



UNIVERSIDAD DE BURGOS
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS HISTÓRICAS Y GEOGRAFÍA

**PATRIMONIO ARTÍSTICO Y PAISAJE
EN TORNO AL CANAL DE CASTILLA
(RAMAL NORTE, 1750-1936)**

TESIS DOCTORAL

Presentada por D. JOSÉ LUIS MOISÉN GUTIÉRREZ

Dirigida por la DRA. D^a LENA SALADINA IGLESIAS ROUCO

Burgos, 2013

A mi madre

Agradecimientos

Tengo que agradecer, antes de nada, la colaboración imprescindible prestada por diversas personas en la realización del presente estudio.

En primer lugar me gustaría dar las gracias, de manera muy especial, a la Dra. Lena Saladina Iglesias Rouco, Catedrática de Historia del Arte de la Universidad de Burgos, por la dirección y orientación que me ha ofrecido, en calidad de tutora, en el desarrollo de las diferentes tareas conducentes a la elaboración de este trabajo.

También he de manifestar mi profunda gratitud a los profesores del Departamento de Ciencias Históricas y Geografía de la Universidad de Burgos, por la atención manifestada y la ayuda dispensada en el curso de esta investigación. Particular mención merece, igualmente, el profesor Domingo Ortega Gutiérrez, del Departamento de Didácticas Específicas, por su apoyo y preocupación constantes.

Palabras de agradecimiento debo, así mismo, al personal de las bibliotecas y los archivos a los que he acudido, por su total disposición a la hora de asesorarme técnicamente y suministrarme información acerca de la temática que a continuación se abordará.

No quisiera desaprovechar la ocasión para señalar que el presente trabajo ha sido posible gracias a la cobertura proporcionada por el disfrute de una Ayuda para la Formación de Personal Investigador, concedida por la Consejería de Educación de la Junta de Castilla y León y cofinanciada en un 80 % por el Fondo Social Europeo, según la convocatoria realizada por Orden EDU/1878/2006, de 23 de noviembre.

Finalmente, tampoco puedo olvidar el apoyo incondicional prestado por familiares y amigos a lo largo del proceso de realización de esta tesis, pues sin su aliento no hubiera sido posible llevarla a término. Y, de manera especial, es mi deseo dedicar el fruto de este trabajo a la memoria de mi madre, que no pudo llegar a compartir la alegría de su culminación.

ÍNDICE

Índice	9
Presentación	19
Introducción	23
I. ESPACIO Y DESARROLLO	33
1. El marco geográfico	35
2. El contexto histórico	41
<i>Recuperación incompleta bajo el reformismo ilustrado (1750-1790)</i>	<i>44</i>
<i>Crisis del Antiguo Régimen (1790-1833)</i>	<i>53</i>
<i>Expansión liberal (1833-1884)</i>	<i>55</i>
<i>Depresión finisecular (1884-1905)</i>	<i>67</i>
<i>Crecimiento moderado (1905-1936)</i>	<i>71</i>
II. AGENTES DE DESARROLLO	79
1. El Canal de Castilla	83
<i>Aspectos históricos</i>	<i>83</i>
Origen y antecedentes	84
El proyecto	87
La construcción	91
La apertura del Canal de Campos (1753-1754)	91
Paréntesis e indecisión en las obras (1755-1758)	92
La construcción del Canal del Norte (1759-1791)	93
El comienzo del Canal del Sur (1792-1804)	94
Interrupción de las obras (1804-1831)	95
La conclusión del Canal Sur y del Canal de Campos (1831-1849)	97

La explotación	98
Esperanzadores comienzos (finales del siglo XVIII) y estancamiento (primer tercio del siglo XIX)	99
Auge y esplendor (segundo tercio del siglo XIX)	100
Decadencia y transformaciones (último tercio del siglo XIX y dos primeras décadas del siglo XX)	102
La reversión al Estado y su fracasado intento de reactivación (1919-1955)	104
<i>Aspectos materiales</i>	106
Caja, diques y parvas	106
Presas y retenciones	107
Dársenas y embarcaderos	108
Esclusas	109
Puentes	113
Acueductos	113
Derrames	114
Arquetas de riego	115
Barcazas	116
<i>El Ramal Norte</i>	117
Consideraciones históricas	118
Elementos de ingeniería	127
Caja, diques y parvas	128
Presas y retenciones	130
Dársenas y embarcaderos	133
Esclusas	135
Puentes	140
Acueductos	143
Derrames	147
Arquetas de riego	148

2. El ferrocarril	151
<i>El Ferrocarril de Alar del Rey a Santander</i>	152
El proyecto	153
La construcción	157
El comienzo de las obras: el tramo Alar del Rey-Reinosa (1852-1857)	157
La apertura de la sección Bárcena-Santander (1858-1860)	161
El trazado del tramo Reinosa-Bárcena (1862-1866)	162
La explotación	163
<i>El Ferrocarril del Norte y su ramal de Valladolid a Alar</i>	167
El proyecto	168
La construcción	169
La explotación	172
<i>Otros proyectos de ferrocarriles</i>	174
3. Caminos y carreteras	177
<i>La carretera Palencia-Santander: “el camino de las harinas”</i>	178
<i>Las carreteras provinciales de Burgos y Palencia</i>	184
<i>Los puentes</i>	188
El puente de Nogales de Pisuerga.....	189
El puente de las Monjas en Alar del Rey	190
El puente de San Quirce de Riopisuerga	191
El puente de San Francisco de Herrera de Pisuerga	192
El puente de Zarzosa de Riopisuerga	195
El puente de Castrillo de Riopisuerga	196
El puente de San Pedro de Royales	196
El puente sobre el Pisuerga en Melgar de Fernamental	197
El puente de Osorno	202
El puente de Lantadilla	203
El puente de Piña de Campos	205
El puente de Amusco	206

III. ARQUITECTURA	209
1. Los núcleos de población	213
<i>El marco poblacional</i>	213
<i>Un desarrollo diferenciado</i>	217
Los núcleos tradicionales	217
Las nuevas poblaciones	224
Alar del Rey	226
Barrialba	230
Nestar	231
Poblado de la fábrica de papel de Olmos de Pisuerga	232
Quintanilla la Real	233
San Carlos de Abánades	234
Calahorra de Ribas	241
<i>Configuración urbana</i>	244
2. Arquitectura pública	259
<i>Arquitectura religiosa</i>	259
Las iglesias	262
Iglesia de San Juan Bautista de Nogales de Pisuerga	262
Iglesia de Nuestra Señora del Carmen de Alar del Rey	265
Iglesia de San Miguel Arcángel de San Quirce de Riopisuerga	268
Iglesia de Santa María de Burejo de Herrera de Pisuerga	271
Iglesia de Santa Ana de Herrera de Pisuerga	272
Iglesia de San Miguel Arcángel de Ventosa de Pisuerga	275
Iglesia de San Bartolomé de Castrillo de Riopisuerga	277
Iglesia de la Asunción de Olmos de Pisuerga	280
Iglesia de San Martín de Tours de Naveros de Pisuerga	281
Iglesia de San Lorenzo de San Llorente de la Vega	283
Iglesia de la Asunción de Melgar de Fernamental	284
Iglesia de San Carlos de Abánades	296
Iglesia de la Asunción de Osorno	297
Iglesia de Santa Juliana de Santillana de Campos	300
Iglesia del Rosario de Las Cabañas de Castilla	301

Iglesia de la Asunción de Lantadilla	301
Iglesia de San Miguel de Requena de Campos	303
Iglesia de la Asunción de Boadilla del Camino	304
Iglesia de San Martín de Frómista	306
Iglesia de Santa María del Castillo de Frómista	312
Iglesia de San Pedro de Frómista	313
Iglesia de San Miguel de Piña de Campos	314
Iglesia de San Cornelio y San Cipriano de San Cebrián de Campos	318
Iglesia de San Vicente de Amayuelas de Abajo	322
Iglesia de San Pedro de Amusco	324
Iglesia de San Martín de Tours de Ribas de Campos	327
Las ermitas	328
Ermita del Santo Cristo de San Quirce de Riopisuerga	329
Ermita de la Virgen de la Piedad de Herrera de Pisuerga	329
Ermita de San Miguel Arcángel de Castrillo de Riopisuerga	331
Ermitas de la Virgen de Zorita y de Santa Ana en Melgar de Fernamental	332
Ermitas de la Piedad y de San Pantaleón de Osorno	334
Ermita de la Virgen de Lantada en Lantadilla	334
Ermita de la Virgen del Otero en Frómista	334
Ermita de la Virgen del Prado en San Cebrián de Campos	334
Ermita de Nuestra Señora de las Fuentes de Amusco	335
Los monasterios	338
Monasterio de San Andrés de Arroyo	339
Monasterio de San Quirce y Santa Julita de San Quirce de Riopisuerga	347
Convento de San Bernardino de Herrera de Pisuerga	348
Monasterio de San Martín de Frómista	349
Convento de Nuestra Señora de la Consolación de Calahorra de Ribas de Campos	350
Monasterio de Santa Cruz de Ribas de Campos	351

<i>Arquitectura civil</i>	356
Ayuntamientos	357
Cárceles	362
Escuelas	363
Hospitales	368
Edificios de abastos y de alojamiento	371
Mataderos	374
Cementerios	376
Otros servicios públicos	379
Construcciones defensivas	382
3. Arquitectura del trabajo	385
<i>Edificaciones tradicionales</i>	385
Establecimientos preindustriales	385
“Ingenios hidráulicos” o “casas de agua”	386
Molinos harineros	387
Batanes	395
Tenerías y fábricas de curtidos	397
Tejeras	401
Fraguas y herraderos	402
La industria textil rural	404
Arquitectura auxiliar agropecuaria	405
Bodegas y lagares	405
Palomares	407
Graneros, pajares, cuadras, casetas y tenadas	409
<i>Arquitectura del progreso</i>	411
Arquitectura proto-industrial en el Canal de Castilla	411
Los artefactos	412
Molino y batán de Alar del Rey	415
Martinete de la 1ª esclusa	416
Molino de la 4ª esclusa	418
Batán de la 7ª esclusa	419
Molino de la 8ª esclusa	422

Molino de la 9ª esclusa	423
Molino de la 10ª esclusa	424
Fábrica de papel de la 11ª y 12ª esclusas	427
Molino de la 13ª esclusa	432
Molino de la 14ª esclusa	435
Molino de la 15ª esclusa	438
Molino de la 16ª esclusa	439
Molino de la 17ª, molino de la 18ª, batán de la 19ª y batán de la 20ª esclusas	440
Molino de la 21ª esclusa	443
Molino de la 22ª, molino de la 23ª y batán de la 24ª exclusas	443
Construcciones auxiliares	447
Almacenes	448
Cuadras	452
Otras construcciones	454
Arquitectura industrial fuera de la línea del Canal	455
Fábricas de harinas	456
Industrias textiles	458
Industrias de la construcción	460
Industria galletera	460
Industria eléctrica	462
Estaciones de ferrocarril	462
4. Arquitectura doméstica	469
<i>Vivienda tradicional</i>	469
<i>Arquitectura doméstica en torno al Canal de Castilla</i>	474
Casillas del personal del Canal	474
Viviendas de las nuevas poblaciones	483
<i>Arquitectura culta o representativa</i>	484
Arquitectura nobiliar	485
Arquitectura burguesa	489

IV. PATRIMONIO	493
1. Concepto y aplicación práctica	497
<i>Definición de patrimonio y evolución conceptual</i>	<i>497</i>
<i>La gestión y/o intervención en el patrimonio</i>	<i>500</i>
<i>El patrimonio en la legislación de España y de Castilla y León</i>	<i>502</i>
<i>Bienes patrimoniales declarados en el área de estudio</i>	<i>509</i>
2. Paisaje y articulación territorial	517
<i>El paisaje como patrimonio territorial y cultural</i>	<i>517</i>
<i>El paisaje de las campiñas de Tierra de Campos</i>	<i>522</i>
<i>El Canal de Castilla como elemento de transformación del territorio y del paisaje de Tierra de Campos</i>	<i>528</i>
3. Patrimonio industrial y de la obra pública	537
<i>El patrimonio industrial</i>	<i>537</i>
<i>El patrimonio de la obra pública</i>	<i>547</i>
<i>El Canal de Castilla</i>	<i>549</i>
<i>El ferrocarril</i>	<i>558</i>
<i>Las carreteras</i>	<i>560</i>
<i>Los establecimientos preindustriales e industriales</i>	<i>562</i>
4. Patrimonio arquitectónico	565
<i>Las normas urbanísticas municipales</i>	<i>565</i>
<i>Conservación o restauración monumental. El caso de Frómista</i>	<i>575</i>
El contexto	575
Manuel Aníbal Álvarez y su posicionamiento	578
La declaración de San Martín de Frómista como monumento y su restauración	579
Valoración historiográfica de la restauración de Frómista	586
La evolución posterior de las teorías sobre la restauración	589
<i>El patrimonio arquitectónico tradicional</i>	<i>595</i>
 CONCLUSIONES	 601
 Fuentes documentales y bibliografía	 613
 Índices de ilustraciones, gráficos y tablas	 669

PRESENTACIÓN

Este estudio se ha desarrollado en el marco teórico y práctico del Programa de Doctorado *El Patrimonio Histórico de Castilla y León*, impartido por el Departamento de Ciencias Históricas y Geografía de la Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad de Burgos. Se presenta para la obtención del Título de Doctor con la denominación *Patrimonio artístico y paisaje en torno al Canal de Castilla (Ramal Norte, 1750-1936)* y ha sido realizado bajo la supervisión de la Dra. Lena Saladina Iglesias Rouco, Catedrática de Historia del Arte en dicho centro.

Está dirigido al análisis y comprensión del patrimonio artístico y el paisaje resultantes del proceso de desarrollo contemporáneo que tuvo lugar en las localidades comprendidas en el Ramal Norte del Canal del Castilla desde mediados del siglo XVIII hasta el primer tercio del siglo XX. Persigue estudiar la proyección material y la incidencia visual derivadas de una evolución socioeconómica en la cual las obras públicas, en especial el Canal, desempeñaron un papel decisivo como agentes generadores de un valioso patrimonio y configuradores de un determinado paisaje.

La elección de esta temática parte del interés que han suscitado en los últimos años el patrimonio y el territorio desde una óptica integrada. Tal entendimiento ha impulsado una preocupación creciente por el conocimiento y la protección de este valioso legado material e inmaterial, contribuyendo al fomento de la investigación desde el ámbito universitario, y de la conservación desde los poderes públicos, toda vez que comienza a ser percibido como un recurso con enorme potencialidad. Así, hoy día constituye un importante factor de revitalización socioeconómica como reclamo del turismo, pero también un elemento favorable para la afirmación de la identidad cultural en las comunidades que son depositarias del mismo. En definitiva, patrimonio y paisaje se empiezan a entender de manera interrelacionada como un binomio activo con gran proyección social en su contexto espacial, por lo que resulta necesario valorar ambos aspectos a la hora de diseñar estrategias de planificación y ordenación del territorio.

Precisamente la consideración de la dimensión paisajística en el estudio del patrimonio, es decir, su caracterización como agente destacado en el proceso de configuración del territorio, hace imprescindible abordar su tratamiento desde un

enfoque multidisciplinar. Como resultado, se obtiene una visión integradora de las distintas aportaciones efectuadas desde diferentes campos de conocimiento (historia, geografía, arte, ingeniería, arquitectura, arqueología, etc.), abriéndose un abanico de posibilidades en lo relativo a la colaboración y complementariedad entre perspectivas de análisis de procedencia diversa.

Refiriéndonos de forma concreta al presente trabajo, se ha establecido una clara delimitación del objeto de investigación a niveles espaciales y temporales.

El espacio geográfico seleccionado comprende las localidades existentes en el Ramal Norte del Canal de Castilla, en un eje longitudinal cuyos puntos extremos serían Alar del Rey en el norte y Ribas de Campos en el sur. La elección de este marco espacial encuentra su explicación en dos razones fundamentales. Se trata de un área de marcado carácter rural con una enorme similitud y homogeneidad en cuanto a su personalidad geográfica y su evolución histórica, por lo que constituye una unidad de análisis muy válida. Además, en esta zona se construyó y puso en explotación el tramo más antiguo del Canal de Castilla, su Ramal Norte (1759-1791), siendo éste el elemento que vehiculó su proceso de desarrollo contemporáneo.

El período cronológico considerado se extiende entre los años 1750 y 1936. El establecimiento de dichos límites ofrece un marco temporal suficientemente amplio y expresivo para analizar, en el largo plazo, las transformaciones que tuvieron lugar en los elementos patrimoniales y en el paisaje del área analizada. Así, partiendo de un momento preindustrial (mediados del siglo XVIII), se aborda el primer impulso industrializador en estas tierras (décadas centrales del siglo XIX) y el comienzo del proceso de modernización del campo (primer tercio del siglo XX).

INTRODUCCIÓN

El primer paso a la hora de abordar el presente estudio era establecer una serie de OBJETIVOS a alcanzar en el curso del trabajo de investigación. Son los siguientes, tal y como a continuación se enuncian:

- Determinar, como punto de partida, el proceso de evolución socioeconómica experimentado en el área de análisis durante el período elegido, concretando las principales fases y sus rasgos más importantes.
- Comprender el papel desempeñado por los diferentes agentes de desarrollo (Canal de Castilla, ferrocarril y caminos y carreteras) en la configuración del paisaje, así como su proyección material en diversos elementos patrimoniales.
- Estudiar las diversas manifestaciones arquitectónicas generadas por ese proceso de desarrollo: los núcleos de población, las dotaciones públicas (de carácter religioso, como iglesias y ermitas, o civil, como escuelas, hospitales, ayuntamientos, cementerios y mataderos), los establecimientos industriales (molinos y fábricas de harinas, batanes, centrales eléctricas), y las construcciones domésticas y auxiliares. Se trata, por un lado, de extraer las características generales de las diferentes tipologías de elementos y, por otro, de efectuar un análisis pormenorizado de los rasgos particulares de cada uno de ellos.
- Considerar, desde una perspectiva patrimonial, la evolución material y visual y la proyección actual de esos elementos, entendiéndolos como una creación del pasado y un recurso importante para el presente y el futuro, en tanto en cuanto agentes impulsores de desarrollo a nivel socioeconómico y cultural.

Una vez establecidos los objetivos, era necesario el diseño de una estrategia de trabajo adecuada que permitiese obtener la información necesaria para su consecución. En este sentido, la METODOLOGÍA empleada se ha fundamentado en el desarrollo de una serie de tareas esenciales.

Primeramente se procedió a una *revisión y análisis bibliográfico* que permitió establecer el “estado de la cuestión” sobre el objeto de la investigación. Como punto de partida disponíamos de un amplio conjunto de aportaciones de diversa índole sobre la temática abordada, que se pueden agrupar en torno a cuatro grandes apartados.

Por un lado, encontramos una numerosa serie de contribuciones referidas al marco geográfico y al contexto histórico del estudio. Se seleccionaron aquéllas que se ocupaban de la evolución socioeconómica de nuestra región en general y del área de análisis en particular durante el período propuesto. En este sentido, partimos de la consideración de las obras generales sobre geografía castellano-leonesa, como las de A. Cabo y F. Manero o de V. Bermejo y C. Moretón, y de las síntesis históricas sobre el siglo XVIII y la primera contemporaneidad regional, entre las cuales despunta por su interés y actualidad la de R. Serrano García (2008). Se ha manejado, igualmente, un completo elenco de trabajos sobre determinados aspectos socioeconómicos, como la demografía, la agricultura, los transportes, el comercio o la industria, destacando en este último caso por su volumen y calidad los desarrollados por J. Moreno Lázaro sobre la harinería castellana.

También hemos examinado la bibliografía existente en torno al tema específico de las obras públicas, entendiéndolas como importantes agentes de desarrollo de la zona analizada. El punto de partida lo constituyen estudios generales como los de P. Alzola y Minondo o S. Madrazo, si bien en los últimos años se ha avanzado hacia una nueva comprensión del papel de estos elementos de ingeniería en relación con el territorio y el patrimonio. En este sentido, podemos destacar algunas publicaciones periódicas como la *Revista de Obras Públicas o Ingeniería y Territorio*, o la importante obra coordinada por F. Bueno Hernández (2008) para el ámbito de Castilla y León. A partir de esta consideración general, analizamos a continuación el tratamiento particular que han recibido las infraestructuras que aparecen en nuestra zona durante el período analizado.

El Canal de Castilla comenzó a ser objeto de atención a partir de las aportaciones que desde el campo de la historia económica efectuó J. Helguera Quijada en los años ochenta y comienzos de los noventa, que aún hoy constituyen referencia ineludible para una aproximación al mismo. Con posterioridad, se han venido sucediendo diversas publicaciones sobre este tema, desde guías turísticas y obras de divulgación generalista a monografías o artículos de carácter científico desde distintas disciplinas de conocimiento (historia, arte, geografía, arqueología, ingeniería, arquitectura, etc.). Cabe destacar, entre todas ellas, la memoria del Plan Regional, que

recoge las últimas aportaciones sobre el tema, o la obra de C. Pérez González y L. A. Arroyo Rodríguez (2004), referida específicamente a nuestro Ramal Norte.

En el caso del ferrocarril, partiendo de estudios generales clásicos como el de F. Wais San Martín o más recientes como el de M. Muñoz Rubio, J. Sanz Fernández y J. Vidal Olivares, encontramos diversos trabajos sobre el proceso constructivo de las principales líneas férreas de nuestro área, sobre todo los Ferrocarriles de Isabel II y del Norte, pero también de los secundarios.

En relación con los caminos y carreteras, además de obras de referencia obligada como la de J. I. Uriol Salcedo, en los últimos años se ha ido introduciendo la perspectiva territorial en el análisis de estas vías de comunicación, destacando en este sentido las aportaciones de C. Nárdiz Ortiz. También hay diversos estudios sobre elementos tan representativos como los puentes, como los de M. A. Aramburu Zabala e I. Cadiñanos Bardeci para el ámbito que nos ocupa.

Un tercer gran conjunto de aportaciones se refiere a los diferentes tipos de manifestaciones arquitectónicas, abordadas desde diferentes perspectivas.

Por un lado está la consideración integral de los núcleos, donde adquieren especial relevancia los estudios de L. S. Iglesias Rouco y M. J. Zaparaín Yáñez para nuestra zona, así como las diferentes monografías locales dedicadas generalmente a las poblaciones principales, destacando las de L. A. Arroyo Rodríguez en el caso de Herrera de Pisuerga o D. Ortega Gutiérrez para Melgar de Fernamental.

También la arquitectura pública, tanto religiosa como civil, ha sido objeto de análisis en diversos trabajos. En este sentido, destaca la información que proporcionan el Catálogo Monumental de R. Navarro García y el Inventario Artístico dirigido por J. J. Martínez González, ambos efectuados para la provincia de Palencia, en la cual está comprendida la mayor parte de nuestro área. Para completar el análisis en la provincia de Burgos, contamos con los trabajos de R. J. Payo Hernanz. Además, disponemos de monografías sobre los edificios religiosos (iglesias y monasterios) más destacados, y de múltiples referencias en revistas de información local (*AMDEALAR*, *Apuntes Históricas de Alar del Rey* o *de Herrera de Pisuerga y Armentález*).

La arquitectura del trabajo, tanto la auxiliar de las actividades agropecuarias como la dedicada a procesos industriales, ha recibido un tratamiento menor en forma de estudios específicos. Destacan, dentro de la misma, los trabajos desarrollados por J. L. García Grinda, N. García Tapia o F. García Castellón.

Mayor interés han concitado las construcciones domésticas tradicionales, que en el caso de nuestra zona de análisis han sido consideradas en los trabajos del citado J. L. García Grinda, F. Benito Martín y J. C. Ponga Mayo, entre otros.

Por último, en este breve repaso a la bibliografía consultada, nos encontramos un repertorio de materiales de reciente aparición sobre cuestiones patrimoniales, que han permitido un avance en este concepto hacia un enfoque territorial.

En este sentido, es muy relevante la proliferación de estudios que en los últimos años consideran el paisaje como patrimonio, desde una perspectiva interdisciplinar y globalizadora. En esta línea podemos inscribir los trabajos de F. Zoido Naranjo, E. Martínez de Pisón, J. Ortega Valcárcel o R. Mata Olmo. También es interesante la consideración de la imagen cultural del paisaje, destacando en este sentido las contribuciones de N. Ortega Cantero, que para nuestro ámbito inciden en la importancia de la visión ofrecida por los autores de la Generación del 98.

También resultan especialmente interesantes las aportaciones que subrayan el papel de las obras públicas y el patrimonio industrial como elementos activos y destacados en la configuración del territorio. En esta dirección se encuentran las diferentes publicaciones de I. Aguilar Civera o P. Benito del Pozo, desde campos tan diversos como la historia del arte o la geografía, respectivamente.

Y en cuanto al tratamiento de nuestro patrimonio arquitectónico, encontramos diversos trabajos referidos a la restauración monumental. Destacaremos, en nuestro caso, aquéllos que se ocupan de la intervención acometida en la iglesia de San Martín de Frómista, como los de J. L. Senra Gabriel y Galán, J. L. Hernando Garrido, P. L. Gallego Fernández o M. A. García Guinea, entre otros.

Disponemos, pues, de un amplio repertorio de estudios que adolecen, en ocasiones, de una falta de visión global e interdisciplinar de los diversos elementos y procesos generadores de este patrimonio y de su paisaje, de suerte que se constituyen en aportaciones más o menos individuales efectuadas desde los distintos campos de conocimiento. Se echa en falta, en muchos casos, una perspectiva más amplia en el tratamiento de estas temáticas, de suerte que los distintos enfoques resulten complementarios y encuentren puntos de conexión que permitan ofrecer una imagen global de un patrimonio perfectamente integrado en el paisaje. En esta línea parecen avanzar las últimas investigaciones y en esa dirección pretendemos encuadrar el trabajo que ahora se presenta.

Posteriormente, se procedió a la *localización y estudio de las fuentes documentales* susceptibles de proporcionar información sobre el tema a estudiar, sobre todo las obras públicas y las realizaciones arquitectónicas, pertenecientes a diversos centros archivísticos de ámbito tanto nacional como regional y local.

La mayor parte de los testimonios referidos al Canal de Castilla se custodian en el Archivo General de la Confederación Hidrográfica del Duero (AGCHD). En este centro se constituyó una sección específica denominada “Fondo del Canal de Castilla” con diversas series documentales de los siglos XVIII, XIX y XX. También en el “Fondo de Proyectos” hay una parte dedicada a aquéllos que corresponden a esta magna obra hidráulica, con documentación que arranca de los años 20 del siglo pasado, momento en que se constituye el organismo de cuenca. Este archivo dispone, además, de abundante e interesante material gráfico (mapas, planos, dibujos) y fotográfico.

En el Archivo General de la Administración (AGA) y Archivo General del Ministerio de Fomento (AGMF) hemos obtenido, con carácter general, referencias documentales sobre las obras públicas estudiadas, a saber, el Canal, los ferrocarriles de Isabel II y del Norte, y las carreteras de nuestra zona.

En cuanto al material gráfico y fotográfico sobre estos agentes de desarrollo, el Archivo General Militar de Madrid (AGMM), antiguo Servicio Histórico Militar hoy perteneciente al Instituto de Historia y Cultura Militar, custodia una colección completa de planos originales del momento de la construcción del Canal, que estuvo dirigida por ingenieros del ejército. También en el Archivo General de Palacio Real (AGPR) se encuentra una serie de planos del Canal de Castilla elaborados por el Director de las Obras Juan de Homar en 1806, así como una colección fotográfica de William Atkinson sobre la construcción de Ferrocarril de Isabel II, fechada entre 1855 y 1857. Y en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARCh) y el Archivo General de Simancas (AGS) se han localizado, además de documentación de interés, planos relacionados con nuevas poblaciones y establecimientos industriales, respectivamente.

Por su parte, los Archivos Históricos Provinciales de Burgos (AHPB) y Palencia (AHPP) suministran un buen número de noticias sobre algunas obras de arquitectura civil y del trabajo en las Secciones de Protocolos Notariales, Justicia Municipal, Concejil y Desamortización. También el Archivo de la Diputación Provincial de Burgos (ADPB) y, en menor proporción, el de Palencia (ADPP), proporcionan información de proyectos de infraestructuras (carreteras o ferrocarriles) y dotaciones públicas (escuelas, mataderos, cementerios, ayuntamientos, etc.).

En bastante menor medida, hemos recurrido a los archivos de carácter religioso para obtener algunos datos de carácter demográfico y sobre los edificios religiosos. En este sentido, hay que mencionar los Archivos Diocesanos de Burgos (ADB) y de Palencia (ADP), o los Archivos Parroquiales de Herrera de Pisuerga (APHP), de Melgar de Fernamental (APMF) y de Osorno (APO).

Se han efectuado algunas consultas puntuales de documentación correspondiente a la Biblioteca Nacional (BN), el Archivo Histórico Nacional (AHN) y el Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (ARABASF), así como a algunos archivos municipales, como el de Herrera de Pisuerga (AMHP) o el de Melgar de Fernamental (AMMF).

También hemos podido acceder de forma electrónica a diverso material de interés vía web: datos de población procedentes del Instituto Nacional de Estadística, parcelarios en la Oficina Virtual del Catastro, e instrumentos de planeamiento urbanístico en la base de datos de la Dirección General de la Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León.

En tercer lugar dentro de la estrategia de trabajo diseñada, se procedió al *análisis in situ del objeto de estudio*, mediante un trabajo de campo que permitió una aproximación directa y permitió registrar los cambios producidos en el mismo, completando las labores de compilación de información. Se ha desarrollado mediante la realización de reportajes fotográficos, así como a través de la observación y recogida de anotaciones de los aspectos referidos al contexto espacial y al estado actual de conservación y uso de los elementos patrimoniales. Todo ello permite comprender mejor las relaciones que éstos establecen hoy con su entorno inmediato.

La información obtenida a través de los tres procedimientos descritos fue posteriormente objeto de *tratamiento, estructuración y análisis* con vistas a la comparación, integración y verificación de los datos reunidos. Finalmente, se efectuó la *exposición de resultados* y la *elaboración de conclusiones*, y se procedió a la *redacción definitiva del texto* que, con su correspondiente acompañamiento gráfico, conforma la presente Tesis Doctoral, estructurada de acuerdo a los siguientes apartados:

- “Presentación” (objeto).
- “Introducción” (objetivos, metodología y avance de resultados).
- “I. Espacio y desarrollo” (1. El marco geográfico y 2. El contexto histórico).
- “II. Agentes de desarrollo” (1. El Canal de Castilla, 2. El ferrocarril y 3. Caminos y carreteras).

- “III. Arquitectura” (1. Los núcleos de población, 2. Arquitectura pública, 3. Arquitectura del trabajo y 4. Arquitectura doméstica).
- “IV. Patrimonio” (1. Concepto y aplicación práctica, 2. Paisaje y articulación territorial, 3. Patrimonio industrial y de la obra pública y 4. Patrimonio arquitectónico).
- “Conclusiones”.
- “Fuentes documentales y bibliografía”.
- “Índices de ilustraciones, gráficos y tablas”.

Como AVANCE DE LOS RESULTADOS que el estudio ofrece podemos subrayar, con carácter general, el protagonismo fundamental que el Canal de Castilla asumió en la configuración contemporánea de nuestra zona, perceptible a través de una impronta que en la actualidad se manifiesta desde diferentes dimensiones patrimoniales:

- Constituye un elemento fundamental en la conformación del paisaje. De ahí esa imagen resultante de un amplio territorio suavemente ondulado que es recorrido por esta alargada arteria fluvial, producto de un ambicioso proyecto de carácter público, la cual constituye en sí misma un corredor verde de gran valor ecológico.

- También es destacable su importante papel en el proceso de mejora de las vías de comunicación (camino o carreteras y ferrocarril) y en la articulación de un completo sistema de transportes.

- A su vez, incidió en el desarrollo de la ocupación poblacional. En este sentido, influye decisivamente en el establecimiento del eje económico Valladolid-Palencia-Santander, asignando a cada uno de esos centros urbanos una orientación económica distinta y complementaria. Así, mientras las capitales cántabra y castellana se consagran con un marcado carácter comercial (de apertura a los mercados nacional y americano) e industrial (de transformación de los productos agrarios) respectivamente, la ciudad del Carrión se mantiene como centro articulador del medio rural de Tierra de Campos.

- Pero, además, en este marco tradicionalmente rural y agrícola, el Canal contribuirá a establecer una notable diferenciación entre los núcleos de población imbricados en su trazado. Por un lado, los centros principales, a saber, las cabeceras comarcales y los enclaves que adquieren cierto impulso industrial y comercial, verán estimulado su desarrollo de forma notable y desempeñarán un papel protagonista. Por otro lado, las pequeñas localidades y las nuevas poblaciones creadas en su curso con

escaso éxito, experimentarán un crecimiento más limitado y ligado a los parámetros tradicionales impuestos por la actividad agraria.

- El desarrollo impulsado por el Canal se tradujo, a niveles arquitectónicos, en una serie de cambios y en la aparición de nuevos elementos. Así, se renueva el trazado urbanístico y se crean o transforman espacios públicos en los núcleos de mayor importancia. También se reforman o construyen edificaciones de carácter institucional, tanto religioso como civil, de acuerdo a las nuevas necesidades derivadas del concepto de progreso. A su vez, los establecimientos industriales y las construcciones auxiliares experimentan una evolución formal y funcional condicionada por los requerimientos productivos. Y por último, en la arquitectura doméstica se mantienen los caracteres básicos tradicionales, pero se incorporan algunas soluciones novedosas en relación con la idea de confort, las cuales tendrán gran importancia en fechas posteriores.

- En definitiva, el Canal de Castilla se proyectó a niveles visuales y materiales en un activo patrimonial diverso que ha llegado hasta nosotros con la exigencia de su puesta al día desde una dimensión artística y paisajística. Consecuentemente, esta nueva perspectiva de análisis permite, por un lado, comprender que ese patrimonio confiere una identidad propia y diferenciada al territorio y a las poblaciones depositarias del mismo y, por otro, considera que a partir de ese legado se puede generar hoy un desarrollo socioeconómico y cultural sostenible en el espacio y en el tiempo.

ESPACIO Y DESARROLLO

1. El marco geográfico

2. El contexto histórico

1. El marco geográfico

El Ramal Norte del Canal de Castilla discurre entre las localidades palentinas de Alar del Rey y Ribas de Campos, con una breve incursión en la provincia de Burgos. Constituye un tramo de unos 75 kilómetros que atraviesa los términos de las localidades de Alar del Rey, San Quirce de Riopisuerga, Herrera de Pisuerga, Ventosa de Pisuerga, Castrillo de Riopisuerga, Olmos de Pisuerga, Naveros de Pisuerga, San Llorente de la Vega, Melgar de Fernamental, Osorno, Santillana de Campos, Las Cabañas de Castilla, Lantadilla, Requena de Campos, Boadilla del Camino, Frómista, Piña de Campos, San Cebrián de Campos, Amayuelas de Abajo, Amusco y Ribas de Campos.

Este área se encuentra perfectamente delimitada por una serie de elementos geográficos: al Norte, las estribaciones meridionales de la Cordillera Cantábrica; por el Este, el río Pisuerga, que marca el límite con los páramos de Villadiego, Castrojeriz y Astudillo y las campiñas del tercio occidental de la provincia burgalesa, y por el Oeste y el Sur, el río Carrión, en el comienzo de la Tierra de Campos¹.

Se trata, pues, de una zona de transición entre dos grandes unidades geomorfológicas, a saber, las montañas de la Cordillera Cantábrica y, principalmente, las llanuras centrales de la cuenca sedimentaria del Duero, con las cuales comparte sus rasgos geográficos definitorios y unas condiciones ecológicas características².

Se aprecia un predominio del relieve de campiña, en el que destaca la presencia abrumadora de llanuras con suaves ondulaciones y pendientes muy tendidas³, así como la existencia de suelos arcillosos que constituyen terrenos propicios para la agricultura.

¹ Sobre la comarca natural de Tierra de Campos, véase PLANS, P. (1970): *La Tierra de Campos*, Madrid, Instituto de Geografía Aplicada y GONZÁLEZ GARRIDO, J. (1993) [1941]: *La Tierra de Campos. Región Natural*, Valladolid, Ámbito.

² CABO, A. Y MANERO, F. (1987): *Geografía de Castilla y León. Vol. 1. Unidad y diversidad del territorio*, Valladolid, Ámbito Ediciones. También MORENO PEÑA, J. L. (1991): "Las llanuras al Norte del Duero: campiñas arcillosas y páramos calcáreos", en A. Cabo y F. Manero, *op. cit.* Vol. 9. *Las comarcas renovadas*, pp. 37-87.

³ En esta zona, la altitud va descendiendo lentamente desde los 850 metros del extremo norte hasta los 750 metros del borde sur, lo cual se traduce en una degradación térmica progresiva que puede llegar a alcanzar un valor comprendido entre 0'6 y 1° C de temperatura, aproximadamente.

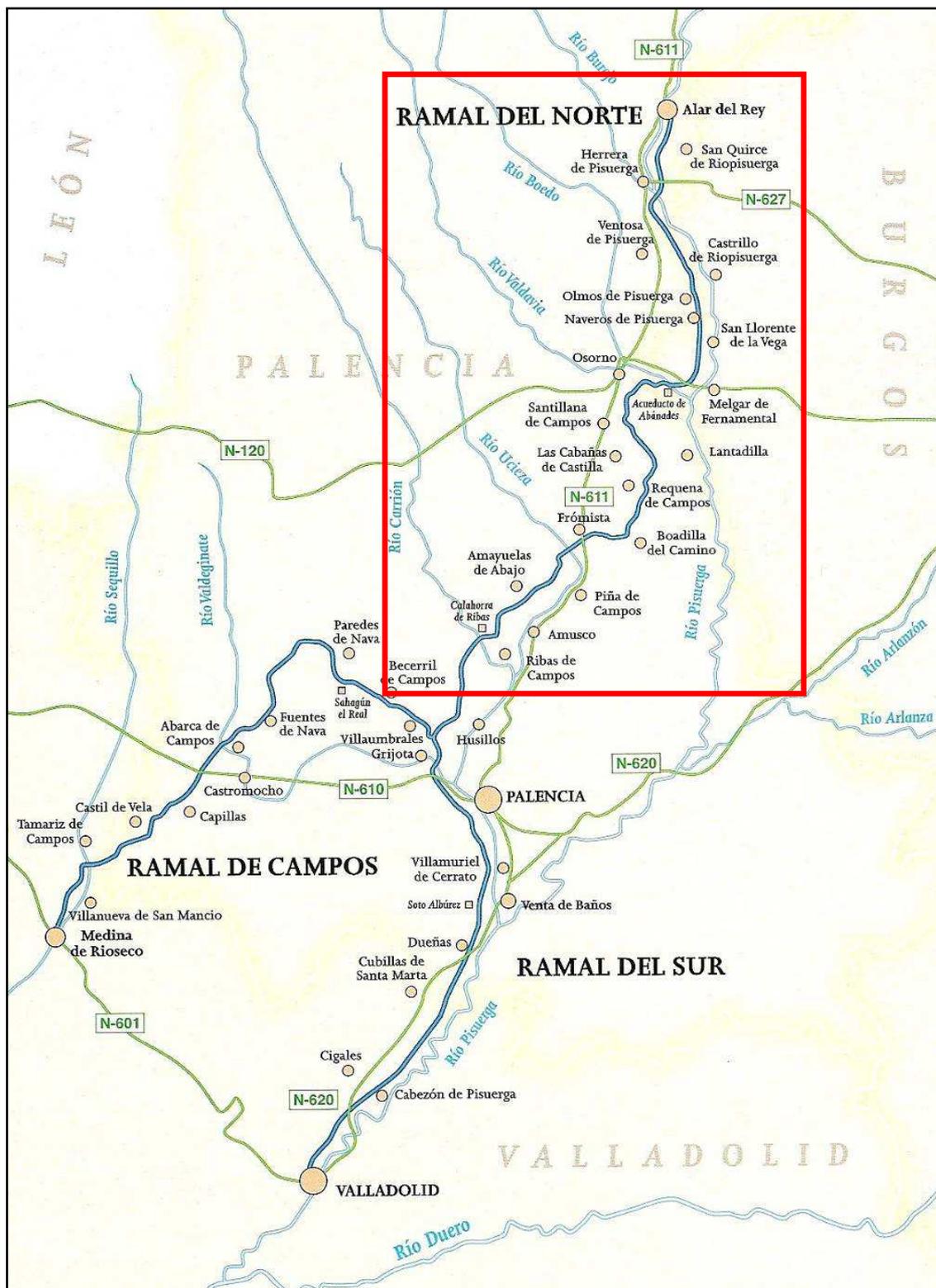


Ilustración 1. Mapa del curso del Canal de Castilla, destacando el trazado de su Ramal Norte

Este paisaje presenta un aspecto abierto y apaisado, monótono y uniforme, de amplios horizontes y deforestado debido a su tradicional dedicación al cultivo del cereal. Sólo se ve interrumpido por las terrazas fluviales, formadas por acumulaciones de gravas cuarcíticas en diferentes escalones altitudinales, y las vegas de los ríos, en cuyos fondos de valle se concentran la vegetación de ribera y los cultivos de regadío sobre los limos allí depositados. En los bordes occidental y oriental de esta comarca aparecen los páramos, plataformas elevadas coronadas por superficies horizontales que están compuestas de materiales como las calizas, las margas y los yesos. Además, en su extremo norte, los sedimentos terciarios se depositan sobre las estribaciones meridionales de la Cordillera Cantábrica, hoy subyacentes a dichas capas de relleno.

Hay que indicar la presencia de dos cursos hidrológicos de importancia: el Pisuerga, en su extremo oriental, y el Carrión en su límite occidental, que vertebran y avenan toda la zona. El primero recibe el aporte de los ríos Burejo, Valdavia y Boedo, alimenta al Canal de Castilla en Alar del Rey y al Canal del Pisuerga en Herrera de Pisuerga, y está regulado por los embalses de Requejada, Cervera y Aguilar de Campoo. Por su parte, el segundo tiene como tributario principal al Ucieza, proporciona aguas al Canal de Castilla y la Acequia de Palencia en el punto de Calahorra de Ribas, y cuenta con los pantanos de Camporredondo y Compuerto. Además de estos dos grandes ríos y sus afluentes, existe una serie de riachuelos y arroyos menores que vierten sus escasos caudales a esos cursos fluviales principales.

Ha de destacarse, también, la existencia de un clima mediterráneo de interior⁴, de carácter extremo en sus variables (temperaturas y precipitaciones). Por un lado, presenta inviernos de larga duración, con frío persistente y acusado⁵ y una relativa abundancia de las precipitaciones. Por otra parte, los veranos son cortos, moderadamente calurosos y están afectados por una acusada aridez⁶. Las estaciones intermedias (primavera y otoño) se caracterizan por su brevedad y por la variedad, inestabilidad e irregularidad de sus condiciones meteorológicas.

⁴ BERMEJO PALACIOS, V. Y MORETÓN ABÓN, C. (1996): *Geografía General de Castilla y León*, Tomo II, Madrid, Ediciones Páramo, pp. 56-93.

⁵ Durante cinco meses (de noviembre a marzo) la temperatura media no llega a los 10° C y las heladas son frecuentes e intensas.

⁶ Las precipitaciones anuales en esta área oscilan entre los 600 y los 400 mm., en una horquilla descendente de norte a sur, siendo en todo caso un volumen escaso.

Por último, se ha producido una profunda alteración antrópica del paisaje vegetal original, dominado por bosques enciniegos⁷. La especie forestal más generalizada en las campiñas arcillosas era la encina (*Quercus ilex*, subespecie *rotundifolia*), por su resistencia al frío y la aridez estival y su versatilidad en cuanto a los suelos⁸. Esto no quiere decir que se encontrara plenamente adaptada al potencial ecológico de este espacio, porque su crecimiento era lento y la fructificación insegura y reducida, debido a las bajas temperaturas y, en particular, a la dilatada duración del período de heladas. Tales inconvenientes climáticos influyeron en que raramente la encina presentara una talla arbórea. Lo normal es que no pasara del rango de arbusto, configurando masas bajas y enmarañadas denominadas carrascales. Este desarrollo a la defensiva constituía una respuesta adaptativa ante esas limitaciones climáticas y, sobre todo, ante la hostil intervención humana, principal responsable de que en las campiñas arcillosas la encina aparezca en pequeñas manchas arbustivas, cuando no en ejemplares aislados.

La temprana y continuada ocupación del espacio y su consiguiente ordenación para ponerlo en producción desencadenaron una sustitución de dicha especie natural en favor de las plantas cultivadas, fundamentalmente cereales y, dentro de éstos, los panificables. Por ende, en el paisaje vegetal no agrícola de esta zona reina la pobreza y la dispersión, y en ello ha sido trascendental la presión humana sobre la tierra, manifiesta en deforestaciones de ascendencia secular para ganar terrenos de cultivo y pastoreo. Únicamente en hondonadas con suelos frescos y, sobre todo, en las orillas de los cursos fluviales se asientan ejemplares arbóreos, principalmente chopos, que fueron en aumento gracias a sucesivas repoblaciones.

Sobre este complejo ecológico descrito, se asentaron comunidades humanas desde tiempos pretéritos. Como resultado, esta zona presenta un paisaje profundamente transformado por una intensa y continuada intervención antrópica, que fue perfilando en el tiempo una orientación económica y un modelo de organización del territorio.

La actividad agraria ha constituido tradicionalmente el definidor primordial de su economía. El complejo de relaciones dinámicas e interdependientes entre

⁷ BERMEJO PALACIOS, V. Y MORETÓN ABÓN, C. (1996), *op. cit.*, Tomo II, pp. 95-98. La formación vegetal originaria estaba constituida por bosques de encinas, si bien el estado climático de dicho ecosistema se vio alterado progresivamente por el movimiento roturador de los grupos humanos que se asentaron en estas tierras, experimentando esas especies naturales un notable grado de regresión.

