes y curtidos, la mayoría de ellas hoy en estado de ruina o próximo a ella.

El ramal del Norte cuenta con ocho puentes; así, el de Carrequemada, en las proximidades de Osorno, con arco apuntado; el de Frómista, con arco rebajado, y el de Herrera de Pisuerga. En el primer tramo del ramal de Campos están los de Valdemudo, Becerril de Campos y Villaumbrales; en el último tramo, que va desde Paredes de Nava a Medina de Rioseco, hay otros ocho. En el del Sur hay cuatro: en las proximidades de Palencia (llamado de las Arcas), en Dueñas, en Palazuelos y en Cigales.

Los puentes de las esclusas facilitan el paso de una margen a otra y, de otro lado, están los que sirven para dar continuidad a los caminos de sirga cuando las esclusas poseen establecimientos industriales. Son puentes que los expertos llaman «de derivación»; hay muchos, son de pequeñas dimensiones y de arco de medio punto.

El cruce de los ríos y arroyos que el Canal encuentra a su paso se resuelve por medio de puentes-acueductos. Los más simples son los que cuentan con una pequeña arcada (así, los próximos a Paredes de Nava de El Dujo y de Carrular). Más numerosos son los que constan de una sola bóveda de arco de medio punto, tal los de Carrecalzada, Fuente Pedro, Valdecalas, Valdegara, Fuentemimbre, en el ramal del Norte; los de Corbejones y Carracea, en el de Campos; los de El Tesoro, Prado Redondo, Valdesanjuán, Berrocal, etc., en el del Sur. Hay acueductos como el de La Barquilla y Arroyo Mayor (ramal de Campos) y los de Las Gallinas y El Cigarral, en las cercanías de Palencia. Con cinco grandes arcadas hay varios, siendo el más famoso el llamado de los «Cinco Ojos».

Por último estarían los muelles y dársenas, centros de la actividad económica del Canal (Alar del Rey, la dársena de Palencia, la dársena y muelle de Valladolid, la de Medina de Rioseco...). Allí amarraban las barcas, se descansaba, se cargaba o se descargaba, y, además, había diques secos, almacenes, viviendas, establecimientos de diverso tipo y talleres utilizados para la reparación de las embarcaciones. Son de destacar las dársenas-embarcaderos del El Serrón, Sahagún el Real y Viñalta.

El Canal es Bien de Interés Cultural con categoría de Conjunto Histórico desde el 13 de junio de 1991, por lo que el Plan especial en curso, del que luego se hablará, permitiría, de aprobarse, cumplir la obligación que se impone en el artículo 20 de la Ley del Patrimonio Histórico español de 25 de junio de 1985.

De acuerdo con la política ilustrada de repoblaciones (recuérdese la obra de Olavide en Sierra Morena), el Canal fue el origen de ciudades como Alar del Rey, San Carlos de Abánades y Sahagún el Viejo. De estos tres núcleos, hoy sólo subsiste el primero. El ramal de Campos termina, como ya he señalado, en Medina de Rioseco, la de los Almirantes de Castilla, llamada así porque Juan II nombró Almirante de Castilla a Alfonso Enríquez (1405) y éste eligió Rioseco como centro de su almirantazgo, definiendo así una vocación marinera que el Canal se encargaría de plasmar en su identidad geográfica. Entre Palencia y Valladolid llegó a haber un transporte diario de viajeros en barco, y hoy sus Ayuntamientos abastecen a sus poblaciones en parte con agua procedente del Canal, siendo las respectivas dársenas núcleos de importantes barrios urbanos (tal, el actual barrio de la Victoria de Valladolid, donde están las calles Dársena, Canal y otras).

Si partimos de la citada población de Alar del Rey, la ruta cuyo eje sería el Canal (del Norte) permite visitar en sus inmediaciones (hacia el Norte) joyas del Románico como San Miguel del Arroyo, el monasterio de Santa María de Mave y el Pórtico de Rebolledo de la Torre, frágiles en su sopor secular de rezos y liturgias. En Herrera del Pisuerga se conservan restos del castillo y la muralla, y hay una ermita, la de la Piedad, a la que el Condestable de Castilla donó una imagen que es obra de Siloé. En Herrera vivió retirado Juan de Homar, a quien bien puede llamarse alma del Canal, presente en sus trabajos durante más de treinta años, en el XVIII. Muy cerca está el «centro de interpretación», gran idea de una asociación y al que luego me referiré, aunque de momento quede consignado que su acceso se halla incomprensiblemente semioculto para el viajero que usa la carretera hacia Santander.