⁸ El tipo de suelo más generalizado en el área de estudio tiene un acentuado componente arcilloso y una coloración rojiza o anaranjada. Presenta una buena estructura, con amplia capacidad de retención de agua, con el inconveniente de su bajo contenido en algunas sustancias como el nitrógeno. Esta circunstancia constituía una desventaja para el cultivo, pero tradicionalmente se solventó mediante la implementación de la rotación de cultivos o del barbecho.

geomorfología, composición litológica y regímenes ombrotérmicos ha proporcionado unas condiciones favorables para la agricultura por la forma del relieve y el carácter mullido de sus suelos, pero con unas limitaciones de tipo climático, por los efectos negativos de la intensidad y duración de los inviernos y de la aridez estival. La puesta en cultivo de estas tierras con vistas a la producción cerealista, fundamentalmente de trigo, incidió de manera directa en el deterioro de la masa forestal preexistente, casi totalmente extirpada, así como en el empobrecimiento de los suelos en materia orgánica. Para contrarrestar esta circunstancia, la ganadería lanar y la colombofilia aportaron durante mucho tiempo una masa fertilizante sumamente valiosa.

Por otro lado, los valles, vegas y riberas se convirtieron desde fechas tempranas en las áreas más transformadas por el hombre dentro del terrazgo agrario. Su nivel altitudinal más bajo, la proximidad a los ríos o la existencia de mantos freáticos a escasa profundidad fueron factores que permitieron la construcción de pozos y acequias destinados al riego de productos hortícolas primero y de los cultivos industriales y plantas forrajeras con posterioridad. Por su parte, en los suelos guijarrosos, más secos y cálidos de las terrazas fluviales se extendieron los viñedos, en forma de pequeños majuelos flanqueados por hileras de almendros y árboles frutales.

Todos estos aprovechamientos económicos fueron perfilando, a su vez, un determinado modelo de ocupación del espacio⁹. La mayoría de los núcleos actuales de la zona tiene sus orígenes en la Edad Media, especialmente en el período que abarca desde los comienzos de la repoblación (siglos IX-X) hasta la aparición y desarrollo de la vida urbana (siglos XII-XIII). Aunque se conozcan establecimientos anteriores en algunas localidades estudiadas, en especial asentamientos indígenas de época prerromana más tarde romanizados, es difícil establecer en general alguna relación física de éstos con los núcleos medievales. Incluso aún cuando conservan la misma o parecida denominación, los antiguos poblados fueron abandonados, bajando a las laderas o fondos de valles y manteniendo elementos defensivos en las posiciones destacadas de los castros, como castillos y torres. No obstante, existen algunas excepciones donde el núcleo se yergue directamente sobre asentamientos preexistentes, como el caso de Herrera de Pisuerga.

El sistema de poblamiento que se fue articulando en esta zona presenta una estructura organizada en torno a tres niveles básicos:

⁹ CABO, A. Y MANERO, F. (1987): *op. cit.* Vol. 7. *La articulación del territorio*.

- Núcleos principales o de mayor tamaño. Llegaron a superar el millar y medio de habitantes, constituyendo cabeceras territoriales más o menos claras, ya que eran por lo general villas medievales de las que dependía un territorio más o menos amplio. Estos núcleos, a pesar de su ruralidad, presentan un cierto carácter urbano. Los principales exponentes en nuestro área serían Herrera de Pisuegra y Melgar de Fernamental, en un primer nivel, y Osorno y Frómista, en un segundo escalón.

- Núcleos intermedios, con una población comprendida entre 500 y 1.500 habitantes. Fueron villas medievales y cabeceras de alfoz que no han conservado dicho papel preeminente y, sobre todo, núcleos rurales o aldeas con un cierto tamaño. Ejemplos de ello son Lantadilla, Piña de Campos y San Cebrián de Campos, en un primer estadio, y Santillana de Campos y Boadilla del Camino, en segundo término. Casos particulares dentro de este conjunto serían Alar del Rey y Amusco, uno por su dinámica ascendente y otro por su tendencia regresiva.

- Núcleos menores de escasa entidad, con menos de 500 habitantes, en su mayoría pequeñas villas o auténticas aldeas y caseríos que no han alcanzado o mantenido un mínimo desarrollo poblacional, constituyendo núcleos claramente rurales. Dentro de este grupo se incluirían el resto de localidades analizadas: San Quirce de Riopisuegra, Ventosa de Pisuegra, Castrillo de Riopisuegra, Olmos de Pisuegra, Naveros de Pisuegra, San Llorente de la Vega, Las Cabañas de Castilla, Requena de Campos, Amayuelas de Abajo y Ribas de Campos.

Por lo que respecta a sus emplazamientos, la mayoría de los núcleos, que presentan un marcado carácter concentrado y compacto, se sitúa junto a un río de mayor o menor tamaño. Las razones son múltiples: la existencia de un vado o paso, el hecho de servir como límite fácil del núcleo para su defensa, el propio servicio del agua para usos múltiples (abastecimiento, regadío y saneamiento) o la presencia de una vega fértil junto al mismo. Un número importante de las poblaciones analizadas suele asentarse en las partes bajas de los valles, buscando una situación a media o baja ladera, o en plataformas fluviales más o menos llanas para lograr una mejor protección y una mayor relación con su espacio agrario, sobre todo en el caso de núcleos de pequeña entidad.

Otras poblaciones, en menor proporción, están ubicadas en las faldas de lomas y cerros no muy destacados y con una suave pendiente. En ellas suelen buscar el fácil soleamiento, evitando la orientación septentrional, y en todo caso es claro el progresivo desalojo de las cumbres y la ocupación de los niveles inferiores del fondo del valle.

2. El contexto histórico

Nuestra zona, de marcado carácter rural, fue objeto de una intensa humanización desde tiempos antiguos (Neolítico, Edad de los Metales y Época Romana). En el momento de la repoblación constituyó un espacio de frontera, circunstancia que determinó en buena medida su actual sistema de ocupación y de poblamiento, caracterizado por la presencia de núcleos concentrados que en su momento estuvieron cercados por una muralla.

En la génesis y consolidación de estos establecimientos poblacionales se pueden distinguir tres períodos claramente definidos¹⁰.

El primero, entre los siglos VIII y X, comprende el inicio del proceso colonizador. Los tipos de asentamiento que se establecen son de pequeña entidad y carácter netamente rural, las aldeas, agrupándose en torno a pequeños monasterios e iglesias y siendo defendidas por numerosos puntos fortificados –torreones o castillos– que se van erigiendo en los lugares estratégicos.

En la segunda fase, entre los siglos XI al XIII, se produce una clara jerarquización del poblamiento, con la fundación de numerosas villas como cabeceras de un territorio no muy amplio. En su mayor parte, se ubican sobre un asentamiento anterior: una aldea, un monasterio o una fortificación. Este período está caracterizado por un fuerte incremento poblacional, debido a un aumento de la esperanza de vida, a la mejora de las condiciones alimentarias y de seguridad, a la llegada de poblaciones foráneas como francos y judíos, y a la continuación del flujo sur-norte, que se testimonia a través de la aparición significativa de temas arquitectónicos con influencia mudéjar en las construcciones cultas, sobre todo religiosas, y en la propia arquitectura tradicional.

Las villas que reciben fuero se constituirán en núcleos que destacan por su mayor tamaño y ciertos aspectos urbanos dentro de un territorio claramente ruralizado,

¹⁰ GARCÍA GRINDA, J. L. (1988): *Arquitectura popular de Burgos*, Burgos, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, pp. 101-116.

y su fortalecimiento va a generar la desaparición de un buen número de aldeas. La creación de la villa tiene la pretensión de concentrar la dispersa población rural del momento para facilitar su control político y crear centros económicos mediante el establecimiento de lugares de mercado, que permitan al señor percibir las correspondientes rentas y tributos. Por su parte, en las aldeas que sobreviven se aprecia un claro proceso de compactación, saliendo fuera de la estructura de los núcleos los espacios de cultivo, aunque pueden encontrarse ejemplos de estructura esponjosa con huertas y praderíos anejos a la casa.

En un tercer momento, entre los siglos XIV y XV, se constata un estancamiento, cuando no una clara regresión del movimiento repoblador. La tupida red de poblamiento tejida en los siglos anteriores llega al límite de las posibilidades de explotación que ofrece el medio, con los sistemas y técnicas productivas existentes. La manifestación más visible de este proceso se aprecia en la desaparición de multitud de núcleos menores: son los despoblados bajomedievales.

En la época moderna, entre los siglos XVI y XVIII, se percibe el despegue de ciertas villas hasta constituirse en núcleos principales. En ellas se producen transformaciones urbanísticas importantes al ampliar sus cascos, conformar sus espacios públicos o plazas y consolidar los barrios o arrabales extramuros, extendiéndose el recinto originario y superándose antiguos límites físicos como los ríos. Este crecimiento, fundamentado en bases esencialmente agrarias, se inició en el siglo XVI y contribuyó a consolidar la tradicional orientación de estas tierras al cultivo del cereal. Tras la crisis del Seiscientos, en el siglo XVIII se retomará nuevamente el ciclo expansivo bajo los postulados del reformismo ilustrado, pero ya con un signo y unos caracteres diferentes.

Desde mediados del Setecientos y a lo largo de todo el siglo XIX, nuestro espacio se convertirá en la zona nuclear del eje económico Valladolid–Palencia–Santander, que se configuró en torno al comercio de cereales y harinas con destino a las Antillas. Desde mediados de la centuria decimonónica, este área se vio afectada por unas dinámicas que transformaron el campo bajo una lógica capitalista¹¹, y se comenzó a reputar como granero de Castilla y, por extensión, de España. Como resultado, estas tierras se convertirían en la imagen representativa y arquetípica de Castilla e, incluso, de

¹¹ PEÑA SÁNCHEZ, M. (1987): *Tierra de Campos. La integración de un espacio rural en la economía capitalista*, Valladolid, Universidad de Valladolid y Caja de Salamanca, pp. 49-81.

España, identificación que alcanzará su máxima expresión con los escritores de la Generación del 98¹².

Pero ese proceso modernizador del ámbito rural, que se comienza a perfilar con la Ilustración, arranca decididamente con la revolución liberal y recibe un renovado impulso en el primer tercio del siglo XX, no llegó a cristalizar en los años 30 de la centuria pasada, sobre todo a consecuencia de la Guerra Civil Española. Habría que esperar hasta las décadas de 1950 y 1960 para que se operaran las transformaciones económicas (incremento dimensional de las explotaciones, mecanización, concentración parcelaria, extensión del regadío) y sociales (éxodo rural, envejecimiento progresivo) que requería una integración capitalista plena de un espacio eminente y tradicionalmente agrario como el que nos ocupa.

Ateniéndonos a nuestro estudio, el marco cronológico seleccionado se extiende desde la segunda mitad del Setecientos hasta el primer tercio del siglo pasado, en lo que recientemente se ha dado en denominar “Primera Contemporaneidad”.

Este período comprende una serie de transformaciones socioeconómicas fundamentales que afectan al espacio regional en general y, por ende, al área de análisis en particular. Dentro de dicha evolución se puede establecer una serie de etapas, con sus rasgos y características particulares.

En este sentido, hemos identificado una sucesión de tres fases expansivas, separadas por dos momentos de crisis intercalados y situados en torno a los cambios de siglo. Serían los siguientes:

- Recuperación incompleta bajo el reformismo ilustrado (1750-1790).
- Crisis del Antiguo Régimen (1790-1833).
- Expansión liberal (1833-1884).
- Depresión finisecular (1884-1905).
- Crecimiento moderado (1905-1936).

¹² GARCÍA FERNÁNDEZ, J. (1985): *Castilla (entre la percepción del espacio y la tradición erudita)*. Prólogo de F. Ruiz Martín, Madrid, Espasa-Calpe. Los escritores de la Generación del 98 contribuyeron a conformar la imagen tópica de Castilla como una tierra llana y yerma, visión reduccionista que en absoluto se ajusta a su diversidad geográfica. La recreación literaria de ese paisaje, que a su parecer encerraba las esencias de lo castellano, ha fijado una percepción dominante y exclusiva de la llanura en la representación del espacio castellano, que se ha perpetuado y ha sido interiorizada en el imaginario colectivo, llegando incluso hasta nuestros días.

RECUPERACIÓN INCOMPLETA BAJO EL REFORMISMO ILUSTRADO (1750-1790)

La segunda mitad del siglo XVIII constituye un momento expansivo a nivel demográfico y económico en España¹³, coincidiendo con los gobiernos reformistas de Fernando VI (1746-1759) y, sobre todo, Carlos III (1759-1788), que persiguieron la efectiva modernización del país en general y de Castilla en particular. Sin embargo, en este período también se comienzan a apreciar las primeras diferencias regionales entre las áreas del litoral peninsular, de mayor dinamismo, y el interior del país, caracterizado por una cierta atonía. A partir de entonces, se acentuará esa divergente evolución poblacional y productiva del centro con respecto a la periferia de España.

En nuestra región se produjo un crecimiento de población limitado, bastante modesto en relación con otras áreas de Europa y con las regiones costeras españolas¹⁴. Se concentró fundamentalmente en el ámbito rural, ya que en gran medida estaba vinculado con la expansión de la producción agraria, y alcanzó su mayor intensidad en el período comprendido entre 1752 (Censo de Ensenada¹⁵) y 1787 (Vecindario de Floridablanca). Ya en la última década del Setecientos se constata, gracias al recuento de Godoy de 1797, un cambio de tendencia que supone el final de este período de cierta vitalidad poblacional y el comienzo de un ciclo de contracción demográfica cuyo alcance abarca las dos primeras décadas del siglo XIX.

Hay que precisar, no obstante, que esta progresión vegetativa tuvo lugar dentro de unas estructuras tradicionales propias de un régimen antiguo: natalidad y mortalidad (especialmente la infantil) muy altas (ambas próximas a tasas del 40 por mil), nupcialidad y fecundidad también elevadas, corta esperanza de vida y, como resultado, una población muy joven. Además, ese incremento se vio interrumpido por las periódicas crisis de mortalidad catastrófica, resultado de las malas cosechas y de la aparición y difusión de brotes epidémicos (tifus, difteria, paludismo, disentería, viruela).

¹³ GARCÍA SANZ, A. (1983): "La recuperación del siglo XVIII y el reformismo ilustrado", en *El pasado histórico de Castilla y León* (Actas del I Congreso de Historia de Castilla y León), Vol. 2 (Edad Moderna), Burgos, Junta de Castilla y León, pp. 323-335. También CAMARERO BULLÓN, C. (1991): "La provincia de Burgos en el Siglo de las Luces", en A. Montenegro Duque (dir.), *Historia de Burgos. III. Edad Moderna*, Vol. 1, Burgos, Caja de Ahorros Municipal de Burgos, pp. 153-270.

¹⁴ PÉREZ MOREDA, V. (1984): "Evolución de la población española desde finales del Antiguo Régimen", *Papeles de Economía Española*, nº 20, pp. 20-38.

¹⁵ CAMARERO BULLÓN, C. (1990a): "El vecindario de la provincia de Palencia realizado en 1759 con datos del Catastro de Ensenada", en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III, Vol. 1 (Edad Moderna), Diputación Provincial de Palencia, pp. 231-249.

Estas coyunturas especialmente adversas anulaban los excedentes poblacionales acumulados en épocas normales al afectar negativamente sobre todas las variables demográficas¹⁶.

Durante esta etapa también se produce en nuestra región una reactivación y un crecimiento económico¹⁷, pero también de carácter limitado y con unas pautas básicamente tradicionales¹⁸. No se modificó de forma sustancial la estructura productiva, caracterizada por el predominio de la actividad agraria frente a una reducida dimensión de los sectores secundario y terciario. El aumento de población impulsó, en primer lugar, la expansión de la producción agraria (y viceversa), la cual se efectuó mediante la ampliación de la superficie cultivada y no a través de una intensificación de la productividad. En segundo término, se aprecia también un cierto auge de la actividad transformadora, protagonizado principalmente por una industria rural dispersa. Y en último lugar, se produjo una reactivación del comercio, basada en un aumento del volumen de los intercambios que apenas se tradujo en una mayor integración del mercado regional. En definitiva, se trataba de un modelo de crecimiento extensivo, en el cual el Estado desempeñó un papel dinamizador¹⁹, pero que comenzará a dar síntomas de bloqueo a partir de las crisis de subsistencias de finales del siglo XVIII y comienzos del XIX²⁰.

En este período asistimos también a un aumento de la producción agrícola, en especial de las cosechas de cereal panificable (trigo). La presión demográfica constituyó un acicate para esa expansión, ya que repercutía en un incremento de la demanda y, en consecuencia, de los precios de productos básicos como el pan. No obstante, para ello se adoptaron mecanismos extensivos, es decir, se basó en un incremento de la superficie

¹⁶ GARCÍA COLMENARES, P. (1998): *Estancamiento demográfico y estabilidad social en Castilla (1750-1930). Las condiciones de vida en la Palencia contemporánea*, Valladolid, Universidad de Valladolid.

¹⁷ GONZÁLEZ ENCISO, A. (1992): “La economía en el siglo XVIII: agricultura, industria y comercio”, en A. Montenegro Duque (dir.), *op. cit.*, Vol. 2, pp. 267-299.

¹⁸ GARCÍA SANZ, A. (1985a): “El interior peninsular en el siglo XVIII: un crecimiento moderado y tradicional”, en R. Fernández Díaz (ed.), *España en el siglo XVIII. Homenaje a Pierre Vilar*, Madrid, Crítica, pp. 630-680.

¹⁹ El Estado intervino en este proceso mejorando la red viaria de la región, dictando medidas liberalizadoras para el comercio de los productos agrarios y promoviendo la creación de un nuevo tipo de instituciones, las Sociedades Económicas de Amigos del País, cuya misión principal era el fomento de la economía a nivel provincial y local.

²⁰ HELGUERA QUIJADA, J. (1986): “La economía. Un crecimiento limitado sobre bases tradicionales”, en J. Valdeón (dir.), *Historia de Castilla y León. Vol. 8. La Ilustración: una recuperación incompleta (siglo XVIII)*, Valladolid, Ámbito, pp. 56-97.

cultivada²¹, sobre todo a costa de las tierras de propiedad concejil (tanto de propios como comunales) y no en un incremento de los rendimientos por la introducción de mejoras en la explotación²². Además, la creciente necesidad de espacios cultivables contribuyó al alza de la renta de la tierra, lo cual tuvo una repercusión negativa a nivel social para los campesinos no propietarios.

Como resultado, a partir de este momento se irá acentuando progresivamente la especialización agrícola de la economía regional. Tras los cereales, primero los farináceos y después los destinados a pienso, el viñedo ocupaba el segundo lugar en los cultivos de la región y se orientaba básicamente al autoconsumo. Durante estos años, no obstante, se aprecia con un cierto retroceso en su extensión, ya que los precios del vino no se mantuvieron al nivel del trigo, lo cual motivó que se desceparan los majuelos de escasa calidad a finales del siglo XVIII. En menor medida, también se cultivaban leguminosas, plantas textiles (lino) y tintóreas (rubia), y hortalizas²³.

Los ilustrados, imbuidos de un pensamiento fisiocrático de carácter agrarista y poblacionista, diseñaron un programa de reformas con dos objetivos de distinto calado²⁴. A corto plazo, pretendían solucionar los problemas más acuciantes derivados de las coyunturas económicas de crisis de subsistencia, para lo cual implementaron un conjunto de medidas concretas: liberalización del comercio de granos con la promulgación de la Pragmática de 11 de julio de 1765²⁵, repartos de baldíos y tierras

²¹ SÁNCHEZ SALAZAR, F. (1984): “Demanda de tierras y roturaciones legalizadas en la región castellano-leonesa durante el siglo XVIII”, en *El pasado histórico de Castilla y León. Volumen 2. Edad Moderna*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 395-408.

²² SERRANO GARCÍA, R. (2002): “Técnicas agrícolas y zootecnia”, en J. L. Peset Reig (coord.), *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla. IV. Siglo XVIII*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 605-630.

²³ Es destacable, en nuestro ámbito, la especialización que en la producción hortícola alcanzaron algunas localidades como Herrera de Pisuerga y, fundamentalmente, Melgar de Fernamental. Así lo atestigua, para este último caso, la siguiente cita de Madoz “[...] Hay 3 hermosas riberas de huerta, regadas por el pie, en las cuales se crían exquisitas hortalizas de todas clases (...) Este ramo de industria es muy productivo, y ocupa un crecido número de familias [...]”, en MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Valladolid, Ámbito, Ed. facsímil, T. XI, pp. 358-359.

²⁴ GARCÍA SANZ, A. (1996): “La reforma agraria de la Ilustración: proyectos y resultados. El precedente del arbitrista agrarista castellano”, en A. García Sanz y J. Sanz Fernández (coords.), *Reformas y políticas agrarias en la historia de España*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, pp. 161-200. También ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. (2007): *La cuestión agraria: de los ilustrados a la globalización*, Murcia, Universidad de Murcia y ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. (1993): *Economistas y reformadores españoles: La cuestión agraria (1760-1935)*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

²⁵ Esta medida repercutió fuertemente en la elevación de los precios del cereal, especialmente durante las crisis de subsistencias de fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, lo cual obligó al Gobierno a su reforma en 1790 e, incluso, a la suspensión temporal de su aplicación. Los principales beneficiarios de esta disposición fueron los perceptores de diezmos y de rentas en especie, que eran los únicos que estaban

municipales por Real Decreto de 26 de mayo de 1770, limitación de los privilegios de la Mesta²⁶ o libertad de los arrendamientos. A largo plazo, planteaban un proyecto global de transformación de las estructuras agrarias, que se plasmó en el *Expediente de Ley Agraria*²⁷, redactado por Jovellanos en 1795, momento en el que el reformismo ilustrado se hallaba en franco retroceso y no contaba con el favor del poder político. Dicho informe, que quedaría en papel mojado, atentaba sin pretenderlo a las bases socioeconómicas del Antiguo Régimen: así, entre otras cosas, criticaba la propiedad amortizada o vinculada y postulaba la introducción de mejoras en los sistemas de cultivo y la difusión e intensificación del regadío.

No obstante, los cambios que se introdujeron en estos años propiciaron la paulatina implantación de unas nuevas relaciones productivas en el campo, las cuales distorsionaron el marco antiguorregimental y prefiguraron el desarrollo ulterior de un capitalismo de base agraria²⁸. Como resultado, se produjo una progresiva diferenciación social entre una masa de pequeños campesinos, colonos y jornaleros empobrecidos por la subida de las rentas de las tierras, y una minoría de labradores acomodados que comercializaban grano o ganado y que se constituyeron en una especie de “burguesía rural”. No obstante, estos sectores favorecidos a través del diezmo y de la revisión al alza de los arrendamientos de las fincas rústicas, comenzaron a tener problemas en la percepción de sus beneficios a partir de 1780, momento a partir del cual se evidenciaron los límites estructurales y la fragilidad de las bases sobre las que se había sustentado el crecimiento agrario del siglo XVIII.

La ganadería, por su parte, gozaba todavía durante estos años de cierta importancia, pues se estima que representaba un tercio del valor del producto agrario. La Mesta aún disponía de una numerosa cabaña ovina trashumante dedicada a la producción de lana, pero a partir de este momento verá progresivamente recortados sus

en condiciones de almacenarlos a la espera de que los precios alcanzaran un nivel más alto para sacar entonces los granos a la venta.

²⁶ ANES ÁLVAREZ, G. (1994): “La crítica ilustrada a la Mesta como antecedente doctrinal de la medida de disolución del Honrado Concejo”, en G. Anes y A. García Sanz (coords.), *Mesta, trashumancia y vida pastoril*, Madrid, Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas, pp. 161-188.

²⁷ JOVELLANOS, G. M. DE (1952) [1795]: “Informe de la Sociedad Económica de esta Corte al Real y Supremo Consejo de Castilla en el Expediente de la Ley Agraria”, en *Obras*, Madrid, Ed. de la BAE., T. II. También ANES ÁLVAREZ, G. (1996): “Del *Expediente de Ley Agraria* al *Informe* de Jovellanos”, en A. García Sanz y J. Sanz Fernández (coords.), *op. cit.*, pp. 69-103.

²⁸ YUN CASALILLA, B. (1987): *Sobre la transición al capitalismo en Castilla. Economía y sociedad en Tierra de Campos (1500-1830)*, Valladolid, Junta de Castilla y León.

privilegios ante la intensa demanda de espacios de cultivo²⁹. A partir de 1780 se constatará un retroceso importante y definitivo de la misma, debido al progresivo estrangulamiento del margen de beneficio entre el precio de la lana y el coste de la producción, por el aumento desmedido de las rentas de los pastos³⁰.

En otro orden de cosas, el sector manufacturero ocupaba un lugar secundario en la economía castellana (en torno al 10 % de la población activa y de la renta), pero experimentó en esta etapa un cierto crecimiento³¹, en estrecha relación con la expansión agraria, orientándose a satisfacer las necesidades primarias de una población en aumento. En este sentido, esta actividad transformadora tuvo un componente esencialmente rural. Su oferta escasamente diversificada de productos de baja calidad y precio asequible se adaptaba muy bien a la demanda de la población campesina, caracterizada por su escasa exigencia y su reducido nivel de renta. Además, se empleaba como mano de obra a trabajadores agrarios, como ocupación estacional y complementaria de las labores del campo. Predominaron las producciones textiles, sobre todo la pañería de lana, tanto en aportación de mano de obra como de valor. Otras actividades artesanales que destacaron fueron los curtidos y la alimentación. En todo caso, su ámbito de comercialización fue local (mercados) o comarcal (ferias), en un contexto de escasa integración del mercado regional.

Esta industria rural dispersa³² encontró diversos obstáculos a su expansión y modernización tecnológica. Por un lado, persistían aún las estructuras gremiales en la organización laboral, que establecían una rígida jerarquización (maestros, oficiales y aprendices) y una estricta reglamentación del proceso productivo que apenas dejaba margen a la introducción de innovaciones. Por otro, era reducido el grado de concentración tanto de la mano de obra como de los medios de producción, y todavía

²⁹ GARCÍA SANZ, A. (1994b): “El siglo XVIII: entre la prosperidad de la trashumancia y la crítica antimesteha de la Ilustración (1700-1808)”, en G. Anes y A. García Sanz (coords.), *op. cit.*, pp. 137-158. También GARCÍA SANZ, A. (1985b): “La agonía de la Mesta y el hundimiento de las exportaciones laneras: un capítulo de la crisis económica del Antiguo Régimen en España”, en A. García Sanz y R. Garrabou (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 1. Cambio social y nuevas formas de propiedad (1800-1850)*, Barcelona, Crítica, pp. 174-216.

³⁰ PÉREZ ROMERO, E. (2005): “¿Por qué se estancó la cabaña trashumante castellana en la segunda mitad del siglo XVIII? Una interpretación”, *Investigaciones de Historia Económica*, nº 1, pp. 15-44.

³¹ GONZÁLEZ ENCISO, A. (1984): “La protoindustrialización en Castilla la Vieja en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Económica*, nº 3, pp. 51-82.

³² GONZÁLEZ ENCISO, A. (1978): “La industria dispersa lanera en Castilla en el siglo XVIII”, *Cuadernos de Investigación Histórica*, nº 2, pp. 269-289. También GARCÍA COLMENARES, P. (1992): *Evolución y crisis de la industria textil castellana. Palencia, 1750-1990*, Madrid, Editorial Mediterráneo y HERNÁNDEZ GARCÍA, R. (2002): *La industria textil de Astudillo en el siglo XVIII*, Palencia, Cálamo.

era escasa la difusión del *verlagssystem* o figura del comerciante-empresario, que representaba el control del capital mercantil sobre la actividad industrial.

No obstante, comenzó a disfrutar de protección oficial a partir de dos escritos de Pedro Rodríguez de Campomanes, influyente fiscal del Consejo de Castilla³³. En primer lugar, el *Discurso sobre el fomento de la industria popular* de 1774, en el que proponía un modelo de industria rural dispersa amparada por los poderes públicos y complementaria del trabajo agrícola, en contraposición a la política industrial vigente basada en el apoyo a la producción gremial urbana y a las ruinosas manufacturas reales. En segundo término, el *Discurso sobre la educación popular de los artesanos y su fomento* de 1775, en donde concretaba los medios a aplicar para conseguir esa industrialización rural. Se refería a la instrucción del campesinado en las técnicas textiles, que se llevaría a cabo en “escuelas patrióticas y de hilar”³⁴, cuya constitución se encomendaba a las Sociedades Económicas de Amigos del País³⁵.

Esta política ilustrada de promoción industrial tuvo escasos resultados prácticos. Pese a ello, la industria rural dispersa prosiguió su expansión en el último cuarto del siglo XVIII al margen de la misma, impulsada por los factores socioeconómicos que habían favorecido su desarrollo desde mediados de dicha centuria. Además, también hay que mencionar el surgimiento de iniciativas industriales de carácter individual que se constituyeron en elementos de dinamización económica en el medio rural. En nuestro ámbito, por ejemplo, se produjo la instalación en Melgar de Fernamental de una moderna fábrica de curtidos promovida por Antonio Tomé, influyente prohombre burgalés plenamente imbuido en los ideales del reformismo ilustrado³⁶.

³³ HELGUERA QUIJADA, J. (2004): “Teoría y práctica del fomento industrial en Campomanes”, en P. Martín Aceña y F. Comín Comín (coords.): *Campomanes y su obra económica*, pp. 105-130.

³⁴ GONZÁLEZ ENCISO, A. (1979): “Fomento industrial y Sociedades Económicas: las escuelas patrióticas y de hilar en Castilla en el siglo XVIII”, *Investigaciones Históricas*, Vol. I, Universidad de Valladolid, pp. 129-157.

³⁵ CILLAN OTERO, L. F. (1987): “Las Sociedades Económicas de Amigos del País de Palencia en el siglo XVIII”, en *Actas del I Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III (Edad Moderna y Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 599-606 y ARROYO RODRIGUEZ, L. A. Y FUENTE SABATÉ, J. M. DE LA (1990): “La Sociedad Económica de Amigos del País de Herrera de Pisuerga. Una semblanza de sus promotores”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo IV (Historia Económica y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 105-110. Las Sociedades Económicas constituyeron instrumentos para la difusión de las reformas ilustradas en el plano provincial y local. Su actividad fue muy diversa: enseñanza, beneficencia y asistencia social, y promoción de la modernización económica (a través de la difusión de innovaciones agronómicas y del estímulo de la actividad industrial y comercial).

³⁶ ORTEGA GUTIÉRREZ, D. (1987): *La Real Fábrica de Curtidos a la Inglesa de Melgar de Fernamental y los Tomé (1768-1817). Recuperación económica en Burgos durante el Reformismo Ilustrado*, Madrid, Instituto Politécnico Salesianos-Atocha.



Ilustración 2. Mapa de la provincia de Palencia. Tomás López, 1782

En cuanto al comercio, a mediados del siglo XVIII se encontraba en una situación de cierto estancamiento, como consecuencia de los obstáculos que la deficiente infraestructura de comunicaciones terrestres oponía al desarrollo del tráfico de mercancías. El trazado de los caminos presentaba una distribución muy desigual y el estado de los mismos solía ser deplorable: carecían de pavimento en su firme y estaban interrumpidos por ríos y arroyos que se atravesaban por vados peligrosos, dado que los puentes eran escasos. Durante el invierno y en época de lluvias resultaban intransitables y, en general, eran más adecuados para el transporte a lomos de caballerizas que para el tránsito de carros. Estas limitaciones se incrementaban en los itinerarios que permitían franquear las barreras montañosas que bordean la cuenca del Duero, con lo que la salida al Mar Cantábrico y el enlace con la Corte revestían gran dificultad. Todo ello generaba un fuerte estrangulamiento de la actividad económica de la España interior³⁷.

Los medios de transporte también constituían un importante impedimento para el desarrollo comercial. La oferta de transportistas profesionales era insuficiente y se reducía a los muleros y carreteros agrupados en asociaciones fuertemente cohesionadas (los arrieros maragatos o la Cabaña Real de Carreteros), las cuales disfrutaban de una posición monopolística gracias a los privilegios concedidos por la Corona para asegurarse sus servicios en el abasto de la Corte. Pero, además, existía un sector más amplio y no especializado constituido por un gran número de campesinos-trajineros que, durante los meses del año en que las faenas agrarias eran menos intensas, se dedicaban al acarreo de granos y vinos con su propio ganado de labor. Sería la actividad estacional de estos transportistas ocasionales la que posibilitó la expansión del comercio intrarregional en la segunda mitad del siglo XVIII.

En definitiva, la deficiencia de la red viaria y la insuficiencia de la oferta de los servicios de transporte hacían extremadamente caro y lento el tráfico de mercancías. De manera especial, resultaba prohibitivo llevar a largas distancias géneros voluminosos y de escaso valor intrínseco como los productos agrarios, principal objeto de comercialización de la región, pues el coste de su porte anulaba la diferencia de precios entre los centros de producción y de consumo. Todo ello desincentivaba el comercio interregional y propiciaba la existencia en Castilla de una multiplicidad de mercados comarcales escasamente integrados.

³⁷ Sobre las limitaciones del transporte y su incidencia en la economía, véase RINGROSE, D. R. (1972): *Los transportes y el estancamiento económico de España, 1750-1850*, Madrid, Tecnos.

Por todo ello, los reformistas ilustrados, entre los que destacaba la figura del Marqués de la Ensenada³⁸, plantearon a mediados del siglo XVIII la necesidad de disponer de un transporte barato y de gran capacidad para dar salida a los excedentes agrícolas de la región castellana y para introducir abastecimientos del exterior en épocas de escasez.

Para ello resultaba imprescindible poner en marcha un ambicioso plan de obras públicas que permitiera dotar de buenas comunicaciones a la Meseta con el mercado madrileño, a través de la apertura del camino del puerto de Guadarrama, y con la costa cantábrica, mediante el trazado de la carretera de Reinosa a Santander. Se acometió, además, una mejora general de la red viaria, que a partir de 1761 conoció en el conjunto de España un notable despegue. Pero, sobre todo, se promovió la construcción de una red de canales navegables que recorrieran de Norte a Sur la cuenca del Duero, enlazando con los itinerarios que conducían a Madrid y al Mar Cantábrico. Este proyecto tenía un doble propósito: por un lado, romper el tradicional aislamiento de Castilla con respecto al exterior, posibilitando la exportación de sus productos y, por otro, favorecer la integración del mercado regional, facilitando el tráfico comercial entre los núcleos urbanos y las comarcas rurales.

La mejora de la infraestructura de comunicaciones se acompañó también de una serie de medidas liberalizadoras del comercio exterior, tales como la flexibilización de las exportaciones de cereales en 1756 o la abolición del monopolio de Cádiz sobre el comercio americano en 1765³⁹. Todo ello favoreció una expansión de los intercambios con el exterior durante la segunda mitad del siglo XVIII.

Hasta entonces, la región castellana se dedicaba a la exportación de tres productos principales (lana, trigo y vino) e importaba géneros coloniales (azúcar, cacao, palo Campeche) y plata procedentes de América, y manufacturas (principalmente tejidos) de Inglaterra, Francia y Holanda, para satisfacer la demanda de los sectores sociales más pudientes.

³⁸ ABAD LEÓN, F. (1985): *El Marqués de la Ensenada, su vida y su obra*, Madrid y RODRÍGUEZ VILLA, A. (1878): *El Marqués de la Ensenada. Ensayo biográfico*, Madrid.

³⁹ Desde 1717 Cádiz había detentado el monopolio de los intercambios con las colonias de Ultramar. Por Real Instrucción de 16 de octubre de 1765 se autorizó a ocho puertos españoles, entre ellos Santander, a comerciar directa y libremente con cinco islas de las Antillas (Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita). Posteriormente, el Reglamento de Libre Comercio de 12 de octubre de 1778 ampliaba el ámbito de aplicación del decreto de 1765, extendiendo la concesión de comercio libre a la práctica totalidad de la América Hispánica, exceptuando Nueva España. Santander se benefició en gran medida de ambas disposiciones, convirtiéndose en el puerto de embarque para los trigos y harinas castellanos hacia el mercado colonial.

A partir de este momento, como importante novedad, se inician las exportaciones de harina castellana a las Antillas a través del puerto de Santander⁴⁰, gracias al establecimiento a lo largo del corredor que unía la Tierra de Campos con el Mar Cantábrico de las primeras fábricas harineras⁴¹. Éstas presentaban una orientación y unas características distintas a las de los molinos tradicionales y muchas de ellas empezaron a instalarse junto a las esclusas del Canal de Castilla. Comenzaba a fijarse, así, el importante eje económico Valladolid-Palencia-Santander, que durante todo el siglo XIX se constituiría en una vía de modernización y en la expresión del desarrollo sobre el espacio de un modelo de capitalismo agrario en el que la burguesía harinera desempeñó un papel protagonista.

Por lo que respecta al interior, el comercio rural experimentó un importante auge en este período en relación con una ampliación de la demanda, que venía determinada por el crecimiento demográfico y la expansión de la producción agraria e industrial. En este sentido, se produce en muchos pueblos castellanos una proliferación de ferias y mercados, que cumplían la función de dar salida a los excedentes agrarios y a la producción manufacturera de la localidad y su entorno inmediato. Además, en las villas comienzan a aparecer pequeños establecimientos comerciales en forma de tiendas de géneros diversos, lo cual es indicativo de un cierto retroceso del autoconsumo y de una mayor penetración de la economía mercantil⁴².

CRISIS DEL ANTIGUO RÉGIMEN (1790-1833)

La última década del Setecientos, marcada por una crisis de subsistencia que revela el agotamiento del modelo expansivo de la segunda mitad del siglo XVIII, y los dos primeros decenios del siglo XIX, de “crisis general”, con la conjunción de malas cosechas (a consecuencia de pertinaces sequías y plagas), epidemias (como el

⁴⁰ PALACIO ATARD, V. (1960): *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*, Madrid, CSIC, y TERÁN, M. DE (1947): “Santander, puerto de embarque para las harinas de Castilla”, *Estudios Geográficos*, Vol. 8, nº 29, pp. 746-758. También VARELA MARCOS, J. (1991): *El inicio del comercio castellano en América a través del puerto de Santander (1765-1785)*, Valladolid, Diputación Provincial.

⁴¹ MORENO LÁZARO, J. (1992b): “Los inicios de la producción fabril de harina en España (1770-1801)”, *Revista de Historia Industrial*, nº 1, pp. 181-188 y MORENO LÁZARO, J. (1991a): “La fábrica de Monzón de Campos (1786-1805). La primera harinera de España”, *Investigaciones Históricas*, Vol. XI, Universidad de Valladolid, pp. 109-130.

⁴² YUN CASALILLA, B. (1984): “Centros comerciales e industria rural en Tierra de Campos: transformaciones demográficas, propiedad agrícola e ingresos familiares en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Económica*, Año II, nº 3, pp. 295-314.

paludismo) y conflictos bélicos (la Guerra de la Independencia), constituyen una coyuntura verdaderamente depresiva.

Se produjo una contracción importante de los efectivos poblacionales entre 1787 y 1822⁴³. Se aprecia, por un lado, un neto descenso hasta 1814, debido a una crisis de mortalidad de gran intensidad, y por otro, un estancamiento en los años inmediatamente siguientes, resultado de la caída de la nupcialidad y de la natalidad a consecuencia de la Guerra de la Independencia. Sólo a partir de la década de 1820 se iniciará una recuperación postbélica⁴⁴, sobre todo de la natalidad, paralela a la de la producción agraria⁴⁵.

Por su parte, la situación económica durante este período es negativa, de franca regresión primero y de estancamiento y atonía posteriormente⁴⁶. Las explotaciones campesinas se vieron azotadas por las sucesivas crisis de subsistencias⁴⁷ y el aumento de la presión fiscal. Las rentas de los nobles y eclesiásticos, por ende, disminuyeron notablemente durante el primer cuarto del siglo XIX. Incluso se agudizó la situación de endeudamiento de las haciendas locales, que terminó por abocarlas a la venta de bienes comunales.

Hay que subrayar, asimismo, la nociva incidencia de la Guerra de la Independencia (1808-1814)⁴⁸, que representó una onerosa carga para la población castellana: imposiciones, suministros a las tropas, requisas, etc. Además, a su conclusión, dejó tras de sí un enorme coste humano y material que tendría una negativa repercusión en la estructura económica, con la pérdida de efectivos demográficos y la destrucción de vías de comunicación e instalaciones productivas. También puso en marcha un proceso de enajenación de bienes concejiles de propios y propició una reorientación en la fiscalidad, pues lo que antes se destinaba en concepto de diezmos,

⁴³ PÉREZ MOREDA, V. (2004): “El legado demográfico del Antiguo Régimen”, en E. Llopis (ed.), *El legado económico del Antiguo Régimen en España*, Barcelona, Crítica, pp. 121-146.

⁴⁴ PÉREZ MOREDA, V. (1985): “La modernización demográfica, 1800-1930. Sus limitaciones y cronología”, en N. Sánchez-Albornoz (comp.), *La modernización económica de España, 1830-1930*, Madrid, Alianza Editorial, pp. 25-62.

⁴⁵ LLOPIS AGELÁN, E. (1985): “Algunas consideraciones acerca de la producción agraria castellana en los veinticinco últimos años del Antiguo Régimen”, en A. García Sanz y R. Garrabou (eds.), *op. cit.*, pp. 129-150.

⁴⁶ TEDDE DE LORCA, P. (ed.) (1982): *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Madrid, Alianza Editorial. También CASTRILLEJO IBÁÑEZ, F. (2002): “La crisis del Antiguo Régimen en Burgos”, en J. M. Palomares Ibáñez (dir.), *Historia de Burgos. IV. Edad Contemporánea*, Vol. 1, Burgos, Caja de Burgos, pp. 23-130.

⁴⁷ FONTANA, J. (1985a): “La crisis agraria de comienzos del siglo XIX y sus repercusiones en España”, en A. García Sanz y R. Garrabou (eds.), *op. cit.*, pp. 103-128.

⁴⁸ ESDAILE, CH. J. (2004): *La Guerra de la Independencia: una nueva historia*, Barcelona, Crítica. También FRASER, R. (2006): *La maldita Guerra de España. Historia social de la Guerra de la Independencia, 1808-1814*, Barcelona, Crítica.

tributos señoriales o rentas ahora se dirigía a pagar las contribuciones de la administración civil o militar tanto francesa como española. Con ello, se produjo una redistribución de la riqueza que fortaleció a las oligarquías locales (los labradores acomodados), que se hicieron con la mayor parte de los terrenos municipales que salieron a la venta, en perjuicio de los propios ayuntamientos, de los antiguos privilegiados y, sobre todo, de muchos pequeños campesinos y arrendatarios que se quedaron sin acceso a esas tierras⁴⁹.

Tan sólo se atisbaría la recuperación a partir de la década de 1820, con una nueva política de protección y fomento del mercado interior (Real Orden de 5 de agosto de 1820, refrendada por otra de 26 de octubre de 1833⁵⁰), que ofrecía un estímulo positivo para la comercialización de los trigos y harinas castellanos en la periferia española y en Cuba vía Santander. En un contexto de creciente alza de los precios, los labradores más pudientes destinarían paulatinamente una mayor porción de su producción a estos nuevos mercados, en detrimento de la cuota que percibían los privilegiados, sobre todo el clero.

EXPANSIÓN LIBERAL (1833-1884)

Durante esta etapa asistimos a un cierto impulso en el crecimiento de la población castellana, aunque a un ritmo menor que la media española y logrado a partir de comportamientos de tipo tradicional⁵¹. Además, este empuje demográfico limitado se vio interrumpido por intermitentes episodios de mortalidad catastrófica⁵²: azotes de cólera en 1834 y 1855, y cíclicas (con una periodicidad decenal) crisis de subsistencias (1847, 1856 y, sobre todo, 1868), que combinaban malas cosechas, alza de los precios del cereal, falta de trabajo, desnutrición y enfermedades epidémicas como el tifus.

Una vez consolidada la recuperación postbélica del período anterior tras la finalización de la 1ª Guerra Carlista, se aprecia una cierta vitalidad demográfica durante las décadas de 1840 y 1850, a la cual sucede una tendencia al estancamiento entre 1857 y 1877, con un enderezamiento momentáneo del pulso entre 1877 y 1887.

⁴⁹ SEBASTIÁN AMARILLA, J. A. (2004): “La agricultura española y el legado del Antiguo Régimen (1780-1855)”, en E. Llopis (ed.), *op. cit.*, pp. 147-186.

⁵⁰ Estas medidas proteccionistas establecían disposiciones prohibicionistas a la importación de grano.

⁵¹ ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. Y SANZ FERNÁNDEZ, J. (1986a): “Población, economía y sociedad”, en J. Valdeón (dir.), *op. cit. Vol. 9. Liberalismo y caciquismo (siglo XIX)*, pp. 56-97.

⁵² PÉREZ MOREDA, V. (1980): *Las crisis de mortalidad en la España interior (siglos XVI-XIX)*, Madrid, Siglo XXI.

Las pautas generales de comportamiento demográfico durante este período se pueden resumir en tres aspectos. Primero, el recrudescimiento de la mortalidad (en torno al 35 por mil) desde la década de 1840, en especial la infantil, por la incidencia de infecciones gastrointestinales y respiratorias. Segundo, el mantenimiento de la natalidad en niveles muy elevados (sobre el 40 por mil), debido a la existencia de una fecundidad natural sometida a un escaso control reproductivo. Tercero, un crecimiento vegetativo que, sin ser excesivo, se daba salida a través de la emigración hacia Iberoamérica, Madrid, País Vasco y Barcelona, toda vez que las ciudades de la región tenían una escasa capacidad para atraer a la población rural, dado el reducido desarrollo de su estructura económica y de su proceso de urbanización.

La distribución de la población por sectores económicos revelaba en este momento el predominio absoluto de las actividades agrarias en la ocupación de la población activa y la fragilidad en la aportación del sector industrial (más bien artesanal), así como la creciente importancia de la “población institucional”, integrada por eclesiásticos, militares y funcionarios.

Las décadas centrales del siglo XIX constituyen una fase de notable expansión económica⁵³ que, no obstante, se verá interrumpida a mediados de los 60 por una crisis de subsistencias y bancaria que generará un fuerte descontento popular y revelará los límites de ese crecimiento.

En la agricultura, a partir de los años 1830-1840 la apuesta por el cereal experimentó su definitiva consolidación, perfilando lo que se ha denominado el “modelo económico castellano”, que se desarrolló notablemente durante medio siglo⁵⁴. Se produjo una aceleración importante del movimiento roturador iniciado a finales del Antiguo Régimen, el cual alcanzó su cenit en el ecuador de la centuria decimonónica y prosiguió con menor impulso hasta 1880 aproximadamente. Este proceso expansivo fue posible gracias a la conjunción de una serie de factores, como apunta R. Serrano⁵⁵.

⁵³ VELARDE FUERTES, J. (1999): “Una reflexión sobre la economía española del siglo XIX”, en J. Velarde Fuertes y E. de Diego García (coords.), *Castilla y León ante el 98*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 77-92.

⁵⁴ ARÓSTEGUI, J. Y BLANCO, J. A. (2008): “Un modelo peculiar de desarrollo agrario”, en J. J. García González (dir.), *Historia de Castilla. De Atapuerca a Fuensaldaña*, Madrid, La Esfera de los Libros, pp. 665-682.

⁵⁵ SERRANO GARCÍA, R. (2008): *Castilla la Vieja y León, 1808-1936*, Salamanca, Junta de Castilla y León, pp. 92-100.

En primer lugar, la consagración jurídica del concepto de propiedad burguesa⁵⁶ constituyó un hecho fundamental para el desarrollo de ese “capitalismo agrario”⁵⁷. Para ello fue necesario instrumentar las desamortizaciones y otras medidas liberalizadoras del mercado de la tierra.

Los procesos desamortizadores⁵⁸ fueron llevados a cabo por Mendizábal en 1836⁵⁹, afectando fundamentalmente a los bienes eclesiásticos, y por Madoz en 1855⁶⁰, centrándose sobre todo en los bienes concejiles, tanto comunales como de propios. Se estima que permitieron la entrada en el mercado de 1/5 de la superficie agraria útil de la región. Además, facilitaron el paso de las tierras de unos poseedores que no tenían interés directo en el cultivo de ellas, sobre todo el clero, a gentes que las explotarían de manera más eficaz por estar en contacto inmediato con el campo. Se trataba tanto de los grandes terratenientes o arrendatarios como de los pequeños y medianos propietarios, predominantes en la estructura de la propiedad castellana. Los compradores, pues, tenían una clara adscripción rural, aunque también participó de una manera importante la burguesía afincada en las ciudades, comerciantes e industriales, que pretendían rentabilizar el capital acumulado en sus negocios invirtiéndolo en un valor tan seguro como la tierra. Pero no sólo se enajenaron fincas, sino también censos, tanto consignativos como enfiteúuticos, de manera que se logró liberar la propiedad de las cargas que pesaban sobre ella.

⁵⁶ RUIZ TORRES, P. (1996): “Reforma agraria y revolución liberal en España”, en A. García Sanz y J. Sanz Fernández (coords.), *op. cit.*, pp. 201-245. También DÍEZ ESPINOSA, J. R. (1987): *Revolución liberal en Castilla. Tierra, nobleza y burguesía*, Valladolid, Junta de Castilla y León.

⁵⁷ GARCÍA SANZ, A. (1987): “Revolución liberal, proteccionismo cerealista y desarrollo del capitalismo agrario en Castilla y León en el siglo XIX. Algunos testimonios y algunas reflexiones”, *Anales de Estudios Económicos y Empresariales*, nº 2, pp. 121-146. También GARCÍA SANZ, A. (1991): “Desarrollo del capitalismo agrario en Castilla y León en el siglo XIX. Algunos testimonios, algunas reflexiones y un epílogo”, en B. Yun Casalilla (coord.), *Estudios sobre capitalismo agrario, crédito e industria en Castilla (siglos XIX y XX)*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 19-46. El siguiente fragmento, perteneciente a este último estudio, es bastante ilustrativo para aclarar dicho concepto: “[...] Durante el siglo XIX se produjo en el territorio de la actual región castellano-leonesa un notable desarrollo del capitalismo agrario que fue posible gracias, sobre todo, a las medidas implantadas de la reforma liberal y a la política proteccionista en materia de cereales. Que ese desarrollo del capitalismo agrario se basó en una toma de decisiones económicas que se adecuaron escrupulosamente a la racionalidad capitalista de logro de los mayores beneficios posibles. Que la opción industrial no fue adoptada como prioritaria porque, dadas las circunstancias histórico concretas y también del medio natural, constituía una alternativa menos racional, desde el punto de vista de la lógica capitalista, que la opción agraria [...]” (*Ibidem*, p. 38).

⁵⁸ CASTRILLEJO IBÁÑEZ, F. (2005): “La desamortización y sus consecuencias”, en J. M. Palomares Ibáñez (dir.), *op. cit.*, Vol. 2, pp. 563-650.

⁵⁹ FONTANA, J. (1985b): “La desamortización de Mendizábal y sus antecedentes”, en A. García Sanz y R. Garrabou (eds.), *op. cit.*, pp. 219-244.

⁶⁰ CASTRILLEJO IBÁÑEZ, F. (1987): *La desamortización de Madoz en la provincia de Burgos (1855-1869)*, Valladolid, Universidad de Valladolid.

La desvinculación de los mayorazgos también permitió la entrada en el mercado de tierras de la nobleza. La abolición del régimen señorial daría lugar a numerosos pleitos entre los pueblos castellanos y sus antiguos *domini*, y en ellos la aristocracia salió muy beneficiada, ya que a cambio de la pérdida de la jurisdicción se aseguró el disfrute de patrimonios territoriales de discutible legitimidad. Por último, otros cambios importantes en el sistema de relaciones agrarias fueron la liberalización de los arrendamientos⁶¹ o el desmantelamiento de las normas consuetudinarias que afectaban tanto a las tierras particulares como a las concejiles: servidumbres, hojas de cultivo, aprovechamientos, etc.

En segundo término, se produjeron importantes avances en la articulación del mercado nacional⁶². Por un lado, el mantenimiento de un sistema comercial prohibicionista y proteccionista, a excepción del Arancel Figuerola de 1869 (menos restrictivo), resguardaba el mercado interior de la entrada de granos extranjeros. Por otro, la mejora de los sistemas de transporte, gracias al Canal de Castilla y al ferrocarril, permitió ir configurando un circuito de comercialización para los cereales y harinas con objeto de atender la creciente demanda de la periferia y del mercado antillano.

Además, la consolidación del mercado como institución básica para la toma de decisiones económicas, contribuyó a que el excedente agrario destinado a la venta procediera no sólo de los grandes propietarios y arrendatarios, sino también de las medianas y pequeñas explotaciones⁶³. La labor de los “comisionados de granos para las fábricas de harinas”, que contrataban directamente con los productores el suministro de materia prima para esos establecimientos transformadores, resultó fundamental en la activación del mercado de cereales⁶⁴.

⁶¹ CARMONA PIDAL, J. (1997): “Contratos agrarios, costes de transacción y riesgo en el cultivo de secano en Castilla, 1830-1936”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 82, pp. 115-150. También CARMONA, J. Y SIMPSON, J. (2003): *El laberinto de la agricultura española. Instituciones, contratos y organización entre 1850 y 1936*, Zaragoza, Pressas Universitarias de Zaragoza, pp. 117-145.

⁶² BARQUÍN GIL, R. (1999b): *El mercado español de trigo en el siglo XIX*, Universidad de Burgos, Tesis Doctoral. También BARQUÍN GIL, R. (1997): “Transporte y precio del trigo en el siglo XIX: creación y reordenación de un mercado nacional”, *Revista de Historia Económica*, Año XV, nº 1, pp. 17-48.

⁶³ YUN CASALILLA, B. (1991): “Mercado de cereal y burguesía en Castilla, 1759-1868 (Sobre el papel de la agricultura en el crecimiento regional)”, en B. Yun Casalilla (coord.), *op. cit.*, pp. 47-76.

⁶⁴ MORENO LÁZARO, J. (2002): “La harinería castellana y el capitalismo agrario en el tránsito a la industrialización, 1788-1868”, en *Historia Agraria*, nº 27, pp. 165-190. El citado autor explica cómo los fabricantes de harinas eran grandes mayoristas de granos que contaban a su servicio con estos “ojeadores” distribuidos por toda la región. Estos harineros recurrieron a los armadores y navieros santanderinos para obtener el capital necesario para financiar la construcción de sus fábricas y realizar las operaciones mercantiles desarrolladas en el comercio ultramarino, a través de los “contratos de préstamo con garantía de harinas”.

Y en tercer lugar, se encontraba la sostenida dinámica alcista de los precios de los productos agrarios⁶⁵ y, paralelamente, de la renta de la tierra⁶⁶, sobre todo a partir de la década de 1840, que en el caso de los cereales no se revirtió hasta cuarenta años más tarde. Esta circunstancia explica la gran inversión efectuada en la compra de terrenos y en la comercialización de los cereales y harinas.

Todas estas circunstancias contribuyeron a una “agrarización” progresiva de la región, fenómeno que no era novedoso pero que en las décadas centrales del siglo XIX se intensifica. Así, se refuerza la especialización productiva de Castilla en torno al cereal y se produce un importante avance en las roturaciones bajo el impulso de una creciente demanda interior, sobre todo de las regiones de la periferia que inician su industrialización, en el contexto de la formación de un mercado nacional que se reservará con medidas proteccionistas.

Además, en este momento se extendió entre los círculos burgueses de la época la optimista creencia de que España, y Castilla en particular, podían convertirse en el granero de Europa, desplazando a las llanuras del centro y este del continente en el suministro de cereal a los grandes mercados occidentales. Tal idea se fundamentaba en la supuesta feracidad del territorio castellano, que ahora se manifestaría con todo su vigor tras la supresión de los obstáculos institucionales que la encorsetaban, y en la existencia de coyunturas exportadoras excepcionales, como la de 1853-1855 con motivo de la Guerra de Crimea. El mito de una Castilla excedentaria de cereales y dotada de una gran potencialidad exportadora se mantuvo hasta la crisis finisecular, apoyado por ventas discontinuas en los mercados europeos. No obstante, quedaba totalmente entredicho con las periódicas crisis de subsistencias⁶⁷, como la de 1856⁶⁸ o, de manera

⁶⁵ GALLEGO MARTÍNEZ, D. (2005): “La formación de los precios del trigo en España (1820-1869): el mercado interior”, en *Historia Agraria*, nº 36, pp. 263-286.

⁶⁶ ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. (1984): *La renta de la tierra en Castilla la Vieja y León (1836-1913)*, Madrid, Banco de España.

⁶⁷ BARQUÍN GIL, R. (2003): “El comercio exterior de trigo y harina y las crisis de subsistencias en España”, *Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 5, pp. 126-148.

⁶⁸ BARQUÍN GIL, R. (1999a): “El comercio de harina entre Castilla y Santander y la crisis de subsistencia de 1856-57”, en J. Torras y B. Yun (dirs.), *Consumo, condiciones de vida y comercialización. Cataluña y Castilla, siglos XVII-XIX*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 293-309. También REBOREDO OLIVENZA, J. D. (1987a): “El motín del pan de 1856 en Castilla la Vieja”, en P. Marcos Martínez et al., *Crisis demográficas y tensiones sociales en la Castilla del siglo XIX*, Valladolid, Universidad de Valladolid y Caja de Ahorros de Salamanca, pp. 117-204 y REBOREDO OLIVENZA, J. D. (1987b): “El motín del pan del año 1856 en Palencia”, en *Actas del I Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III (Edad Moderna y Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 623-643.

muy especial, la de 1866-1868, que además tuvo una importantísima vertiente bancaria y financiera⁶⁹.

En efecto, el modelo de expansión agraria que se había puesto en práctica en las décadas centrales del siglo XIX presentaba serias limitaciones. Entre ellas, se apunta el hecho de que se centrara casi exclusivamente en el cereal panificable⁷⁰. Esa especialización de la agricultura castellana adquirió visos de monocultivo⁷¹, lo cual hacía vulnerables a las economías campesinas en caso de malas cosechas o de dificultades en la comercialización de los granos. Sólo a partir de la crisis de 1868 se produjo una cierta diversificación productiva, con un importante aumento de la superficie ocupada por cultivos intensivos como la vid, a la que se dedicaban pequeñas explotaciones que proporcionaban una apreciable rentabilidad en razón de las excelentes perspectivas que se abrían en el mercado francés o, en menor medida, las leguminosas y los tubérculos. No obstante, el retroceso del terrazgo dedicado al cereal fue pequeño.

Además, ese crecimiento agrario se logró a base de procedimientos extensivos, sin un incremento apreciable de la productividad del trabajo o de los rendimientos de la tierra⁷². El bajo coste de la mano de obra, el alto precio del cereal, la fuerte presión sobre la tierra cultivable y una evaluación realista de la rentabilidad de los avances tecnológicos en el contexto castellano explican el escaso interés de los propietarios o arrendatarios por introducir innovaciones agronómicas en sus fincas⁷³.

Por otro lado, el hecho de que la superficie dedicada a la agricultura cerealista no dejará de crecer durante esta etapa, repercutió negativamente en el espacio dedicado a la ganadería. El proceso de conversión de eriales, baldíos, montes y pastizales en espacios de cultivo implicó el triunfo de los cultivadores sobre los ganaderos.

⁶⁹ SERRANO GARCIA, R. (1991): “La quiebra de un modelo expansivo: la crisis financiera y agrícola en Castilla (1864-1868)”, en B. Yun Casalilla (coord.), *op. cit.*, pp. 77-128.

⁷⁰ La “cerealización” se ha entendido como el triunfo de un cultivo que, dadas las limitaciones medioambientales del espacio castellano, hacía una utilización más eficiente de las potencialidades agronómicas existentes. Su explotación extensiva, en un contexto de crecimiento demográfico y precios elevados, resultaba altamente rentable. En contrapartida, esa especialización productiva generaba una creciente proletarianización de los jornaleros rurales, así como una mayor vulnerabilidad de los pequeños campesinos frente a las malas cosechas.

⁷¹ En 1860, el cereal suponía el 91,3 % de la superficie total cultivada. SANZ FERNÁNDEZ, J. (1983): “Estructura, desarrollo agrario y formación del mercado regional. Siglos XIX y XX”, en *El pasado histórico de Castilla y León. Volumen 3, Historia Contemporánea*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 11-45.

⁷² GONZÁLEZ DE MOLINA, M. (2001): “Condicionamientos ambientales del crecimiento agrario español (siglos XIX y XX)”, en J. Pujol *et al.*, *El pozo de todos los males. Sobre el atraso en la agricultura española contemporánea*, Barcelona, Crítica, pp. 43-94.

⁷³ GARRABOU, R. (1990): “Sobre el atraso de la mecanización agraria en España (1850-1933)”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 57, pp. 41-78.

El negocio de la exportación de lanas merinas, una de las piezas fundamentales del comercio exterior castellano, experimentó una serie de perjuicios a consecuencia del impulso roturador⁷⁴. Las explotaciones ganaderas trashumantes sufrieron una importante pérdida de rentabilidad por el estrangulamiento de sus beneficios, debido a la subida de los precios de los pastos, al incremento del coste de la manutención y del salario de los pastores o a los ataques que padecieron los privilegios mesteños. Todo ello repercutió en una disminución de la calidad de los vellones producidos que iba en detrimento de la reputación de la lana merina castellana, lo cual se tradujo en una caída espectacular de su cotización y de las cantidades exportadas. Como resultado de todo ello, las grandes cabañas de ovejas trashumantes se vieron abocadas a la ruina. Se produjo una reducción drástica del número de cabezas y su definitiva conversión en un ganado estante y transterminante, que acabó integrado funcionalmente en las explotaciones agrícolas aprovechando las rastrojeras, barbecheras y eriazos.

Otras especies ganaderas como el cabrío y el vacuno experimentaron mermas en este período⁷⁵, sobre todo la primera, marginal respecto a las explotaciones agrícolas y cuyo sustento dependía en mayor medida de los montes. Por su parte, se aprecia un aumento en este momento del ganado porcino, caballar, asnal y mular. La razón de este crecimiento se encuentra en la gran expansión del cultivo cerealista, que proporcionaba alimento y paja a estas especies sin depender de los pastos proporcionados por los espacios incultos.

El precio de este proceso de expansión agraria fue también un considerable deterioro ecológico⁷⁶, debido a la sensible disminución de la superficie de montes, a consecuencia del empuje de las roturaciones derivadas de la desamortización de bienes concejiles⁷⁷. Tradicionalmente el monte se había entendido como un espacio de cultivo en reserva y se destinaba a aprovechamientos complementarios de la economía

⁷⁴ GARCÍA SANZ, A. (1994a): “El final de la Mesta (1808-1936)”, en G. Anes y A. García Sanz (coords.), *op. cit.*, pp. 191-203.

⁷⁵ GARCÍA SANZ, A. (1994c): “La ganadería española entre 1750 y 1865: los efectos de la reforma agraria liberal”, en *Agricultura y sociedad*, nº 72, pp. 81-120.

⁷⁶ PUJOL ANDREU, J. (1998): “Los límites ecológicos del crecimiento agrario español entre 1850 y 1935: nuevos elementos para un debate”, *Revista de Historia Económica*, Año XVI, nº 3, pp. 645-675.

⁷⁷ SANZ FERNÁNDEZ, J. (1985b): “La historia contemporánea de los montes públicos españoles, 1812-1930. Notas y reflexiones (I)”, en R. Garrabou y J. Sanz (eds.), *op. cit.*, pp. 193-228 y SANZ FERNÁNDEZ, J. (1986): “La historia contemporánea de los montes públicos españoles, 1812-1930. Notas y reflexiones (II)”, en R. Garrabou, C. Barciela y J. I. Jiménez (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 3. El fin de la agricultura tradicional (1900-1960)*, Barcelona, Crítica, pp. 142-170. También JIMÉNEZ BLANCO, J. I. (2002): “El monte: un atalaya de la historia”, en *Historia Agraria*, 26, pp. 141-190 y RAMOS SANTOS, J. M. (2008): “Transformaciones de los montes en la época de las desamortizaciones en el interior de la Cuenca del Duero”, *Boletín de la A.G.E.*, nº 46, pp. 305-327.

doméstica como la leña, la caza o la recolección de frutos. Las consecuencias de la reducción de estos bienes comunales fueron de gran calado, tanto para la cohesión y reproducción de las comunidades campesinas como para la sostenibilidad de la propia producción agrícola⁷⁸.

Por lo que respecta a la industria⁷⁹, hay que señalar como nota general que a partir de este momento y hasta mediados del siglo XX establece una estrecha dependencia con el sector agrario, toda vez que éste era netamente predominante en la estructura económica de la región. En este sentido, la actividad industrial se caracterizó por una especialización casi completa en la elaboración de derivados alimenticios y, dentro de este conjunto, destaca la preponderancia absoluta de la fabricación de harinas. No obstante hay que matizar, dentro de estos rasgos estructurales, que el peso del sector transformador siguió siendo reducido dentro del conjunto de la economía, tanto en lo que respecta a la aportación de población activa como de valor de la producción.

La harinería⁸⁰, que se constituyó en la principal y casi exclusiva actividad industrial, estaba integrada a comienzos del siglo XIX por los molinos y aceñas tradicionales, que trabajaban a maquila en un marco local o comarcal. Pero en pocos años experimentó una notable transformación, ya que comenzaron a aparecer unas unidades productivas de mayor tamaño, las fábricas de harinas, sujetas a una gestión capitalista y con una producción que se orientaba a mercados más lejanos. Además, a partir de 1829, se fue introduciendo un sistema de molienda más perfeccionado, que molturaba utilizando muelas importadas de La Ferté (Francia) e incluía el cernido (separación de los salvados del producto farináceo), lo cual permitía clasificar las harinas según sus diferentes calidades.

⁷⁸ GONZÁLEZ DE MOLINA, M. Y ORTEGA SANTOS, A. (2000): “Bienes comunes y conflictos por los recursos en las sociedades rurales, siglos XIX y XX”, *Historia Social*, nº 38, pp. 95-116.

⁷⁹ Como trabajos de caracterización general del proceso de industrialización en Castilla, véanse GÓMEZ MENDOZA, A. (1990): “De la harina al automóvil: un siglo de cambio económico en Castilla y León”, en J. Nadal y A. Carreras (dir. y coord.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona, Ariel, pp. 159-184; AMIGO ROMÁN, P. Y MORENO LÁZARO, J. (1996): “Potencialidades y límites de la industrialización castellano-leonesa (c. 1833-1936)”, en VV. AA., *Despoblación y colonización del valle del Duero*, Ávila, Fundación Sánchez Albornoz, pp. 121-159., y MORENO LÁZARO, J. (2003): “La precaria industrialización de Castilla y León”, en L. Germán *et al.* (eds.), *Historia económica regional de España, siglos XIX y XX*, Barcelona, Crítica, pp. 182-208.

⁸⁰ Para su estudio resultan de gran interés los siguientes trabajos de J. Moreno Lázaro: MORENO LÁZARO, J. (1990a): *La industria harinera en Castilla y León (1841-1864)*, Valladolid; MORENO LÁZARO, J. (1990b): “La industria harinera palentina (1820-1898)”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo IV (Historia Económica y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 35-75, y MORENO LÁZARO, J. (1998): *La industria harinera en Castilla la Vieja y León, 1820-1965*, Universidad de Valladolid, Tesis Doctoral.

Estos modernos establecimientos harineros se fueron ubicando preferentemente, desde los años 1830-1840, en el eje de transporte y localización industrial Valladolid-Palencia-Santander⁸¹, punto desde donde la harina era embarcada con destino a Cuba y a las provincias del litoral español⁸². Esta expansión de una harinería puntera, junto con la producción conseguida a través de las instalaciones tradicionales⁸³, que continuaba siendo aún muy superior a la de aquélla, determinaron que en las décadas centrales del siglo XIX Castilla disfrutara de una posición de predominio absoluto en la fabricación de harinas en el conjunto de España.

Castilla fue invadida en estos años por una especie de “fiebre harinera”⁸⁴, con la proliferación del número de artefactos dedicados a la molinería, muchos de ellos surgidos en el entorno del Canal, los cuales encontraron primero en éste y luego en el ferrocarril los cauces de comercialización para sus productos. Además, en torno a este negocio surgió una influyente burguesía harinera⁸⁵, que se convertiría en un importante grupo de interés económico y de presión política en la defensa de medidas proteccionistas. Incluso se extendieron entre estas élites una serie de “sueños industrialistas” que auguraban una modernización económica de Castilla en la línea de las áreas más desarrolladas de la periferia española⁸⁶. Pero esos anhelos de progreso emanados del optimismo burgués quedaron reducidos a un cierto impulso industrial

⁸¹ DÍEZ ESPINOSA, J. R. (1990): “El eje económico Castilla-Santander-Antillas (siglos XIX y XX). Consideraciones sobre la burguesía harinera de Palencia y Valladolid: el acceso a los granos”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III, Vol. 2 (Edad Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 1035-1049.

⁸² Sobre el desarrollo económico de Santander durante este período, véanse HOYO APARICIO, A. (1999): “La burguesía de los negocios en una ciudad portuaria”, en *Actas del I Encuentro de Historia de Cantabria* (Santander, 16-19 diciembre 1996), Santander, Universidad de Cantabria, Vol. 2, pp. 935-948 y RINGROSE, D. R. (2005): *Hacia una ciudad contemporánea: Santander, 1755-1910*. Lección de apertura del curso académico 2005-2006, trad. I. A. Williams, Santander, Universidad de Cantabria, pp. 39-73.

⁸³ MALUQUER DE MOTES, J. (1985): “La despatrimonialización del agua: movilización de un recurso natural fundamental”, en A. García Sanz y R. Garrabou (eds.), *op. cit.*, pp. 275-296. Una porción importante de dichos molinos había sido comprada por los industriales harineros en los procesos desamortizadores. Tras la Ley de Madoz de 1855, se operó la venta de la mayoría de esos establecimientos que eran de propios, lo cual propició la progresiva desaparición de las formas de molienda concejiles y la posibilidad de edificar harineras de nueva planta sobre ellos, aprovechando sus presas y modestas infraestructuras. Así, más que el molino, el comprador adquiriría un aprovechamiento hidráulico, es decir, el derecho a las aguas que moverían su industria.

⁸⁴ MORENO LÁZARO, J. (1991b): “La fiebre harinera castellana: la historia de un sueño industrial (1841-1864)”, en B. Yun Casalilla (coord.), *op. cit.*, pp. 161-202.

⁸⁵ ALMUIÑA, C. (2004): “La burguesía harinera y los orígenes del regionalismo castellano”, en J. A. Blanco Rodríguez (coord.), *Regionalismo y autonomía en Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 73-92.

⁸⁶ ESTEBAN DE VEGA, M. (1995): “El sueño imposible de una burguesía agraria. Los intentos de industrialización”, en A. García Simón (ed.), *Historia de una Cultura. III. Las Castillas que no fueron*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 323-359.

monopolizado en exclusiva por la harinería que se irá desvaneciendo en las últimas décadas del siglo XIX, coincidiendo con el cambio de coyuntura económica.

Factores como la protección arancelaria del mercado interno⁸⁷, la entrada privilegiada de las harinas castellanas en Cuba, decretada en 1818 pero sin vigencia hasta 1834, o la disponibilidad de medios de transporte moderno⁸⁸, favorecieron el florecimiento de la harinería entre los años 1830 y 1860.

Pero la llegada del ferrocarril determinaría que la región, en función de la configuración de una red asimétrica, perdiera sus ventajas comparativas con respecto a otras áreas como Aragón, donde surgiría un importante enclave harinero en torno a Zaragoza. Además, la industria harinera, que era el sector más dinámico de la economía castellana y estaba llamado a liderar el proceso de desarrollo de la región, comenzó a padecer graves problemas a partir de mediados de la década de 1860. En ese momento se produjo una quiebra de los bancos y sociedades de crédito de Valladolid, en los cuales los industriales harineros castellanos tenían una participación muy destacada. Esta crisis financiera provocaría que el negocio se contrajera sobre sí mismo y que siguiera a partir de entonces una línea conservadora en materia de gestión e inversión.

En cuanto al resto de actividades transformadoras, hemos de referirnos a la crisis y casi práctica desaparición durante este período de la industria rural tradicional que había florecido en la segunda mitad del Setecientos. La expansión de este artesanado textil disperso por el medio rural presentaba ciertos paralelismos con la protoindustrialización europea, pero también diferencias sustanciales, como el hecho de que la producción se orientara a un mercado local o comarcal y la ausencia del *verlagssystem*. La mayoría de estos establecimientos no presentaba las condiciones favorables para dar el paso a la concentración y a la mecanización de la producción, y sólo en ciertos enclaves concretos se operaría esa transformación⁸⁹.

⁸⁷ MORENO LÁZARO, J. (1995): "Protección arancelaria, distorsiones del mercado y beneficios extraordinarios: la producción de harinas en Castilla la Vieja, 1820-1841", en *Revista de Historia Económica*, Año 13, Nº 2, pp. 227-250.

⁸⁸ GÓMEZ MENDOZA, A. (1985b): "Transportes y crecimiento económico (1830-1930)", en N. Sánchez Albornoz (comp.), *op. cit.*, pp. 102-120 y GÓMEZ MENDOZA, A. (1991): "Las Obras Públicas, 1850-1935", en F. Comín Comín, y P. Martín Aceña (dirs.), *Historia de la Empresa Pública en España*, Madrid, Espasa-Calpe, pp. 177-204.

⁸⁹ Sobre la industria textil en Castilla, véanse DÍAZ MENÉNDEZ, C. (1990): "La evolución de la industria textil lanera, 1750-1936", en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo IV (Historia Económica y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 77-101; GARCÍA COLMENARES, P. (1991): "De la desindustrialización del sector textil lanero castellano a la creación de pequeños centros fabriles: Palencia (1780-1930)", en B. Yun Casalilla (coord.), *op. cit.*, pp. 131- 159, y HERNÁNDEZ GARCÍA, R. (2003): *La industria textil rural en Castilla: Astudillo, 1750-1936*, Valladolid, Universidad de Valladolid, Tesis Doctoral.

Con respecto al sistema de transportes, es ineludible mencionar el destacado papel que desempeñó durante estos años el Canal de Castilla, que se acabó de construir en 1849. Supuso un sustancial abaratamiento en el transporte de granos de la región hasta Santander, que se ha estimado entre 5 y 10 veces menor al coste del traslado en carretas. Además, la compañía concesionaria de su aprovechamiento introdujo sucesivas reducciones en sus tarifas para mantener el diferencial de precios del grano entre Castilla y Cataluña, principal mercado junto con el antillano para los trigos y harinas de la región. No obstante, la distancia que separaba Alar del Rey (extremo septentrional del Canal) del puerto cántabro, constituía aún un importante impedimento para efectuar esas transacciones, que en ese trayecto se debían realizar por carreteras y caminos.

En vista de ello, los armadores santanderinos y los propietarios y harineros castellanos⁹⁰ trataron de asegurarse la primacía en el suministro de granos financiando la construcción de un ferrocarril que enlazara ambos puntos, lo cual reduciría el precio de unos portes que se encarecían mucho en este último tramo. Pero la línea férrea que uniría Alar de Rey y Santander (el *Ferrocarril de Isabel II*), construida entre 1851 y 1866, llegó tarde. Había entonces otros tramos pertenecientes a la Compañía del Norte en funcionamiento, como el de Alar del Rey-Valladolid o las rutas que permitían el transporte directo de los trigos y harinas castellanos hasta Barcelona y Bilbao, en las cuales se aplicaban unas tarifas más baratas. Todo ello determinó que el eje de transportes y de localización industrial que unía Valladolid y Santander, en el cual el Canal de Castilla constituía una pieza esencial, quedara rápidamente relegado sin desarrollar toda su potencialidad y se produjera una reorientación de sus flujos.

El Canal de Castilla experimentó, a partir de la irrupción del ferrocarril en la década de 1860, un rápido declive en lo que se refiere a su función principal de medio de transporte para efectuar intercambios comerciales. Esa reducción del tráfico se explica, además, en función de un acuerdo secreto suscrito entre las Compañías del Canal y del Norte. En virtud del mismo, aquella recibía una importante compensación económica anual, a cambio de que desde 1867 estableciera tarifas más elevadas que desviarán el tráfico de trigos y harinas hacia la línea férrea que era propiedad de ésta, la de Alar del Rey-Valladolid, cuyo trazado era paralelo al Canal⁹¹.

⁹⁰ MORENO LÁZARO, J. (1996): “Empresas y empresarios castellanos en el negocio de la harina, 1778-1913”, en F. Comín Comín, y P. Martín Aceña (eds.), *La Empresa en la Historia de España*, Madrid, Editorial Civitas, pp. 187-200.

⁹¹ GÓMEZ MENDOZA, A. (1983): “La Compañía del Canal de Castilla y el Ferrocarril de Isabel II: dos empresas de transporte en Castilla”, en G. Anes, L. A. Rojo y P. Tedde (eds.), *Historia económica y*

Finalmente, el Norte, tras hacerse con la gestión de buena parte de la red ferroviaria de la región, adquirió el Ferrocarril de Isabel II en junio de 1874 para anularlo en la práctica como vía de salida de las harinas castellanas por Santander y potenciar por el contrario su línea Madrid-Irún, que le reportaba mayores beneficios. Su gran rival, la Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA), logró introducirse más tardíamente en el espacio castellano, en concreto en 1895, con el control del tramo Valladolid-Ariza, que posibilitaba un transporte más rápido y directo de los trigos y harinas castellanos hacia Cataluña. También se construyeron en este momento otros tramos férreos, como el Valladolid-Medina de Rioseco, terminado en 1884, arteria principal de una red de ferrocarriles secundarios construidos en Tierra de Campos entre 1910 y 1915.

En definitiva, el descenso de los precios del transporte terrestre provocado por el ferrocarril incidió de manera decisiva en la articulación de un mercado nacional⁹². Pero también contribuyó a esa tarea la importante mejora que se produjo en estos años en la red viaria. Tras el final de la I Guerra Carlista, las carreteras comenzaron a experimentar un crecimiento sostenido, de manera que entre 1840 y 1856 se duplicó la longitud de lo construido durante los noventa años precedentes. El esfuerzo se centró en las carreteras generales para, a partir de 1855, ocuparse de las de orden transversal y provincial.

Pese al éxito del ferrocarril, la arriería y la carretería conservaron una sólida posición en el transporte de mercancías, tanto en su vertiente profesional como en su modalidad de recurso eventual sujeto al ritmo de los trabajos agrícolas. La legislación liberal, a partir de 1836, extinguió las corporaciones provistas de privilegios, como la Cabaña Real de Carreteros. Pero los maragatos leoneses y los carreteros de la zona pinariega burgalesa mantuvieron un alto nivel de actividad hasta mediados del siglo XIX gracias al aumento de la capacidad de carga y de la rapidez en el tráfico rodado.

El impacto de este progreso del sistema de transportes sobre el comercio fue importante y se dejó notar en el aumento de los intercambios. El Canal de Castilla primero y el ferrocarril después aseguraron la comercialización de los productos agropecuarios castellanos en plazas como Cataluña, las Antillas y Madrid. Además, la mejora progresiva de los caminos y carreteras posibilitó una interconexión más fluida y estable entre los propios mercados de la región castellana.

pensamiento social. Estudios en homenaje a Diego Mateo del Peral, Madrid, Alianza y Banco de España, pp. 371-398.

⁹² GÓMEZ MENDOZA, A. (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de nueva historia económica*, Madrid, Alianza Editorial.

Trigos y harinas fueron el capítulo principal del comercio exterior castellano, que experimentó en este momento un cierto dinamismo exportador; en menor medida habría que añadir las legumbres, los forrajes y, de manera especial, el vino⁹³. En cuanto a las importaciones, hay que señalar las manufacturas, principalmente los tejidos catalanes, evidencia clara de la decadencia de la industria textil autóctona, así como los productos ultramarinos (azúcar, cacao, tabaco) procedentes de las Antillas⁹⁴.

DEPRESIÓN FINISECULAR (1884-1905)

La dinámica demográfica de este período, que abarca las dos últimas décadas del siglo XIX, presenta dos rasgos significativos. Primeramente, por lo que respecta a la evolución de la población, se percibe una notable contracción en el crecimiento que se había producido en las décadas centrales de la centuria decimonónica, en un contexto general de crisis económica. Y en segundo término, hay que destacar el comienzo de un fuerte proceso migratorio, sobre todo a partir de 1887⁹⁵. Ese flujo constante de población se dirigirá en el exterior hacia el continente americano y en el interior a los centros industriales de la periferia (País Vasco y Cataluña) y a Madrid.

La evolución de la economía en los últimos veinte años de la centuria decimonónica se caracteriza por una profunda crisis⁹⁶. La formación de un mercado mundial de productos agrarios provocó graves trastornos a los agricultores europeos, que habían logrado una notable expansión durante las décadas centrales del Ochocientos. La entrada en escena de nuevos competidores (EE.UU., Rusia, los nuevos países americanos) generó un desplome del precio del trigo. Como resultado y pese a las trabas proteccionistas, los granos extranjeros inundaron los mercados de la periferia

⁹³ GÓMEZ MENDOZA, A. (1984): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913)*. Vol. I: *Cereales, harinas y vinos*, Madrid, Banco de España. También GÓMEZ MENDOZA, A. (1985a): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913)*. Vol. II: *Manufacturas textiles, minerales, combustibles y metales*, Madrid, Banco de España.

⁹⁴ MORENO LÁZARO, J. (1999a): “Harina, azúcar y esclavitud: las relaciones comerciales entre Castilla y Cuba en el siglo XIX”, en J. Velarde Fuertes y E. de Diego García (coords.), *op. cit.*, pp. 103-144.

⁹⁵ SÁNCHEZ ALONSO, B. (1995): *Las causas de la emigración española, 1880-1930*, Madrid, Alianza Editorial.

⁹⁶ BERNAL, A. M. (1985): “La llamada crisis finisecular, 1872-1919”, en J. L. García Delgado (ed.), *La España de la Restauración. Política, economía, legislación y cultura*, Madrid, Siglo XXI, pp. 215-263.

(Cataluña o el litoral cantábrico), desalojando a las expediciones de cereales y harinas de las regiones españolas productoras, como Castilla⁹⁷.

Esta depresión finisecular presentaba una naturaleza diferente a las crisis tradicionales de subsistencia y fue el resultado de un cúmulo de circunstancias que, aunque estaban presentes desde la década de 1870, no abocaron definitivamente a esta coyuntura hasta 1884⁹⁸.

En primer lugar, hay que mencionar el importante descenso del precio de los fletes marítimos durante el último tercio del XIX, producido a raíz de las innovaciones introducidas en la navegación a vapor. Desaparecía, así, la barrera protectora que había supuesto el elevado precio del transporte. Como resultado, empezaron a llegar a los puertos europeos ingentes cantidades de cereal procedentes de Europa Oriental o del continente americano a precios muy competitivos, debido el ínfimo coste de la tierra y la elevada productividad del trabajo en esos países.

En segundo término se encuentra la sustitución del prohibicionismo aduanero por unos derechos protectores moderados, sobre todo desde el Arancel Figuerola de 1869. Pese a que desde 1875 se retornó a tasas más restrictivas, ya no se pudo impedir la entrada en el mercado español de cargamentos de grano extranjero en la periferia, en particular en Cataluña. Las importaciones no fueron destacadas hasta la década de 1880, sobre todo a partir de la mala cosecha de 1882, y continuarían siendo considerables hasta mediados del decenio siguiente.

En tercer lugar, se produjo un aumento de los costes de producción, en especial de los salarios, en tanto que los precios de los cereales permanecieron estabilizados primero y luego descendieron de forma importante.

Por último, se constituyó una potente y moderna industria molturadora en el litoral mediterráneo, que abastecía a las regiones costeras y ejercía una importante competencia sobre la harinería tradicional del interior del país, en especial la castellana. En el último tercio del siglo XIX, se produjo además una transformación de los procedimientos de molturación con la introducción del “sistema austro-húngaro” de cilindros metálicos en sustitución de las piedras o muelas, el cual proporcionaba una harina de calidad superior. También se extendió la energía de vapor para mover la maquinaria, que proporcionaba una mayor libertad para la localización de los

⁹⁷ ALMUIÑA, C. (1999): “Castilla ante la crisis finisecular. Discursos castellanistas”, en J. Velarde Fuertes y E. de Diego García (coords.), *op. cit.*, pp. 181-200.

⁹⁸ SANZ FERNÁNDEZ, J. (1985a): “La crisis triguera finisecular: los últimos años”, en J. L. García Delgado (ed.), *op. cit.*, pp. 265-310.

establecimientos harineros. Ambas novedades llegaron más tempranamente a las factorías harineras del litoral, algo que les proporcionó una ventaja comparativa en el proceso productivo sobre los establecimientos del interior del país.

Estas circunstancias fueron erosionaron la hegemonía de la harinería castellana y se fue fraguando el desplazamiento del centro de gravedad nacional en la fabricación de harinas hacia el litoral mediterráneo (Cataluña y Valencia). Además, la relación mercantil de Castilla con Santander, deteriorada por la discriminatoria política de tarifas aplicada por la Compañía del Norte, entró en una crisis definitiva a partir del tratado comercial entre España y EE.UU. de 1882, ratificado en 1891. Dicho acuerdo concedía facilidades a la introducción de la harina norteamericana en Cuba y Puerto Rico, de manera que se ponía fin al monopolio castellano en dichos mercados.

La respuesta que se dio a esta crisis agraria finisecular fue convencional⁹⁹: proteccionismo, con el arancel de 1891, y devaluación de la peseta. Con ello se pretendía asegurar el mercado interior a los productores nacionales y permitirles recomponer los beneficios de sus explotaciones.

Esta situación económica tan deteriorada se agravó aún más con otros acontecimientos. Desde 1896, los precios del trigo comenzaron a dispararse por la coyuntura internacional y las malas cosechas, generando un malestar social traducido en motines que denunciaban las prácticas especulativas relacionadas con las exportaciones de harina. La guerra colonial en Cuba completaba un panorama que apuntaba al desastre, consumado con la pérdida definitiva de los territorios de Ultramar y, por ende, del reservado mercado antillano¹⁰⁰.

El año 1898 marca, sin duda, un momento de encrucijada para la conciencia de la región. Y en torno al mismo surgirá la cultura crítica del noventayochismo y del regeneracionismo. El 98¹⁰¹ es el momento de la verdad, del descubrimiento de los valores y la estética de la Castilla real, esencialmente rural, cuando los intelectuales

⁹⁹ GARRABOU, R. (1985): “La crisis agraria española de finales del siglo XIX: una etapa de desarrollo del capitalismo”, en R. Garrabou y J. Sanz (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 2. Expansión y crisis (1850-1900)*, Barcelona, Crítica, pp. 477-542.

¹⁰⁰ VELARDE FUERTES, J. (2000): “Una reflexión sobre la economía de España y de sus posesiones ultramarinas en torno a 1898”, *Revista de Historia Económica*, Año XVIII, nº 1, pp. 187-195.

¹⁰¹ BRASAS EGIDO, J. C. (1999): “La Castilla y León de la Generación del 98 y su visión en el arte español”, en J. Velarde Fuertes y E. de Diego García (coords.), *op. cit.*, pp. 363-379 y NÚÑEZ COLOMO, A. I. (1983): “La generación del 98 y el descubrimiento de Castilla”, en *El pasado histórico de Castilla y León* (Actas del I Congreso de Historia de Castilla y León), Vol. 3 (Historia Contemporánea), Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 463-472.

castellanos más lúcidos, como Ricardo Macías Picavea¹⁰² o Julio Senador Gómez¹⁰³, toman conciencia de la triste realidad que les ha tocado vivir, después de un pasado glorioso y ante un futuro que constituye una incógnita desazonadora.

Las consecuencias de la depresión finisecular fueron graves, tanto para la economía como para la sociedad castellanas. Se produjo un debilitamiento del esquema tradicional de intercambios centro-periferia, en particular del flujo de cereales y harinas castellanos hacia el litoral español de Cataluña y la Cornisa Cantábrica. Desde el Arancel de Figuerola de 1869, se había empezado a deteriorar el circuito de comercialización del grano castellano. A ello contribuyeron otros factores como el relegamiento a una posición de segunda fila de la plaza de Santander o la entrada en juego de nuevas áreas exportadoras de harinas, en especial Aragón, circunstancias que se explican en función de la dinámica diferencial de expansión del trazado ferroviario. Como resultado, en los dos últimos decenios del XIX se produjeron fenómenos paradójicos, como el refuerzo de los envíos de cereales castellanos en años de escasez y su limitación en épocas de abundancia, momento en que se incrementaban las importaciones por los bajos precios del mercado internacional.

Por todo ello, se produjo el abandono de amplias superficies dedicadas al cultivo del cereal, sobre todo de las tierras menos productivas, que quedaron en erial o fueron parcialmente ocupadas por legumbres, patatas y, sobre todo, viñedo. Se extendió la desincentivación entre los labradores¹⁰⁴, que optaron por no introducir innovaciones en sus quebrantadas explotaciones y reducir los costes de producción, demandando menos trabajo y, por ende, potenciando el paro y la baja de los salarios, con la consiguiente pauperización de la población¹⁰⁵. Como resultado, la producción agrícola disminuyó y, dado que las importaciones no pudieron compensar ese descenso, se produjo una caída del consumo de trigo en el país.

¹⁰² HERMIDA DE BLAS, F. (1998): *Ricardo Macías Picavea a través de su obra*, Valladolid, Junta de Castilla y León.

¹⁰³ FERNÁNDEZ SANCHA, A. (1999): *El pensamiento de Julio Senador Gómez: los planteamientos del regeneracionismo castellano*, Valladolid, Universidad de Valladolid, Tesis Doctoral y FERNÁNDEZ SANCHA, A. (2001): *Julio Senador Gómez, un pensamiento a contracorriente*, Valladolid, Junta de Castilla y León.

¹⁰⁴ ANES ÁLVAREZ, G. (1999): “Lo agrario en Castilla y León a finales del siglo XIX”, en J. Velarde Fuertes y E. de Diego García (coords.), *op. cit.*, pp. 93-102.

¹⁰⁵ MORENO LÁZARO, J. (2006): “El nivel de vida en la España atrasada entre 1800 y 1936. El caso de Palencia”, *Investigaciones de Historia Económica*, nº 4, pp. 9-50. También MARTÍNEZ CARRIÓN, J. M. (2002): *El nivel de vida en la España rural, siglos XVIII-XX*, Salamanca, Universidad de Alicante.

Para completar este escenario desalentador, también se estaba produciendo un declive acentuado de la ganadería, sobre todo del ovino. La lana española siguió perdiendo en esta etapa competitividad frente a la extranjera, que empezó a ser objeto de importaciones crecientes en el mercado nacional. En consecuencia, su precio experimentó un descenso acusado, coetáneo al del cereal, que acarreó una reducción notable del número de reses. La venta masiva de los montes públicos, con la consiguiente disminución del espacio de pastos, y la desarticulación del sistema de trashumancia tras la desaparición de la Mesta, contribuyeron a la crisis definitiva del negocio de la lana.

Ni siquiera prosperó una alternativa interesante pero efímera: la expansión del viñedo y de la elaboración de vino¹⁰⁶, al albur de la favorable tendencia de los precios y del tratado comercial suscrito con Francia en 1882, que proporcionó una excepcional coyuntura exportadora. Entre 1860 y 1890 la superficie vitivinícola regional aumentó en unas 90.000 hectáreas¹⁰⁷, pero a partir de 1886 el vino también se vio afectado por la caída de los precios que afectaba a todas las producciones agrícolas¹⁰⁸. Además, desde 1892 se produjo una notable reducción de las exportaciones debido a la paulatina recuperación del mercado francés y a la no renovación del acuerdo comercial. Estos problemas se verían agravados con la extensión por nuestra región de la devastadora plaga de la filoxera a partir de 1884 y, sobre todo, a lo largo de la última década del siglo XIX.

CRECIMIENTO MODERADO (1905-1936)

Tras la superación de la crisis finisecular a comienzos de la centuria pasada, se iniciará un cierto despegue demográfico que se extenderá durante las tres primeras décadas, alcanzando su mayor intensidad en los años 20¹⁰⁹.

¹⁰⁶ HUETZ DE LEMPS, A. (2001): *Vinos y viñedos en Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León, y PAN-MONTOJO, J. (1994): *La bodega del mundo. La vid y el vino en España (1800-1936)*, Madrid, Alianza Editorial.