En la carretera Burgos-León, Melgar de Fernamental ofrece al viajero su iglesia parroquial del siglo XVI, con elementos del Gótico en su tránsito hacia el Renacimiento, y, si seguimos, entraremos en Frómista, con la famosa iglesia de San Martín, joya del Románico hispánico, y también las de Santa María del Castillo y de San Pedro. Como ha escrito Raúl GUERRA GARRIDO, «en Frómista se cruzan el canal de Castilla y el Camino de Santiago, la más grande epopeya cívica y la más arriscada apuesta espiritual, dos

programas de la lucha por la vida que raramente coinciden en la historia de España». Obligado es al pasar por Frómista, bella cuando el sol la penetra de sus claridades boyantes, evocar la figura de Julio SENADOR, notario y fecundo regeneracionista castellano que escribió libros tan significativos como *Los derechos del hombre y del hambre* y *Castilla en escombros*.

Ya que estamos en el Camino de Santiago y aunque nos apartemos algo de la ruta del Canal, sería imperdonable no entrar en Villalcázar de Sirga, donde se halla la iglesia templaria del siglo XIII de Santa María la Blanca, que tiene el color y el calor caliente del caballero en la batalla. En Carrión de los Condes el bello claustro del monasterio de San Zoilo (hoy establecimiento de hostelería donde el trato al viajero podría mejorar) es de obligada visita, así como el románico de Santa María y Santiago. No muy lejos, en Saldaña, hay una Villa Romana, recuperada, instructiva, des- cifrando calmosa, en su quietud, el jeroglífico del tiempo.

Ya más en la ruta del Canal, en Ribas de Campos, en el sitio de Calahorra de Ribas existe un monumento conmemorativo que recuerda la llegada de las aguas, así como un resto (una espadaña) del monasterio de San Francisco. Se debe aprovechar el hecho de haber llegado allí para ver el espectacular grupo de esclusas 22, 23 y 24, y ser testigos, de paso, del abandono de la zona. Por cierto que en la carretera nacional ni una sola señal anuncia o informa al viajero de la proximidad de este punto, uno de los lugares más emblemáticos del trazado del Canal.

Desde Ribas y por los caminos de sirga se pasará cerca de Valdemudo, humedal de importancia, y así llegamos a El Serrón. Se puede visitar Becerril, Fuentes de Nava y, sobre todo, Paredes de Nava, donde un cielo luz se atreve a disputar a los reflejos del arte mismo: hay allí, en la iglesia parroquial de Santa Eulalia, coronada por una pirámide decorada con azulejos, obras de los Berruguete (es Paredes solar de los Berruguete); asimismo, la iglesia-museo de Santa María, que ofrece una cuidada tradición en el cultivo de la música de órgano, y el convento de Santa Brígida. Nada menos que conde de Paredes de Nava fue don Rodrigo Manrique de Lara, el padre de Jorge MANRIQUE, autor de las *Coplas a la muerte de mi padre*, obra poética cumbre de la literatura en español. Muy cerca se halla Abarca, el espléndido lugar rehabilitado del que luego haré mención.

En este mismo ramal, en Fuentes de Nava, está la laguna en proceso de rehabilitación de La Nava, «el mar de Campos o mar de Castilla», de 4.000 hectáreas de extensión, zona húmeda que se está convirtiendo en lugar de concentración de aves acuáticas migratorias.