¹⁰⁷ CARNERO ARBAT, T. (1985): "Expansión vinícola y atraso agrario, 1870-1900", en R. Garrabou y J. Sanz (eds.), *op. cit.*, pp. 279-300.

¹⁰⁸ GEHR (Grupo de Estudios de Historia Rural) (1985b): "Los precios del trigo y de la cebada, 1874-1906", en R. Garrabou y J. Sanz (eds.), *op. cit.*, pp. 321-368.

¹⁰⁹ ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. Y SANZ FERNÁNDEZ, J. (1986b): "Población, economía y sociedad", en J. Valdeón (dir.), *op. cit. Vol. 10. El siglo XX: tiempo de reto y esperanza*, Valladolid, Ámbito, pp. 56-105. También PRADO MOURA, A. DE (1985): "Rasgos generales de la evolución demográfica en Palencia, 1900-1936", *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 52, pp. 125-152.

No obstante, se aprecia un fuerte retraso en el proceso de transición demográfica¹¹⁰. Por un lado, se producirá un importante descenso de la tasa de mortalidad ordinaria (de 34 por mil en 1900 a 17 por mil en 1930), con la salvedad del terrible episodio de la epidemia gripal de 1917-1918. De manera particular, fue notable el retroceso de la mortalidad infantil, producto de una deficiente alimentación y de las carencias higiénico-sanitarias, circunstancias que empezarán a corregirse a partir de la década de 1920 con inversiones en infraestructuras y servicios colectivos. Pero, por su parte, la natalidad seguirá siendo muy alta, manteniéndose una fecundidad natural, si bien se percibe una tendencia ligera a la reducción (de 34 por mil en 1900 a 29 por mil en 1930). Como resultado de todo ello, se producirá un fuerte crecimiento vegetativo.

En relación con este hecho se encuentra la intensidad del éxodo rural. Asistimos al desarrollo de un fuerte proceso migratorio desde finales del siglo XIX hasta los años 30 del siglo XX. Este fenómeno constituía una válvula de escape que daba salida a la fuerte presión demográfica generada por ese importante crecimiento natural. Ese flujo constante de población se dirigirá en el exterior hacia el continente americano¹¹¹.

Este fenómeno alcanzó su máximo nivel en la década que va de 1911 a 1920 y afectó, en mayor medida, a las comarcas centrales de la cuenca del Duero, sobre todo Tierra de Campos. Sus causas se encuentran en los efectos de la crisis finisecular¹¹², que debilitó en gran medida a la pequeña explotación agraria: el endeudamiento, el alza de la renta de la tierra, la plaga filoxérica y la dificultad para adaptarse al nuevo contexto y realizar ajustes en el proceso productivo. Pero también intervinieron otros factores, como la reducción sustancial del precio y la duración de los viajes transoceánicos, las políticas de atracción de los países receptores, el papel de las cadenas migratorias, determinadas por el parentesco y la vecindad, o el deseo de escapar a la quinta, en el contexto de las guerras coloniales en el cambio de siglo.

¹¹⁰ Dicho proceso no será uniforme en todo el territorio nacional: las regiones industrializadas como Cataluña o País Vasco se incorporan tempranamente al mismo, en tanto que otras con un mayor componente rural como Castilla y León o Andalucía lo harán más tardíamente. Este desfase se explica en función de razones de tipo económico (mejora de la alimentación y desarrollo de obras públicas e infraestructuras sanitarias), de orden cultural (concienciación sobre medidas de higiene y profilaxis), y de carácter propiamente demográfico (reducción de la tasa de mortalidad infantil).

¹¹¹ ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. Y BLANCO RODRÍGUEZ, J. A. (2005), "Sobre las causas de la emigración castellana y leonesa a América", en J. A. Blanco Rodríguez (coord.), *El sueño de muchos. La emigración castellana y leonesa a América*, Zamora, Centro UNED de Zamora y Diputación de Zamora, pp. 33-52.

¹¹² ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. (1988): "Crisis agraria y éxodo rural: la emigración española a Ultramar (1880-1920)", en R. Garrabou (ed.), *La crisis agraria de fines del siglo XIX*, Barcelona, Crítica, pp. 212-244.

En el interior se multiplicaron exponencialmente los desplazamientos de población a los centros industriales vasco y catalán y a la capital española. Este movimiento interregional profundizó los desequilibrios en el reparto de la población del país (a favor de la periferia y en detrimento del interior), los cuales se venían fraguando desde al menos doscientos años. En los años 20 y 30 del siglo pasado adquirieron un mayor protagonismo los movimientos de carácter intrarregional, debido al importante crecimiento poblacional que experimentaron las capitales de provincia¹¹³.

La economía también recibirá un importante impulso durante el primer tercio del siglo XX¹¹⁴, alcanzando algunas coyunturas especialmente expansivas durante la I Guerra Mundial y la Dictadura de Primo de Rivera.

En este período se observa el inicio de la modernización del sector agrario¹¹⁵. Superada la caracterización tradicional que la historiografía ofrecía acerca del estancamiento e inmovilismo de la agricultura durante esta etapa¹¹⁶, se aprecia una serie de cambios y novedades tras la crisis finisecular.

Se inició un nuevo movimiento roturador a gran escala, de distinto signo al ocurrido a mediados del siglo XIX, auspiciado por una política de marcado signo proteccionista e intervencionista. Se trataba, pues, de una expansión agrícola protegida y, por ende, inflacionista.

En el sistema cereal predominante en Castilla¹¹⁷, que ocupaba en torno al 90 % del terrazgo, se aprecia un incremento de la superficie de secano sembrada, a costa de la extensión de los barbechos que se habían dejado en descanso y de los terrenos que habían sido abandonados temporalmente. Además, la importancia relativa de los

¹¹³ Pese a ello, el medio rural seguía teniendo un papel dominante en la distribución de la población activa española, aunque se irá atenuando en las décadas siguientes: así, en 1900 el 66'34 % de la misma se dedica a la agricultura, frente al 15'99 de la industria y un 17'67 de los servicios, mientras que en 1930 el porcentaje de ocupación del sector primario con respecto al total se reduce a un 45'51, con un 26'51 del secundario y un 27'98 del terciario.

¹¹⁴ COMÍN COMÍN, F. (1987): "La economía española en el período de entreguerras (1919-1935)", en J. Nadal, A. Carreras y C. Sudriá (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel, pp. 105-149.

¹¹⁵ GEHR (1983a): "Notas sobre la producción agraria española, 1891-1931", en *Revista de Historia Económica*, nº 2, pp. 185-252. También SANZ FERNÁNDEZ, J. (1987): "La agricultura española durante el primer tercio del siglo XX: un sector en transformación", en J. Nadal, A. Carreras y C. Sudriá (comps.), *op. cit.*, pp. 237-257.

¹¹⁶ SIMPSON, J. (1997): *La agricultura española (1765-1965): la larga siesta*, Madrid, Alianza y RINGROSE, D. R. (1996): *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, Madrid, Alianza Editorial.

¹¹⁷ El modelo cerealista extensivo que se había consolidado durante el siglo XIX como la especialización productiva de la región castellana se prolongará a lo largo de varios decenios del siglo XX. La agricultura se comenzó a modernizar con cierto retraso en las primeras décadas de la centuria pasada, pero las transformaciones estructurales en el campo tendrán que esperar a los años 50 y 60 (concentración parcelaria, regadío, mecanización, redimensión de las explotaciones, reducción de la mano de obra y éxodo rural).

diferentes cultivos de secano se modificó, ya que disminuyó la superficie dedicada a los cereales panificables (sobre todo trigo), mientras que se incrementó la de aquéllos destinados a la alimentación animal (principalmente cebada) y la de las leguminosas¹¹⁸.

Por su parte, no se producirá en este momento una recuperación del viñedo tras el desastre de la filoxera, que se propagó por la región en los años finales del siglo XIX e iniciales del XX devastando la mayor parte de las pequeñas explotaciones vitivinícolas. La producción de vino entró en un franco proceso de retroceso.

Se potenciaron, por su parte, cultivos intensivos de regadío, con una notable expansión de la patata y de la remolacha azucarera y, en menor medida, de las plantas industriales y de las especies hortofrutícolas. Esta transformación de tierras para el riego fue posible gracias a la implementación de ambiciosas políticas hidráulicas, sobre todo durante la dictadura de Primo de Rivera, momento en que se constituyeron las Confederaciones Hidrográficas y se comenzó la construcción de embalses y pantanos.

Se intensificó e incrementó la productividad del sector agrario mediante la mejora de los sistemas de cultivo, lo cual exigía una mayor capitalización del campo. Se difundirán la selección y tratamiento de las semillas a base de sulfato de cobre y, sobre todo, el empleo de fertilizantes químicos y abonos minerales (superfosfatos, sulfato potásico, nitrógeno), destacando en dicha tarea el papel de los sindicatos agrícolas católicos¹¹⁹. También se introdujeron los arados de vertedera (en sustitución de los romanos) y se fue incorporando paulatinamente una maquinaria agrícola cada vez más sofisticada (agavilladora, aventadora, sembradora o segadora), si bien su uso estaba todavía poco extendido y se reducía a algunas grandes explotaciones. Esta progresiva mecanización¹²⁰, sumada a la mejora del ganado de labor (el vacuno será sustituido progresivamente por el mular) y a un incremento de la productividad del trabajo agrícola, permitió una disminución de la población activa agraria.

¹¹⁸ GEHR (1983b): “Evolución de la superficie cultivada de cereales y leguminosas, 1888-1935”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 29, pp. 285-325.

¹¹⁹ CARASA SOTO, P. (1990): “Sindicalismo católico agrario y control social (Palencia, 1900-1921)”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III, Vol. 2 (Edad Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 877-908. La aparición de los sindicatos agrícolas católicos en los primeros años del siglo XX tuvo una notable incidencia en el proceso de producción. Sus ayudas contribuyeron a la compra de maquinaria y abonos, a la modernización de los canales de comercialización y a un acercamiento de medios financieros a la agricultura.

¹²⁰ SERRANO GARCÍA, R. (1988): “El lento proceso de mecanización de la agricultura en Castilla y León: algunas noticias sobre Valladolid, 1860-1930”, en M. Esteban Piñero *et al.*, *Estudios sobre historia de la ciencia y de la técnica*, Valladolid, Junta de Castilla y León, Vol. II, pp. 811-827. También GALLEGU MARTÍNEZ, D. (1986): “Transformaciones técnicas de la agricultura española en el primer tercio del siglo XX”, en R. Garrabou, C. Barciela y J. I. Jiménez (eds.), *op. cit.*, Barcelona, Crítica, pp. 171-229.

Como resultado de todo ello, se produjo un aumento del valor de la producción agraria a partir de 1910, atribuible casi exclusivamente a los cultivos intensivos, ya que la aportación del cereal decreció. Se experimentó un evidente incremento de los rendimientos y de la producción absoluta, en un contexto de alza de los precios agrarios. La ampliación y la diversificación de la demanda, a consecuencia del crecimiento de la población y del paulatino proceso de urbanización del país, fueron el estímulo necesario para ese crecimiento agrícola.

También queda patente en este momento una expansión de la ganadería, en especial de la cabaña vacuna, que abastecía de leche y carne a una población urbana en crecimiento y con un nivel de renta en aumento¹²¹. Además, hay que subrayar la sustanciosa relación de cooperación que aquella estableció con la agricultura: ésta le abastecía de su creciente oferta de pienso y, en contrapartida, recibía mayores cantidades de animales de trabajo y abonos orgánicos. No obstante, en el caso de Castilla el desarrollo de la ganadería no tuvo un excesivo impacto, pues la región se “agrarizó” aún más, como manifiestan el decrecimiento de la superficie de montes, prados y pastos o el escaso incremento del producto ganadero.

En definitiva, en estos años asistimos a un progreso moderado del sector agrario castellano, con resultados más modestos que los del conjunto español¹²². Además, se inició la sustitución de un sistema agrario tradicional de base energética orgánica por otro de carácter industrializado. El punto clave de esa transición es el recurso a fertilizantes químicos, que implicaban la incorporación de energía y materiales exógenos a la dinámica propia del campo.

Por otro lado, también se percibe en este primer tercio del siglo XX una incipiente tendencia a la diversificación del sector secundario castellano, con la aparición de nuevas especialidades industriales, aunque la harinería siguió siendo la actividad predominante¹²³. El crecimiento urbano experimentado por la región durante esta etapa y protagonizado por las capitales de provincia, animó a diversas iniciativas

¹²¹ GEHR (1985a): “Contribución al análisis histórico de la ganadería española, 1865-1929”, en R. Garrabou y J. Sanz (eds.), *op. cit.*, pp. 229-278. También GARCÍA SANZ, A. (1995): “La ganadería palentina en la época contemporánea: un indicador de las grandes transformaciones económicas”, en *Actas del III Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III (Edad Moderna y Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 587-625.

¹²² GALLEGO MARTÍNEZ, D. (2001): “Sociedad, naturaleza y mercado: un análisis regional de los condicionantes de la producción agraria española (1800-1936)”, *Historia Agraria*, nº 24, pp. 11-57.

¹²³ NADAL OLLER, J. (1987): “La industria fabril española en 1900. Una aproximación”, en J. Nadal, A. Carreras, C. Sudriá (comps.), *op. cit.*, pp. 23-61. También BETRÁN PÉREZ, C. (1999): “Difusión y localización industrial en España durante el primer tercio del siglo XX”, *Revista de Historia Económica*, Año XVII, nº 3, pp. 663-696.

industriales de tipo medio o pequeño, que eran más dependientes del capital local y tuvieron una mayor duración que las experiencias del episodio industrializador de mediados del siglo XIX¹²⁴. La actividad industrial castellana, que en todo caso presentará un escaso pulso y adolecerá de un cierto minifundismo, se orientará principalmente hacia los sectores ligados a la agroalimentación, como el harinero o el azucarero, y a la generación de energía hidroeléctrica.

En los dos últimos decenios del siglo XIX, la industria harinera castellana¹²⁵ había perdido su primacía en el mercado español y su monopolio en las colonias. No obstante, los harineros se agruparon en defensa de un proteccionismo arancelario que les permitió, desde finales de siglo, recuperar su cuota de mercado. Sus beneficios se dispararían durante la coyuntura inflacionista de la I Guerra Mundial, lo cual se reflejó en una ampliación de su capacidad productiva, circunstancia que se reveló innecesaria una vez concluida la contienda, ante el estancamiento consiguiente del consumo de harinas. El arancel de 1922 permitió estabilizar la situación temporalmente, pero en la década de 1930 se produciría una caída de los precios. Así, pues, la industria harinera regional estuvo expuesta, desde su recuperación tras la pérdida de las colonias, a periódicas crisis de sobreproducción y a la fuerte competencia de las fábricas del litoral, que pese a todo perdieron cierto peso respecto a las harineras del interior a resultas de las restricciones impuestas a las importaciones de trigos.

También se potenció la fabricación de pastas para sopa y, sobre todo, de galletas¹²⁶, con el objeto de aprovechar los excedentes cerealistas y las buenas condiciones que ofrecían los trigos castellanos para la elaboración de estos productos. Esta nueva modalidad de producción industrial se desarrolló rápidamente, de manera que en los años 20 la provincia de Palencia ocupaba un lugar privilegiado en este sector, fundamentalmente gracias a la localidad de Aguilar de Campoo, donde se establecieron empresas como *Gullón*, *Siro* o *Fontaneda*. No obstante, ninguna de ellas era filial de alguna harinera, lo cual evidenciaba una de las grandes carencias de la harinería castellana: la escasa integración vertical de sus actividades productivas.

¹²⁴ CORONAS VIDA, L. J. Y MIGUEL DE LA VILLA, J. L. (2005): “La industria en Burgos en los siglos XIX y XX”, en J. M. Palomares Ibáñez (dir.), *op. cit.*, Vol. 2, pp. 293-329.

¹²⁵ MORENO LÁZARO, J. (1992a): “Crisis y transformación de la harinería en Castilla y León (1882-1905)”, *Cuadernos de Economía de Castilla y León*, Valladolid, nº 1, pp. 162-230. También GERMÁN ZUBERO, L. (2006): “La evolución de la industria harinera en España durante el siglo XX”, en *Investigaciones de Historia Económica*, nº 4, pp. 139-176.

¹²⁶ MORENO LÁZARO, J. (2008): “Tecnología, empresa y mercado en la fabricación española de galletas, 1790-1936”, *Revista de Historia Industrial*, nº 37, pp. 15-55.

Con la pérdida de las colonias y la elevada protección arancelaria concedida al azúcar nacional en detrimento del cubano, surgiría otra importante industria dentro del ramo de la alimentación, la azucarera, apoyada en la difusión del cultivo de la remolacha y de la instalación de las primeras fábricas¹²⁷. Detrás del establecimiento de esta nueva industria se encontraba el capital de harineros castellanos, cuya voluntad era la de diversificar sus negocios¹²⁸. No obstante, esta actividad transformadora padeció serios problemas de superproducción en el primer tercio del siglo XX, que se trataron de paliar mediante un rígido control de la oferta a través de prácticas oligopólicas.

Hemos de referirnos, así mismo, a la aparición del sector dedicado a la producción de energía eléctrica¹²⁹. Desde finales del siglo XIX habían empezado a instalarse pequeñas centrales hidroeléctricas para abastecer el consumo de las ciudades y núcleos de población. Muchas de ellas aprovecharon los saltos y reutilizaron las instalaciones que anteriormente se habían dedicado a establecimientos harineros y que, por el desfase en su capacidad productiva y la crisis, se habían abandonado. En nuestro área, por ejemplo, se acondicionaron los antiguos artefactos que aprovechaban la fuerza motriz del Canal de Castilla y se instalaron en ellos turbinas para la generación de energía eléctrica, destinada en gran parte al suministro de las localidades próximas.

Finalmente, la evolución del sistema de transporte terrestre en este momento resulta esencial para comprender el desarrollo del comercio y de las comunicaciones¹³⁰, en un momento en el que se comienza a difundir el uso del automóvil. Durante el primer tercio del siglo XX, la red viaria experimentó un nuevo impulso, con un importante incremento en su longitud, concentrado especialmente durante la Dictadura de Primo de Rivera. Es destacable, en este sentido, el esfuerzo llevado a cabo por las Diputaciones y los Ayuntamientos para aumentar el trazado de carreteras provinciales y caminos vecinales. No obstante, los resultados seguían siendo insuficientes: persistía una estructura radial con una densidad variable y desigual, el estado de muchos itinerarios era precario, y los trabajos de construcción y recomposición avanzaban lentamente.

¹²⁷ JIMÉNEZ BLANCO, J. I. (1986): “La remolacha y los problemas de la industria azucarera en España, 1880-1914”, en R. Garrabou, C. Barciela y J. I. Jiménez (eds.), *op. cit.*, pp. 280-316.

¹²⁸ MORENO LÁZARO, J. (1999b): *Los empresarios harineros castellanos (1765-1913)*, Madrid, Fundación Empresa Pública.

¹²⁹ AMIGO ROMÁN, P. (1991): “La industria eléctrica en Valladolid (1887-1930): características fundamentales”, en B. Yun Casalilla (coord.), *op. cit.*, pp. 203-234 y AMIGO ROMÁN, P. (1995): “Los inicios de la electricidad en Palencia: la ‘Sociedad Eléctrica Palentina’ (1890-1914)”, en *Actas del III Congreso de Historia de Palencia*, Vol. III (Edad Moderna y Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 683-691.

¹³⁰ RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, M. C. (2005): “Comercio, transporte y comunicaciones (I)”, en J. M. Palomares Ibáñez (dir.), *op. cit.*, Vol. 2, pp. 367-421.

AGENTES DE DESARROLLO

1. El Canal de Castilla

2. El ferrocarril

3. Caminos y carreteras

Nuestra zona de estudio se dotó durante este período de una infraestructura de transporte excepcional, teniendo en cuenta que se trataba de una comarca esencialmente agraria, especializada en la producción cerealícola, y situada en el interior de la región.

Tres fueron las vías de comunicación que ejercieron como instrumentos de dinamización socioeconómica y que, además, tuvieron una importante proyección espacial y patrimonial: el Canal de Castilla, el ferrocarril, y los caminos y carreteras.

El Canal de Castilla constituye una empresa ilustrada que contribuyó decisivamente a la modernización económica de la comarca. En primer lugar, actuó como elemento activador de los intercambios comerciales hacia el exterior, en tanto en cuanto vía articuladora entre la producción de cereales y su exportación al mercado colonial americano. Además, desde sus comienzos, se erigió en un destacado factor de localización industrial, ya que se fueron multiplicando a lo largo de su recorrido diversos establecimientos transformadores, en su mayor parte dedicados a la elaboración de harinas. En los años veinte del siglo pasado, la navegación y el aprovechamiento de la fuerza motriz de sus esclusas fueron dejando paso al regadío como su destino fundamental.

A partir de la década de 1860, el Canal tuvo un importante competidor como medio de transporte: el ferrocarril. Inicialmente éste se vio como algo complementario, sobre todo en la línea Alar del Rey-Santander, una de las primeras construidas en España. Pero el trazado por la Compañía del Norte del ramal Valladolid-Alar del Rey, que conectaba la dársena de la capital castellana con su cabecera en un recorrido paralelo al de la vía fluvial, reveló que en realidad el camino de hierro suponía una amenaza real para el desarrollo del Canal. En este sentido, aquél tardaría muy pocos años en desbancar a éste de su posición dominante en el transporte de las mercancías castellanas.

Por último, se encontraban los caminos y carreteras. Su situación en nuestra zona y durante el período analizado se puede calificar de privilegiada dentro del contexto español. Así, a finales del siglo XIX estaban prácticamente construidos los principales ejes de la infraestructura viaria que pervive en la actualidad, tanto a nivel

nacional como regional y provincial. Previamente, se había desarrollado una labor sistemática de recomposición de los puentes en los pasos de los principales cursos fluviales. Además, esta red de transporte terrestre, ya de por sí notablemente densa, se completaría a partir de las primeras décadas de la centuria pasada con la ejecución y el acondicionamiento de carreteras de ámbito local y caminos vecinales.

1. El Canal de Castilla

El Canal de Castilla constituye, sin lugar a dudas, un elemento destacado en la configuración del territorio que atraviesa. Representa en sí mismo una importante vía de comunicación, de industrialización y de desarrollo agrario, así como un corredor natural de enorme interés ecológico. Por todo ello, a lo largo del tiempo ha dejado una impronta imborrable en el paisaje y ha incidido de manera notable en la organización del espacio, proyectándose además en una serie de interesantes elementos patrimoniales.

Reviste particular interés, pues, considerar los aspectos históricos y materiales relacionados con el Canal y, en particular, con su Ramal Norte. Es imprescindible aludir a la gestación del proyecto, su proceso de construcción y su aprovechamiento a lo largo del tiempo. También es obligado el análisis general de los elementos ingenieriles que lo constituyen, señalando las características morfológicas y funcionales de sus principales tipologías. Finalmente, ambas dimensiones se aplican a nuestro ámbito de estudio.

ASPECTOS HISTÓRICOS

El Canal de Castilla es, junto con el Canal Imperial de Aragón¹³¹, la obra de ingeniería hidráulica de mayor envergadura y trascendencia que se llevó a cabo en España durante los siglos XVIII y XIX¹³². Representó un intento racional de impulsar el desarrollo económico y de ordenar el territorio de una región que trataba de superar su

¹³¹ CASAS GÓMEZ, A. DE LAS Y VÁZQUEZ, A. (1999): *El Canal Imperial de Aragón*, Zaragoza, CA100, PÉREZ SARRIÓN, G. (1984): *Agua, agricultura y sociedad en el siglo XVIII. El Canal Imperial de Aragón, 1766-1808*, Zaragoza, Instituto Fernando el Católico, y PÉREZ SARRIÓN, G. (1975): *El Canal Imperial y la navegación hasta 1812*, Zaragoza, Instituto Fernando el Católico. También SÁSTAGO, CONDE DE (1984) [1796]: *Descripción de los Canales Imperial de Aragón y Real de Tauste*, Madrid, MOPU y CEHOPU. Artículos introductorios de J. A. Fernández Ordóñez y F. Sáenz Ridruejo. Reed. 1998, Ministerio de Fomento y CEHOPU, con estudios preliminares de J. Alfonso Vidal y F. Sáenz Ridruejo.

¹³² DÍAZ-MARTA PINILLA, M. (1969): *Las Obras Hidráulicas en España*, Madrid, Reed. 1997, y BURDALO, S. (1988): “El agua y las obras públicas. Los colosos de la razón”, en *Revista del MOPU*, Madrid, nº 356, julio-agosto 1988 (monográfico *Las obras públicas en el siglo XVIII*), p. 32 y ss.

secular decadencia¹³³. Por ello, analizar el proceso histórico de su nacimiento, desarrollo y ocaso es imprescindible a la hora de comprender la huella que dejó en el espacio¹³⁴.

Origen y antecedentes

Durante el Antiguo Régimen, Castilla era una región mal comunicada, prácticamente aislada por una serie de condicionantes geográficos e históricos que limitaban en gran medida su sistema de transportes. Desde un punto de vista geomorfológico, nuestra región conforma una gran cuenca sedimentaria vertebrada por el río Duero y rodeada por diferentes cinturones montañosos que cierran su acceso al mar: la Cordillera Cantábrica al Norte, el Sistema Ibérico al Este y el Sistema Central al Sur. Se constituye, así, una suerte de barrera casi continua que dificultaba enormemente las comunicaciones entre la Meseta y el resto del país. Sólo hacia el Oeste, por donde el río Duero halla su salida natural al Atlántico, se localizaba una zona libre de obstáculos orográficos de importancia que, en principio, podía ser propicia para canalizar el flujo de los productos castellanos hacia el exterior. Pero aquí entra en escena un factor histórico-político, el nacimiento y la consolidación del reino de Portugal, que frustró la posibilidad de que Oporto se convirtiera en el puerto franco de Castilla.

De esta manera, el comercio castellano hubo de buscar su salida al mar, a través de la Cordillera Cantábrica, en los puertos de Laredo, Castro Urdiales, Santander o Bilbao. Desde finales del siglo XV y durante buena parte de la siguiente centuria, se desarrollaron los caminos que, desde la ciudad de Burgos, enlazaban con los citados enclaves costeros del Cantábrico. El próspero negocio de los mercaderes burgaleses, basado en la exportación de la lana de las ovejas castellanas hacia el Norte de Europa, favoreció el trazado y la conservación de unos accidentados itinerarios que, a través de los puertos de Orduña y Los Tornos, conducían al mar. Pero cuando este tipo de intercambios entraron en crisis, esas vías de comunicación se fueron abandonando lentamente, llegando al siglo XVIII en una situación de desatención.

La mayor parte de los caminos estaban desprovistos de pavimento, no disponían de puentes aceptables y en la época de precipitaciones resultaban intransitables para el

¹³³ SAMBRICIO, C. (1986b): “La ordenación del territorio como utopía real en la España Ilustrada”, en *El Canal de Castilla* (catálogo de exposición), Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 13-38.

¹³⁴ La principal contribución al conocimiento de la realidad histórica del Canal la encontramos en HELGUERA QUIJADA, J. (1990a): “Aproximación a la historia del Canal de Castilla”, en J. Helguera Quijada, N. García Tapia y F. Molinero Hernando, *El Canal de Castilla*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 9-159. También véase ROSELL CAMPOS, F. (2008): “El Canal de Castilla”, en F. Bueno Hernández (coord.), *Historia de las obras públicas en Castilla y León. Ingeniería, territorio y patrimonio*, Valladolid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pp. 120-159.

tráfico de las carretas¹³⁵. De esta manera, el transporte terrestre¹³⁶ se reducía casi exclusivamente a las caballerías o mulas y resultaba una actividad escasamente rentable: era en exceso lenta y, sobre todo, muy cara, en especial para los productos agrarios, de gran volumen y peso, principal mercancía que se podía destinar al comercio desde las tierras de Castilla. En este sentido, no resulta extraño que traer por mar granos extranjeros (principalmente franceses) a los puertos cantábricos resultase más barato que trasladar por tierra el mismo producto desde la Meseta.

Ante las deficiencias y la carestía del tráfico de mercancías por vía terrestre, se comenzó a barajar como alternativa, ya desde el siglo XVI, el transporte fluvial¹³⁷. Así, en 1509, estando como regente en el gobierno de Castilla el rey Fernando el Católico, se presentó una propuesta para hacer navegable el río Pisuerga, pero no llegó a tener una plasmación concreta. Años después, en 1548, los procuradores castellanos en las Cortes de Valladolid intentaron sin éxito que el entonces príncipe Felipe comprendiera la conveniencia de construir algunos canales de riego para contrarrestar la pertinaz sequía que por esos años asolaba la región. No obstante, tras la marcha de éste hacia Flandes para ser reconocido como heredero de los Países Bajos, llegó como nuevo regente Maximiliano de Austria, que en sus tres años de estancia en Valladolid (1548-1550) promovió el desarrollo de proyectos de navegación interior en Castilla.

En primer lugar, encargó al ingeniero alemán Hefelder la mejora del abastecimiento de agua de la ciudad de Valladolid y la realización de algunos trabajos de canalización en el río Pisuerga. Además, comisionó al arquitecto y visitador de obras reales Bartolomé Bustamante de Herrera para que reconociera la cuenca del Pisuerga y sus afluentes con el objeto de determinar sus posibilidades para la navegación y el riego.

Realizada dicha inspección, Bustamante de Herrera informó en octubre de 1549 que no era viable la navegabilidad del río Pisuerga, debido a su curso irregular y a la continua interrupción de su cauce por azudes de molinos y presas de batanes, pero no descartó su aprovechamiento para el regadío. Además, propuso la ejecución de tres canales de navegación y riego que, tomando sus aguas de los ríos Carrión en Guardo,

¹³⁵ ALONSO PONGA, J. L. (1994): *Los carros en la agricultura de Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León.

¹³⁶ MADRAZO, S. (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, 2 vols., Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Ediciones Turner. Este autor analiza las trabas que la deficiente red viaria imponía al desarrollo del comercio peninsular. Llegaba a calcular que el precio del trigo en origen vendría a duplicarse al ser trasladado a una distancia mayor a 400 kilómetros.

¹³⁷ HELGUERA QUIJADA, J. (1983b): "Un proyecto de canales de navegación y riego en Castilla la Vieja a mediados del siglo XVI", en *Investigaciones Históricas* (Época moderna y contemporánea), nº 4, pp. 5-39.

Pisuerga en Aguilar de Campoo y Arlanzón en Venta del Moral, discurrirían paralelos a los mismos y se unirían en Dueñas para continuar en un único cauce hasta Valladolid.

Pero las dificultades económico-financieras, las discrepancias entre los técnicos¹³⁸ y la partida de Maximiliano confluyeron para hacer que este plan de gran calado no se llevase a efecto en su totalidad. Como resultado, durante los años 1550 y 1551, se construyó un pequeño tramo de apenas tres leguas del proyectado Canal del Carrión, entre las localidades palentinas de Husillos y Villamuriel, el cual no se conserva y que al parecer sólo se destinó al riego. Pese a todo, éste es el antecedente más inmediato del Canal de Castilla, ya que no se planteó otro proyecto serio de canales navegables en la región hasta mediados del siglo XVIII.

No obstante, las propuestas sobre la navegación fluvial en Castilla no se abandonaron. En 1581, Juan Bautista Antonelli elaboró la *Memoria sobre la navegación de los ríos de España*, en la que recogía la idea de hacer navegables el Duero y alguno de sus afluentes más importantes para conectar las principales ciudades de la región y convertir Oporto en el puerto castellano de referencia, pero no tuvo ninguna plasmación práctica. También a principios del siglo XVII surgieron nuevamente algunas iniciativas para adecuar el río Pisuerga como vía fluvial de transporte, aunque tampoco fructificaron. En 1607, el Ayuntamiento de Valladolid comisionó a dos ingenieros, Juan Bautista de Labaña y Jerónimo de Soto, para que hicieran el pertinente reconocimiento. Éstos informaron positivamente sobre su navegabilidad, pero la falta de recursos financieros y el nulo interés que despertaban estos planteamientos en la Corte impidieron que la idea prosperara.

Habrá que esperar, pues, al siglo XVIII para constatar un cambio sustancial en la actitud del Estado con respecto al sistema de transportes y comunicaciones. En este sentido, se pasará de la inhibición característica de los dos siglos anteriores a una notable preocupación y a un marcado intervencionismo en lo que se refiere a la promoción de las obras públicas¹³⁹. Esta transformación encontró su fundamento en los requerimientos de desarrollo económico y en los planteamientos de centralización política que introdujo el Despotismo Ilustrado.

¹³⁸ Una comisión integrada por ingenieros alemanes consideró viable la navegación por el río Pisuerga entre Aguilar y Valladolid, opinión que al parecer era compartida por el príncipe Maximiliano y que se contraponía a lo que sostenía Bustamante de Herrera.

¹³⁹ CRESPO DELGADO, D. (2008): *El paisaje del progreso. Las obras públicas en el Viaje de España de Antonio Ponz (1772-1774)*, Valencia, Generalitat Valenciana. Véase también ALZOLA Y MINONDO, P. (1979) [1899]: *Historia de las obras públicas en España*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Editorial Turner. 3ª ed., 1994.

El proyecto

Ante el panorama de estancamiento y postración económica que presentaba España en general y Castilla en particular a mediados del siglo XVIII, surgieron diversas propuestas de reforma. Tales iniciativas fueron impulsadas por un grupo de políticos e intelectuales ilustrados, al frente de los cuales se encontraba el Marqués de la Ensenada (Zenón de Somodevilla y Bengoechea). Éste, siguiendo el modelo de Francia e Inglaterra, trató de fundamentar la recuperación económica del país en una intensa mejora de las comunicaciones interiores, habida cuenta de sus deficiencias y carestía, en lo que se podría considerar la versión española de la “revolución de los transportes”¹⁴⁰.

Se perseguía con ello posibilitar la formación de un mercado nacional integrado de productos agrícolas, con el objeto de paliar los efectos de las crisis de subsistencia. En el caso concreto de Castilla, se planteaba un doble propósito. Por un lado, conectar los centros de producción rurales con los espacios de consumo urbanos. Por otro, superar su tradicional aislamiento, de manera que se pudiera promover la exportación de sus excedentes de cereales.

Para alcanzar estos propósitos, Ensenada presentó ante el rey Fernando VI un ambicioso plan de obras públicas (1749-1754), el cual incluía tres proyectos esenciales.

En primer lugar, preveía la construcción de un camino que permitiera el tráfico de carretas entre la Meseta y el Mar, a través de la Cordillera Cantábrica. En 1749 se comenzó a construir esta carretera, que unía Reinosa y Santander, la cual se puso en funcionamiento en 1753 y que comprendía una distancia de 71 kilómetros.

La segunda actuación consistía en el trazado del camino del Puerto de Guadarrama, de tan sólo 17 kilómetros, que posibilitaría franquear el Sistema Central a los carros cargados de trigo castellano cuyo destino era Madrid. Iniciado en 1749, este itinerario quedó abierto al tráfico a finales de 1750.

Y en último término, se planteó la propuesta de mayor envergadura y coste: comunicar mediante una red de canales navegables¹⁴¹ los puntos de arranque de dichos caminos, Reinosa y El Espinar, respectivamente. Pero además del enlace longitudinal de dichos extremos, se consideraba la conexión transversal de la mayoría de las provincias

¹⁴⁰ GUERRA GARRIDO, R. (2004): “Un sueño de la razón”, en R. Guerra Garrido (coord.): *El Canal de Castilla. Un plan regional*, Vol. 1, Salamanca, Junta de Castilla y León y Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, pp. 13-26.

¹⁴¹ YAGÜES PÉREZ, N. (2001): “El Canal de Castilla: de la Meseta al mar”, en *Cimbra*, nº 343, p. 43-45. También GUERRA GARRIDO, R. (2000): “El Canal de Castilla: navegando hacia el mar”, en M. Criado de Val (coord.): *Caminería hispánica* (Actas del IV Congreso Internacional), Vol. 1, pp. 433-442.

de Castilla. Así, se podría abaratar el transporte de los productos agrarios y extender el regadío a amplias áreas de secano de la región.

El influyente Ministro de Hacienda, Guerra, Marina e Indias impulsó la idea y, para ello, encomendó en 1749 al marino Antonio de Ulloa¹⁴² un detallado informe acerca de los canales de navegación en Europa, en especial de Francia¹⁴³, así como la captación de expertos extranjeros en obras hidráulicas. De esta manera aterrizó en España el ingeniero francés Carlos Lemaury¹⁴⁴, el cual a partir de noviembre de 1751 desarrolló un importante trabajo de campo en los ríos de la cuenca del Duero, sobre todo el Pisuerga y el Carrión, en orden a valorar su potencialidad para abrir canales de navegación. En este sentido, concluyó que era posible su construcción y determinó que su caudal permitiría también destinarlos al regadío¹⁴⁵.

Tomando como referencia las observaciones y los trabajos de nivelación realizados por Lemaury y su equipo de agrimensores y topógrafos, Antonio de Ulloa redactó en 1753 el “Proyecto General de los Canales de Navegación y Riego para los Reinos de Castilla y de León”¹⁴⁶, que pronto recibió la aprobación de Ensenada. En él se recogía la construcción de cuatro grandes canales:

- El Canal del Norte. Se preveía que tomara sus aguas del río Camesa en Olea, en las proximidades de Reinosa. Su cauce discurriría paralelo a aquél primero y al Pisuerga después, por Villaescusa de las Torres, Aguilar de Campoo, Nogales, Herrera y Melgar de Fernamental, para desde allí, atravesando Osorno, Requena y Frómista, dirigirse hacia el valle del Carrión. Su final se establecía en Calahorra de Ribas, donde desembocaría en este último.

¹⁴² HELGUERA QUIJADA, J. (1995): “Antonio de Ulloa en la época del Marqués de Ensenada: del espionaje industrial al Canal de Castilla (1749-1754)”, en M. Losada y C. Varela (eds.): *Actas del II Centenario de don Antonio de Ulloa*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos y CSIC, pp. 197-218. No obstante, este prestigioso científico había persuadido previamente al político de la conveniencia y utilidad de tales iniciativas.

¹⁴³ En el curso de uno de sus viajes, Ulloa remitió a Ensenada una *Memoria sobre los caminos acuáticos de Francia*, en la que al tiempo que mostraba su admiración por las grandes construcciones hidráulicas de la época de Luis XIV, en especial el Canal del Languedoc, proponía al Ministro que se emprendiesen en España obras similares para facilitar el comercio.

¹⁴⁴ SÁNCHEZ LÁZARO, T. (1995): *Carlos Lemaury y el Canal de Guadarrama*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

¹⁴⁵ SAMBRICIO, C. (1986a): “La lógica de los canales en la Cultura de la Razón”, en *El Canal de Castilla* (catálogo de exposición), Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 39-58. También NÁRDIZ ORTIZ, C. (2004): “Los canales en la España del siglo XVIII”, en R. Guerra Garrido (coord.): *op. cit.*, Vol. I, pp. 27-50.

¹⁴⁶ Parece haberse perdido su plano original, pero se disponen de algunas copias directas del mismo, como la que se conserva en el AGMM (antiguo SHM), A-16-43, nº 3.211, o la que incluyó M. Sánchez Taramas en la edición española de MULLER, J. (1769), *Tratado de Fortificación, Arte de construir los Edificios Militares y Civiles* Barcelona, Vol. II, lámina 22-A.

- El Canal de Campos. Partiendo del punto de enlace con el Ramal Norte en Calahorra de Ribas, recorrería los términos de Villaumbrales, Paredes y Fuentes de Nava, Abarca, Capillas y Castil de Vega, para concluir en Medina de Rioseco, donde desaguaría en el río Sequillo.

- El Canal del Sur. Tomaría sus aguas del anterior en el punto de El Serrón. A través de Grijota, los alrededores de Palencia, Villamuriel, Dueñas, Trigueros y Cabezón de Pisuerga, siguiendo el Carrión primero y el Pisuerga después, se dirigiría a Valladolid, donde desembocaría.

- El Canal de Segovia. Su inicio se localizaría cerca de la urbe que le da nombre y sus aguas provendrían del río Eresma. Discurriendo próximo al curso de éste primero y del Adaja después, y pasando por Bernardos, Nava de Coca, Olmedo y La Mejorada, encontraría su término en el Duero a la altura de la Cartuja de Aniago, a escasa distancia de Valladolid.

Además de éstos, y aunque no se incluyeran en el proyecto presentado por Ulloa a Ensenada, Lemaury barajó la posibilidad de construir otros tres canales para acabar de vertebrar una extensa red de navegación fluvial en Castilla. Dos tenían por objeto el enlace del Canal de Campos con las ciudades de León y Zamora¹⁴⁷ y el tercero pretendía una prolongación del Canal de Segovia hasta El Espinar, donde nacía el camino carretero que a través del Puerto de Guadarrama se dirigía a Madrid.

De todas maneras, la realidad se acabaría imponiendo de manera contundente sobre la utópica ilusión ilustrada en la que estaba envuelto el proyecto inicial¹⁴⁸, que sería objeto de importantes modificaciones y recortes a lo largo del tiempo. Todo esto se debió no sólo a limitaciones impuestas por el medio geográfico o el nivel de desarrollo tecnológico, sino también, de manera muy especial, a problemas políticos, burocráticos y financieros e, incluso, a las manifiestas divergencias entre Ulloa y Lemaury¹⁴⁹. Al final, sólo el Canal de Campos y el del Sur se ejecutarían según el plan previsto, el del Norte experimentó una notable reducción en su cabecera y el de Segovia no se llegó a iniciar.

¹⁴⁷ Según los proyectos de Lemaury, el Canal de Campos podría prolongarse hasta las ciudades de León, desde Castil de Vela y pasando por Mayorga y Valencia de Don Juan, y de Zamora, por Benavente. Asimismo, creía factible abrir un nuevo canal que, partiendo de la presa del molino de Hornos, cerca del nacimiento del río Moros, llegaría a Segovia para enlazar con el que desde allí se dirigía hacia el Duero.

¹⁴⁸ DÍAZ-MARTA PINILLA, M. (1985): “Realismo y Utopía en los Proyectos Hidráulicos de la Ilustración y el Romanticismo”, en VV. AA., *Planos históricos de obras hidráulicas*, Madrid, MOPU y CEHOPU, pp. 10-28.

¹⁴⁹ Sus discrepancias se centraban fundamentalmente en el destino que debían desempeñar los mencionados canales: mientras Ulloa era partidario de un uso exclusivo de los mismos para la navegación, Lemaury consideraba de forma especial su aprovechamiento para el riego.

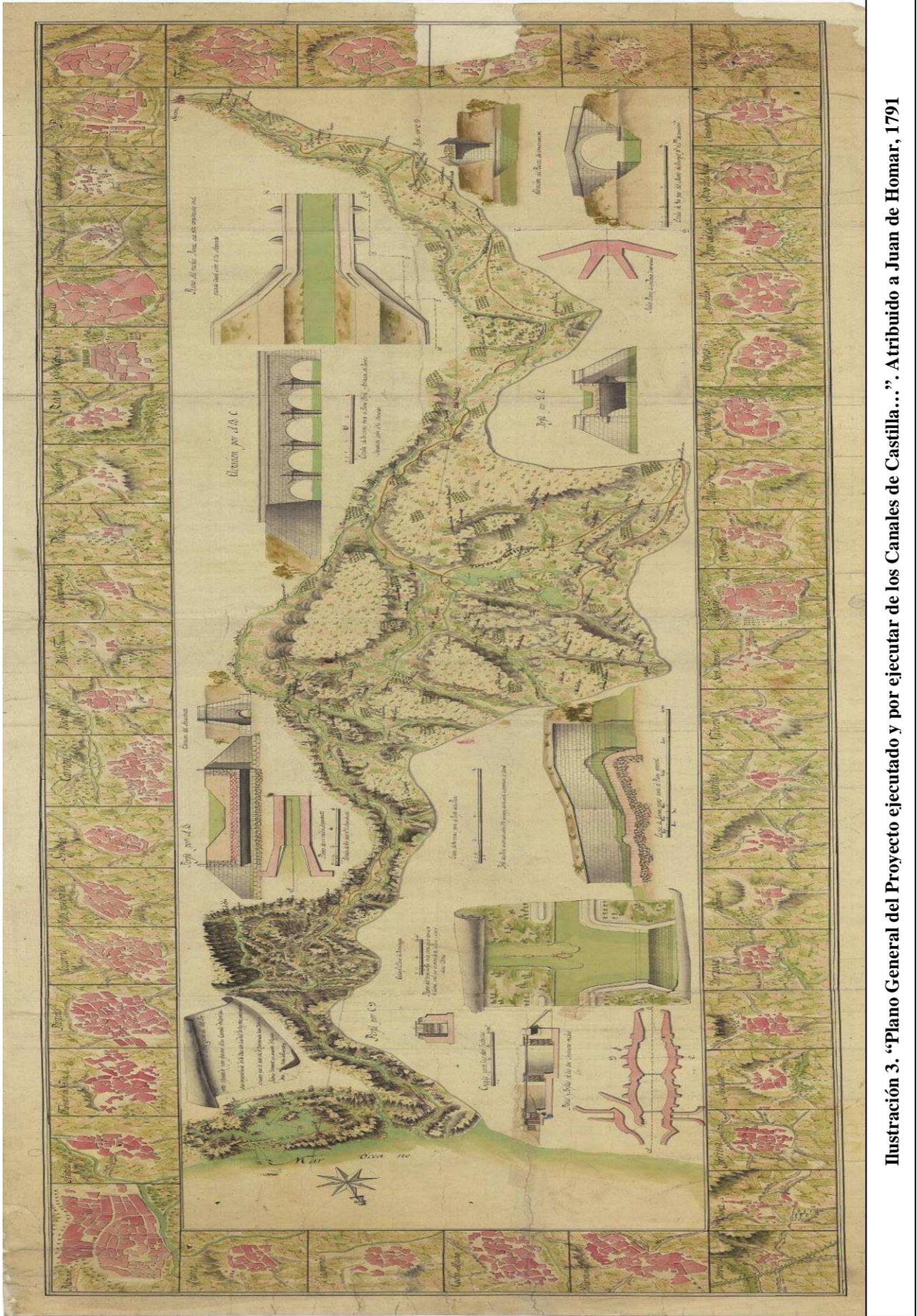


Ilustración 3. "Plano General del Proyecto ejecutado y por ejecutar de los Canales de Castilla...". Atribuido a Juan de Homar, 1791

La construcción

El proceso constructivo del Canal de Castilla se caracteriza por ser incompleto y prolongado en el tiempo, dadas las innumerables dificultades e interrupciones que lo jalonaron. Se extendió durante casi un siglo, desde 1753 hasta 1849, y se pueden distinguir en él una serie de fases claramente diferenciadas en relación con la evolución de los trabajos.

LA APERTURA DEL CANAL DE CAMPOS (1753-1754)

Las obras se iniciaron por el Canal de Campos, que era el que presentaba un trazado más corto y una ejecución más sencilla, dada la inexistencia de dificultades orográficas en su recorrido por la comarca terracampina. Así, el 16 de julio de 1753 comenzaron de manera oficial las labores de excavación del referido ramal en el lugar de Calahorra de Ribas.

Al frente de los trabajos se encontraban los dos personajes que habían elaborado el proyecto: Carlos Lemaur ostentaba la dirección técnica, en tanto que Antonio de Ulloa se encargaba de la supervisión general¹⁵⁰. Éste, además, desempeñó una labor destacada en lo que se refiere al establecimiento de las normas de tipo técnico, económico y laboral que habían de regir en la construcción del Canal, recogidas en una Instrucción de 25 de agosto de 1753.

Tras realizarse algunos replanteamientos topográficos y nuevas nivelaciones, se emprendió la tarea de movimiento de tierras. En algo menos de año y medio, las obras se encontraban ya próximas a Paredes de Nava, en el paraje en el que años después se establecería la nueva población de Sahagún el Real. Este tramo, de unas 33.800 varas, se construyó de una manera rápida, debido a las facilidades que proporcionaba el terreno: el escaso desnivel se superaba con algunos desmontes suplementarios, evitándose así la ejecución de costosos trabajos de cantería. Tan sólo cabe mencionar, como obras de cierta magnitud en este primer sector del Canal de Campos, el puente de La Venta de Valdemudo y dos acueductos sifonados.

¹⁵⁰ Ambos pertenecían al Cuerpo de Ingenieros Militares. Sobre éste, véanse CAPEL, H. ET AL. (1983): *Los ingenieros militares en España, siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelona, Universidad de Barcelona; CAPEL, M., SÁNCHEZ, J. E. Y MONCADA, O. (1988): *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, Barcelona, Serbal y CSIC; SÁNCHEZ, J. E. (1987): "Los ingenieros militares y las obras públicas en el siglo XVIII", en VV. AA., *Cuatro conferencias sobre historia de la Ingeniería de Obras Públicas en España*, Madrid, CEHOPU, pp. 43-78, y CÁMARA, A. (coord.) (2005): *Los Ingenieros Militares de la Monarquía Hispánica en los siglos XVII y XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa.

En este trozo de unas 5 leguas (28 kilómetros) se invirtieron 5 millones de reales y requirió el trabajo diario y a destajo de 1.500 peones, que se organizaban en cuadrillas de 25 al frente de las cuales estaba un capataz. En su mayor parte, se trataba de jornaleros y campesinos de la zona, que en la época de mayor actividad agrícola (sobre todo la cosecha) abandonaban las obras del Canal. Se alojaban en dos campamentos bien organizados compuestos por diversas tiendas de lona, destinándose dos de ellas una a iglesia y otra a cárcel. Un destacamento de 30 soldados procuraba el mantenimiento del orden en dicho establecimiento.

Pese al importante avance que se producía en las obras, el enfrentamiento entre los dos máximos responsables de las mismas en torno a la utilización que debía darse al Canal era cada vez mayor. Mientras Ulloa, por su condición de marino, preconizaba un uso exclusivo del mismo para la navegación, el ingeniero francés postulaba compatibilizar su empleo para el transporte y las comunicaciones con el regadío de las enormes y secas extensiones de Tierra de Campos. Esta discusión tenía una serie de implicaciones técnicas: mientras el primero proponía un canal de escaso declive y lo más rectilíneo posible, el segundo sostenía que de seguirse dichos criterios la construcción se encarecería notablemente y se imposibilitaría el riego, por el escaso caudal que discurriría.

Además de estas discrepancias, se produjo un hecho de vital importancia que también contribuyó enormemente a la paralización de las obras del Canal de Campos en noviembre de 1754: el cese del Marqués de la Ensenada en julio de dicho año. Se perdía, así, al principal promotor y valedor político del proyecto de los canales castellanos. Desde ese momento, los acontecimientos se precipitaron: en unos pocos meses, Ulloa dimitió (diciembre de 1754) y Lemaire fue cesado (febrero de 1755). Como resultado, los tres protagonistas de la gestación del proyecto y del comienzo de la construcción del Canal de Castilla habían desaparecido de escena.

PARÉNTESIS E INDECISIÓN EN LAS OBRAS (1755-1758)

Las consecuencias de todos esos contratiempos se dejaron sentir. Durante varios años, se dudó entre continuar las obras del Canal de Campos o emprender los trabajos en el Ramal del Norte. Solamente se ejecutaron los remates de las obras de cantería (17 acueductos, 3 puentes y 5 tomas de regadío) y el refuerzo de los diques del tramo excavado entre Calahorra de Ribas y Paredes de Nava.

Antonio de Ulloa y Carlos Lemaury fueron reemplazados por Juan de Miranda y Silvestre Abarca¹⁵¹, respectivamente. A éste último, que había sido designado Ingeniero Jefe, se le encomendó la redacción del proyecto del Canal del Norte. El plan de Abarca¹⁵² resultaba económicamente muy costoso y de gran dificultad técnica: preveía la ejecución de 2 grandes puentes-acueductos, 72 esclusas, 12 presas, 103 acueductos, un embalse y una mina subterránea. Dada la magnitud de tal proyecto, el Conde de Valparaíso, que había relevado a Ensenada en la Secretaría de Hacienda, resolvió dejarlo en suspenso y se replanteó la puesta en marcha de esas obras.

Ante la situación de incertidumbre que se cernía sobre el rumbo del proyecto, una comisión de ingenieros dictaminó en abril de 1758 que la mejor opción posible era iniciar cuanto antes el trazado del Canal del Norte, aunque efectuando una profunda revisión del proyecto de Abarca. Además se determinó que, dadas las dificultades que entrañaba el sector más próximo a Reinosa, su cabecera se ubicaría en el Estrecho de Nogales, 9 leguas al sur de Olea y junto al curso del río Pisuerga, en el emplazamiento donde se establecería la nueva población de Alar del Rey.

Una vez aprobado el dictamen en julio de 1758, el nuevo Ingeniero Director, Fernando de Ulloa, examinó el proyecto inicial de Lemaury y la modificación de Abarca y perfiló el trazado definitivo del Canal de Norte entre el referido punto de arranque y Calahorra de Ribas, donde se encontraría con el Canal de Campos.

LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DEL NORTE (1759-1791)

En septiembre de 1759 se dio principio a los trabajos del Canal de Norte en el Estrecho de Nogales, junto al molino y batán del Monasterio de San Andrés de Arroyo.

Las obras progresaron lentamente debido a dos factores. Por un lado, la escasa dotación financiera: 80.000 reales mensuales durante los veinte primeros años, cantidad que iría incrementándose con algunas oscilaciones hasta los 200.000, pese al apoyo decidido al proyecto que mostró el nuevo monarca, Carlos III. Y por otra parte, la gran complejidad y envergadura de los elementos de ingeniería que era preciso construir para librar las dificultades orográficas del terreno, que se concentraban en el abrupto sector septentrional. Entre éstos últimos, destacaban 24 esclusas (con especial mención a las 4

¹⁵¹ Abarca recibió el inventario de los mapas e instrumentos de Carlos Lemaury con fecha de 12 de abril de 1755, si bien éste se lo había entregado a Fernando de Ulloa el 1 de febrero de dicho año (lo cual indicaría el momento preciso de su marcha). AGCHD, CC, S. XVIII, C.0009-01.

¹⁵² Villaumbrales, 9 de noviembre de 1755. "Proyecto General de Canal de Navegación y Riego que se propone hacer en la parte septentrional de Castilla la Vieja, con las aguas de los ríos Camesa, Rubregón y Pisuerga". AGMM, leg. 3-3-12-14, fols. 135-163.

agrupadas de Frómista y las 3 unidades de Calahorra de Ribas), la presa de San Andrés en Herrera de Pisuegra y el puente-acueducto de Abánades, próximo a Melgar de Fernamental, a cuyos pies nacería la nueva población de San Carlos de Abánades.

A pesar de que el trazado del Canal se ejecutó considerando de manera casi exclusiva su empleo para la navegación, a partir de 1775 se introdujeron ciertas modificaciones a instancias de Francisco Sabatini, Director del Cuerpo de Ingenieros, en orden a posibilitar la instalación de diversos artefactos industriales (molinos, batanes, fábricas de harinas). De esta manera, se conseguía aprovechar la fuerza motriz que producían los saltos de las esclusas y se comenzaba a rentabilizar el dinero invertido por el Estado en esta gran obra pública.

El 10 de agosto de 1791 se produciría el enlace del último tramo del Canal del Norte con el inicio del Canal de Campos bajo la dirección de Juan de Homar. No obstante, para que ambos se pusieran en funcionamiento se precisaba aún la rehabilitación de este último, que había permanecido abandonado durante más de tres décadas, y la colocación de las compuertas de las esclusas del Norte, algo que no ocurriría hasta el año siguiente. Así, en 1792 quedaron definitivamente abiertos a la navegación el Canal del Norte y el tramo construido en el Ramal de Campos, uniendo las nuevas poblaciones de Alar del Rey y Sahagún el Real.

EL COMIENZO DEL CANAL DEL SUR (1792-1804)

Finalizadas las obras del Canal de Norte y toda vez que se había desechado su posible prolongación hasta Reinosa, se le encomendó de inmediato a Juan de Homar dar comienzo a los trabajos de excavación del Canal del Sur junto a la loma de El Serrón, cerca de Grijota. Siguiendo con bastante fidelidad el trazado propuesto años atrás por Antonio de Ulloa en el *Proyecto General*¹⁵³, las obras se iniciaron con parsimonia, debido no tanto a la escasez de financiación, ya que el Estado mantuvo la asignación de 200.000 reales mensuales, como a la ejecución de importantes obras de ingeniería en sus primeros tramos: las tres esclusas unidas de El Serrón y las dos de Grijota.

A mediados de 1795 los trabajos, en los que se encontraban empleados unos 500 peones, llegaban a las inmediaciones de Palencia, pero apenas se había iniciado la

¹⁵³ No obstante, Homar elaboró un proyecto detallado del mismo en 1789. Según éste, la cabecera se situaba en la loma de El Serrón, próxima a Grijota, donde tomaría sus aguas del Canal de Campos. Se dirigiría hacia las proximidades de Palencia, para seguir después un curso paralelo al río Carrión y, desde Dueñas, al Pisuegra, para desaguar en él finalmente en Valladolid. Tendría una longitud total de 67.443 varas, y en su recorrido sería preciso construir 19 esclusas y un gran puente-acueducto sobre el desagüe de la Laguna de la Nava.

construcción de las cinco primeras esclusas. No obstante, a partir de 1796 se pudo dar un ritmo más vivo a las obras, ya que se incrementó de manera muy notable la dotación financiera, hasta más de tres millones de reales mensuales. Como resultado, en abril de 1800 se había concluido el primer tramo del Canal del Sur, que comprendía desde El Serrón hasta las dos esclusas de Viñalta, en las proximidades de Palencia. En ese sector, de 10.500 varas, se construyeron 8 esclusas, en cuyos saltos se instalaron algunos establecimientos industriales (principalmente molinos harineros), y un gran puente-acueducto de cinco arcos sobre el desagüe de la Laguna de la Nava, única obra diseñada por Homar, que no se ha conservado tras derrumbarse en 1935. Además, por esas fechas ya se había emprendido la excavación del siguiente tramo del Canal, de 11.900 varas de longitud, que llegaba hasta más allá de Villamuriel.

Los recurrentes problemas de financiación impidieron la inmediata entrada en funcionamiento del tramo ejecutado en el Canal del Sur e interrumpieron momentáneamente las obras que se dirigían a Villamuriel. Poco después, las tareas de construcción experimentaron una efímera reactivación. La excavación se encontraba a unas 4.000 varas de distancia de Dueñas, se estaban ejecutando las obras de cantería de la primera de las tres esclusas unidas de Soto Albúrez e, incluso, se podía navegar por el primer tramo del Canal del Sur. Pero a mediados de 1804, la falta de dinero terminó por abocar a una paralización indefinida de las obras del Canal. Además, por esas fechas, se jubiló Juan de Homar, que fue sustituido en la dirección del Canal por el científico Juan López de Peñalver¹⁵⁴, sin que dicho cambio supusiera relanzamiento alguno de las obras, en un contexto marcado por las dificultades económicas y los movimientos militares previos a la invasión napoleónica.

INTERRUPCIÓN DE LAS OBRAS (1804-1831)

Entre 1804 y 1808 se llevaron a cabo únicamente trabajos de reparación y mantenimiento costeados con los beneficios de la explotación del Canal. En ese momento, estaban abiertas a la navegación 146.000 varas castellanas en los tres canales del Norte, de Campos y del Sur donde se había dado comienzo a las obras, los cuales continuaban inconclusos con respecto al trazado inicialmente previsto. Hasta entonces, se había invertido en ellos la cantidad aproximada de 83 millones de reales.

¹⁵⁴ Pertenece al grupo de Agustín de Betancourt, ingeniero canario fundador de la Escuela de Ingenieros de Caminos y Canales en 1802.

La Guerra de la Independencia asestó un duro golpe al Canal de Castilla, ya que durante la misma se suspendió la navegación, muchas de las nuevas poblaciones se abandonaron y la mayor parte de los establecimientos industriales padecieron saqueos y destrucciones. A estas contingencias derivadas de la coyuntura bélica hay que añadir las consecuencias de la concomitante crisis política, social y económica, que acabaría conduciendo al derrumbe del Antiguo Régimen. De la conjunción de todos estos factores resultó el abandono efectivo y el grave deterioro de esta infraestructura.

Hasta 1828, año en el que Fernando VII visita Palencia y verifica el lamentable estado en que se hallaba el Canal, no hubo intento alguno de retomar su construcción. Con fecha de 16 de julio, el Ayuntamiento de Palencia elevaba al monarca una representación en la que manifestaba la necesidad de continuar las obras del Canal, que entonces estaban paralizadas.

En ella se apuntaba que “[...] *con el beneficio del riego crecerán legumbres, cáñamos y lino; los prados artificiales fomentarán la ganadería y el surtido de buenas carnes para el consumo, mientras que la diversificación de los cultivos permitirá dar ocupación todo el año a muchos brazos [...]*”. Ahora bien, se insistía en que la navegación era el objetivo principal, pues “[...] *con ella se facilitará la circulación que necesita la agricultura, porque la que ahora hay por caminos y carreteras de herradura, sobre ser la más dispendiosa de todas, sucede que a poco que esté distante el punto de consumo, el porte de los precios encarece tanto los frutos que los hace invendibles [...]*”. Por ello, se recomendaba su extensión hasta el puerto de Santander y por el territorio palentino de Campos. Concluía este escrito señalando que si se prolongaba el Canal de Castilla y se concluían los tramos precisos, “[...] *las fábricas y extracción de harinas que exclusivamente han sostenido el País en estos últimos años, llevando el alimento a nuestros hermanos los catalanes y alaveses, progresarán con la rapidez y velocidad de que necesita el Estado [...]*”¹⁵⁵.

La exposición de la corporación palentina no cayó en el olvido, pues con fecha de 10 de septiembre del mismo año se aprobó un Real Decreto en el que, a pesar de subrayarse la conveniencia de rehabilitar y continuar con el Canal de Castilla, se admitía la insolvencia financiera de la Real Hacienda para acometer sus elevados costes. En consecuencia, se decidió crear en Valladolid una Real Junta de los Canales de Castilla, presidida por el Capitán General de Castilla la Vieja, para que se ocupara de la

¹⁵⁵ Citado en MORAL RUIZ, J. DEL (1981): “Mercado, transportes y gasto público en la España interior: el Canal de Castilla, 1751-1919”, *Hacienda Pública Española*, nº 69, p. 132.

formación de un plan de condiciones para la continuación de las obras y la transferencia de la gestión del Canal a una empresa privada.

Por Real Cédula de 17 marzo de 1831, la sociedad representada por el banquero Alejandro Aguado (Marqués de las Marismas)¹⁵⁶ consiguió la concesión para la continuación de las obras y el monopolio en la explotación del Canal de Castilla. En el acuerdo suscrito con el Gobierno, se recogía que la Empresa se comprometía a terminar, en el plazo de 7 años, los tramos comprendidos entre Soto Albúrez y Valladolid en el Canal del Sur, entre Sahagún de Campos y Medina de Rioseco en el Canal de Campos y entre Alar del Rey y Bolmir (cerca de Reinosa) en el Canal del Norte. Además, debía desecar la Laguna de la Nava, con el objeto de destinar los terrenos resultantes al cultivo agrícola, siéndole cedida su propiedad a perpetuidad. A cambio, el Estado ofrecía como contrapartida concesiones muy generosas. Le otorgaba la explotación en exclusiva de los recursos del Canal (navegación, aprovechamiento industrial, edificios, arbolado, regadío y pesca) durante 80 años desde la conclusión de las obras. Además, le asignaba una cantidad económica anual (sobre medio millón de reales durante 25 años) y ponía a su disposición para la ejecución de las obras a los ingenieros y técnicos necesarios, así como a 2.400 condenados a trabajos forzados.

LA CONCLUSIÓN DEL CANAL DEL SUR Y DEL CANAL DE CAMPOS (1831-1849)

Las obras en el Canal del Sur se reiniciaron en 1831 bajo la dirección de Epifanio Esteban y llegaron a Valladolid el 11 de marzo de 1835, no sin atravesar por diversos avatares: dificultades económicas, fugas de prisioneros y, de manera particular, una epidemia de cólera. Por su parte, los trabajos en el Canal de Campos se reemprendieron al concluir el Canal del Sur, pero se suspendieron en 1836 ante los problemas surgidos en la construcción, fundamentalmente a consecuencia de la Primera Guerra Carlista y de la oposición vecinal ante la cesión a la Empresa de la Laguna de la Nava. Además, se añadía que el Congreso y el Senado denunciaron el contrato suscrito con la Empresa del Canal por considerarlo un monopolio concedido con trato de favor.

Ante estas circunstancias y temiendo perder la adjudicación por incumplir el plazo previsto para la realización de las obras, la Compañía trató de que se revisaran las condiciones del convenio suscrito con el Gobierno. Tras una serie de negociaciones

¹⁵⁶ Aguado pronto se retiraría de la sociedad (en concreto, el 22 de noviembre de 1831), quedando como socios propietarios los Marqueses de Remisa y de Casa Irujo.

autorizadas por una Ley de 10 de junio de 1841, una comisión arbitral resolvió un nuevo acuerdo con fecha de 28 de septiembre de 1841. En virtud del mismo la Empresa, que con fecha de 10 de febrero de 1842 se constituiría en Sociedad Anónima, era exonerada de su obligación de construir el tramo inicial del Canal del Norte, el de mayor complejidad técnica y coste económico, a cambio de reducir el tiempo del beneficio de la explotación a 70 años.

Así, tras este período de interrupción, en 1842 se reanudaron los trabajos en el Canal de Campos, los cuales avanzaron a un ritmo inferior al esperado por la escasa dotación económica que recibieron las obras. Por fin, el 8 noviembre de 1849 llegaron las aguas a Medina de Rioseco. Casi un siglo después de su comienzo, se daba por concluida la construcción del Canal de Castilla.

La explotación

Los promotores del proyecto, con Antonio de Ulloa a la cabeza como principal responsable de su diseño, habían depositaron sus esperanzas en la navegación, especialmente en el transporte de mercancías, como uso más importante al que se habría de destinar esta gran obra de ingeniería hidráulica.

Pero, con el paso del tiempo, el aprovechamiento de la fuerza motriz de los saltos de las esclusas para artefactos como molinos, batanes y fábricas, que ni siquiera se había contemplado en el plan inicial, se convirtió en el rendimiento más rentable. De manera especial, a mediados del siglo XIX comenzaron a proliferar establecimientos destinados a la producción de harinas.

Por su parte, el regadío, utilidad que trató de promover con empeño Carlos Lemaury, no alcanzó en los inicios la trascendencia esperada¹⁵⁷. Solamente a partir de los años 20 del siglo pasado se comienza a plantear este uso con carácter general. La suspensión definitiva de la navegación en 1955 permitió la utilización casi en exclusiva del Canal de Castilla para el riego, función que se veía favorecida por la construcción de grandes embalses en las cabeceras de los ríos Pisuegra y Carrión y de canales y acequias de derivación. Para adecuarse a tal finalidad, fue preciso desmontar los elementos que hacían posible la navegación y realizar las obras de adaptación necesarias.

¹⁵⁷ También fue un importante impulsor del riego Fernando de Ulloa. CAPEL SÁEZ, H. (2002). "El discurso político sobre el regadío del ingeniero militar Fernando de Ulloa, 1767", *Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. VII, nº 348 [Recurso online].

Además de estos destinos principales, el Canal fue objeto a lo largo de su historia de otros aprovechamientos económicos de cierta importancia, como la pesca, la explotación de sus recursos forestales o el arrendamiento de los pastos de su dominio para el ganado, fundamentalmente lanar.

En los últimos años, además de su utilización para el riego, el abastecimiento de agua de algunas poblaciones o algunos usos energéticos residuales, se está tratando de desarrollar el potencial turístico que presenta a través de diversas iniciativas, habida cuenta de sus importantes valores patrimoniales, tanto culturales como naturales¹⁵⁸.

Ahora nos referiremos a las principales etapas que se pueden establecer en la explotación del Canal de Castilla dentro del período propuesto para nuestro estudio.

ESPERANZADORES COMIENZOS (FINALES DEL SIGLO XVIII) Y ESTANCAMIENTO (PRIMER TERCIO DEL SIGLO XIX)

La navegación comenzó a funcionar desde que las obras de construcción se iniciaron. Así, en 1753 ya se utilizaban tres chalanas, una falúa y un navichuelo contruidos en el astillero provisional instalado cerca del Priorato de Becerrilejos para el traslado de obreros y materiales. En 1786 también se botaron en los nuevos talleres de Abánades 32 barcazas para el transporte de tierra, piedras y otros efectos en el Ramal del Norte. No obstante, hasta 1792, momento en el que se termina la construcción del Canal de Norte y la rehabilitación del trozo construido del Canal de Campos, no se pone en marcha una verdadera navegación comercial en el tramo comprendido entre Alar del Rey y Paredes de Nava¹⁵⁹. En 1803 se incorporó también un pequeño sector recién concluido del Canal del Sur. Pero hasta 1849, cuando se da por terminada la construcción del Canal de Castilla, no se abrió al tráfico la totalidad de su recorrido.

El aprovechamiento de la energía hidráulica producida por los saltos de las esclusas se revelaría, de manera inesperada, como el uso más rentable del Canal de Castilla. Desde 1785, se empezaron a establecer los primeros artefactos en el Canal del

¹⁵⁸ En este sentido, han ido apareciendo diversas publicaciones con cariz divulgativo que pretenden acercar al visitante los atractivos turísticos que el Canal de Castilla presenta. Las más importantes son SÁEZ HIDALGO, I. (1994): *El Canal de Castilla. Guía para caminantes*, Salamanca, Junta de Castilla y León, 1994; ALCALDE CRESPO, G. (1997): *El Canal de Castilla*, Palencia, Cálamo; SANZ RUBIALES, F. Y DOMÍNGUEZ ORTIZ, O. (1997): *El Canal de Castilla*, Palencia, Ed. Cálamo; ALONSO ORTEGA, J. L. (2000): *El Canal de Castilla. Rutas para descubrir*, Valladolid, Ámbito, y RIVERO, E. DEL (2000): *El Canal de Castilla*, Burgos, Diario de Burgos.

¹⁵⁹ HELGUERA QUIJADA, J. (1983a): "El Canal de Castilla como factor de desarrollo económico regional en el siglo XVIII", en *El pasado histórico de Castilla y León* (Actas del I Congreso de Historia de Castilla y León), Vol. 2 (Edad Moderna), Burgos, Junta de Castilla y León, pp. 493-515.

Norte, que era el que presentaba mayor número de esclusas y, por ende, el que experimentó un desarrollo industrial más notable. En el Canal de Campos, al no disponerse saltos en el sector inicialmente realizado, sólo apareció en sus proximidades el molino harinero establecido en Monzón por Francisco Durango, del cual comenzaron a salir desde 1788 las primeras harinas castellanas que se dirigían a la exportación a través del puerto de Santander. El Canal del Sur, por su parte, se industrializó con rapidez en la década final del XVIII. Como resultado, a comienzos del siglo XIX había en el Canal 30 instalaciones industriales¹⁶⁰, la mayoría de las cuales (21) eran pequeños molinos harineros. También aparecían, en menor número, batanes de paños (4) y de ante y curtidos (2), fábricas de papel (2) o un pequeño artilugio para la fabricación de instrumentos metalúrgicos (1).

Pero durante el primer tercio del siglo XIX, a consecuencia de la Guerra de la Independencia primero y de la crisis del Antiguo Régimen después, la prometedora explotación del Canal quedó sumida en la atonía. La navegación se redujo a la mínima expresión, mientras que la mayor parte de los artefactos industriales que se habían ido estableciendo se abandonaron. Habrá que esperar a los años 30 del siglo XIX, momento en el que la gestión del Canal pasa a manos privadas, para que se comience a reactivar su aprovechamiento, coincidiendo además con la conclusión de su construcción¹⁶¹.

AUGE Y ESPLENDOR (SEGUNDO TERCIO DEL SIGLO XIX)

Durante este período asistimos a un gran desarrollo e intensidad del tráfico comercial por el Canal. Una vez que quedó abierto completamente a la navegación, fue aumentando progresivamente la cifra de embarcaciones que lo surcaban, la mayoría de las cuales se facturaba en el astillero de Villaumbrales: así, de las 17 (todas al servicio del Canal) que había en 1831 pasamos a las 107 (80 de particulares) que había en 1847, alcanzando un número máximo de 365 (300 de sus titulares) en la década de 1850. La

¹⁶⁰ AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01. En una Memoria elaborada por el Ingeniero Director Juan de Homar con fecha de 8 de abril de 1800, señalaba que en el Ramal Norte se habían establecido 18 artefactos: 12 molinos harineros, 4 batanes (3 de paños y 1 de ante y curtidos), 1 martinete y 1 fábrica de papel, a los cuales se añadían el molino y el batán que existían junto a la presa de Alar, que habían pertenecido a las monjas de San Andrés de Arroyo, contabilizando un total de 20. Además, estaba proyectada la construcción de otros 5, un molino harinero en la 2ª esclusa y *cuatro máquinas para barreñas de cañones de fusil* en los saltos de la 3ª, 4ª, 5ª y 6ª, pero finalmente no se llevaron a cabo. Por otro lado, en el primer tramo construido del Ramal Sur se levantaron otras 10 industrias: 8 molinos harineros, 1 fábrica de papel y 1 batán de antes.

¹⁶¹ HELGUERA QUIJADA, J. (1990): "Proyectismo y realidad en la explotación del Canal de Castilla durante los siglos XVIII-XIX", en *Actas del Congreso sobre Conservación y Desarrollo de los recursos del Canal de Castilla* (Palencia, 1990), pp. 35-48.

mayor parte de las barcas eran de propiedad privada y se destinaban al transporte de mercancías, pero también había algunas dedicadas al traslado de los presidiarios asignados a las obras o, incluso, de viajeros. En este sentido, Madoz¹⁶² documenta que circulaban diariamente cuatro barcazas-diligencia entre Palencia y Valladolid, en un viaje que duraba 7 horas y que a su parecer resultaba económico y cómodo.

Los principales productos que se transportaban por el Canal de Castilla eran los cereales producidos en Tierra de Campos y las harinas que se transformaban en las fábricas y molinos que empleaban la fuerza motriz de sus saltos. El volumen de mercancías que circulaban esencialmente desde las dársenas de Valladolid¹⁶³ y Medina de Rioseco hasta la de Alar del Rey, desde donde se trasladaban con carros hasta el puerto de Santander, creció de manera muy rápida, alcanzando su momento álgido en torno a 1860. En este momento de mayor esplendor, resultaba hasta cinco veces más barato el traslado de artículos y géneros por el Canal con respecto al coste del transporte en carros y a lomos de mulas que se realizaba por carreteras y caminos. Ese desarrollo pujante de la navegación hizo necesaria la construcción de diferentes instalaciones auxiliares en las márgenes del Canal: embarcaderos, almacenes, cuadras para las mulas que arrastraban las barcazas, paradores y ventas para los comerciantes y encargados del manejo de las barcas y casas para los escluseros.

En cuanto a los establecimientos industriales, hacia 1831 sólo funcionaban aquéllos destinados a la harinería, que no dejaban de ser pequeños molinos en régimen de maquila, razón por la cual no podían competir con las fábricas que habían surgido en otros lugares. La Compañía concesionaria del Canal, en vistas de ello, trató de que la iniciativa privada se implicase en la transformación de esos antiguos artefactos en modernas fábricas de harinas y promovió la construcción, en los tramos de nueva ejecución, de establecimientos harineros de nueva planta con una maquinaria puntera. El resultado de esta operación fue la extensión de una verdadera “fiebre harinera” por lo largo y ancho del Canal de Castilla, de manera que se elevó el número de instalaciones dedicadas al procesamiento y transformación de cereales hasta casi medio centenar¹⁶⁴.

¹⁶² MADOZ, P. (1984) [1845-1850], *op. cit.*, T. VI, pp. 173-175.

¹⁶³ HELGUERA QUIJADA, J. Y REPRESA FERNÁNDEZ, M. F. (1994): “Formación y disgregación de un paisaje industrial: el Canal de Castilla como motor de la primera industrialización de Valladolid”, en E. Gallego (ed.), *1ª Jornadas Ibéricas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública*, Sevilla, pp. 243-252. También REPRESA FERNÁNDEZ, M. F. Y HELGUERA QUIJADA, J. (1992): “La evolución del primer espacio industrial en Valladolid: la dársena y el derrame del Canal de Castilla (1836-1975). Un ensayo de Arqueología Industrial”, en *Anales de estudios económicos y empresariales*, nº 7, pp. 321-352.

¹⁶⁴ De los 47 establecimientos industriales que había en 1855, 40 eran fábricas de harinas y molinos.

Esta importante y próspera industria harinera se convirtió en un motor de desarrollo económico de la región en general y de las comarcas ribereñas del Canal en particular.

DECADENCIA Y TRANSFORMACIONES (ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO XIX Y DOS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX)

Pero 1860, además de constituir el cénit en el desarrollo del Canal de Castilla¹⁶⁵, marcó un punto de inflexión fundamental en su historia, ya que supone el comienzo de su declive. Ese año se produjo un hecho de notable trascendencia: la puesta en funcionamiento del tramo férreo que unía Valladolid y Alar del Rey¹⁶⁶. Unos años más tarde, en concreto en 1884, tendría lugar la apertura de la línea que enlazaba Valladolid y Medina de Rioseco¹⁶⁷. El ferrocarril representaba una competencia brutal al tráfico fluvial del Canal, que se vería reducido en un corto intervalo de tiempo a una dimensión casi testimonial, circunscribiéndose al abastecimiento y suministro de los pueblos próximos a su recorrido.

Esa decadencia, que afectaba de manera inmediata a la navegación, acabó repercutiendo en el aprovechamiento industrial. En un principio, las fábricas de harinas establecidas en las márgenes del Canal pudieron beneficiarse de la proximidad del ferrocarril, creciendo en número e incrementando su capacidad productiva con la modernización de sus instalaciones. Pero a partir de 1869, coincidiendo con la promulgación del arancel librecambista de Figuerola y con una crisis de la producción triguera motivada por la sequía, comenzaron a pasar serias dificultades.

En las dos últimas décadas del siglo XIX se desencadenó una grave crisis de sobreproducción en relación con la formación de un mercado mundial de productos agrarios. Los granos y harinas extranjeros fueron penetrando en los mercados de la periferia peninsular y de las Antillas, los dos destinos básicos de la producción agrícola e industrial de la región. En consecuencia, las fábricas del Canal vieron reducida

¹⁶⁵ MORAL RUIZ, J. DEL (1981): *op. cit.*, pp. 125-138 y GÓMEZ MENDOZA, A. (1983), *op. cit.*, pp. 371-398.

¹⁶⁶ Esta línea fue construida por la Compañía del Ferrocarril del Norte. Previamente, en 1859 también se había producido la apertura de dos tramos del Ferrocarril de Isabel II (Alar-Reinosa y Los Corrales-Santander), el cual acabaría siendo adquirido por aquélla en 1874.

¹⁶⁷ El ferrocarril fue inicialmente contemplado como un medio de transporte complementario del Canal de Castilla e, incluso, en la financiación de su construcción participaron importantes fabricantes de harinas con intereses en la *ría*. Pero pronto se vio que su convivencia no iba a ser tan armoniosa y en esa competencia, a veces desleal, resultaría como vencedor incuestionable el ferrocarril. Sirva de ejemplo la existencia de acuerdos secretos suscritos entre la Compañía del Canal y la del Ferrocarril del Norte en 1867 y 1874, en los que se contemplaba una indemnización sustanciosa a favor de la primera a cambio de un incremento de las tarifas de sus fletes.

drásticamente su capacidad exportadora y, además, padecieron la pérdida de gran parte de su mercado interior, a causa de la competencia que ejerció la pujante industria harinera del litoral. Ante esta situación, la burguesía harinera castellana presionó para que se estableciera una política económica de signo proteccionista, algo que se produjo con los aranceles de 1891 y 1906. Pero sólo durante los años de la Primera Guerra Mundial la harinería castellana vivió una breve coyuntura de prosperidad, sin que se recuperase el nivel de actividad de mediados del siglo XIX. Como resultado de todo ello, buena parte de las fábricas de harina implantadas en el Canal de Castilla se vieron obligadas a cerrar o se reconvirtieron en pequeñas centrales para la producción de energía eléctrica destinada al abastecimiento de los pueblos circundantes¹⁶⁸.

En este contexto de crisis finisecular, se comienza a barajar la opción del regadío como alternativa viable a la navegación y el aprovechamiento industrial. Desde el momento inicial de la construcción del Canal se había valorado la posibilidad de aprovechar sus aguas para irrigar las tierras colindantes, en función de lo cual se dispuso la apertura de arquetas y almenaras de riego que facilitaban dicho aprovechamiento. Pero sabemos que el recurso a este uso fue más bien limitado y esporádico, como se desprende de algunas noticias de que disponemos¹⁶⁹.

La razón de la escasa extensión y difusión del regadío se debía a la incompatibilidad de este aprovechamiento con respecto a los otros, navegación y fuerza motriz. Esta explicación queda corroborada en un informe que remiten Diego Fernández Segura (Director Local) y Manuel Estibaús (Director Facultativo) a la Dirección Central de la Compañía del Canal en Madrid, con fecha de 19 de octubre de 1872:

*“[...] El Canal de Castilla se ha construido con el objeto de satisfacer las necesidades de la navegación e industria, y ya sabemos cuan difícil es, sino imposible, el conciliar en un canal estos servicios, con el de riego, y que uno de los dos objetos tiene que ser sacrificado al otro [...]”*¹⁷⁰.

El riego, pues, se subordinaba a los otros dos usos y casi no se le destinaban aguas. En verano, porque no había sobrante, ni aún lo necesario para cubrir la navegación y el aprovechamiento industrial. En invierno, el excedente de agua no tenía

¹⁶⁸ LÓPEZ LINAJE, J. (1985): “El Canal de Castilla. El recuerdo de un sueño ilustrado”, en *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 52, pp. 153-173. Así, en 1901 quedaban en el Canal de Castilla 22 fábricas de harinas y 11 molinos maquileros.

¹⁶⁹ En nuestro área de estudio, por ejemplo, durante el verano de 1831 se facilitaron algunas aguas sobrantes de la navegación para el riego de linos, huertas y plantíos en Olmos de Pisuegra. AGHD, CC, S. XIX, C.0125-01.

¹⁷⁰ *Ibidem*, C.0105-03.

aplicación por las rigurosas condiciones del clima. En otoño, tan sólo se podían destinar las aguas al regadío cuando las lluvias eran abundantes. Del excedente de primavera en los ríos sólo podía aprovecharse una pequeña cantidad, ya que no existían mecanismos de embalse de las aguas del deshielo y, además, un aumento del caudal del Canal podía causar perjuicios para el arrastre de las barcas y el movimiento de los artefactos.

LA REVERSIÓN AL ESTADO Y SU FRACASADO INTENTO DE REACTIVACIÓN (1919-1955)

El Canal de Castilla había llegado a comienzos del siglo XX herido de muerte y sumido en una crisis total¹⁷¹. La navegación parecía estar definitivamente sentenciada y el aprovechamiento industrial había recibido un duro golpe tras la crisis finisecular. Por ello, surgió en ese momento un debate en torno a los posibles aprovechamientos económicos sustitutorios, en especial el regadío. Pero a esta posibilidad se oponían los fabricantes de harinas con intereses en el Canal y no se llevó completamente a cabo por la gran inversión de capital necesaria para su adaptación al nuevo uso, que la Compañía no estaba dispuesta a desembolsar.

Por Real Orden de 6 de febrero de 1909 se creaba la “Jefatura del Canal de Castilla y sus pantanos y la Canalización del Manzanares”. En la misma, se recogía el interés por convertirlo en un canal de riego, ante las escasas expectativas que despertaba el tráfico comercial. Se pensaba que para rentabilizar la obra era preciso aprovecharla a título principal como arteria conductora de agua para los regadíos, sin descartar como usos complementarios la navegación ni el aprovechamiento de la fuerza motriz de los saltos. Por este motivo, se encargaba a dicha Jefatura el estudio de varios proyectos de embalses, los cuales habrían de alimentar y regular el mayor caudal que transportaría el Canal. Para compaginar las condiciones de navegabilidad con los caudales requeridos para el riego, se alcanzó una solución de compromiso: se mantenían las exigencias para la navegación (sobre todo, escasa velocidad del agua) y se aprovechaban las retenciones y las dársenas del Canal para derivar agua hacia canales secundarios y acequias de riego, en vez de aumentar la sección para obtener el caudal demandado por el regadío.

No obstante, tras la reversión del Canal al Estado una vez concluida la concesión de 70 años a la Compañía, que tuvo lugar el 12 de diciembre de 1919, se intentó desde los poderes públicos una reactivación de la navegación y de los usos industriales, pero

¹⁷¹ SOSA WAGNER, F. (2000): “El Canal de Castilla: alba y aflicción de una obra pública”, en *Revista de Administración Pública*, nº 153, pp. 443-469.

con escaso éxito¹⁷². Se promovieron novedades como la introducción de nuevos materiales y sistemas de tracción en las barcas, la sustitución de las viejas compuertas de madera por otras más ligeras de forro metálico, la modernización de las instalaciones (fábricas y molinos, almacenes, casas de escluseros) o la ampliación del personal de servicio. Pero la navegación apenas experimentó un tímido resurgimiento. Así, si en 1919 había sólo una barca particular y nueve de la Compañía en servicio, dedicadas prácticamente en exclusiva al transporte de materiales y personas del propio Canal, el número de embarcaciones tan sólo aumentaría hasta 17, todas ellas de propiedad estatal. El tráfico de mercancías por el Canal quedó reducido al abastecimiento a las localidades ribereñas de diversos productos, como harinas y materiales de construcción.

La creación en 1927 de la Confederación Hidrográfica del Duero, así como la política hidráulica de la dictadura de Primo de Rivera, contribuyeron decisivamente a transformación del Canal de Castilla en una obra dedicada casi en exclusiva al regadío. El epílogo del Canal como medio de transporte, jalonado de momentos puntuales de reactivación como durante la posguerra, se prolongó hasta 1955, año en el que se suspendió de manera definitiva la navegación por sus aguas.

En la década de 1960, se introdujeron importantes modificaciones en la configuración originaria de sus obras hidráulicas en orden a permitir su utilización para el regadío. En este sentido, se procedió a la adaptación de sus elementos funcionales, fundamentalmente las esclusas, para acondicionarlos a este uso, que ahora se convertía en exclusivo. Así, se desmontaron las compuertas y se construyeron en su lugar alzas fijas de cemento en forma de bóveda para apresar y contener el caudal a su paso por los diferentes saltos, y también se dispusieron aliviaderos laterales de hormigón para facilitar el vertido de las aguas en los vasos. De esta manera, se fue configurando la híbrida fisonomía con la que ha llegado hasta nuestros días.

¹⁷² MALUQUER SALVADOR, M. (1909): “El Canal de Castilla”, *Revista de Obras Públicas*, Año 57, Tomo I (1755), pp. 217-219 y MALUQUER SALVADOR, M. (1914): “El Canal de Castilla: transformación de una región”, *Revista de Obras Públicas*, Año 62, Tomo I (2037), pp. 495-513. También MURÚA VALERDI, J. (1920): “Algunos datos y consideraciones acerca de la historia, significación y porvenir posible del Canal de Castilla”, en *Revista de Obras Públicas*, Año 66, Tomo I (2245), pp. 493-497, y FUNGAIRIÑO FERNÁNDEZ, E. (1925): “El Canal de Castilla”, en *Revista de Obras Públicas*, Año 73, Tomo I (2434), pp. 342-346, y (2435), pp. 365-367.

ASPECTOS MATERIALES

A lo largo del Canal de Castilla encontramos una serie de elementos ingenieriles característicos¹⁷³, que presentan como rasgos comunes su funcional y estético diseño, que responde al gusto neoclásico que dominaba en el momento de su construcción, y el esmerado acabado de su ejecución, realizada con la perfección de la obra bien hecha.

Caja, diques y parvas

El trazado de un canal navegable que pudiera ser compatible con el riego planteaba una serie de problemas técnicos a resolver¹⁷⁴. Entre éstos, se encontraba el cálculo del declive idóneo para su curso, que se estableció en 5 metros por kilómetro aproximadamente, ya que se debía garantizar tanto un nivel adecuado como un caudal suficiente de aguas en orden a hacer complementarios ambos usos. Por lo que se refiere a su perfil transversal, presenta una sección trapezoidal, con una anchura y profundidad variables, a saber, de 11 a 22 metros y de 1'8 a 3 metros, respectivamente.

La caja era excavada de forma directa sobre el terreno, a pico y pala, por cuadrillas de obreros y jornaleros de la zona y por presidiarios. Con los materiales extraídos se reforzaban los terraplenes y los diques que servían de refuerzo y protegían el lecho construido para evitar su erosión y desbordamiento. Además, sobre ellos discurrían los caminos de sirga, sendas o parvas presentes a ambos lados del cauce por las que transitaba el ganado de tiro dedicado al arrastre de las barcas.

Las obras de tierra, pues, tenían una misión primordial a la hora de asegurar la conservación y el funcionamiento del Canal de Castilla. En este sentido, se comprende el celo con que desde fecha temprana se efectuaron labores de reparación y mantenimiento de las mismas. En relación con los caminos de sirga, se dictaron disposiciones que limitaron su utilización por personas no vinculadas a la explotación de la navegación, prohibiéndose el tráfico de carros y labranzas por los mismos¹⁷⁵.

¹⁷³ GARCÍA TAPIA, N. (1990). "Ingeniería hidráulica del Canal de Castilla", en J. Helguera Quijada, N. García Tapia y F. Molinero Hernando, *op. cit.*, pp. 161-195, y GARCÍA TAPIA, N. Y HELGUERA QUIJADA, J. (1985): "El Canal de Castilla. Historia y Arquitectura Hidráulica", en VV. AA., *Planos históricos de obras hidráulicas*, Madrid, MOPU y CEHOPU, pp. 10-28.

¹⁷⁴ FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.) (1986): *Catálogo de treinta canales españoles anteriores a 1900*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y CEHOPU.

¹⁷⁵ Estas prevenciones estuvieron vigentes mientras se empleó como medio de tracción el ganado de tiro que deambulaba por los mismos. La restricción a cualquier tipo de tránsito se fue flexibilizando y en los años 20 se empezaron a utilizar como caminos de paso y servicio en determinadas circunstancias.



Ilustración 4. Camino de sirga acondicionado en Naveros de Pisuerga (Palencia)

Presas y retenciones

Las presas permiten asegurar un nivel constante de las aguas cuando el canal atraviesa un río. Se construyeron dos de grandes dimensiones en las cabeceras de los ramales del Norte y de Campos para salvar los dos ríos que alimentan con sus aguas al Canal de Castilla: el Pisuerga y el Carrión.