Por fin, en Medina de Rioseco hay que admirar la puerta de Ajújar, junto al río Sequillo; la puerta de San Sebastián, la iglesia de Santa María (donde hay una lápida conmemorativa de la llegada de las aguas del Canal), la de Santiago, la de Santa Cruz (con el estupendo Museo de la Semana Santa) y la de San Francisco, cuatro iglesias éstas que forman las «cuatro naves de páramo» que cantara don Miguel DE UNAMUNO en su poema titulado precisamente «Medina de Rioseco» («y hundén tus naves su vuelo/ en mar seco, tu terruño»). Todo ello formando una bella estructura urbana

en la que destaca la Rúa, con sus edificios que se inclinan con desafío a las leyes de la física, sus escudos señoriales, sus fuentes y sus cruceros de piedra. A no descuidar sus dulces y lo mucho que se mima la gastronomía regional en algún local de la ciudad.

También desde El Serrón se puede llegar a Grijota, a Palencia y a Valladolid, ciudades estas últimas ya de gran importancia. En Palencia se admirará la catedral, de convincente simplicidad; la iglesia de San Miguel; el monasterio de Santa Clara, en el que se conserva el famoso Cristo cantado por el ya citado UNAMUNO y donde se quiere localizar la leyenda que el poeta José ZORRILLA (de Valladolid) narrara en su obra *Margarita la tornera*. Y otros muchos lugares eclesiásticos y laicos de la mayor importancia para el viajero del Canal, entre ellos su famosa calle Mayor, llevada al cine en inolvidable película. En Valladolid, el colegio de Santa Cruz, la Universidad, el monasterio de San Benito el Real, el convento de San Pablo, la catedral, el museo de escultura (donde se guardan esculturas desde los siglos XII hasta el XVIII y donde todo seduce de una manera infalible y asegura la emoción); en fin, el palacio real, mandado edificar por un personaje importante en la historia de la Administración española: don Francisco de los Cobos, todopoderoso secretario del emperador Carlos I. Y tantos otros lugares; Cervantes vivió en Valladolid entre 1603 y 1606, y su casa puede visitarse.

En el camino (en el valle del Cerrato) no debe perder el viajero la oportunidad de entrar en Dueñas, conjunto histórico con un bello entramado de casas bien notables y palacios (en el de los Buendía es fama que se alojó nada menos que el rey Fernando el Católico) y la iglesia de Santa María, cruce de Románico y Gótico, donde hay una imagen tallada por obra y gracia (gracia angelical de artista excelso) de Gregorio Fernández. Desde allí (hacia Venta de Baños) podrá visitar el monasterio de San Isidro, lugar bien recoleto en el que nacen cataratas de silencios, y se verá recompensado quien se acerque a Baños de Cerrato para ver la iglesia visigótica de San Juan de Baños, construida por Recesvinto en 611, con fragmentos de misterio y ascético sosiego.

Quien prefiera la contemplación de la Naturaleza o ensayar óptimas sensaciones de sosegada lentitud no perderá el tiempo si anda por el Canal, pues puede pescar barbo, lucio, anguilas, carpa y alguna trucha, lamentablemente ya no cangrejo autóctono (más bien el americano de repoblación), y, además, el Canal forma a lo largo de su recorrido una serie de charcas o marjales como es el caso de la «Venta de Valdemudo», donde se halla la colonia más grande de garza imperial de Castilla y León.

Los bosques o sotos constituyen el hábitat por excelencia del Canal (con abundancia de álamos, sauces y chopos), un hábitat con personalidad robusta e indomable, y en ellos se encuentra la oropéndola, el jilguero, el martín pescador, la lavandera, la golondrina, los vencejos; sin descuidar a otras superiores representadas por el alcotán o el gavilán.

Muchas especies típicamente esteparias (así llamadas aunque la Tierra de Campos no sea una estepa, sino más bien una llanura cerealista, llanura

soleada, enorme, vital) hacen uso del Canal en algunos períodos del año; tal el caso de las perdices, las codornices y las palomas, que se cobijan en los palomares construidos por el hombre, ignorantes de que acabarán en sus cazuclas. Con un poco de suerte, se pueden contemplar en ocasiones corzos, jabalíes, tejones y el temido lobo, que tantos quebraderos de cabeza proporciona a la Administración, aunque muchos menos que a los ganaderos. Hay también animales poco amenos, como la víbora hocicuda o la culebra, y otros más apacibles y aun espectaculares como el llamado galápagu leproso.