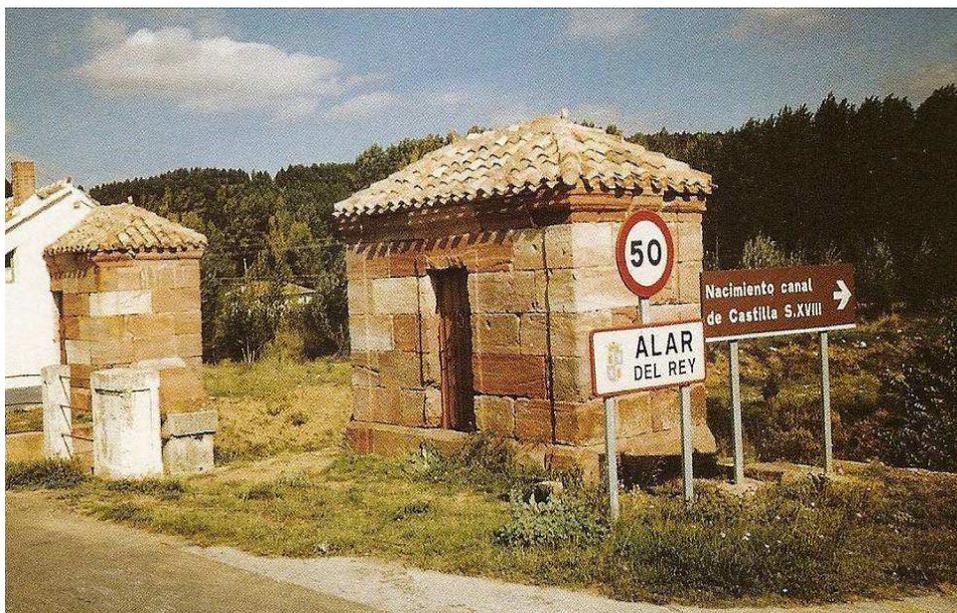


Ilustración 5. Retención en Alar del Rey (Palencia)

Las retenciones, por su parte, constituyeron elementos reguladores del caudal del río en el punto donde se realizaba la toma de las aguas para introducirlas en el canal. Se alzaron cuatro en las cabeceras de los ramales del Norte y de Campos, dos en cada una de las mismas. Las dos primeras se localizan en Alar del Rey y en la presa de San Andrés de Herrera de Pisuerga y cuentan con dos casetas de piedra que albergaban la maquinaria precisa para el manejo de las correspondientes compuertas. En cuanto a las segundas, la de Calahorra de Ribas tiene la particularidad de contar con un vaso ovalado similar al de las esclusas, mientras que la de El Serrón presenta únicamente la compuerta.

Dársenas y embarcaderos

En cada uno de los extremos del Canal¹⁷⁶ (Alar del Rey, Valladolid y Medina de Rioseco) se construyeron importantes dársenas, que eran una especie de puertos fluviales de interior en los que tenían lugar las operaciones de carga y descarga de las barcazas. Construidas con sillares bien trabajados, en las inmediaciones de sus amplios muelles se fueron multiplicando las construcciones de carácter auxiliar de la navegación: almacenes, astilleros, talleres, bodegas, grúas, etc.

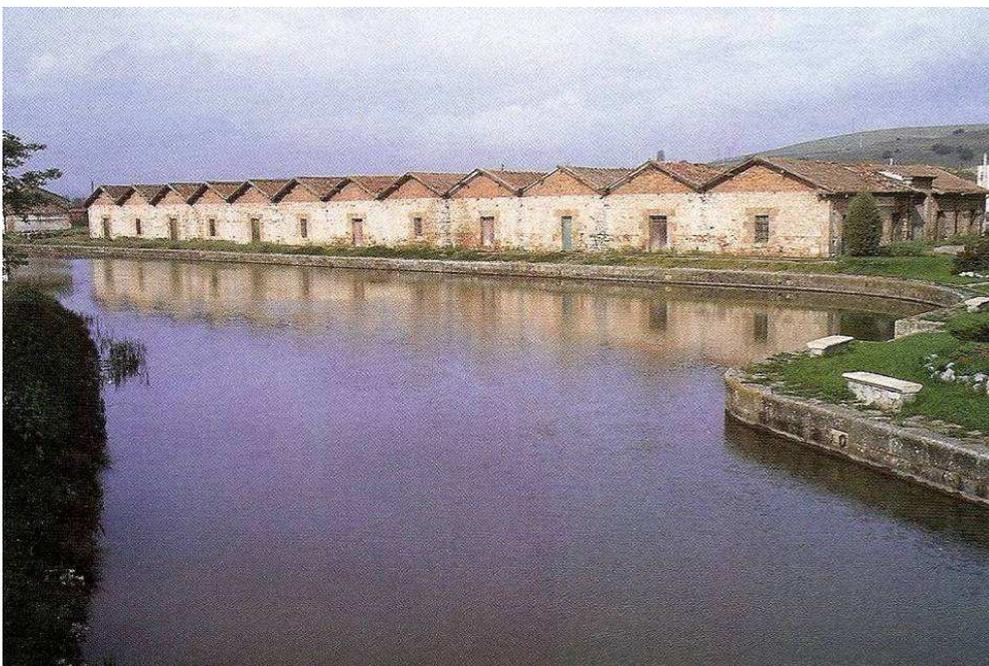


Ilustración 6. Dársena de Alar del Rey (Palencia)

¹⁷⁶ También se levantó una dársena en la ciudad de Palencia, rematando un ramalillo que partiendo del Canal conducía a la misma.

Además de las dársenas propiamente dichas, también se solían disponer pequeños embarcaderos junto a los almacenes y artefactos ubicados en puntos de especial importancia dentro del trazado del Canal¹⁷⁷.

Esclusas

Constituían los elementos fundamentales dentro del funcionamiento del Canal y, por ende, son sus obras o ingenios hidráulicos más emblemáticos. Su finalidad básica era permitir a las embarcaciones superar los desniveles del terreno que existían entre los distintos tramos¹⁷⁸. Estaban formadas por un vaso de piedra de sillería de disposición oval o rectangular. En sus extremos estaban cerradas por dos pares de compuertas de doble hoja de tipo mitra: es decir, formando un ángulo obtuso contra la corriente, de forma que ésta con su presión ayudaba a cerrarlas. Las puertas presentaban en su parte inferior unas portanas de desagüe con cierre de guillotina y se accionaban mediante un mecanismo giratorio de cabestrantes. El tipo de balsa y de compuertas adoptado seguía el modelo francés del siglo XVII, descrito por el tratadista Belidor en su obra *Architecture Hydraulique*, aunque sus antecedentes más lejanos se pueden remontar hasta el siglo XVI, con los trabajos de Leonardo da Vinci en Italia y de Juan Bautista de Toledo en España.

La forma oval que originariamente presentaban las esclusas del Canal de Castilla respondía, además de a la misión de contrarrestar los empujes de tierra, a la posibilidad de facilitar el paso simultáneo de dos embarcaciones. Las inclusas que se construyeron ya en los años 30 y 40 del siglo XIX adoptaron una planta rectangular, pues con ello se abarataba su construcción y se reducía el tiempo de maniobra, dado que se tenía que mover en ellas un menor volumen de agua.

Las compuertas eran originariamente de madera, con maniobra directa por medio de brazo, y estaban reforzadas con vigas transversales. A finales del siglo XIX y comienzos del XX, se reemplazaron por otras metálicas compuestas por vigas de hierro, que se accionaban a través de un conjunto de poleas y palancas. En la actualidad, tras la pérdida de la función original del Canal como medio de transporte y su definitiva

¹⁷⁷ Los embarcaderos de Viñalta, El Serrón y Sahagún el Real adquirieron gran desarrollo. Tenemos noticia de la existencia de importantes puntos de carga y descarga junto a fielatos de gran importancia como los de Frómista y Carrecalzada.

¹⁷⁸ Cada esclusa salva un desnivel de unos tres metros, que era lo aconsejado en los tratados de hidráulica de la época. El Ramal del Norte, que es el que presenta una mayor diferencia de pendiente entre sus extremos (80 metros), cuenta con 24 esclusas; el del Sur dispone de 18 para salvar 65 metros de desnivel y el de Campos, 7 para superar unos 25.

transformación para el riego, la práctica totalidad de las puertas originales están desmontadas.

El funcionamiento de la esclusa era bastante sencillo. Cuando se aproximaba la barcaza, que previamente había sido desenganchada de las mulas que la arrastraban, los operarios especializados (los escluseros) procedían a cerrar las compuertas superiores e inferiores. Entonces, mediante la apertura de las tajaderas de las puertas de aguas arriba, el vaso se llenaba hasta igualar su altura con la embarcación en espera. En ese momento, las compuertas superiores se abrían y la barca accedía al interior de la balsa. Tras el cierre de aquéllas, se iniciaba el vaciado de la esclusa abriendo los orificios de las compuertas inferiores. Así, el nivel del agua descendía lentamente hasta alcanzar el tramo del Canal por el que debía proseguir el viaje y, una vez que se producía el ajuste de ambos, se abrían las puertas de abajo y la barcaza, tras ser amarrada de nuevo a su ganado de tiro, continuaba su camino. Éstas eran las operaciones que se realizaban si el sentido de la marcha era descendente. En caso de que fuera ascendente, se invertía el orden de los movimientos: primero ingresaba la barca en el vaso y después éste se llenaba hasta alcanzar el nivel del tramo superior. La esclusa, pues, actuaba a modo de “ascensor hidráulico” para subir o bajar las embarcaciones del Canal.

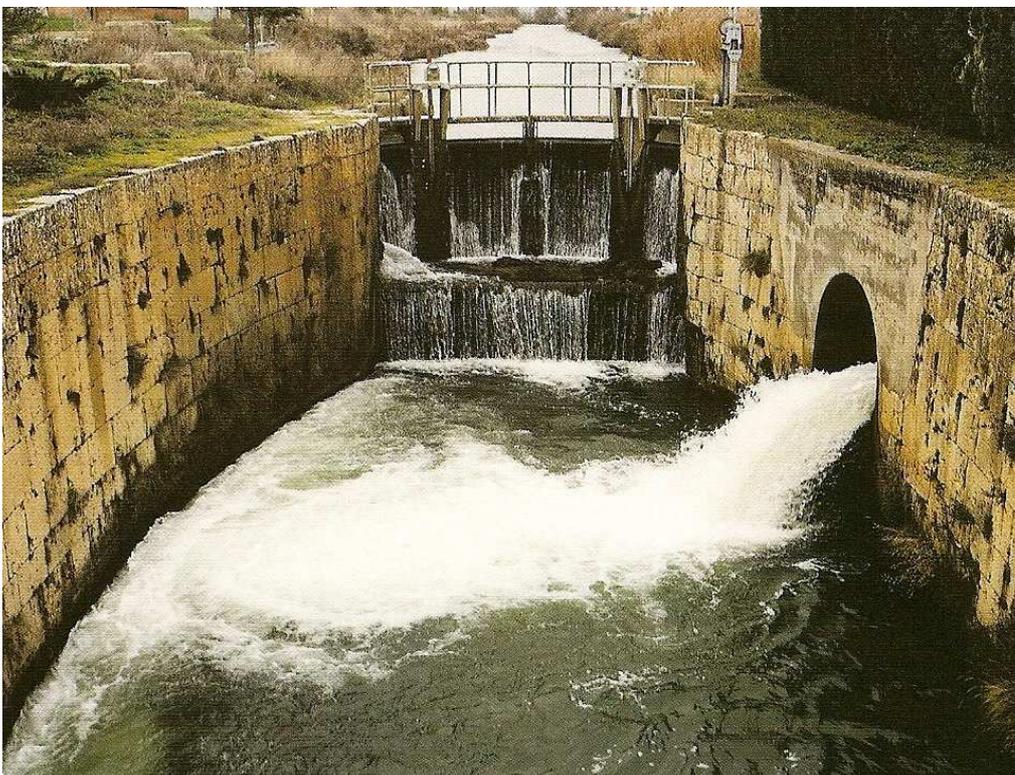


Ilustración 7. Esclusa 33 del Ramal Sur (Villamuriel de Cerrato, Palencia)

Para facilitar a los escluseros el desarrollo de estas operaciones se dispuso la construcción, en las inmediaciones de las esclusas, de puentes que sirvieran para el paso de un lado a otro del Canal y de viviendas que les permitieran atender y vigilar de modo permanente la navegación. Además, desde fecha temprana, se comprendió la necesidad de aprovechar la fuerza motriz que podían producir los saltos de las esclusas cuando no se empleaban sus aguas para la navegación. Para ello, era precisa la construcción de un cuénrago de derivación que condujera las aguas del Canal al artefacto que se iba a explotar (molino, fábrica de harinas, batán de paños, martinete metalúrgico) y que debía estar dotado de los elementos necesarios para su correcto funcionamiento: tomas de regulación para la entrada y salida, balsas de retención y pontones de paso. También fueron apareciendo, junto a los establecimientos industriales, algunos edificios auxiliares (almacenes, cuadras, viviendas), de manera que en torno a las esclusas se fueron constituyendo conjuntos variados de obras de ingeniería y de arquitectura industrial que estaban funcionalmente integradas.

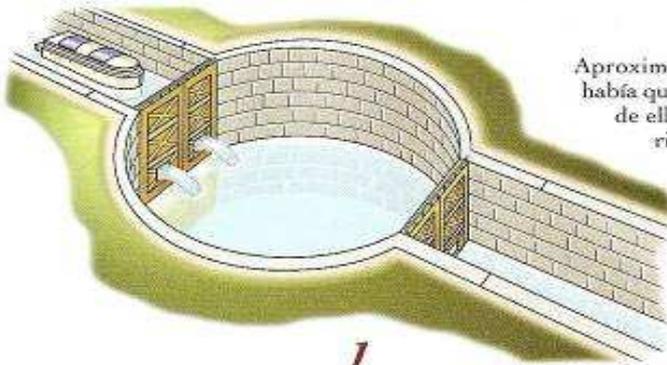


Ilustración 8. Esclusas 34, 35 y 36 del Ramal Sur (Villamuriel de Cerrato, Palencia)

Las Esclusas

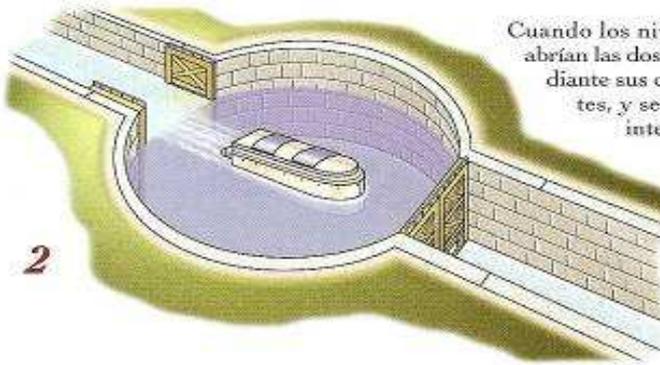
La esclusa es el elemento fundamental en el funcionamiento de un canal. Su función básica es la de permitir a las embarcaciones superar los desniveles existentes entre los distintos tramos. En el Canal de Castilla se tuvieron que construir un total de 49 esclusas para salvar los más de 170 metros de desnivel entre Alar del Rey y Medina de Rioseco y Valladolid. En los dibujos de esta página se explican de manera clara y sencilla las maniobras de descenso a través del uso de una esclusa. Para subir, las operaciones se realizaban a la inversa.

Cómo funcionan



Aproximación de la barcaza —antes de nada había que desenganchar las mulas que tiraban de ella— y cierre de las compuertas superiores e inferiores. El vaso de la esclusa se llenaba de agua mediante la apertura de las tajaderas inferiores de las compuertas de arriba. Con esta operación se igualaba el nivel del vaso de la esclusa con el del canal por el que llegaba la barcaza.

1

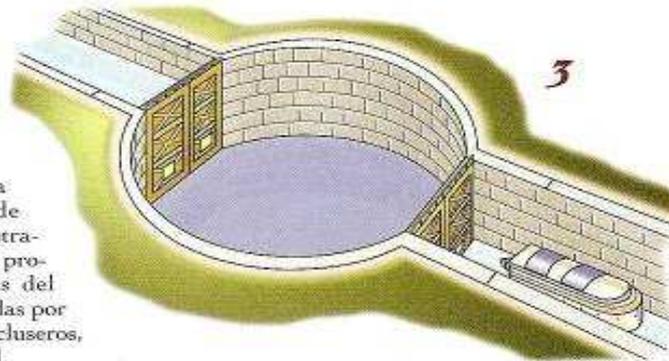


Cuando los niveles estaban igualados se abrían las dos compuertas superiores, mediante sus correspondientes cabrestantes, y se dejaba pasar la barcaza al interior del vaso de la esclusa.

Se volvían a cerrar estas compuertas y se procedía a vaciar el vaso de la esclusa abriendo las tajaderas —se accionaban con un mecanismo de guillotina— de las compuertas inferiores.

2

El agua del vaso descendía suavemente hasta alcanzar el nivel del canal. Una vez igualados los niveles se abrían las compuertas y la barcaza —después de engancharse de nuevo a las mulas que la arrastraban por los caminos de sirga— proseguía su viaje. Las esclusas del Canal de Castilla eran manejadas por operarios especializados, los escluseros, y sólo funcionaban de sol a sol.



3

Ilustración 9. Esquema del funcionamiento de una esclusa

Puentes

El recorrido del Canal está salpicado por más de 60 de estos elegantes elementos. Respondían a dos finalidades básicas: por un lado, los puentes de comunicación independientes facilitaban al público el cruce con los diferentes caminos y carreteras y, por otro, los puentes de esclusa y de derivación (situados en la toma y en la salida de los cuérnagos de los artefactos) permitían el paso de una orilla a otra en cada uno de estos conjuntos, principalmente a los empleados del Canal.

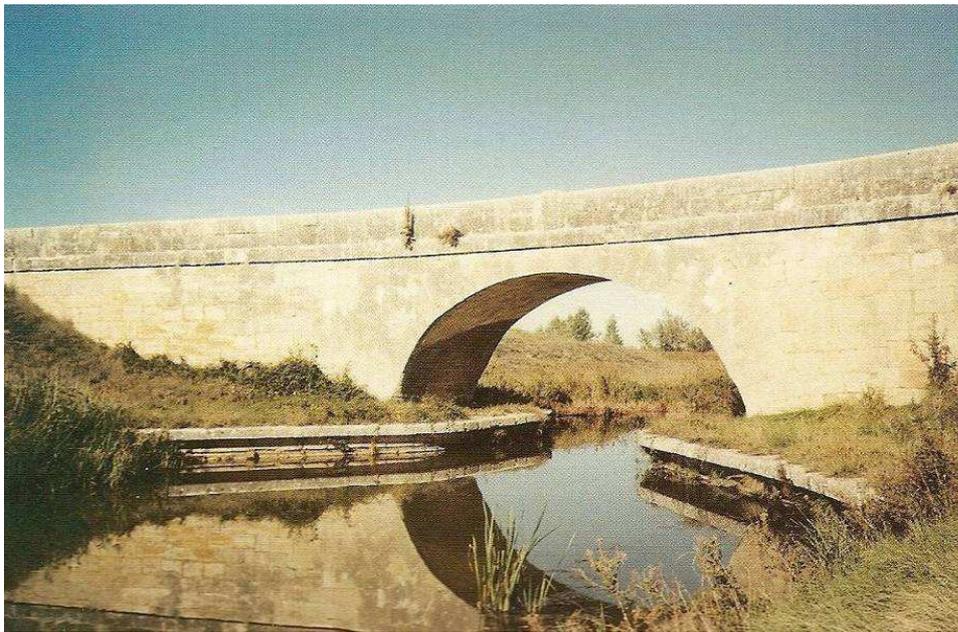


Ilustración 10. Puente del Gallo (Amusco, Palencia)

Construidos todos ellos con sillares de piedra perfectamente labrados, solían presentar un solo arco (de medio punto, rebajado o ligeramente apuntado) de altura suficiente para permitir el tránsito de las barcas, así como robustos pretiles. En sus pilas se disponían unos andenes inferiores para no interrumpir la continuidad de los caminos de sirga, por los cuales debían transitar las mulas que tiraban de las barcazas.

Acueductos

Para salvar el curso de los ríos y arroyos que atraviesan el trazado del Canal de Castilla, se proyectó un número considerable de acueductos¹⁷⁹. Erigidos todos ellos

¹⁷⁹ Esta solución fue previamente adoptada en el Canal francés del Languedoc, en el siglo XVII, y en otros canales ingleses.

empleando una esmerada obra de cantería, sus dimensiones variaban en función de la entidad y la magnitud de las corrientes naturales de agua que debían superar.

En relación con lo anterior, aparecen a lo largo del Canal diferentes tipos de acueductos. Los más sencillos constituían simples alcantarillas de sifón entubado o invertido. Otros presentaban un solo arco, y los de mayores proporciones tenían dos, tres o incluso cinco. Éstos últimos constituyen ejemplares de grandes dimensiones y disponen de macizos pretilos en su base y amplias aletas laterales en su culminación, las cuales servían para dar continuidad a los caminos de sirga por donde circulaba el ganado de arrastre.



Ilustración 11. Acueducto de Arroyo Mayor (Paredes de Nava, Palencia)

Derrames

Eran una especie de aliviaderos, es decir, construcciones destinadas a dar salida al exceso de caudal del Canal en períodos de intensas crecidas. Originariamente estaban contruidos con sillería o mampostería de piedra caliza y presentaban una estructura bien abovedada o bien compuesta por una sucesión de pequeñas piezas con forma de paralelogramo. Pero a mediados del siglo XX, con motivo de la transformación del Canal para el riego, se realizaron otros en hormigón para facilitar el desagüe de las esclusas. Éstos recogían el agua sobrante con un labio lateral situado aguas arriba de la inclusa y, a través de una conducción subterránea, lo vertían en una de las paredes laterales del vaso, toda vez que las compuertas estaban desmontadas y sustituidas por un alza fija de cemento a modo de presilla de retención.



Ilustración 12. Derrame junto a la 13ª esclusa (Naveros de Pisuerga, Palencia)

Arquetas de riego

Tenían como finalidad facilitar el aprovechamiento de las aguas del Canal para el regadío de las tierras de cultivo. Estas tomas solían presentar una almenara, pequeña caseta que podía adoptar diversas soluciones constructivas, tanto en lo que se refiere a la tipología de su cubierta (abovedada, plana, a cuatro aguas) como al empleo de materiales (piedra, ladrillo, adobe).

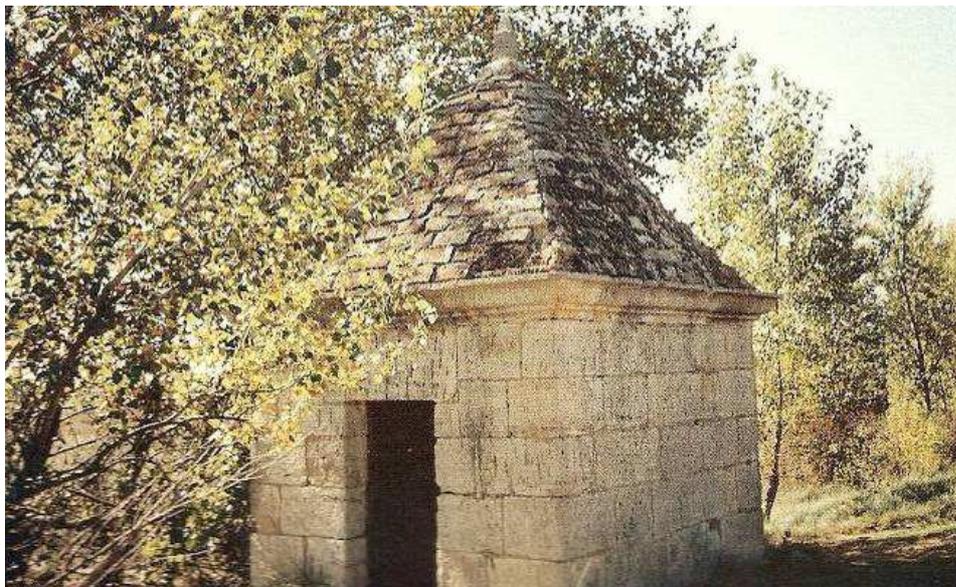


Ilustración 13. Almenara del Gato (San Cebrián de Campos, Palencia)

Barcazas

El transporte por el Canal se realizaba mediante barcas tiradas por mulas, aunque inicialmente se empleó el sistema mixto de arrastre y vela, la cual se abatía para pasar por debajo de los puentes. La sirga se llevaba a cabo por medio de dos o tres mulas, según el tonelaje, que arrastraban la embarcación desde la orilla mediante maromas y cadenas de unos 40 metros de largo, mientras que la dirección se mantenía mediante un gran timón.

La capacidad de las barcazas destinadas al transporte de mercancías oscilaba entre las 40 toneladas del tipo alemán y las 53 del francés. También existían barcas para el transporte de viajeros, que recorrían el Canal comunicando entre sí diferentes poblaciones (fundamentalmente Palencia y Valladolid), y “barcos de visita”, de gran vistosidad en sus adornos, desde cuyos asientos se podía contemplar el paisaje. Algunas embarcaciones servían para el mantenimiento y reparación del cauce, como las barca-grúa y las dragas.

Se construyeron en un principio en madera, después en chapa de acero e, incluso, se hicieron algunas de hormigón¹⁸⁰. En el siglo XX se llegó a introducir la tracción a motor, si bien poco a poco se fue reduciendo su uso hasta que en 1955 desapareció definitivamente la navegación por el Canal.



Ilustración 14. Barcas navegando por el Canal. Década de 1920

¹⁸⁰ MURÚA VALERDI, J. (1918): “Barca de hormigón armado para el Canal de Castilla”, *Revista de Obras Públicas*, Año 66, Tomo I (2245), pp. 493-497.

EL RAMAL NORTE

Se extiende entre las localidades palentinas de Alar del Rey y Ribas de Campos, en el lugar de Calahorra. Se trata de un tramo de 74´5 kilómetros que salva un desnivel de 84 metros. Atraviesa los términos de 18 localidades palentinas (Alar del Rey, San Quirce de Riopisuerga, Herrera de Pisuerga, Ventosa de Pisuerga, Olmos de Pisuerga, Naveros de Pisuerga, Osorno, Las Cabañas de Castilla, Santillana de Campos, Lantadilla, Requena de Campos, Boadilla del Camino, Frómista, Piña de Campos, San Cebrián de Campos, Amayuelas de Abajo, Amusco y Ribas de Campos) y 3 burgalesas (Castrillo de Riopisuerga, San Llorente de la Vega y Melgar de Fernamental).

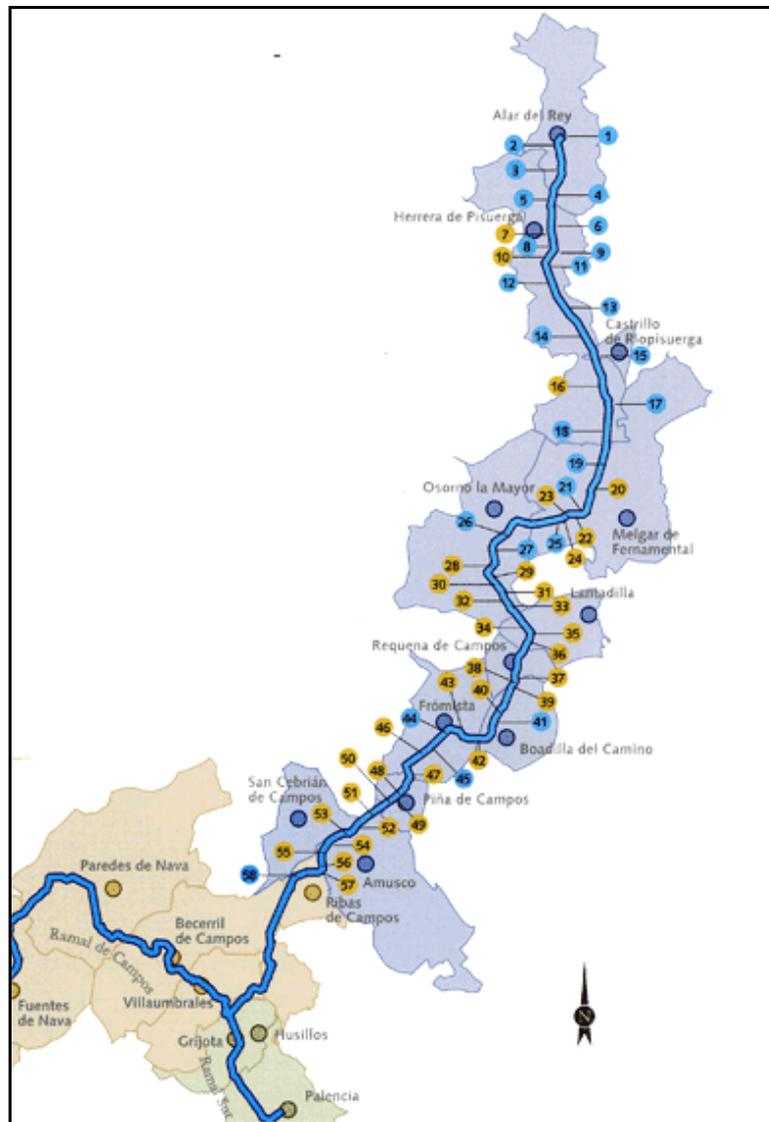


Ilustración 15. Trazado del Ramal Norte del Canal de Castilla

Consideraciones históricas

En 1758, el ingeniero Fernando de Ulloa fue nombrado Director de las Obras del Canal del Norte y como primera tarea se le encargó que revisase el proyecto inicial elaborado por Silvestre Abarca. Ulloa invirtió casi un año en rectificar el plan de éste, para lo cual debió efectuar nuevas nivelaciones y reconocimientos sobre el terreno, y finalmente elaboró un proyecto alternativo¹⁸¹. En él situaba su cabecera provisional en el río Pisuegra, en el Estrecho de Nogales, aguas abajo de la villa del mismo nombre y a la altura de la presa que alimentaba un molino y un batán propios del monasterio de San Andrés de Arroyo.

El tramo proyectado tendría una longitud total de 92.100 varas hasta desaguar en el río Carrión, en Calahorra de Ribas, donde enlazaría con el Canal de Campos. Su principal diferencia con respecto al proyecto de Abarca radicaba en que la trayectoria del Canal se desviaba hacia el oeste a la altura de Osorno para evitar el paso por el barranco de Lantadilla, lo que permitiría prescindir de la construcción de una mina subterránea y de dos grandes puentes-acueductos. Aún así, fue necesario erigir importantes obras de ingeniería, sobre todo en los tramos más septentrionales de este ramal, en orden a superar los desniveles del terreno y el paso de varios ríos. En este sentido, Ulloa había previsto la ejecución de 25 esclusas, que en la práctica fueron 24, de una gran presa sobre el río Pisuegra y de cuatro puentes-acueductos, además de diversas obras de menor magnitud.

El proyecto de Ulloa recibió la aprobación oficial y el 25 de septiembre de 1759, bajo la dirección técnica de este mismo ingeniero, comenzaron las obras de excavación del Canal del Norte en el lugar donde años más tarde se establecería la nueva población de Alar del Rey. Los trabajos de construcción avanzaron con lentitud. Esto se debió a la insuficiencia de la dotación financiera (80.000 reales mensuales), lo cual obligó en algunos momentos, sobre todo en 1762 y 1766, a interrumpir las obras temporalmente por falta de fondos.

Además, también hay que considerar que en los primeros sectores de este ramal fue necesario ejecutar obras de ingeniería de gran envergadura a causa de las dificultades orográficas, empresa para la cual no existían precedentes, ya que no habían sido necesarias para el Canal de Campos. Ante todo, era preciso construir numerosas esclusas (14 en las primeras 34.000 varas del trazado) para salvar las diferencias de

¹⁸¹ Herrera de Pisuegra, 1 de diciembre de 1760. "Proyecto General del Canal de Navegación y Riego que da principio en el Estrecho de Nogales...". AGMM, leg. 3-2-1-1, fols. 33-45.

nivel. Para su diseño, se tomó en principio como modelo las presentes en los canales franceses, que se recogían en la *Architecture Hydraulique* de Belidor: una balsa de piedra, de forma elíptica y muy alargada, cerrada por gruesos muros reforzados por contrafuertes, en cuyos extremos se situaban dos pares de robustas compuertas de madera de tipo mitra, cada una de las cuales tenía en su parte inferior unos pequeños postigos que se podían abrir o cerrar mediante unas tajaderas verticales para su llenado o vaciado.

En nuestro caso, se amplió la capacidad de las esclusas para permitir el paso simultáneo de dos grandes barcas, con el consiguiente ahorro de tiempo y la simplificación de la maniobra, adoptando su característica forma ovalada. Además, la consideración de otros aprovechamientos complementarios de la navegación, como el regadío y el empleo de la energía hidráulica para el movimiento de diversas industrias, introdujo una mayor complejidad en su estructura. Así, se dotaron de acueductos subterráneos allí donde fuera necesario el drenaje de las aguas de lluvia; de un cuérnago con tajaderas de accionamiento vertical con el objeto de aprovechar el salto para impulsar la maquinaria de los artefactos; de puentes de paso sobre el vaso y el caz para facilitar el tránsito de personas y mercancías y, en ocasiones incluso, de una boquilla para el riego.

Además de las esclusas, la más espectacular de las obras de ingeniería levantadas en los primeros tramos del Ramal del Norte fue la presa de San Andrés, mediante la cual el Canal cruzaba el río Pisuerga a la altura de Herrera. En su construcción se invirtieron más de ocho años, concluyéndose en 1769, y muy pronto se convirtió en uno de los puntos de visita obligada de los “viajeros de la Ilustración”.

Con fecha de 22 de enero de 1764, Fernando de Ulloa redactó el proyecto de continuación de las obras del Canal de Castilla en 25.955 varas¹⁸² desde Herrera hasta pasar el río Abánades, en las inmediaciones del páramo de Osorno¹⁸³. Constituía el tramo central del Ramal Norte, el de mayor longitud y mayor complejidad por las obras a realizar, razones por las que su construcción fue más costosa y se prolongó en mayor medida a lo largo del tiempo.

¹⁸² Una vara equivale a 83´6 centímetros y a 3 pies.

¹⁸³ AGCHD, CC, S. XVIII, C. 0006-17. En él, se preveía la construcción de 8 esclusas (de la 7ª a la 14ª), 6 acueductos y 1 puente para el paso del Canal sobre el río Abánades. Su ejecución se presupuestaba en 8.861.188,32 reales de vellón. Fue aprobado por el rey con fecha de 10 de mayo de 1767 (*Ibidem*, C.0001-01).

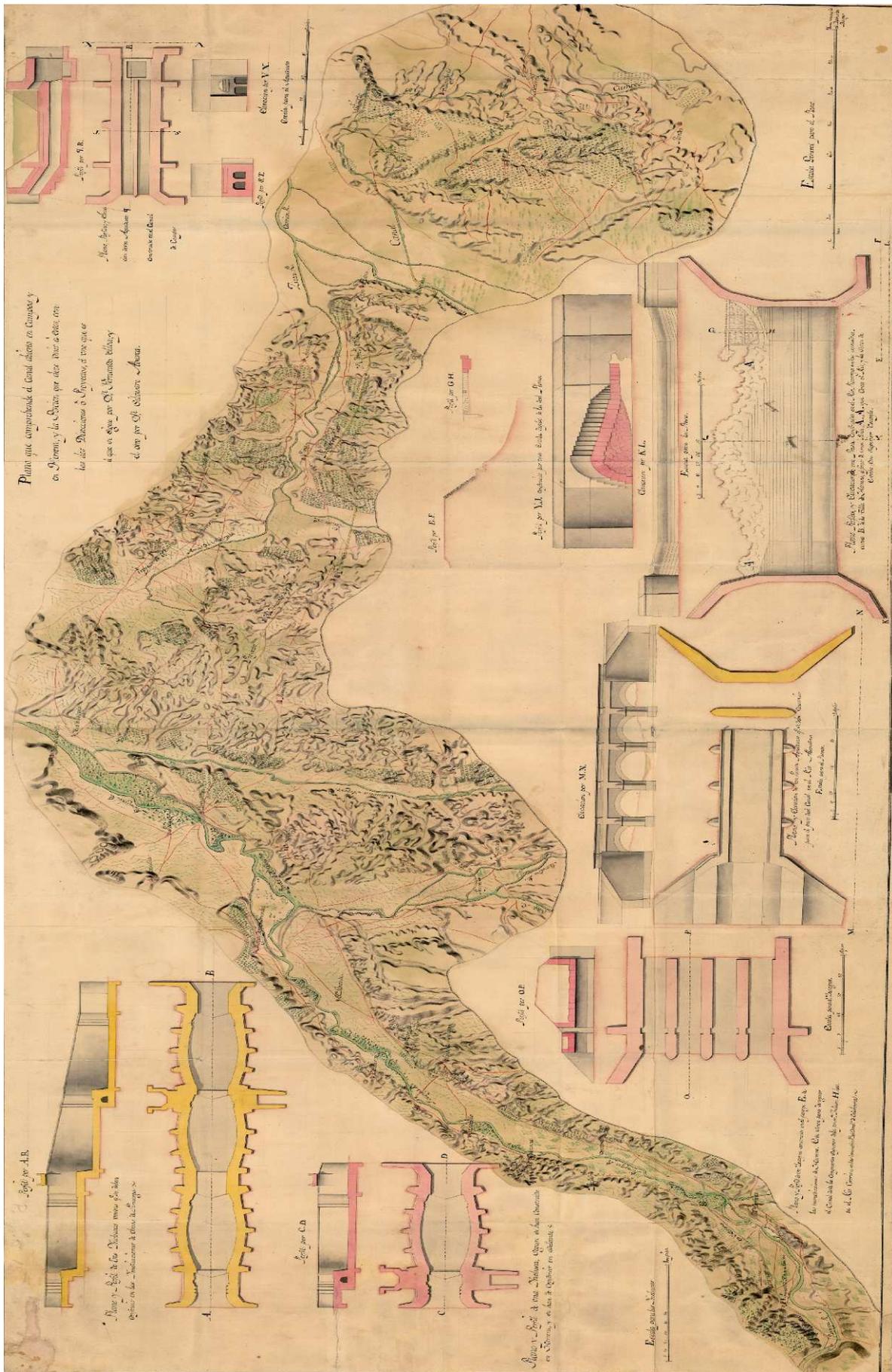


Ilustración 17. "Plano del Canal abierto en Campos y en Herrera y la porción que debe unirlos según los proyectos de Abarca y de Ulloa". Atribuido a Fernando de Ulloa, posterior a 1760.

Este documento es el que más detalles proporciona sobre las obras de todos cuantos se conservan referidos al Ramal Norte. En él se señalaba que desde la 9ª esclusa el Canal se apartaría de la vega, debido al escaso declive que presentaba hacia el río (circunstancia que imposibilitaba el desagüe de los arroyos), y se dirigiría manteniendo el nivel por un llano elevado y bastante tendido hasta llegar a Olmos. Allí aprovecharía la ladera de un barranco de 32 pies de profundidad para formar 3 esclusas unidas y proporcionadas en su caída (la 1ª de 12 ½ pies, la 2ª de 10 y la 3ª de 12), a las que se sumarían un puente de comunicación y un acueducto para dar salida a las aguas del arroyo. Además, en el tramo comprendido entre la 9ª esclusa y Olmos se preveía la construcción de otros 3 acueductos para desaguar las corrientes de ese llano, dos para salvar los arroyos de Pradojo y de San Juan y otro inmediato al camino que conducía de Olmos a su molino.

Desde este punto, se proponía una dirección más ventajosa que la que se recogía en el Proyecto General. Con ello resultaba una distancia más corta y recta a través de un terreno más llano, se excusaba la ejecución de buen número de obras (2 acueductos, 2 esclusas y diques) y se conseguía pasar cerca de Osorno, con las implicaciones para el comercio que esto tenía. No obstante, en contrapartida aumentaba la cantidad de excavación a realizar. Así, la nueva línea conduciría a Naveros, donde se situaría la 13ª esclusa, de 13 pies de caída, junto con un puente de paso.

Desde allí, el Canal proseguiría por una ladera bastante tendida, atravesaría mediante un acueducto el arroyo Benil y alcanzaría San Llorente, donde se ubicaría la 14ª esclusa, de 13 ½ pies de caída, con sus respectivos puente y acueducto. A partir de aquí, el Canal continuaría unos 12 pies más bajo que en la dirección antigua por planicies de escasa pendiente, superando por un acueducto el arroyo del Colmenar, rodearía las cuestas vecinas y se dirigiría hacia el páramo de Osorno. Antes de llegar a ese gran escarpado, tendría que salvar por medio de otro acueducto el arroyo de San Cristóbal y, sobre todo, el río Abánades o Valdavia. Para conseguir esto último, “[...] se ha de pasar por un puente de 5 arcos, tanto porque de hacerlo por medio de una presa se arriesga mucho la vega de Osorno, que es tan llana que en muchas partes se necesitan de 400 y de 500 varas para encontrar un pie de declivio, como porque habiéndose de pasar después de la vega la cuesta contigua de Cenizales, que tiene una altura de 46’54 pies sobre el nivel de la 14ª esclusa, se aumentaría considerablemente la excavación [...]”.

Se calculaba que, habida cuenta de que desde el cruce del río Pisuerga con el Canal en Herrera hasta el río Abánades había un desnivel de 132'36 pies y de que a través de las 8 esclusas proyectadas se salvaban 99'50, quedaban 32'86 por franquear en el punto de paso del Canal sobre el río Valdavia. Además, se estimaba que, rebajando 7 pies de agua correspondientes al Canal y quitando otros 7'5 del grueso de las dovelas y el hormigón, resultarían unos arcos de 18'36 pies de luz, algo que se consideraba suficiente para que tuvieran salida las aguas en los tiempos de mayores crecidas.

Pero este proyecto inicial sufrió algunas modificaciones importantes a la hora de su ejecución. No se llevaron a cabo las tres esclusas unidas de Olmos, sino que se optó por construir un grupo de dos en ese punto y disponer otra aislada en un tramo inmediatamente anterior, en el término de Castrillo. En cuanto a los acueductos, finalmente se ejecutaron 4, sin contar con el gran ejemplar de Abánades: dos asociados a las esclusas (en la 10ª, la alcantarilla de la Talda y en la 11ª-12ª, la del Pendón) y otros dos en sendos tramos lineales (la alcantarilla de Pastrebén y el acueducto de Valderramino o Carrecalzada).

Además, se llevaron a cabo otras obras que originariamente no se habían previsto. Se construyó un puente de comunicación independiente, el de Carrecalzada, en el término del antiguo despoblado de Quintanilla y en la confluencia del camino que unía Melgar y Osorno. Se ejecutaron otros elementos auxiliares, como las almenaras o casetas de riego de Olmos, Abánades y del Hueso, y el derrame de Abánades. y finalmente, se procedió a derivar desde el Canal cuérnagos de servicio para que artefactos industriales aprovecharan los saltos de las esclusas, lo cual hizo necesaria la construcción de pontones y puentes en las tomas de entrada y salida de las aguas.

A la altura de 1775 se había abierto un total de 38.510 varas del Ramal del Norte, llegando la excavación hasta el río Abánades, y aún no se había concluido la última de las 14 esclusas previstas en este trayecto. Pero fue a partir de entonces cuando, a raíz de una visita que efectuó a las obras el Director del Cuerpo de Ingenieros, Francisco Sabatini, los trabajos experimentaron una reactivación, pues a instancias suyas se incrementó la dotación financiera hasta los 200.000 reales mensuales desde comienzos de 1776. Gracias a ello se pudo emprender la construcción de una de las grandes obras de ingeniería del Canal: el puente-acueducto de Abánades, proyectado por Fernando de Ulloa para hacer pasar el Canal sobre el cauce del río que le da su nombre.

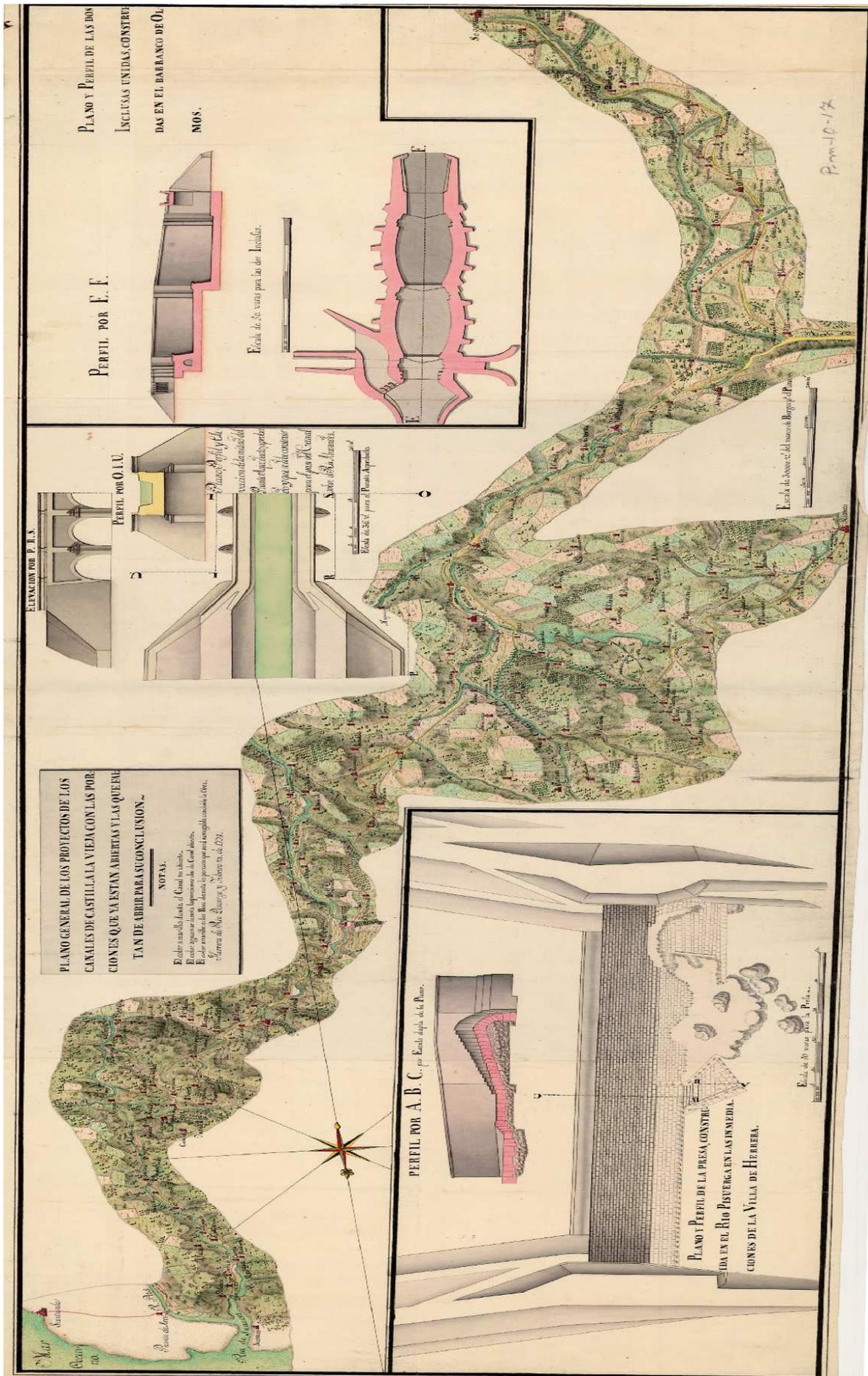


Ilustración 18. “Plano general de los proyectos de los Canales de Castilla la Vieja con las porciones abiertas y que faltan por abrir”. Fernando de Ulloa. 23 de febrero de 1775

Se trataba de un puente de sillería de cinco arcos de medio punto, apoyado sobre cuatro robustos pilares con doble contrafuerte que soportaban la caja del Canal, la cual estaba flanqueada en su parte superior por dos anchas banquetas abiertas en sus extremos en forma de aletas para dar continuidad a los caminos de sirga. Sus dimensiones eran verdaderamente espectaculares para la época, tal y como lo atestigua admirativamente Jovellanos: “[...] *el famoso puente-acueducto de Abánades es de cinco arcos de treinta a treinta y seis pies de luz; todo él tendrá la altura de cincuenta pies, y como trescientas varas de largo, incluidas las aletas; antes y después de él, desde la caseta de riego llamada “del Hueso”, hay unos diques de tres mil varas de largo, y en la mayor elevación llegan hasta veinte pies; de forma que el agua del Canal irá suspendida hasta doce pies sobre el suelo [...]*”¹⁸⁴.