Para hacer prácticas de observación de la naturaleza se puede acudir a Alar del Rey y llegar hasta Herrera de Pisuerga (unos siete kilómetros). Hay en el recorrido cultivos de huerta y amplias zonas de regadío y se pueden observar aves de presa y rapaces (buitre leonado, azor, halcón peregrino) y, entre los mamíferos, zorros, corzos, liebres, conejos, tejones o jabalíes. También podemos ir desde Amusco (con su iglesia de San Pedro, «navío fantasmal» para el gran viajero que fue VÍCTOR DE LA SERNA) hasta Calahorra de Ribas (cinco kilómetros), visitar la laguna «La Toja» (martinetes, aguiluchos laguneros), siendo el punto final del recorrido uno de los más bellos enclaves de la provincia de Palencia, el bosque formado allá donde el Pisuerga junta sus aguas a las del Carrión, aguas caprichosas que toman los colores del día. En fin, de Paredes de Nava a Fuentes de Nava (catorce kilómetros aproximadamente), con alguna muestra de medio pastoreo, se pueden observar aves esteparias como la avutarda o el alcaraván.

Pero el gran personaje de la ruta es el hombre, el hombre del Canal. Tiene en su haber algunos hallazgos históricos de cierto interés: cazaba con la nobleza del halcón, labraba la tierra, construía con la humildad del barro y, sin darle la más mínima importancia, habló el castellano, lo puso en circulación y se lo enseñó al mundo entero. ¿Alguien es capaz de dar más?

Desde el punto de vista de las iniciativas actuales para rehabilitar como ruta turística el Canal, hay que destacar algunas privadas, con mayor o menor apoyo público, y otras públicas.

Adeco-Canal es una asociación que participa en los programas Leader de la Unión Europea desde 1995. Trata de activar ciertas zonas, organiza paseos en barca en las cercanías de Herrera de Pisuerga y quiere señalar las distintas construcciones y otros puntos de interés en los ramales de Campos y Norte (lo que hace buena falta porque el Canal es prácticamente un desconocido en los lugares de mayor tráfico) y ha creado unos centros de interpretación en Alar del Rey y Herrera de Pisuerga, muy bien acondicionados y de elevado interés, lástima que, como ya he dicho, se oculten a los viajeros que circulan por la carretera nacional.

Existe otra iniciativa en Medina de Rioseco llamada «Proyecto Almirante», que pretende transformar los almacenes de la dársena final del ramal de Campos en un hotel, así como abrir al público la fábrica de harinas de San Antonio, un buen ejemplo industrial.

En Abarca, un entusiasta particular (Evelio Gayubo) ha creado, apro-

vechando una fábrica de harinas y su entorno, un Museo de Arte Contemporáneo con fondos permanentes y exposiciones temporales. Es indispensable su visita pues no gratuitamente ha sido galardonada la iniciativa con el premio Europa Nostra en 1995.

En Soto Albúrez, situado en Villamuriel de Cerrato (Palencia), el Ayuntamiento (mediante el programa de escuelas-taller) ha creado un espacio dedicado al ocio (mesas, barbacoas, columpios) y rehabilitado la casa del esclusero. También en Dueñas se pretende rehabilitar la casa del esclusero.

En marzo de 2000 se ha firmado un convenio de colaboración entre la Junta de Castilla y León, la Confederación Hidrográfica del Duero, la Cámara de Contratistas de Castilla y León y el Ayuntamiento de Medina de Rioseco para conmemorar el 150 aniversario de la terminación del Canal. Pretenden, bajo el alto patrocinio del Rey Juan Carlos, entre otros objetivos, construir una alameda que una Rioseco con la dársena del Canal e impulsar un parque botánico a lo largo del mismo.

Los almacenes de la dársena de Palencia están siendo utilizados por una Escuela-Taller municipal, y en Sahagún el Viejo una fundación pretende recuperar el entorno con la colaboración de la Confederación Hidrográfica.