El incremento de la asignación presupuestaria suscitó expectativas optimistas entre los cargos directivos del Canal, ante la posibilidad de que se concluyesen las obras en un plazo relativamente breve. En este sentido, Fernando de Ulloa incluso se puso a trabajar en la prolongación del Canal del Norte desde su cabecera provisional en el Estrecho de Nogales hasta las cercanías de Reinosa. Fruto de ese trabajo fue la elaboración de un nuevo proyecto del tramo más septentrional de dicho ramal¹⁸⁵, cuya principal diferencia con respecto al *Proyecto General* se encontraba en que su cabecera definitiva no se localizaba ya en Olea sino en Bolmir, que se ubicaba más cerca de Reinosa y reunía mejores condiciones. Pero tan sólo fue un espejismo.

En los años siguientes, la dotación financiera fue reduciéndose progresivamente hasta retornar en 1779 a su importe inicial (80.000 reales mensuales) y, como resultado, se volvió a ralentizar la marcha de los trabajos. Así, hasta 1781 no se pudo dar por concluido el tramo del Canal entre Abánades y Requena¹⁸⁶, de 21.000 varas de longitud. En él la dificultad no residió en las obras de cantería, que fueron escasas y de poca entidad (una sola esclusa y un pequeño puente-acueducto de tres ojos para salvar el paso del río Vallarna), sino en los enormes desmontes de tierras que fue preciso hacer para

¹⁸⁴ JOVELLANOS, G. M. DE (1953-1956) [1791-1801]: “Expedición al Canal de Campos”, en *Diarios*, Oviedo, Ed. de J. Somoza. T. I, pp. 206-207.

¹⁸⁵ Frómista, 24 de enero de 1777. “Proyecto General del Canal de Navegación y Riego que forma (...), desde las inmediaciones de Reinosa, hasta la unión de Alar...”. AGMM, leg. 3-2-1-1, fols. 168-178.

¹⁸⁶ Herrera de Pisuerga, 22 de septiembre de 1774. “Proyecto de 21.000 varas del canal de navegación y riego que parte del río Abánades por Osorno, Santillana y Cabañas hasta Requena”. AGCHD, CC, S. XVIII, C.0006-21.

cruzar la cuesta de Cenizales, de 1.600 varas de longitud y hasta 50 pies de altura, cerca de Osorno¹⁸⁷.

A continuación se emprendió la excavación del tramo más meridional del Canal del Norte, desde Requena hasta su desagüe en el río Carrión, al pie de Calahorra de Ribas, con una longitud de 31.325 varas, en cuyo trayecto se preveía la construcción de nueve esclusas (una menos que en el proyecto inicial) y de un puente-acueducto sobre el río Ucieza¹⁸⁸. Pero la insuficiencia crónica de recursos financieros determinaba que el ritmo de las obras continuara siendo excesivamente lento durante los primeros años de la década de 1780. A ello se unió la delicada salud de Ulloa, de edad bastante avanzada, que le impidió dirigir los trabajos con la misma dedicación de épocas anteriores. Como resultado y según informaba el propio Ulloa¹⁸⁹, a mediados de 1785 la excavación se encontraba todavía en las proximidades de Piña, sólo se había concluido una esclusa (la decimosexta) y aún quedaban 17.825 varas para llegar hasta Calahorra.

No obstante, una serie de circunstancias contribuyeron a dar un impulso definitivo a las obras para concluir el último tramo del Canal del Norte. Tras el desalentador informe de Ulloa, el Gobierno decidió aumentar la dotación a 200.000 reales mensuales, y destinó para dichos trabajos al Regimiento de Infantería de América, de manera que a mediados de 1786 había empleadas en las obras más de 4.000 personas entre soldados y campesinos de los pueblos próximos. Por otro lado, en esas mismas fechas se produjo la jubilación de Fernando de Ulloa y para sucederle como Ingeniero-Jefe y Director de las Obras del Canal fue designado el coronel Juan de Homar¹⁹⁰.

Este relevo no supuso ninguna ruptura, ya que Homar llevaba más de diez años trabajando en el Canal como Ingeniero-Ayudante de Ulloa, y en los últimos tiempos debió de actuar como verdadero director en funciones, ante el empeoramiento del estado de salud de aquél¹⁹¹. Por el contrario, fue bajo la dirección de Homar cuando el ritmo de la actividad constructora se hizo más intenso y se completó la ejecución de las obras

¹⁸⁷ Frómista, 3 de febrero de 1781. "Estado de los gastos y adelantamientos de estas Reales Obras del Canal del Norte, en todo el año de 1780". AGS, GM, leg. 55, fol. 12.

¹⁸⁸ Frómista, 12 de noviembre de 1780. "Proyecto (...) desde el lugar de Requena al río Carrión". AGMM, leg. 3-2-1-1, fols. 161-167.

¹⁸⁹ San Ildefonso, 6 de septiembre de 1785. "Memoria sobre el proyecto del Real Canal de Castilla". AGMM, leg. 3-2-1-1, fols. 244-249.

¹⁹⁰ HELGUERA QUIJADA, J. (1992): *Juan de Homar. El Canal de Castilla. Cartografía de un proyecto ilustrado*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes y Ed. Turner, pp. 13-46.

¹⁹¹ Tenemos noticia de que Homar estaba ya al frente de la ejecución de las obras en ausencia de Ulloa desde marzo de 1775. AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-02.

más importantes de este tramo: las cuatro esclusas unidas de Frómista, que permiten salvar un desnivel de 14 metros y constituyen un de los puntos más emblemáticos del Canal de Castilla, el no menos impresionante grupo de tres esclusas unidas de Calahorra, y el puente-acueducto sobre el río Ucieza.

Pero a pesar de la actividad desplegada bajo la dirección de Homar, gracias a la disposición de dinero y mano de obra con relativa abundancia, todavía hubo que esperar más de cinco años para que se diera por concluido el tramo inferior del Canal del Norte. Por fin, el 10 de agosto de 1791, casi 32 años después de que se emprendiera su construcción, tuvo lugar el deseado enlace con el tramo construido del Canal de Campos y, por ende, la unión de las aguas del río Pisuerga con las del Carrión en el punto de Calahorra de Ribas. Para conmemorar este acontecimiento, se erigió en ese mismo lugar un monumento en el que figuraba una placa de bronce con la siguiente inscripción: *“En el feliz reinado del Señor Don Carlos IV y de la Señora Doña Luisa María, su augusta esposa, se unieron en este punto los ríos Carrión y Pisuerga, en agosto de 1791, a expensas del Real Erario, siendo ministro de él el Excmo. Sr. Conde de Lerena, bajo cuyas órdenes dirigió la obra el coronel D. Juan de Homar Aguirrechea, caballero de Calatrava”*.

En resumen, entre 1759 y 1791 se ejecutaron los 74'5 kilómetros de distancia del Ramal Norte, salvando los numerosos accidentes geográficos presentes en su trazado, especialmente en sus primeros tramos. Para ello, se construyeron 24 esclusas, 18 acueductos, 18 puentes (16 de esclusa y 2 de retención, además de los de derivación), dos retenciones y una presa, concentrándose la mayor parte de estas obras en el trayecto comprendido entre su origen en Alar del Rey y Osorno¹⁹².

Elementos de ingeniería

Las obras hidráulicas que aparecen en el Ramal Norte del Canal de Castilla presentan unos denominadores comunes. En su ejecución se emplearon como materiales principales la piedra, tanto arenisca como caliza, y el hormigón. Su diseño responde a requerimientos principalmente utilitarios y funcionales, pero también atiende a los criterios estéticos dominantes en la época. En este sentido, estos elementos aparecen claramente impregnados de la concepción y el gusto neoclásicos, claramente

¹⁹² En concreto, en los aproximadamente 30 kilómetros que separan ambas localidades, aparecen 14 esclusas, 8 acueductos, 14 puentes, las dos retenciones y la presa, lo cual es indicativo de que la orografía del sector septentrional del Ramal Norte es bastante más abrupta que la del meridional.

perceptibles en el predominio de líneas y volúmenes nítidos, el empleo armónico del arco de medio punto, o la severidad y austeridad en su realización.

Podemos agruparlas en ocho conjuntos o tipologías, en función de criterios morfológicos y funcionales: la caja, los diques y las parvas (es decir, las obras de tierra), las presas y retenciones, las dársenas, las esclusas, los puentes, los acueductos, los derrames y las arquetas de riego.

CAJA, DIQUES Y PARVAS

La anchura y profundidad de la caja del Canal en este tramo permanece más o menos constante en sus dimensiones convencionales, con pequeñas modificaciones puntuales que responden a una adecuación a las condiciones particulares del terreno. En este sector sólo es reseñable la disposición de un terraplén de cierta elevación que atraviesa la vega del río Valdavia, en las inmediaciones del punto donde se encuentra el acueducto de Abánades. También se puede subrayar la magnitud de los desmontes de tierra que se efectuaron en la cuesta de Cenizales, dentro del término de Osorno.

La documentación nos ofrece numerosos datos sobre los trabajos que se llevaban a cabo para la conservación de las obras de tierra del Canal. Así, tenemos noticia de que en 1853 se efectuó, en el espacio comprendido entre la 7ª esclusa y el puente del Gallo (antes del punto de Calahorra de Ribas), un recargo de los diques con cascajo, a fin de evitar los problemas derivados de las crecidas¹⁹³. También en 1855 se realizó la reparación de los cuérnagos de los molinos de la 10ª, 13ª y 14ª esclusas y, en 1856, del lado derecho del vaso de la 13ª, afectado por las inundaciones¹⁹⁴. Nuevamente, en 1859 se procedió a realizar obras de mantenimiento en los diques del Ramal Norte, que incluían el acondicionamiento y arreglo de la caja, el firme, el césped, el junco y la cuneta¹⁹⁵. Como vemos, todas estas intervenciones se concentran en la década de 1850, momento en el cual se concentró la mayor actividad del Canal, razón por la que era esencial asegurar el correcto estado de funcionamiento de todos sus elementos y, en particular, de aquéllos más frágiles y vulnerables, como eran la caja, los diques y las parvas.

¹⁹³ AGCHD, CC, S. XIX, C.0114-12.

¹⁹⁴ *Ibidem*, 04.

¹⁹⁵ *Ibidem*, 09.



Ilustración 19. Terraplén de Abánades, 1920-1930

En relación con los diques, también tenemos noticias sobre desbordamientos, como el producido en febrero de 1895 en San Llorente de la Vega¹⁹⁶. La crecida del Canal inundó dicho pueblo más de un metro y obligó a efectuar una rotura por encima de la 14ª esclusa, en la parva derecha del Canal y a la parte opuesta del pueblo, para abrir dos bocas de desagüe. En vista de ello, el ayuntamiento de dicha localidad solicitó a la Dirección Local de la Compañía en Valladolid que ordenase levantar los diques del Canal y afirmar su terreno con grava y canto pelón en el tramo de un kilómetro desde la raya con Naveros a la esclusa 14ª, en ese mismo lado. También en 1928 dicha corporación municipal hizo petición para que se recreciese la banqueta del Canal en el km. 26, en su orilla izquierda, debido a que en épocas de grandes lluvias saltaba el agua por dicho punto y se anegaba el pueblo¹⁹⁷.

Sobre el uso de los caminos de sirga, situados sobre las márgenes del Canal, hay que señalar que estaban exclusivamente destinados al servicio de la navegación, para el tránsito del ganado de tiro que arrastraba las barcazas. Pero también tenemos conocimiento de que puntualmente se permitió su uso como vías de comunicación. Así, en 1907, el ayuntamiento de San Llorente solicitó autorización para el paso con carros por las parvas de ambos lados del Canal, desde el molino de la 14ª esclusa hasta el acueducto de Valderramino, para poder acceder a las fincas colindantes cuando los

¹⁹⁶ AGCHD, CC, S. XIX, C.0113-08.

¹⁹⁷ *Ibidem*, Carp. 141 CICCPC.

caminos naturales no lo permitiesen por sus malas condiciones¹⁹⁸. Dicha petición fue parcialmente estimada, ya que les fue concedida la banqueta derecha del Canal desde la 14ª esclusa al puente de Carrecalzada como camino rural para el tránsito general, así como la entrada por la margen izquierda, en un trayecto de 306 metros, para hacer las labores agrícolas y extraer los frutos de sus heredades.

Recientemente, estas sendas han sido acondicionadas, mediante recargo de tierra y cascajo y afirmado, para el tránsito de las personas que recorren el Canal a pie, en bicicleta o a caballo e, incluso en algunos tramos, pueden acceder vehículos a motor.

PRESAS Y RETENCIONES

En el Ramal Norte encontramos dos presas y con sus respectivas retenciones en los puntos de Alar del Rey y Herrera de Pisuega. Ambos tipos de construcciones estaban relacionadas funcionalmente, pues las primeras proporcionaban las aguas necesarias al Canal a partir de la toma efectuada en un río, mientras que las segundas regulaban esa aportación de caudal para mantener un nivel constante.

Una descripción detallada de estas obras la encontramos en el Inventario de la Entrega efectuada por la Empresa a la Compañía, fechado en 1851:

“[...] Presa de Alar. *Esta presa tiene en su extremo derecho 250 pies de longitud y en el izquierdo 296 con 46 de latitud y en el glacis exterior, cuya construcción es de mampostería desconcertada y guijos, de forma esférica con algunas cuadrículas de madera. Su altura desde la cuesta hasta el terreno natural, o sea su base, es de 14 pies. Entre los 2 trozos de la construcción citada hay otra cuya longitud es de 77 pies, cuyo glacis interior es de sillería y su forma en el arranque de la base y hasta la altura de 4 pies perpendicular, con un retiro o corta de 4 pulgadas en cuya hilada, y el resto del perfil hasta la cresta es un cuarto de círculo, contando el macizo de mampostería sobre cuadrícula de madera y el pilotaje unido por medio de cal hidráulica y artificial, y la superficie del glacis exterior cubierta de cuadrícula de madera y cerrado de mampostería [...].*

[...] Retención de Alar. *Esta esclusa sin salto es de sillería de granito arenisco en todo el revestimiento exterior y mampostería los macizos. Su forma es rectangular y tiene de longitud, desde el inicio de los tranqueros hasta la terminación del muro que forman las aletas de entrada en figura de escuadra, 17 ¼ pies por 24 de latitud y 29 de*

¹⁹⁸ AGCHD, CC, S. XX, C.0105.

altura. Desde los tranqueros hasta la arista del puente tiene 9 pies por 21 de latitud. El puente tiene 15 pies de anchura contados los pretiles, o sea, de una a otra arista. Las aletas del puente tienen de longitud 50 pies y el muro que forma estribo, desde el ángulo de aquéllos hasta la luz o arista del puente por el cual pasa una alcantarilla para dar entrada a las aguas en cada lado, tiene 15 $\frac{1}{4}$ pies. Las aletas en forma de escuadra a la entrada de la esclusa, o sea, la parte superior tiene 41. Esta esclusa tiene un muro circular con el que queda cerrada [...].

[...] Presa entre las esclusas 6 y 7. Esta presa tiene de longitud 360 pies por 19 de altura desde su base hasta la cresta. El glacis exterior tiene de longitud 72 pies, los estribos de frente 42 y las aletas 57 cada lado. La altura de los estribos sobre la cresta es de 16. La construcción es de sillería de grano excepto los planos inclinados que forman los extremos para recoger la vertiente y la imposta general de estribos y aletas, que son de piedra calcárea. La forma de la presa en el glacis interior es de un cuarto de círculo y el glacis interior está formado de escalones [...].

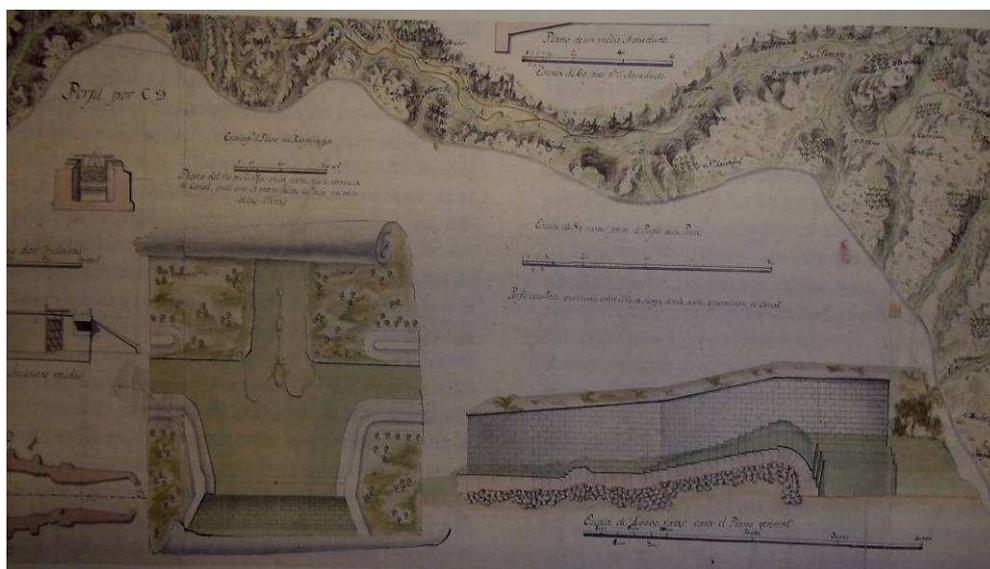
[...] Esclusa de retención de San Andrés. Esta esclusa sin salto es de figura rectangular y su construcción de sillería de grano en todo el revestimiento exterior y macizos de mampostería, como las anteriores. Tiene un puente de paso y dos casillas para abrir y cerrar el agua. Tiene de longitud desde el tranquero hasta la terminación del muro que forman las aletas en figura de escuadra en la entrada 17 $\frac{1}{2}$ pies por 23 $\frac{1}{4}$ de latitud y 24 $\frac{1}{2}$ de altura; desde el tranquero a la arista del puente, 9 pies. El puente de una arista a otra, 15. Las aletas del puente tienen de longitud 28 pies y el muro que forma desde éstas a la arista del puente, por el cual pasa una alcantarilla por cada lado para dar paso a las aguas, tiene 17. Las aletas en forma de escuadra a la entrada de la esclusa, o sea de la parte superior, tienen 40 pies. Las casillas para abrir los portones tienen cada una 13 $\frac{3}{4}$ pies por 7 $\frac{3}{4}$ de lado y 9 de altura [...]¹⁹⁹.

Entre todas ellas destaca la presa de San Andrés, que se erigió entre 1761 y 1769 en las inmediaciones de Herrera de Pisuerga. Se trata de una de las obras de ingeniería de mayor magnitud llevadas a cabo en todo el Canal de Castilla. Forma un azud con grandes bloques de piedra en talud con la finalidad de igualar el nivel del Pisuerga con el Canal, en orden a facilitar el cruce de ambos e impedir que las aguas de éste siguieran el discurrir natural del río.

¹⁹⁹ AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-3.

Jovellanos se refirió a la misma en 1791, en los siguientes términos: “[...] *Esta presa tendrá de ancho de ciento a ciento veinte varas; de alto, diez y siete escalones de dos y medio pies de ancho y medio de alto, y a la parte del río la misma obra en rampa curva; las piedras están todas machiembradas, y la fecha de la obra está escrita en lo alto de la aleta y muro de retén del lado de acá, donde dice: “Acabóse año de 1769”. Es obra de D. Fernando de Ulloa [...]*”²⁰⁰.

Miguel Sánchez Taramas realizó una descripción detallada de la misma en 1796: “[...] *una presa robustísima, que entumece las aguas del Río Pisuerga, hasta la altura necesaria al nivel del Canal en su nacimiento. Las circunstancias de esta presa merecen toda atención. Tiene 210 pies de longitud, 34 de base, y nueve de altura, sin el cimientto. Su fábrica es de piedra cortada, y ajustada con todo el primor que se requiere para asegurar su firmeza y duración. A este fin, presenta a la corriente una superficie convexa, labrada con sus dovelas, que apoyándose sobre tres liseras, comprenden sus hiladas hasta la cima de la propia azud; y en la parte opuesta se pierde en el pendiente que forman trece gradas, sobre las cuales se derraman las aguas sobrantes sin que puedan recibir daño alguno, por lo bien que quiebran y suavizan la corriente. Esta continúa por un pavimento de sillería, terminado en una zarpa de piedra tosca, para evitar los hoyos y cárcavas que podría hacer en los fundamentos de la presa [...]*”²⁰¹.



**Ilustración 20. Plano de detalle y perfil de la presa de San Andrés.
Juan de Homar, 22 de diciembre de 1806**

²⁰⁰ JOVELLANOS, G. M. DE (1953-1956) [1791-1801], *op. cit.*, T. I, p. 211.

²⁰¹ Recogida en sus adiciones a la edición española de MULLER, J. (1769): *op. cit.*, Barcelona, T. II, nota 33, pp. 250-251.

DÁRSENAS Y EMBARCADEROS

La única dársena propiamente dicha que aparece en el trazado del Ramal Norte corresponde a Alar del Rey. Se construyó a mediados del siglo XIX, concretamente en 1857, en sustitución del pequeño muelle primigenio²⁰². Consistía en un sólido muro de piedra de sillería, compuesto por el dique y el andén, que estaba dotado de unas vías férreas que comunicaban con la estación del Ferrocarril de Isabel II, que por esos años se estaba construyendo en Alar. Las barcas se descargaban en la dársena y sus efectos se trasbordaban directamente a los vagones. Por ello, a su alrededor fue apareciendo una gran cantidad de locales de depósito y almacenamiento de mercancías, sobre todo cereales y harinas.

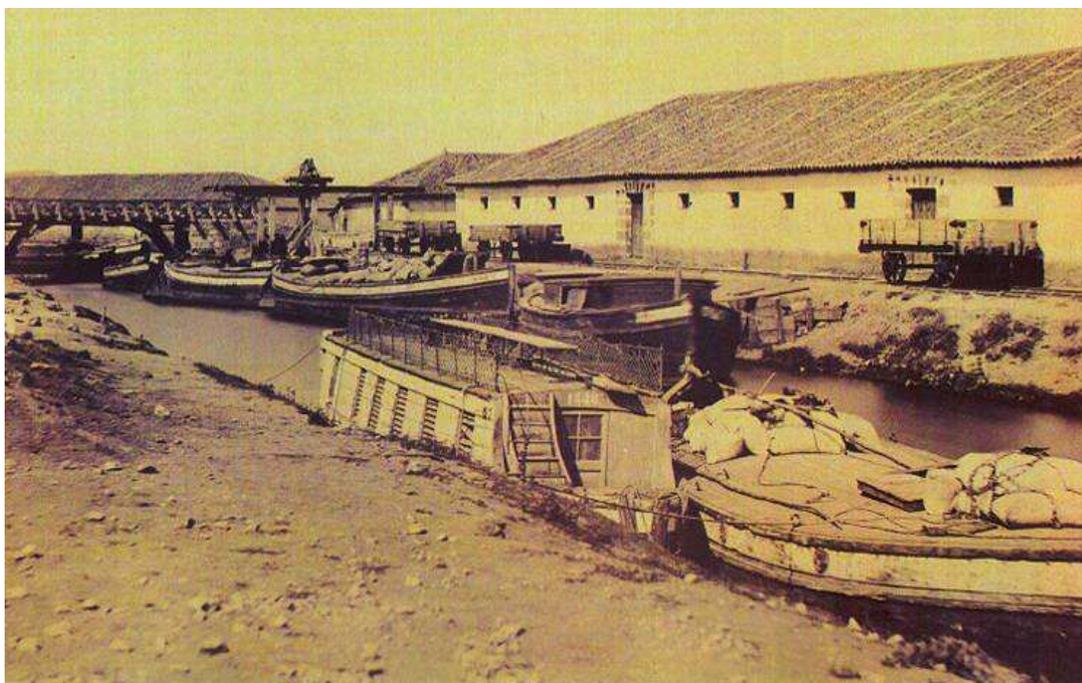


Ilustración 21. Muelle del Canal de Castilla en Alar del Rey. William Atkinson, 1855-1857

También existieron algunos pequeños embarcaderos de carácter provisional junto a los artefactos industriales más importantes, como el batán de la 7ª esclusa o la fábrica de papel de la 11ª y 12ª esclusas, y los grandes fielatos o almacenes (Carrecalzada y Frómista). Se trataba de atracaderos de reducidas dimensiones, contruidos en madera y dotados de sus correspondientes argollas metálicas, cuya finalidad era facilitar las operaciones de carga y descarga de las mercancías transportadas por el Canal.

²⁰² AGCHD, CC, S. XIX, C.0124 y C.0125.

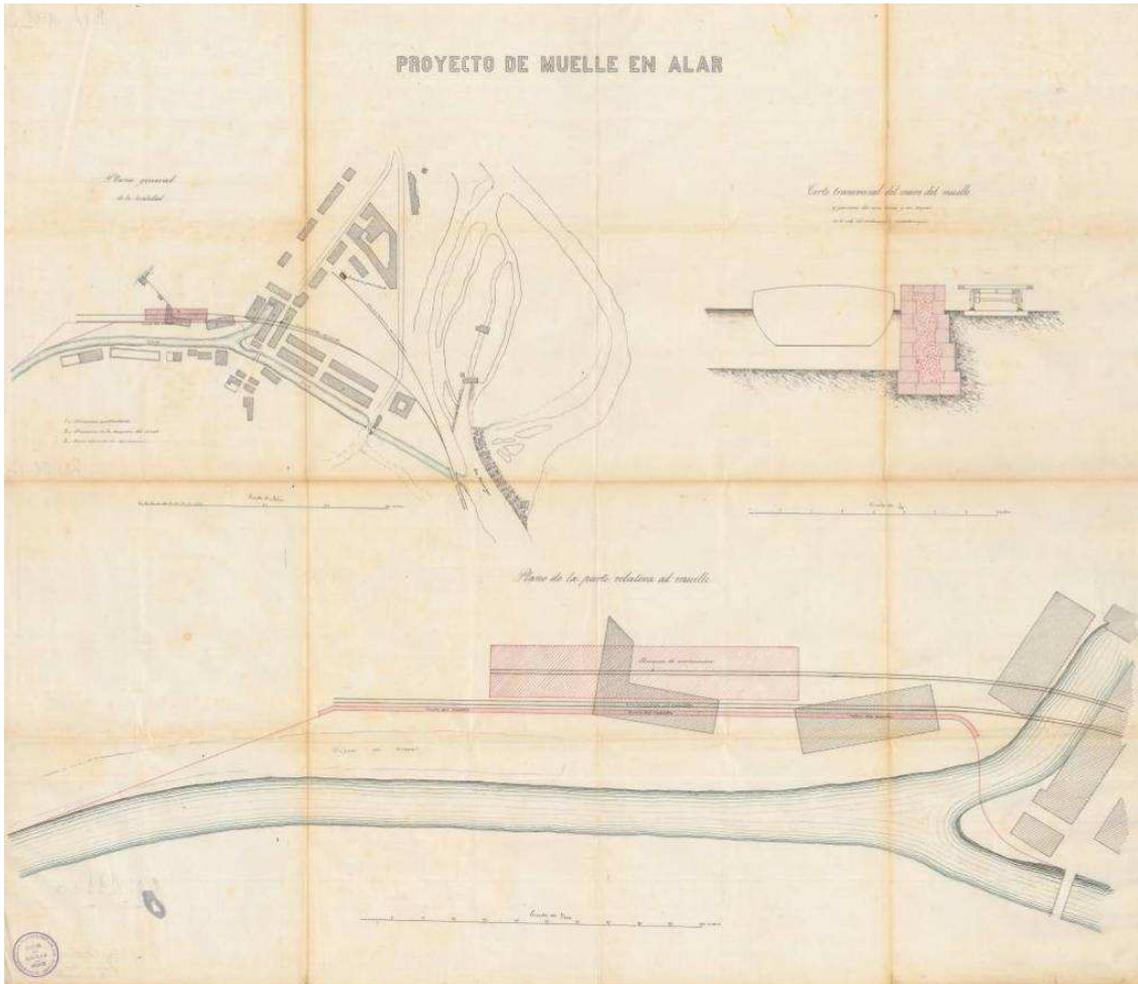


Ilustración 22. Proyecto de la dársena de Alar del Rey. Leopoldo Brockman, 28 diciembre 1857

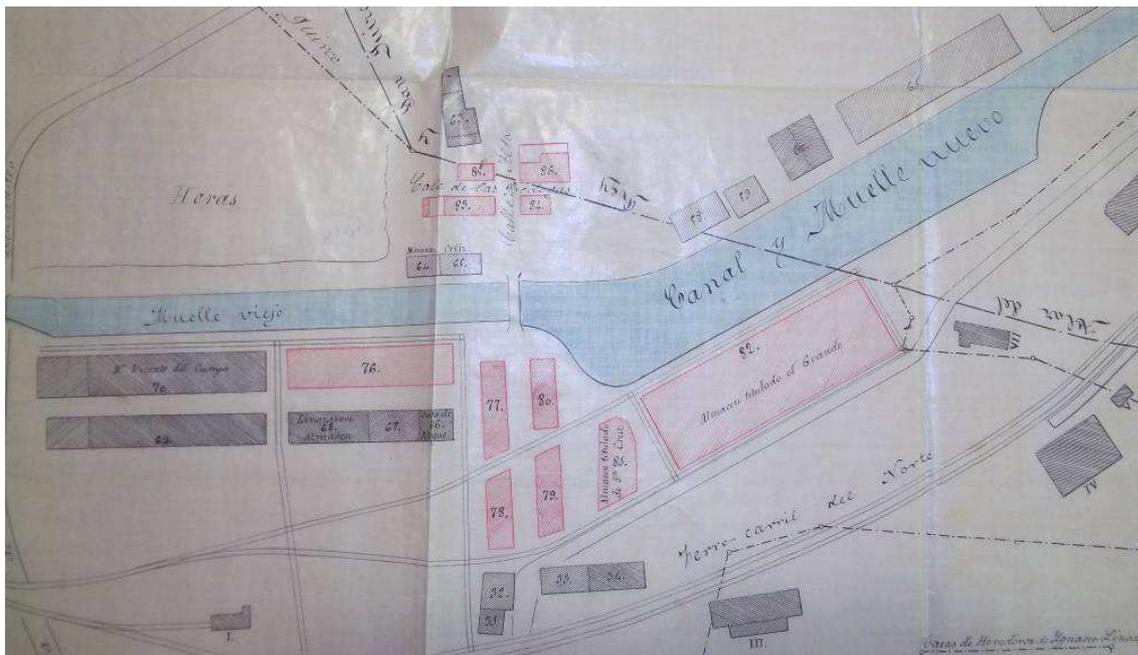


Ilustración 23. Detalle de los muelles de Alar del Rey. Manuel Estibaes, 15 noviembre 1871

ESCLUSAS

A lo largo del Ramal Norte se distribuyen 24 esclusas de forma oval, apareciendo tres importantes agrupaciones (11^a-12^a, 17^a-18^a-19^a-20^a y 22^a-23^a-24^a). La descripción más detallada de estos impresionantes conjuntos la encontramos nuevamente en el mencionado Inventario de 1851²⁰³:

“[...] Esclusas 11 y 12 unidas. Son de figura elíptica y su construcción de sillería de grano arenisco; la primera tiene de longitud 82 pies por 34 ½ de latitud y por 20 ½ de altura, término medio; y la parte superior y sobre el busco 12 ¼; la segunda tiene de longitud 82 pies, por 34 de latitud y 26 ¾ de altura, término medio; desde el tranquero inferior hasta la arista del puente tiene 9 pies por 21 de luz; el puente tiene, desde un aristón a otro, 15 ½; las aletas tienen 38; desde el tranquero superior de la primera hasta la caja de boquillas tiene 27 ½; la dicha caja 15 y el pontón 59 de fondo; el acueducto tiene 9 ½ de luz por 78 ½ de fondo; la altura, desde la clave hasta la imposta, es de 16 pies; en la salida y en la entrada de 12; las aletas de la entrada tienen 18 y las de salida, una de 42 y otra de 89. Tiene asimismo un puente de comunicación por el cual vuelven las aguas a introducirse por el Canal; tiene de luz 14 ½ por 17 ½ de fondo; la altura hasta la clave del arco 19, y desde ésta, hasta la imposta, es de 4; las aletas tienen unas 24 y otras 30; los tranqueros y guardapuertas, busco y algunas aletas superiores, de las esclusas expresadas, son de sillería calcárea y también lo son los puentes de comunicación [...]

[...] Esclusas 17, 18, 19 y 20. Estas esclusas son de figura elíptica y su construcción es de sillería calcárea. Tiene un puente de paso, caja de boquillas para los artefactos y un puente de comunicación por el cual vuelven las aguas a introducirse por el Canal. La longitud de las cuatro contada entre sus respectivos tranqueros es de 83 pies por 34 de latitud. Desde el tranquero inferior de la última hasta la arista del puente hay 9 ½. El puente tiene de una arista a la otra 15 ¼ y las alturas 58 ½. Desde el tranquero superior a la caja de boquillas hay 35 ½. La caja tiene 16 ¼, el pontón tiene 23 de fondo y las aletas 16. La altura de la primera esclusa es de 23 ¼ pies, la segunda tiene 28 ¼ pies término medio, la tercera 28 ¾ término medio y la cuarta 34 término medio también. Las alturas contadas sobre los buscos superiores son el primero de 13 ¾, en el segundo de 22 ½, en el tercero de 21 ¼, en el cuarto de 22 pies.

²⁰³ AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-3.

El puente de comunicación tiene de luz 12 ¼ pies por 19 ½ de fondo, las aletas tiene 20 pies, la altura hasta la clave es de 14 ¼ y desde ésta hasta la imposta hay 4 pies [...]

[...] Esclusas 22, 23 y 24. Estas esclusas son de figura elíptica y su construcción es de sillería calcárea. Tienen un puente de paso, caja de boquillas para los artefactos y un pequeño pontón por el cual vuelven las aguas a introducirse en el Canal, y desde el tranquero inferior de la 24 arranca un muro curvo hasta desembocar en el río Carrión. La longitud contada desde un tranquero a otro es de 81 pies en la primera, y 83 ½ en la segunda y la tercera, y la latitud en la primera es de 35 ¾, en la segunda de 33 ¼ y en la tercera de 34. La longitud del muro curvo hasta la entrada del río, contada desde el tranquero de la 24, es de 242 pies. El ancho del pontón colocado en dicho muro es de 14 pies. Desde el tranquero superior hasta la arista del puente hay 21 ½ pies, el puente tiene de luz 21 por 10 ½ de altura. Desde la imposta de la 22 hasta la clave y desde ésta hasta la imposta del puente, 7 ½. El puente presenta un frente en el estribo izquierdo de 5 ½ pies y en el derecho de 20, desde los cuales arrancan las aletas prolongándose en el extremo izquierdo hasta 50 pies y en el derecho 86, y otra hasta 55. El fondo del puente desde una arista a otra es de 15 ¾. La altura de la esclusa 22 es de 20 ¼ pies, el de la 23 es de 32 término medio y el de la 24 de 32 también término medio. Las aletas contadas sobre los buscós son la primera de 14 ¼ pies, en la segunda de 24 ¼ y en la tercera de 24 1/4 [...]"²⁰⁴.

En la documentación han quedado testimoniados los trabajos de mantenimiento que se efectuaban en ellas para posibilitar su normal funcionamiento, como las limpiezas (tenemos registrada una en 1856²⁰⁵), los desoves y las nivelaciones de los vasos (por ejemplo, los realizados en 1918²⁰⁶).

También conocemos cuáles eran los problemas de conservación que las afectaban. En un reconocimiento del Canal de Castilla practicado en 1841²⁰⁷, se señalaba que se habían desportillado algunos sillares de las cámaras. También se observaba la presencia de algunas filtraciones en los respaldos altos, las cuales se eliminarían usando el método de inyección empleado por el ingeniero Raynal. Por último, se señalaba que

²⁰⁴ Al describir las esclusas no se menciona únicamente el vaso de las mismas, sino que se alude también al “puente” (que permite el paso sobre el Canal), al “pontón” (situado junto a la caja de boquillas, en la toma del canal de derivación que alimentaba a los artefactos) y al “puente de comunicación por el cual vuelven las aguas a introducirse por el Canal” (emplazado en la salida del canal de desvío). Incluso, se puede referir la existencia de “acueductos” (más bien alcantarillas) u otros elementos. Todas estas obras se conciben, pues, como una unidad funcional e integrada.

²⁰⁵ AGCHD, CC, S. XIX, C.0114-14.

²⁰⁶ *Ibidem*, Carp. 189 CICCPC, p. 197 y p. 224.

²⁰⁷ *Ibidem*, C.0092-03.

los buscos estaban resentidos y debían repararse, haciéndolos de piedras enteras de sillaría, y que era preciso reemplazar los pares de puertas. Partiendo de este diagnóstico, la información sobre los diferentes tipos de obras que se realizaron en estas obras es abundante. Sirvan de ejemplo las siguientes.

En 1855 se realizó un reconocimiento de la esclusa 11^a, a fin de proceder a tapan las filtraciones que se habían presentado en ella²⁰⁸. En 1858 se efectuó la reparación de los encachados de los desagües de las esclusas 11 y 12, 13 y 14²⁰⁹. En 1859 se demolieron y levantaron de nueva planta el busco superior, el acueducto situado debajo de éste y los muros del primer vaso en las esclusas 11 y 12. Además, se prolongaron las aletas y el solado de aguas abajo, se abrieron cajas para las barras-agarraderos y se colocaron dos pares de puertas nuevas²¹⁰. En 1862 se procedió a la reparación del cuenco de la esclusa 14^a, consistente en la colocación de doce sillares²¹¹. En 1863 se intervino en la 13^a esclusa, adecuando la solería de su cuenco y colocando 6 barras verticales en el mismo, como en las dos precedentes, para que sirvieran de apoyo a los patrones a la hora de sujetar las barcas²¹². En 1865 se acometió una reforma de las obras de fábrica de las esclusas, tal y como se había hecho en la 10^a, donde para combatir la degradación producida por el tiempo y la navegación se procedió a rebajar los paramentos, a reponer algunos sillares y a recoger las juntas²¹³. Y en 1867 se repararon las soleras de los cuencos de las esclusas 11-12 y 14²¹⁴.

Un capítulo destacado dentro de las intervenciones efectuadas en las esclusas lo protagonizan las puertas. En 1853 se construyeron unas nuevas de repuesto para la 12^a esclusa²¹⁵. En 1857 se facturaron sendos pares destinados a las esclusas 10^a y 13^a²¹⁶, que se reemplazaron en 1866²¹⁷. Pero será en la década de 1920 cuando se proceda a su completa renovación, con el empleo de nuevos materiales.

En 1927 se elaboró un proyecto de sustitución del forro de entablado de madera por otro constituido de chapa metálica (1^a serie) en 10 puertas superiores de esclusa, entre las que se encontraban las de la 11^a-12^a y 13^a²¹⁸. Se proponía desmontar el

²⁰⁸ AGCHD, CC, S. XIX, C.0114-06.

²⁰⁹ *Ibidem*, 11.

²¹⁰ *Ibidem*, C.0111-02.

²¹¹ *Ibidem*, C.0104-05.

²¹² *Ibidem*, C.0103-08.

²¹³ *Ibidem*, C.0104-06.

²¹⁴ *Ibidem*, Carp. 151 CICCP.

²¹⁵ *Ibidem*, C.0103-07.

²¹⁶ *Ibidem*, C.0114-04.

²¹⁷ *Ibidem*, C.0105-02.

²¹⁸ *Ibidem*, Proy. CC, Caja 2.158, nº 2.549.

entablado y colocar un forro metálico de iguales medidas y de 8 mm. de espesor, constituido por dos planchas unidas longitudinalmente por una costura en cada hoja. La puerta ganaba en rigidez y resistencia con estas dos grandes cartelas, sin que su peso variara sensiblemente. También en ese mismo año se aprobó otro proyecto de construcción y colocación de 15 compuertas metálicas (5ª serie), entre las que se encontraban la de la esclusa 10ª, las dos de entrada a la fábrica de la esclusa 14ª y la del desagüe de la esclusa 14ª²¹⁹. Se adoptó un tipo único de 1 metro de ancho por 2 de altura y a la hora de su colocación, las pequeñas diferencias que podían existir entre las de madera y las metálicas se salvaron con pequeñas rebajas o recrecimientos de hormigón. Años más tarde, concretamente en 1932, se llevó a cabo la reparación de las puertas superiores, intermedias (en el caso de grupos) e inferiores de las esclusas 10ª, 11ª y 12ª, 13ª y 14ª²²⁰.

Un aspecto interesante relacionado con estos ingenios hidráulicos era el aprovechamiento de sus filtraciones para el riego de fincas limítrofes de reducidas dimensiones, como tenemos testimoniado en el caso de la 11ª-12ª y de la 14ª en los años 20 y 30 del siglo XX. Con respecto al primer conjunto de esclusas, sabemos que hacia 1927 se concedió dicho aprovechamiento a Timoteo Martín, vecino de Olmos²²¹. Se trataba de una pequeña pérdida de agua (se estimó en 0,32 l./seg.) situada a la salida de un desagüe, cuyo origen se trató de localizar en 1929²²² para proceder a taparla, pero la operación no tuvo éxito. No obstante, en 1933 se anuló esa concesión. Por lo que se refiere a la 14, le fue otorgada a José María del Hoyo, vecino de San Llorente, en 1932²²³.

En la actualidad, las esclusas presentan algunos cambios morfológicos respecto a su fisonomía primitiva a consecuencia de su adaptación para el riego, efectuada en la década de 1960. En este sentido, no disponen de las compuertas originales y presentan en su lugar retenciones de hormigón en forma de bóveda, con pasarela de losa y protecciones o barandillas metálicas. También aparece un aliviadero de cemento que conecta, mediante una conducción enterrada de desvío, con la pared del vaso para verter las aguas.

²¹⁹ AGCHD, Proy. CC, Caja 2.157, nº 2.545.

²²⁰ *Ibidem*, CC, Carp. 217 CICCP.

²²¹ *Ibidem*, 114.

²²² *Ibidem*, 141.

²²³ *Ibidem*, 218.



Ilustración 24. Esclusas 11 y 12 (Olmos de Pisuerga, Palencia)



Ilustración 25. Esclusas 22, 23 y 24 de Calahorra (Ribas de Campos, Palencia)



Ilustración 26. Esclusas 17, 18, 19 y 20 (Frómista, Palencia)

PUENTES

Existen en nuestro tramo 16 puentes de esclusa (1ª, 2ª, 4ª, 6ª, 7ª, 8ª, 9ª, 10ª, 11ª-12ª, 13ª, 14ª, 15ª, 16ª, 17ª-18ª-19ª-20ª, 21ª, 22ª-23ª-24ª), 13 a la salida de los cauces de derivación de los establecimientos industriales (1ª, 4ª, 7ª, 8ª, 9ª, 10ª, 11ª-12ª, 13ª, 14ª, 15ª, 16ª, 17ª-18ª-19ª-20ª, 21ª), uno sobre un contrafoso (14ª) y otros dos para el ferrocarril (Alar del Rey y Frómista) y, principalmente, 7 de comunicación independientes (Carrecalzada, Carraquemada, Cabañas, Requena, Piña, Bezana, Gallo). Estos últimos son los de mejor factura y se construyeron entre 1779-1781 (los cuatro primeros) y 1786-1790 (los tres últimos).

Como ya hemos visto, en el Inventario de 1851 se recogía la mención a los puentes de las esclusas y de los situados en la toma y salida del cuérnago de derivación dentro de la descripción de aquéllas. Todos ellos presentaban arco de medio punto y estaban contruidos con sillería arenisca o caliza.

Por lo que respecta a los puentes de comunicación independientes, van a responder a un modelo perfectamente definido, cuyo mejor exponente lo constituye el situado en el término de Melgar de Fernamental, por ser el primero de estas características que se construyó. A continuación recogemos la descripción que del mismo se efectuaba en el referido documento:

“[...] Puente de Carrecalzada. *Este puente es de arco elíptico y tiene dos andenes o caminos de sirga, con sus correspondientes aletas en los extremos, con inclinación hacia la solera; tiene el arco de luz 48 pies y de altura, hasta la arista de la clave tomada desde flor de agua, 19; desde la arista de la clave, hasta la imposta, tiene 4, y el antepecho o pretil 4 ½ de altura; la caja del puente, tomada de una arista a la otra, 15, abriendo las aletas hasta 29; la prolongación de las aletas es de 36 ½, por manera que la longitud total del puente, en la parte superior, es de 121 pies; el ancho de andenes 6 ½, quedando la caja del canal de 35 [...]*”²²⁴.