La Universidad de Valladolid, la Federación de Piragüismo y otras instituciones públicas han organizado ya el descenso turístico, deportivo y cultural en piragua, con participación de muchos jóvenes. Hay actividades programadas como el senderismo, los paseos en globo, las competiciones deportivas y lo que ahora se llama «multiaventura», que debe ser una especie de mezcla o revoltijo de peripecias y peligros.

Con la Ley de Aguas actualmente vigente, conviene recordar que la Confederación puede imponer las servidumbres pertinentes para facilitar el uso del dominio público, «incluyendo los deportivos y recreativos» (art. 46.2), y que «las autorizaciones para navegación recreativa» en los embalses deberán estar condicionadas a sus usos normales y al respeto de la calidad de las aguas (art. 70). Hoy, tras el acuerdo firmado entre la Comunidad de Castilla y León y el Ministerio del Medio Ambiente (julio de 2000), las competencias que una y otra Administración ostentan sobre el Canal se habrán de ejercer de forma coordinada.

Desde la Administración regional se ha impulsado la elaboración de un plan de ámbito territorial precisamente para el Canal, en el marco de las previsiones de las Leyes 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de Castilla y León, y 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de la misma Comunidad Autónoma: se pretende con él mejorar las condiciones medioambientales, definir una red peatonal y otra viaria de acceso, crear áreas de aparcamiento, reforestar, dotar de mobiliario y elementos de seguridad, señalar e informar, eliminar aquellos elementos ajenos al Canal productos del paso del tiempo, aprovechar por medio de minicentrales el potencial hidráulico, delimitar áreas arqueológicas y reconocer los humedales existentes para su conservación, protección y mejora. Se quiere crear un Museo del Canal y otro dedicado a la industria harinera, un Archivo, la Unidad didáctica del Agua, un Centro de especialización deportiva...

3. FINAL DE TRAYECTO

Hemos llegado, a bordo de la barcaza de la precedente exposición, al final del trayecto señalado por los organizadores de este Congreso. Hemos visto cómo en el siglo XVI era el Canal un sueño de los gobernantes, también de arbitristas y visionarios, y cómo sólo se despierta cuando las luces despabiladoras del XVIII se encienden. Precisamente sus reflejos son los que animan a unos, muy pocos, a poner manos a la obra, pues es bien sabido que de la Historia, aparentemente tan pesada, sólo tiran cuatro, casi siempre los mismos.

El Canal, camino de agua, se concibe como el mejor medio para emprender el viaje hacia ese destino tan ilustrado que es el bienestar del pueblo. El Canal, pues, como camino pero el Canal también como engarce del pasado con el futuro; el Canal, gozne del paisaje, surco de la fortuna, gavilla de afanes, turbina de energía... El Canal, en fin, la esperanza de los hombres de Castilla, de la Tierra de Campos, de los valles del Pisuerga y del Cerrato...

Pero contra esa esperanza, ay, dispararán los ejércitos, y las guerras se llevarán para sus cuitas los caudales necesarios para el caudal. Así en los últimos decenios del XVIII, así en el primer tercio del XIX. Al cabo, en 1831 se concede la terminación de la obra y la explotación a una empresa privada, circunstancia ésta que permite afirmar que la privatización es, en nuestros días, una última moda que ya se practicaba hace casi dos siglos. Y es que ya dejó escrito don Eugenio D'ORS, en forma de eutrapelia, y nadie le ha desmentido, que «todo aquello que no es tradición, es plagio».

Esa empresa privada pone fin al empeño que venía de un siglo atrás y, con ello, las embarcaciones empiezan a animar las aguas sangradas a los ríos trasladando cereales y, además, se instalan fábricas y toda suerte de ingenios mecánicos que inundan con buenos ingresos la senda antigua, extenuada por la pobreza secular, silenciosa y oscura. Poco durará, empero, la bonanza para el Canal y poco le durará ese aire altivo, entre soberano y soberbio, que otorga el saberse dueño de los destinos de negocios y dineros. El camino de hierro está diseñando en esas horas gozosas su estrategia letal y, como consecuencia de la turbia conjura, los ferrocarriles empiezan a silbar por los campos, también por los de Castilla, sin duda para llamar la atención de un paisaje distraído pero, de paso, para hacer a las aguas apacibles feroz competencia en precios, en rapidez...

Y el camino de hierro vence. Vence al camino de agua en una lucha desigual e inicua porque el hierro es duro, engreído, ofensivo, y el agua, por el contrario, suave, razonable, caritativa... El agua está para ser cantada por los poetas y por los músicos, para mirarse en ella los enamorados, para lavarse en ella sus flaquezas los pecadores; mientras que el hierro, que marca rescas y esclavos, no entiende de emociones ni oye más cántico que la gárrula balada del yunque.

La muerte será por asfixia, probablemente por ser la más apropiada al medio acuático, asfixia lenta, practicada a lo largo de varios decenios, y cuando el Canal revierta al Estado a principios del siglo XX lo que éste recibe es un ser exhausto, exangüe, que ha de admitir que ya no vale para la aventura de mover barcazas que empalmaban con los barcos rumbo a América, sino que ha de conformarse con regar los campos y servir de fuerza a una industria harinera ya en franco declive. Con el tiempo dará de beber también a algunas poblaciones ribereñas, fabricará asimismo luz en alguno de sus tramos, y en estos cometidos encontrará el Canal de nuevo su dignidad de sendero de vida y de fortuna.

Hoy quiere el Canal, además, servir de ruta para el «turista». A mi juicio, mejor sería hablar de ruta para el «caminante» o el «viajero» que gusta acompañar a la Naturaleza, como quería GOETHE, o que acierta a ver la riqueza de los siglos pretéritos con calma virtuosa, al hombro el arma de la paciencia. Viajero antiguo, atento, no turista apresurado que recorre, apretando el acelerador, los cien monumentos a la hora. Un viajero que podría reflexionar sobre la importancia de las obras públicas en el devenir de las Naciones, pues es bien curioso que la historia, que ya no se construye sobre la narración ingenua de las batallas y de los matrimonios reales, sino que se teje sobre las intimidades de lo cotidiano y sobre las magnitudes económicas, repare tan poco en las grandes obras, en los nombres propios de sus artífices, que desconocemos, quedando todo ello en el patrimonio estanco de expertos muy especializados y de libros de peregrina circulación. Hágase la prueba de buscar en las voluminosas obras de Historia de España de las grandes casas editoriales (magníficas por lo demás) un capítulo dedicado a las obras públicas y se comprobará lo difícil que resulta encontrar en ellas la información adecuada. Este modo de proceder olvida que la obra pública es, al menos, tan importante como las cabezas de ganado que pastaron aquí o allá o el número de frailes que salieron o entraron de tal o cual convento desamortizado, materias acerca de las cuales el historiador moderno nos ha abrumado con datos extraídos de las entrañas de los más herméticos archivos.

El Canal de Castilla, ruta pues para el viajero sin prisas, del viajero perseverante que se aproxima a una obra de la envergadura del Canal con la mirada penetrante que quiere paladear un entorno de arte, de vida fabril extinta y de bravía naturaleza. Me parece que contemplar una talla de Gregorio Fernández, admirar un claustro gótico, pasar sobre el pasado y pasearlo, observar el vuelo de unas lavanderas o incluso meditar sobre la concesión administrativa, esto último sólo si se tiene gran presencia de ánimo, son diligencias amenas de las que un espíritu delicado sacará óptimas enseñanzas o, al menos, apacibles sensaciones.

Ahora bien, el espacio que el Canal protagoniza requiere en la hora presente cuidados y mimos. Dicho de otro modo: requiere dinero, grandes cantidades de dinero. De los particulares y de las Administraciones. Es mucho lo que precisa el Canal en orden a su reconstrucción y rehabilitación, son muchos los remiendos urgentes, si se quiere de verdad devolver

una salud estabilizada a un cuerpo ya valetudinario que vive en la desazón que ocasiona una memoria adormilada.

He dado cuenta en el lugar oportuno de estupendas iniciativas privadas, y en ellas es preciso perseverar porque sin el entusiasmo de las gentes que están pegadas a la geografía y a la historia del Canal nada es posible emprender con garantías de éxito. He dado cuenta, asimismo, de las que proceden de las Administraciones públicas; entre ellas, de ese plan especial, cercano a su aprobación definitiva, en el que la Administración regional tanto confía, si hemos de creer a sus más cualificados portavoces. Esperemos que no constituya éste un truco para remitir el renacimiento del Canal a un borroso futuro, un temor fundado pues sabido es que cuando un político no acierta con la solución de un problema manda redactar un plan o una ley, lo que no suele servir de mucho, pero ejerce un efecto balsámico sobre su recta conciencia aliviando sus escrúpulos. El del Canal no debería responder a esta tradición elusiva de responsabilidades concretas.

La chispa de la vida social, su aliento fermentativo están, empero, en el idealismo y en la imaginación de los ciudadanos. Son ellos quienes, bien prieto el pomo del licor de la generosidad, deben aparejar las circunstancias para poder ordenar: «Canal de Castilla: ¡vive y enseña!».

BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA

- Actas del Congreso sobre conservación y desarrollo de los recursos del Canal de Castilla*, Palencia, 1990, con muy interesantes trabajos, destacando, para la parte histórica, el de HELGUERA QUIJADA (págs. 35 y ss.).
- ALONSO ORTEGA: *El Canal de Castilla*, Valladolid, 1987 (hay nueva edición de 2000).
- ALZOLA Y MINONDO: *Historia de las obras públicas en España*, reedic. de 1994 a cargo del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- ARRAZOLA: VOZ «Agua» de la *Enciclopedia española de Derecho y Administración*; manejo la reproducción que de ella se hace en el «Apéndice documental» de la obra de GALLEGO, MENÉNDEZ Y DÍAZ LEMA antes citada, págs. 202 y ss.
- COLMEIRO: *Derecho Administrativo español*, cito por la edición de la Junta de Galicia de 1995, con estudio de Alejandro NIETO.
- DEL CAMPILLO, José: *Dos escritos políticos*, edición y estudio de Dolores MATEOS, Oviedo, 1993.
- EMBIU IRUJO, Antonio (dir.): *El nuevo derecho de aguas: las obras hidráulicas y su financiación*, Madrid, 1998.
- FANLO LORAS: *Las Confederaciones hidrográficas y otras Administraciones hidráulicas*, Madrid, 1996.
- FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, José A. (y otros): *Catálogo de treinta canales españoles anteriores a 1900*, Madrid, 1986.
- GALLEGO ANABITARTE, Alfredo; MENÉNDEZ REXACH, Angel, y DÍAZ LEMA, José Manuel: *El derecho de aguas en España*, Madrid, 1986. Especialmente la parte dedicada en este libro a la historia es muy interesante y está espléndidamente trabajada.
- GARCÍA DE ENTERRÍA: *La Administración española*, 4.ª ed., 1985.
- GARCÍA MADARIA: *El pensamiento administrativo de Sainz de Andino*, INAP, Madrid, 1982.
- GAY DE MONTELLÁ Y MASSÓ: *Tratado de la legislación de aguas*, 2.ª ed., 1949.
- GÓMEZ DE LA SERNA: *Instituciones de Derecho Administrativo español*, 1843; en concreto, tomo I, págs. 138 y 288.

- CUAITA: *Derecho Administrativo, Aguas, Montes, Minas*, Zaragoza, 1982.
- GUERRA GARRIDO: *Castilla en canal*, Barcelona, 1998.
- HELGUERA QUIJADA, GARCÍA TAPIA y MOLINERO HERNANDO: *El Canal de Castilla*, Valladolid, 1990.
- MARTIN-RETORTILLO, Sebastián: *Derecho de Aguas*, Madrid, 1997 (obra muy completa).
- ORTIZ DE ZÚÑIGA: *Elementos de Derecho Administrativo*, Madrid, 1842; en concreto, tomo II, págs. 163 y ss. y 212 y ss.
- POSADA HERRERA: *Lecciones de Administración*, cito por la edición del INAP de 1988.
- SÁEZ HIDALGO: *El Canal de Castilla. Guía para caminantes*, Valladolid, 1994.