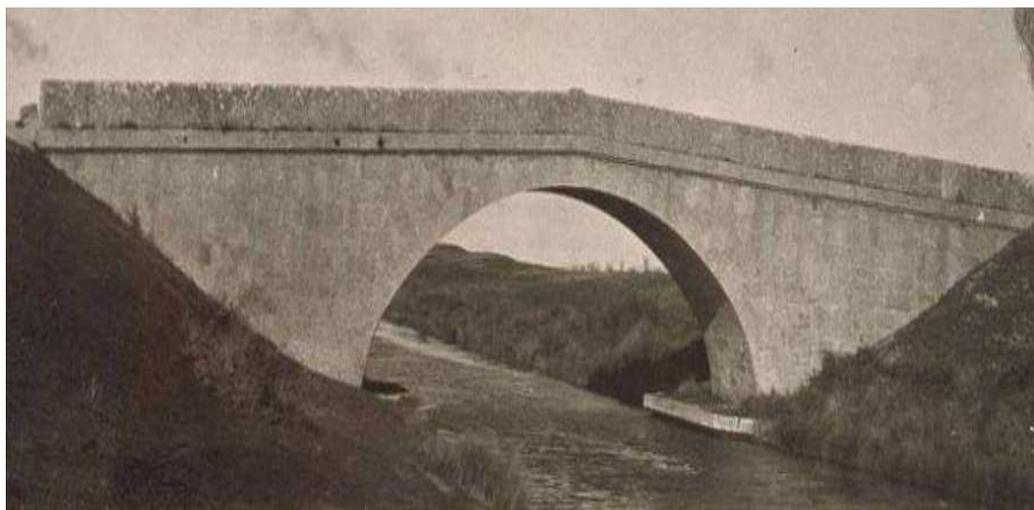


Ilustración 27. Puente de Carrecalzada. 1920-1930

Además, gracias al reconocimiento practicado en 1841²²⁵, conocemos los problemas de conservación que presentaba este puente. En dicho informe se refería que necesitaba un recalzo hacia los extremos, el levantamiento de las sirgas y la reparación del firme. En atención a ello, en 1854 se acometió la colocación en el mismo de una hilada de sillería en forma de repisa sobre los andenes, ante el deterioro que las crecidas ocasionaban en esos elementos²²⁶.

²²⁴ AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-3.

²²⁵ *Ibíd.*, C.0092-03.

²²⁶ *Ibíd.*, C.104-08.



Ilustración 28. Puente en la derivación de las esclusas 11 y 12 (Olmos de Pisuerga, Palencia)

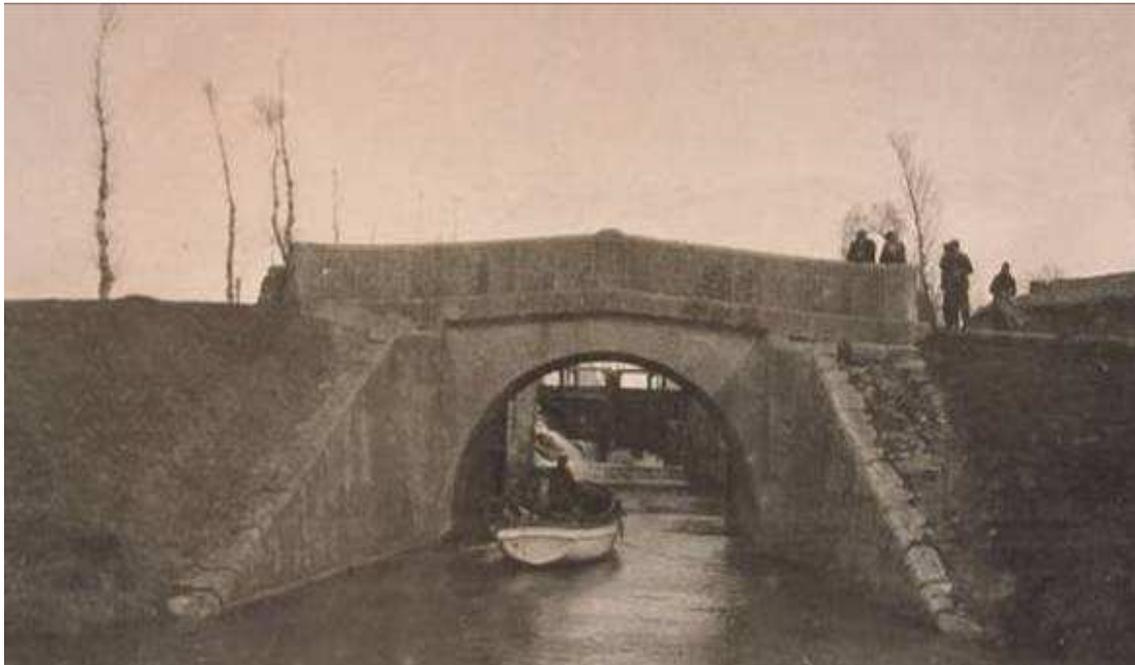


Ilustración 29. Puente en la esclusa 14. 1920-1930

ACUEDUCTOS

A lo largo del trazado del Ramal Norte encontramos 6 alcantarillas, generalmente dispuestas dentro del complejo de las esclusas: Conejera (1ª), Cuérnago (2ª), Horteruelos (9ª), Talda (10ª) y Pendón (11ª-12ª), además de la de Pastrebén, única que aparece independiente en un tramo anterior a la última señalada y que se construyó en 1763²²⁷.

También hay repartidos 10 acueductos: Valderramino o Carrecalzada (1774); Fuente Pedro, Valdealas y Valdegara (1777-1779); Requena, Carremarsilla y Valdecornete (1780-1783), y del Val, Arroyales y Fuente Mimbre (1786-1789).

Por último, hay que destacar la presencia 3 puentes-acueducto: Abánades (1775-1780), de cinco arcos, Vallarna (1777-1779) y Ucieza (1785-1787), ambos de tres.



Ilustración 30. Alcantarilla del Pendón (Olmos de Pisuerga, Palencia)

Los tres tipos de elementos apuntados presentan unas características que quedan perfectamente recogidas en el Inventario de 1851. Veamos algunos ejemplos:

“[...] Alcantarilla de Pastrebén. *Esta alcantarilla, que está situada en el dique superior del Canal, 2.496 varas de longitud por bajo de la 10ª esclusa, es también de sillería de grano y tiene 4 pies de luz, por 6 de altura y 30 de fondo; las aletas tienen 12 pies de fondo: su valor 10.000 (reales) [...]*

²²⁷ AGCHD, CC, S. XIX, C.0103-03.

[...] Acueducto de Carrecalzada o Valderramino. *Este acueducto es también de sillería calcárea y tiene de luz 9 ¼, por 75 de fondo; la altura, desde la clave hasta la imposta, es de 3 ¼; las aletas tienen 23: su valor 47.620 (reales) [...]*

[...] Puente-canal de Abánades. *Este acueducto que consta de 5 arcos, sobre los cuales está formada la caja del Canal y sus boquillas, andenes o caminos de sirga, por los dos lados; su construcción de sillería calcárea en todo el revestimiento exterior, incluso la caja del Canal, cuyo solado está cubierto de losa de la misma piedra; todos los arcos son de medio punto, sin que sean iguales sus diámetros; el primero y el cuarto contados por el lado inferior o izquierdo del río, tienen 31 ½ pies de luz, y el segundo y tercero 30 pies y el quinto y último 29 ¾; las pilas tienen 9 ½; desde las aristas de los arcos extremos arrancan las aletas con un replomo proporcionado a su altura, prolongándose en una longitud de 86 pies; el fondo de los arcos, contado desde una arista a la otra, es de 45; la caja del Canal, al nivel del camino de sirga, es de 28 ½; la altura total del puente, contada desde dos pies más abajo que el arranque de los arcos hasta el nivel de los caminos de sirga, es de 34 ½ pies, y desde éste hasta la arista de la clave de los arcos 16 ½; tiene sus correspondientes tajamares en todas las pilas, por uno y otro lado, que sobresalen 7 pies más que la arista de los arcos; su valor 1.024.526 (reales) [...]*²²⁸.



Ilustración 31. Acueducto de Valderramino (Melgar de Fernamental, Burgos)

²²⁸ AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-3.

Por lo que se refiere en concreto al acueducto de Abánades, sin duda la obra de ingeniería más notable de todo el Ramal Norte, tenemos algunas noticias sobre su situación y las obras efectuadas en el mismo a lo largo del tiempo. Así, en un reconocimiento realizado en 1844, se detallaba su estado de conservación, descrito en los siguientes términos:

“[...] Llama particularmente la atención el mal estado del puente-canal sobre el río Abánades. En los cinco arcos de que consta aparecen aberturas de mucha consideración, habiéndose separado las dovelas en todas las curvas que corresponden a las intersecciones con los muros de enjuta; falta, por lo tanto, la trabazón indispensable entre las boquillas y enjutas de uno y otro lado, y es de temer que la acción de las aguas ocasione una ruina de entidad; se advierte asimismo la falta de algunas dovelas que se han desprendido, y otras muchas desportilladas y rotas. En tal estado de deterioro, que sin duda aumentará por efecto de las abundantes filtraciones que presenta, reclama esta obra una pronta y radical reparación capaz de asegurar el canal en aquel paso, sin duda el de mayor entidad de toda la línea. Las obras que al efecto deban ejecutarse no es posible clasificarlas sin que preceda un prolijo reconocimiento cortando las aguas, a fin de examinar el estado de las diversas partes que comprende la fábrica y deducir la naturaleza y magnitud de las reparaciones que hayan de ejecutarse. Es, sin embargo, de temer que sea necesario reedificar toda la obra que se eleva sobre los arranques de los cinco arcos, reponiendo mucha parte de la sillería, puesto que todas las mejoras y reparaciones que se han hecho no han sido bastante para corregir el mal [...]”²²⁹.

Por tanto, era necesario realizar obras de urgencia en el mismo. Así, en 1859 se procedió a una primera reparación, consistente en el desmonte de los muros de los caminos de sirga en el espacio que comprendía uno solo de los arcos²³⁰. En el desarrollo de los trabajos, se observó que la obra de sillería estaba hecha con malos morteros y, en algunos trozos, solamente con tierra arcillosa. En vista de ello, se recompuso esa parte con buenas mezclas y se aplicó entre los muros una zona estrecha de buen hormigón hidráulico, con el objeto de atajar las filtraciones que perjudicaban en gran manera esta magnífica obra.

²²⁹ AGCHD, CC, S. XIX, C.0105-01.

²³⁰ *Ibidem*, C.0111-02.

En 1863 se efectuó la recomposición de los cuatro arcos restantes²³¹. Se emplearía un hormigón mejor que el aplicado en la reparación de 1859, el cual pese a todo dio buen resultado. Para ello, se utilizó en la mezcla una tercera parte de cal hidráulica, en orden a que fraguara convenientemente. Se desmontó todo el muro y el camino de sirga de ambos lados del Canal hasta llegar a las dovelas del puente. Una vez franqueadas y enlechadas las juntas de éstas, se relabró la sillería del nuevo paramento para que agarrasen perfectamente las argamasas y se consiguiera una perfecta unión.



Ilustración 32. Acueducto de Abánades. 1920-1930

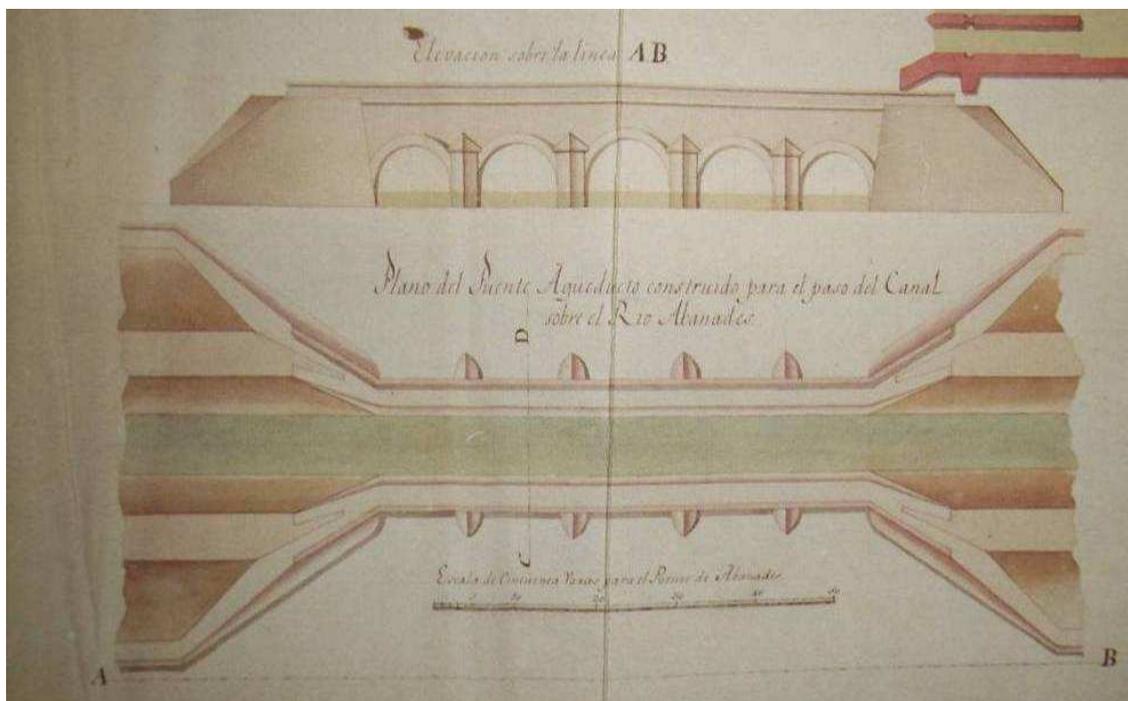


Ilustración 33. Alzado y planta del acueducto de Abánades. Juan de Homar, 1806

²³¹ AGCHD, CC, S. XIX, C.0103-08.

DERRAMES

En nuestra zona aparecen dos ejemplares de esta tipología. Por un lado, los ladrones de la Sexta, formados por cuatro bóvedas y dotados de un sistema de compuertas. Por otro, el derrame de Abánades, que en el Inventario de 1851 aparecía descrito de la siguiente manera:

“[...] Derrame de Abánades. *Este derrame tiene de longitud 126 pies, por 25 de latitud, siendo los 11 de mampostería compuesta y los 14 restantes de cuadrícula de madera y mampostería desconcertada: su valor 10.950 (reales) [...]*”²³².

La documentación nos suministra información sobre diferentes obras realizadas en estos elementos. Así, en cuanto a éste último, tenemos testimoniadas dos reparaciones, una en 1855 y otra en 1865²³³.

Además, se incluyen dentro de esta categoría los aliviaderos de hormigón de las esclusas, si bien éstos no serían en sentido estricto obras de ingeniería originales del Canal, ya que se introdujeron a mediados del siglo XX para permitir su transformación y adaptación para el riego.



Ilustración 34. Derrame de Abánades (Melgar de Fernamental, Burgos)

²³² AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-3.

²³³ *Ibidem*, C.0114-12 y 06.

ARQUETAS DE RIEGO

En el Ramal Norte hubo hasta 11 almenaras o casetas de riego: Olmos, Abánades, El Hueso, Las Cabañas, Conejeras, Requena, Carreboadilla, Carravacas, Fuente Manías, Gato, Carrealbar o Atalayas. Han llegado a nosotros todas ellas excepto la boquilla del Hueso, la única que se construyó en el momento de ejecución de las obras (1780), de la que no ha quedado testimonio material alguno.

En el Inventario de 1851, este tipo de elementos quedaba descrito de la siguiente manera:

“[...] Alcantarilla de Abánades. *Esta alcantarilla es de sillería calcárea y tiene una casilla para abrir y cerrar las aguas, también de sillería, cubierta con una cúpula de ladrillo; la alcantarilla tiene dos pies de luz, por 5 ¼ de altura y 41 de fondo; la casilla tiene 11 ¼ de longitud, por 12 ½ de latitud y 10 de altura: su valor 15.000 (reales) [...]”²³⁴.*



Ilustración 35. Almenara de Abánades (Melgar de Fernamental, Burgos)

²³⁴ AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-3.

Parece ser que en su mayor parte se construyeron en 1859, año en que se abrieron con mampostería 13 alcantarillas de riego en los Ramales del Norte y de Campos²³⁵. Se reemplazaron los trampones de madera que cubrían las boquillas por paredes de piedra, con la finalidad de impedir que los dueños o arrendatarios de las tierras colindantes accedieran a esas tomas durante la noche, fraude que se verificaba sobre todo en épocas de sequía. También tenemos noticia de que en los años 20 del siglo pasado se construyeron y colocaron en ellas compuertas metálicas, como ocurrió en la almenara de Abánades en 1927²³⁶.



Ilustración 36. Almenara de Carreboadilla (Frómista, Palencia)

²³⁵ AGCHD, CC, S. XIX, C.0114-10.

²³⁶ *Ibíd.*, Proy. CC, Caja 2.157, nº 2.542.

2. El ferrocarril

El ferrocarril llegó a la Península Ibérica con cierto retraso²³⁷. Cuando comenzó a rodar el tren entre Barcelona y Mataró el 28 de octubre de 1848, ya hacía 18 años que el nuevo invento había comenzado a extenderse por el mundo desde Inglaterra, mostrando sus amplias potencialidades y prestaciones. Las claves para entender su tardía incorporación en España hemos de encontrarlas en el escaso desarrollo económico y la poca densidad de población del país, las turbulencias políticas que estrangulaban las inversiones tanto públicas como privadas y la complicada orografía del territorio, condicionantes todos ellos que retardaron el surgimiento de iniciativas ferroviarias.

Los primeros proyectos trataron de llegar, por diferentes motivos, a los puertos del Cantábrico. Entre 1844 y 1845²³⁸ se solicitaron las concesiones provisionales de las líneas para franquear la divisoria cantábrica: Avilés-Gijón-León, Alar del Rey-Santander y Bilbao-Tudela. Con ellas, los grandes problemas que el ferrocarril tenía planteados, sobre todo su enorme sensibilidad a la pendiente, se pusieron de manifiesto para facilitar el paso de la Meseta al mar atravesando la Cordillera Cantábrica.

²³⁷ Para una caracterización general del ferrocarril en España, véanse WAIS SAN MARTÍN, F. (1967): *Historia general de los ferrocarriles españoles (1830-1941)*, Madrid, Editora Nacional. 3ª ed., 1987; CASARES ALONSO, A. (1973): *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, Editorial Instituto de Desarrollo Económico; *Revista del Ministerio de Obras Públicas y Transportes* (1992): “Historia del Ferrocarril en España, 1843-1992”, nº 400; MUÑOZ RUBIO, M., SANZ FERNÁNDEZ, J. Y VIDAL OLIVARES, J. (1999): *Siglo y medio del Ferrocarril en España: 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, y MUÑOZ RUBIO, M. Y VIDAL OLIVARES, J. (2001): “Los ferrocarriles en la historiografía española”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1, pp. 81-111.

²³⁸ La primera disposición que se aprueba en España en relación con el ferrocarril es la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, en la cual se entendía como un servicio público, pero se otorgaba un gran protagonismo a la iniciativa privada en su construcción y explotación. Posteriormente, se aprobó la Ley General de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855, que facultaba al Estado para que pudiera llevar a cabo la construcción y explotación del ferrocarril y, en su defecto, participasen las compañías privadas, a la postre verdaderas protagonistas de la expansión del tendido ferroviario. Véanse GARCÍA PÉREZ, J. (2006): “Régimen jurídico del ferrocarril en España desde sus orígenes hasta el siglo XXI”, *Anales de mecánica y electricidad*, noviembre-diciembre de 2006, pp. 50-53, GARCÍA PÉREZ, J. (1996): *Régimen jurídico del transporte por ferrocarril*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Marcial Pons, y BERMEJO VERA, J. (1975): *Régimen jurídico del ferrocarril en España (1844-1974). Estudio específico de RENFE*, Madrid, Tecnos.

El proyecto, construcción y explotación de las temidas rampas de Pajares, Hoces de Bárcena y Orduña, respectivamente, marcaron un hito en aquellos tiempos de escasas disponibilidades técnicas. De los tres ejes, el de Cantabria sería el primero en iniciar las obras en 1852, pero las dificultades para encontrar la mejor solución que resolviese el problema de la pendiente provocaron una dilatación en su construcción, tardándose más de 14 años en poner punto final a los 130 kilómetros de este primer acceso ferroviario entre el interior de Castilla y la costa cántabra.

EL FERROCARRIL DE ALAR DEL REY A SANTANDER

El Canal de Castilla constituía a mediados del siglo XIX la principal vía de comunicación entre las zonas de producción castellanas y la cornisa cantábrica. Su construcción había posibilitado el desarrollo de un creciente tráfico de trigos y harinas de la Meseta hacia Santander. Pero desde Alar del Rey, punto final de este eje fluvial, hasta dicho puerto las condiciones de transporte seguían siendo muy precarias: las dificultades del terreno, la climatología y los rudimentarios medios disponibles hacían casi inviables y poco rentables estos intercambios.

Como resultado, en Alar se acumulaban grandes cantidades de mercancías a la espera de ser transportados por carretas y recuas de mulas a lo largo de las 20 leguas, de camino primero y carretera a partir de Reinosa, que mediaban hasta Santander. Hacia 1850, miles de carros marchaban día y noche formando una cadena sin fin y muchos días se producían del orden de 2.000 entradas en la villa de Reinosa. Además, a la evidencia de las dificultades de comunicación desde Castilla al Mar Cantábrico, se sumaron las consecuencias que podría desencadenar el pretendido *Tratado de Libre Navegación por el Duero*, que permitiría la lógica salida de los productos castellanos hacia las costas atlánticas (fundamentalmente Oporto) a través de dicha vía fluvial.

El temor a que el pujante eje económico Valladolid-Palencia-Santander perdiera peso exigía la búsqueda de soluciones a los problemas planteados. Hasta mediados del siglo XIX se había considerado la posibilidad de prolongar el Canal hasta la costa aprovechando el cauce del río Besaya, pero el desnivel existente entre Alar y Reinosa y el poco caudal que el río proporcionaba hicieron que se desistiera de este proyecto, una utopía teniendo en cuenta los medios de la época. Una alternativa más acorde con el

momento y de mayor proyección de futuro era la construcción de un camino de hierro que enlazara el Canal con el Cantábrico.

La Real Cédula de 17 de marzo de 1831 por la que se privatizó la explotación el Canal de Castilla ya contemplaba la posibilidad de establecer un ferrocarril desde el mismo hasta la costa, “*bien fuera de Bolmir a Reinosa, desde Reinosa al mar, o desde cualquier punto intermedio de la línea del canal a otro de la misma*”, pero la Empresa no hizo uso de ese privilegio y la concesión caducó a los siete años.

No obstante, el naciente afán que se extendió en esos años centrales de la centuria decimonónica por establecer líneas férreas en la Península no pasó de largo entre la burguesía comercial e industrial de Santander que, preocupada por el problema del transporte de los trigos y harinas de Castilla, hizo oír sus voces favorables a un camino de hierro. La prensa, buen instrumento creador de opinión, dedicó mucho de su espacio a alabar la bonanza que traería a la región la consecución de un camino de hierro, creando un ambiente favorable a la solicitud de una línea férrea. Además, la disponibilidad de medios económicos para invertir con buenas perspectivas de rentabilidad animó a los inversores, muchos de ellos comerciantes, que vieron en el ferrocarril el instrumento dinamizador del puerto de Santander como nudo intercambiador entre Castilla, América y Europa.

Puede afirmarse, pues, que el Canal de Castilla fue en gran medida responsable del trazado del ferrocarril Alar del Rey-Santander. La opción de unir la capital cántabra con Burgos por vía férrea quedó automáticamente desechada, al igual que se había apartado medio siglo antes la idea de construir una carretera por la que transportar las lanas castellanas desde la *Caput Castellae* hasta dicho puerto. La necesidad de mantener una buena comunicación con el Canal decantó de manera decisiva la balanza, de manera que con la construcción del primer paso ferroviario de la Cordillera Cantábrica se reforzaría aún más el eje económico Valladolid-Palencia-Santander.

El proyecto

Inicialmente se barajaron diversas posibilidades de conexión del puerto santanderino con la Meseta castellana. Así, en 1845 surgieron dos iniciativas en paralelo que no llegaron a fructificar²³⁹.

²³⁹ AGA, OP, sign. 24/18501 y 24/18502. *Expediente de concesiones del ferrocarril de Alar a Santander, 1845-1875*, y AGMF, sign. ant. [15454-15460].

La primera y más ambiciosa partió de los santanderinos y tenía por objeto construir una línea de ferrocarril que enlazara Madrid y Santander. Venía apoyada por unos hombres de negocios e ingenieros ingleses que tenían contacto con el mismísimo Stephenson, inventor de la máquina de vapor, al que convencieron para que viniera a España a reconocer el terreno. Su visita a la capital cántabra fue sonada pero no fructífera, ya que ni siquiera llegaron a obtener una concesión provisional según lo previsto en la Real Orden de 31 de diciembre de 1844. Y no fue por falta de facilidades, ofrecidas incluso por el presidente Narváez en persona, sino por la escasez de capital. El asunto se abandonó ante las dificultades técnicas que la complicada orografía planteaba y al escaso apoyo económico recibido, sin que se llegara a realizar siquiera el proyecto.

Sin embargo, una línea de menor escala, la de Alar del Rey-Santander²⁴⁰, que enlazaría el Canal de Castilla con el principal puerto cántabro, sí suscitó el interés social y económico suficiente para afrontar su construcción. Este segundo intento obtuvo una concesión de carácter provisional por Real Orden de 16 de abril de 1845, a favor del Marqués de Remisa (principal accionista de la Compañía del Canal²⁴¹) y el Duque de Sotomayor, que encargaron al ingeniero de caminos Juan Rafo el estudio de su trazado.

El anteproyecto que redactó incluía un informe desalentador: la difícil orografía del terreno y el estado de los conocimientos y capacidades técnicas en aquel tiempo, que no permitía superar ciertos límites en las rampas y radios de las curvas, obligaban a una construcción muy costosa y a una explotación de dudosa rentabilidad.

Se contemplaba dividir su trazado en tres secciones: Alar del Rey-Reinosa (primera), donde las dificultades del terreno no eran excesivas; Santander-Bárcena de Pie de Concha, siguiendo la garganta creada por el río Besaya (tercera); y Reinosa-Bárcena (segunda), la de mayor complejidad, que requería un especial estudio para superar los 560 metros de desnivel, siendo necesario establecer un trayecto de más de 33 kilómetros para cubrir los 15 de recorrido horizontal entre ambos puntos.

Para franquear las mayores pendientes, se planteaba la construcción de varios planos inclinados, en concreto cuatro (el primero en Aldueso y los otros tres en la Hoz de Bárcena), con una longitud total de más de 8 kilómetros y rampas de hasta el 10 %, que permitirían salvar 452 metros. Esta solución, presente en varios proyectos de

²⁴⁰ SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. (1969): "El ferrocarril de Alar del Rey a Santander (1845-1874)", *Moneda y Crédito*, nº 108, pp. 119-128.

²⁴¹ La combinación de la vía férrea con la de agua estimularía de manera recíproca el volumen de productos transportados. El Canal de Castilla y el ferrocarril entre Alar y Santander eran proyectos conjuntos que respondían a una lógica común.

ingeniería ferroviaria de esos años, no se adoptaría finalmente, ya que constituía una respuesta primitiva y engorrosa al problema y dificultaba sobremanera la explotación.

En abril de 1846 los ingenieros Calixto de Santa Cruz y José Subercase examinaron la memoria y planos presentados por Juan Rafo y elaboraron un informe que fue remitido al Director General de Caminos, Canales y Puertos. En él consideraban que el empleo de planos inclinados atentaba contra las prescripciones técnicas establecidas y propusieron la posibilidad de un mayor recorrido rebajando la pendiente.

Por Real Decreto de 30 de julio de 1846 se aprobó la traza propuesta por el ingeniero Juan Rafo para el camino de hierro de Alar a Santander, autorizándole para adoptar pendientes mayores que las establecidas y ampliando a seis meses el plazo para entregar el proyecto definitivo. Se emprendió el estudio sobre el terreno, con campañas de campo para los trabajos cartográficos y el análisis de los diferentes trazados para salvar la difícil orografía. Pero una vez completado el proyecto en 1847 y teniendo en consideración el gran desembolso económico que suponía llevarlo a la práctica, los concesionarios dejaron la obra en suspenso.

Nada se adelantaría en los años siguientes. Peor aún, varios factores se encadenaron para apagar el entusiasmo por la idea: una crisis de subsistencias que acabó con la posibilidad de exportar los granos al exterior, la situación revolucionaria que se vivía en Europa y la muerte a finales de 1847 del Marqués de Remisa, principal inversor e impulsor del ferrocarril de Alar a Santander. La ausencia de un continuador de su labor puso en serio peligro el proyecto, hasta el punto de que la concesión provisional que había obtenido caducó el 10 de mayo de 1849.

Pero las instituciones santanderinas no cejaron en su empeño y constituyeron una comisión que se hizo cargo de dicho cometido²⁴². En efecto, por Real Orden de 13 de mayo de 1849²⁴³, la Diputación Provincial, el Ayuntamiento y las Juntas de Agricultura y de Comercio de Santander consiguieron una nueva concesión interina para formar un proyecto de ferrocarril de Alar del Rey a Santander y organizar la compañía que recibiese la concesión definitiva para su construcción. No existía aún el Ministerio de Fomento, por lo que fue otorgada por el de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, dirigido por Juan Bravo Murillo. En la misma se aprobaba el pliego de condiciones, que contaba con prescripciones curiosas, como que “*para el pago de*

²⁴² Para ello, se constituyó una comisión especial que estaba formada por Jerónimo Ruiz de la Parra (presidente), Cornelio Escalante (vicepresidente), Jacobo Jusue (secretario), Manuel Abascal Pérez, Vicente de Trueba y Cosío, Gerardo de la Pedraja, Agustín de la Cuesta e Indalecio Sánchez de Porrúa.

²⁴³ *Gaceta de Madrid*, Año CLXXXVIII, n.º 5358, 15 de mayo de 1849, p. 1.

transportes de granos y harinas se considerará el ferrocarril como continuación del Canal de Castilla”.

De aquella concesión había de nacer la sociedad que juntaría el capital necesario para la construcción y explotación de la línea. Dicha compañía, fomentada por el grupo de titulares de la licencia provisional, se denominó por Real Orden de 21 de abril de 1850 “Empresa del Ferrocarril de Isabel II”, y sus esfuerzos para encontrar accionistas coincidieron con un cambio de gobierno que favoreció la construcción de ferrocarriles. En enero de 1851 el nuevo gabinete presidido por Bravo Murillo creó el ansiado Ministerio de Fomento, al frente del cual se situó a Mariano Miguel de Reinoso²⁴⁴, autor del primer proyecto de ley de ferrocarriles, que no salió adelante al cerrarse las Cortes en diciembre. Pero lo que sí hizo fue resolver mediante Real Orden de 19 de diciembre de 1851 una larga serie de concesiones definitivas, entre las que se encontraba la del ferrocarril de Alar del Rey a Santander, la primera línea larga de España.

Las condiciones estipuladas en la misma fueron muy beneficiosas para la empresa concesionaria, pues se le auxiliaba con 60 millones de reales pagaderos en acciones de ferrocarriles, en realidad obligaciones amortizables emitidas por el propio Ministerio de Fomento y que vendrían a ser como una representación del Estado en la propiedad, a la vez que se concedía el 6 % de interés al capital y el 1 % de amortización. Así, se emitieron 30.000 acciones de 2.000 reales de valor nominal. Finalmente, por Real Orden de 14 de septiembre de 1853²⁴⁵ se aprobaría el dictamen emitido por el Consejo Real.

La empresa obtuvo la concesión en condiciones ventajosas merced al patrocinio regio, a pesar de lo cual tardó en comenzar a funcionar. No se constituyó formalmente

²⁴⁴ Se trataba de un rico propietario vallisoletano que no dudó de la idoneidad del ferrocarril Alar-Santander, como queda reflejado en el siguiente fragmento a él atribuido: “[...] *El porvenir de esta Castilla al norte del Guadarrama depende principalmente del ferrocarril Alar-Santander. Con él, podemos competir en el mercado nacional y extranjero; sin él, ni en uno ni en otro. Realícense la navegación del Ebro y el ferrocarril de Alicante, y si carecemos del de Santander habremos perdido los consumos hasta de nuestra Cataluña (...)* La cuestión actual es: la de llevar el interior al mar o traer el mar al interior. Conseguir el ferrocarril (...) Con el ferrocarril de Santander, Castilla tendrá superioridad en todos los mercados, hasta sobre los surtidos de Odessa y de los Estados Unidos; pero sin ese ferrocarril, Castilla se verá reducida antes de mucho a cultivar únicamente el pan que ha de comer en sus provincias centrales, pues las costas lo recibirán más barato del extranjero [...]”.

Citado en HOYO APARICIO, A. (1988): *Ferrocarriles y Banca. La crisis de la década de 1860 en Santander*, Santander, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cantabria, p. 33.

²⁴⁵ *Gaceta de Madrid*, Año CXCII, nº 263, 20 de septiembre de 1853, pp. 1-2.

como “Empresa del Ferrocarril de Isabel II de Santander a Alar del Rey”²⁴⁶ ni aprobó sus estatutos hasta la Ley de 22 de abril de 1855²⁴⁷, estando ya las obras en marcha.

En efecto, por Real Orden de 8 de abril de 1852 se dispuso el comienzo de los trabajos del ferrocarril Alar-Santander, siguiendo la modificación sustancial del proyecto de Juan Rafo efectuada por el ingeniero inglés Alfred S. Gee a instancias de la compañía. Según la misma, se adoptó el trazado originario, pero se prescindió de los planos inclinados y se restituyó el ancho ibérico inicial que durante algún tiempo y sólo sobre el papel fue europeo. La Compañía de Isabel II confió inicialmente la dirección de las obras al ingeniero William Atkinson, y la construcción a la compañía inglesa del ingeniero George Mould²⁴⁸, que situó al frente de los trabajos a Laroche-Tolay.

La construcción

El proceso constructivo del ferrocarril de Alar del Rey a Santander se extendió a lo largo 14 años (1852-1866) y en él se pueden establecer tres etapas en correspondencia con sus secciones²⁴⁹.

EL COMIENZO DE LAS OBRAS: EL TRAMO ALAR DEL REY-REINOSA (1852-1857)

La construcción de la línea empezó de forma simultánea en Santander y en Alar del Rey, tras celebrarse en la capital cántabra la solemne inauguración de la obra el día 3 de mayo de 1852, a la cual asistieron Francisco de Asís Borbón (esposo-consorte de la Reina), Mariano Miguel de Reinoso (ministro de Fomento), el contratista George Mould y el ingeniero jefe Alfred S. Gee.

El tramo Alar-Reinosa constituía la parte alta de la línea y la más sencilla de ejecutar, ya que apenas existían obstáculos orográficos de entidad para tender los 51 kilómetros que separaban ambas localidades. Tan sólo es reseñable el paso de El Congosto (La Horadada), corta garganta que el río Pisuerga ha formado con la caliza de

²⁴⁶ No obstante, por Real Decreto de 11 de julio de 1860 cambió su denominación por la de “Empresa del Ferrocarril de Isabel II de Alar del Rey a Santander”. *Gaceta de Madrid*, Año CXCIX, nº 202, 20 de julio de 1860, p. 1.

²⁴⁷ *Ibidem*, Año CXCIV, nº 845, 26 de abril de 1855, p. 1.

²⁴⁸ La contrata quedó suscrita el 12 de agosto de 1851.

²⁴⁹ Véanse sendos artículos publicados en la Revista de Obras Públicas (en adelante ROP): “Ferrocarriles españoles” (1857), Año 5, Tomo I (2), p. 22 y “Ferrocarril de Alar a Santander” (1874), Año 22, Tomo I (9), pp. 97-101. También FERRER TORÍO, R. (1999): “El ferrocarril de Alar del Rey a Santander, 1852-1866”, en J. M. Iglesias Gil (ed.): *Actas de los IX Cursos Monográficos sobre el Patrimonio Histórico* (Reinosa, 1998), Santander, Universidad de Cantabria, pp. 193-204.

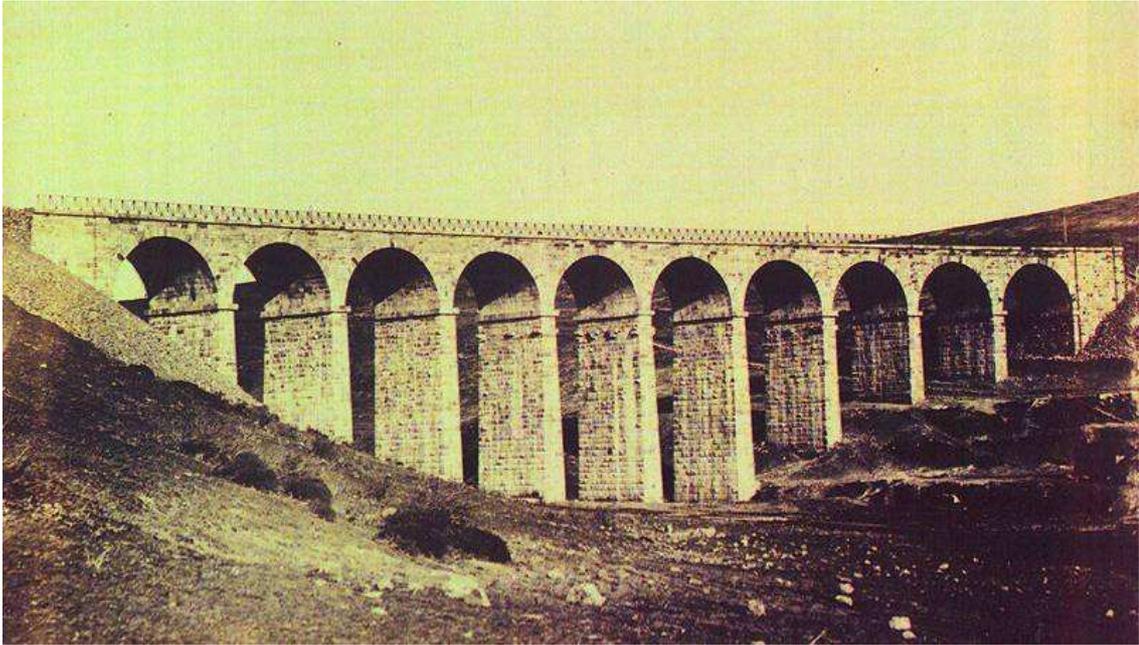
la zona de Las Tuerces, entre Mave y Aguilar de Campoo. En esta sección se levantaron 142 obras de fábrica, entre las que cabe destacar el viaducto de Celada-Marlantes, de 24 metros de altura y diez bóvedas de cañón con arcos de 10 metros de luz cada uno, así como los trece puentes, siete pontones, las alcantarillas y el taladro de un corto contrafuerte en el paso a nivel que accedía a Villaescusa.

Los puentes construidos en este tramo entre 1854 y 1856, aproximadamente, presentaban celosías en forma de rejilla tipo Town, las primeras de esta tipología construidas íntegramente en hierro en todo el país. Su composición era similar en todos los casos: cerchones de tupida malla, a partir de tramos biapoyados entre las pilas y estribos, repitiéndose hasta conseguir salvar la luz completa necesaria (entre 75 y 80 metros en total, con huecos de entre 12 y 25). Es el caso de los puentes de la Horadada (75 metros y 5 vanos), Valoria (79 y 4), Conjuradero (75 y 4) e Hajar (96 y 10)²⁵⁰. Por su parte el carril, que empezó siendo de cojinetes (como el de Mataró), pronto se sustituyó por el Vignole, de base plana. Todos estos elementos metálicos fueron importados directamente desde Inglaterra.

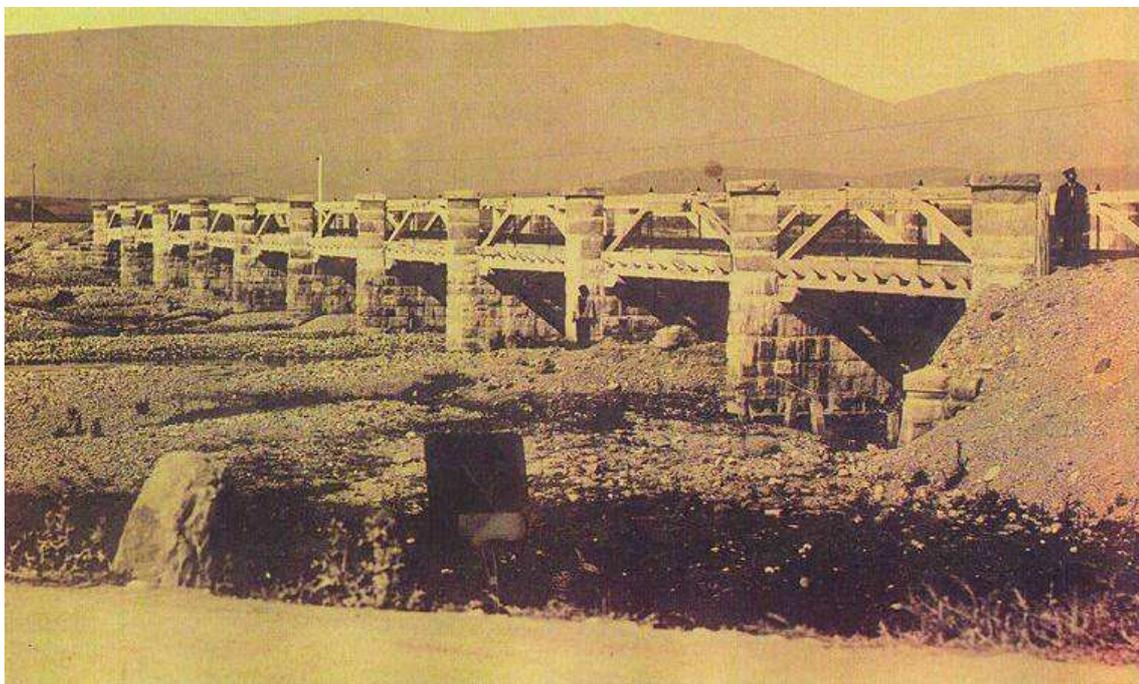
Las obras de la sección Alar-Reinosa tuvieron un testigo de excepción, el ingeniero inglés William Atkinson. Hasta el 28 de mayo de 1857, fecha en que fue inaugurado dicho tramo, Atkinson dirigió los trabajos y fotografió los aspectos más relevantes de la propia construcción y del entorno. Como resultado, tenemos una magnífica colección de instantáneas tomadas entre 1855 y 1857 que fue regalada a la reina Isabel II. El interés de estas fotografías reside no sólo en su valor testimonial directo, sino también en ser las imágenes más antiguas conocidas en nuestro país sobre el ferrocarril. La abundancia de información que aportan sobre el estado de las obras y los diversos lugares de la comarca que atravesaba la línea férrea, confieren a este material una extraordinaria relevancia.

Mientras se construía este primer tramo, un cambio de trazado alborotó a una buena parte de los accionistas del Ferrocarril de Isabel II. Juan Rafo había proyectado el tercer tramo Bárcena-Santander por Torrelavega, Requejada y Mogro. Pero por Real Orden de 2 de junio de 1854 se varió el trayecto por Renedo y Guarnizo. De nada sirvieron las cartas de súplica a la soberana y al ministro por parte de las fuerzas políticas y sociales de Torrelavega para evitar un cambio que perjudicaba su condición de encrucijada de comunicaciones. Sus peticiones no fueron atendidas.

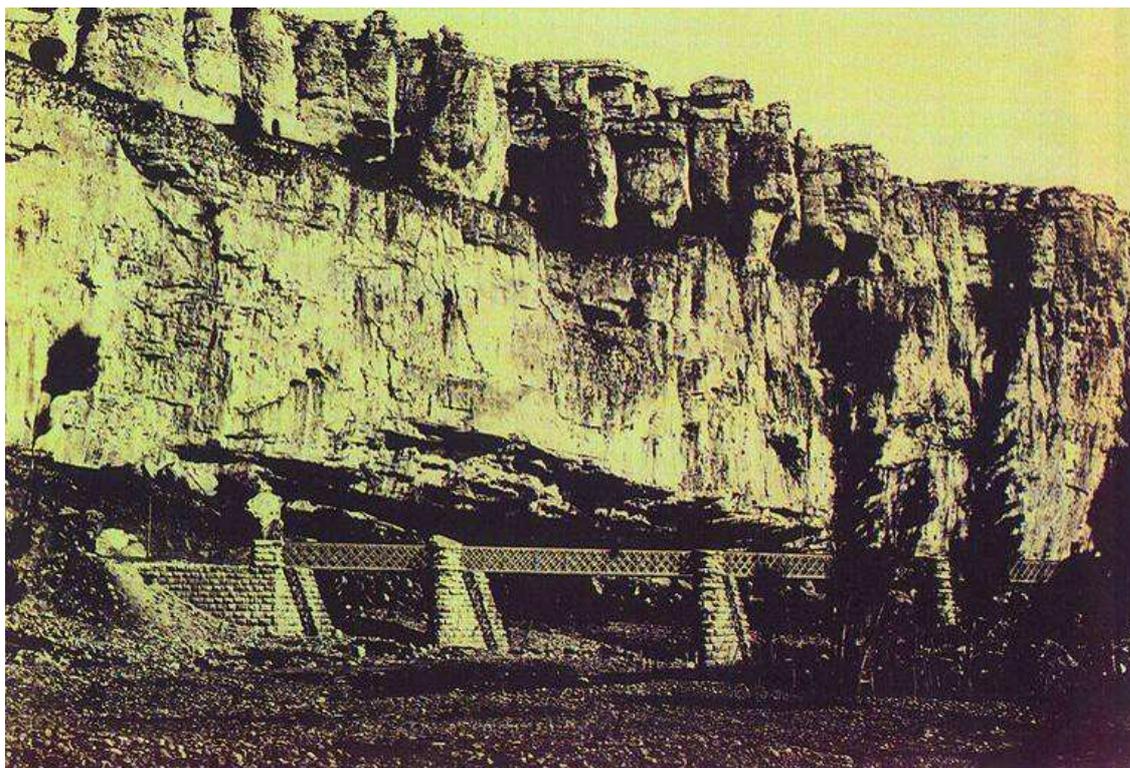
²⁵⁰ GARCÍA MATEO, J. L. (2004): *Inventario de Puentes ferroviarios de España*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.



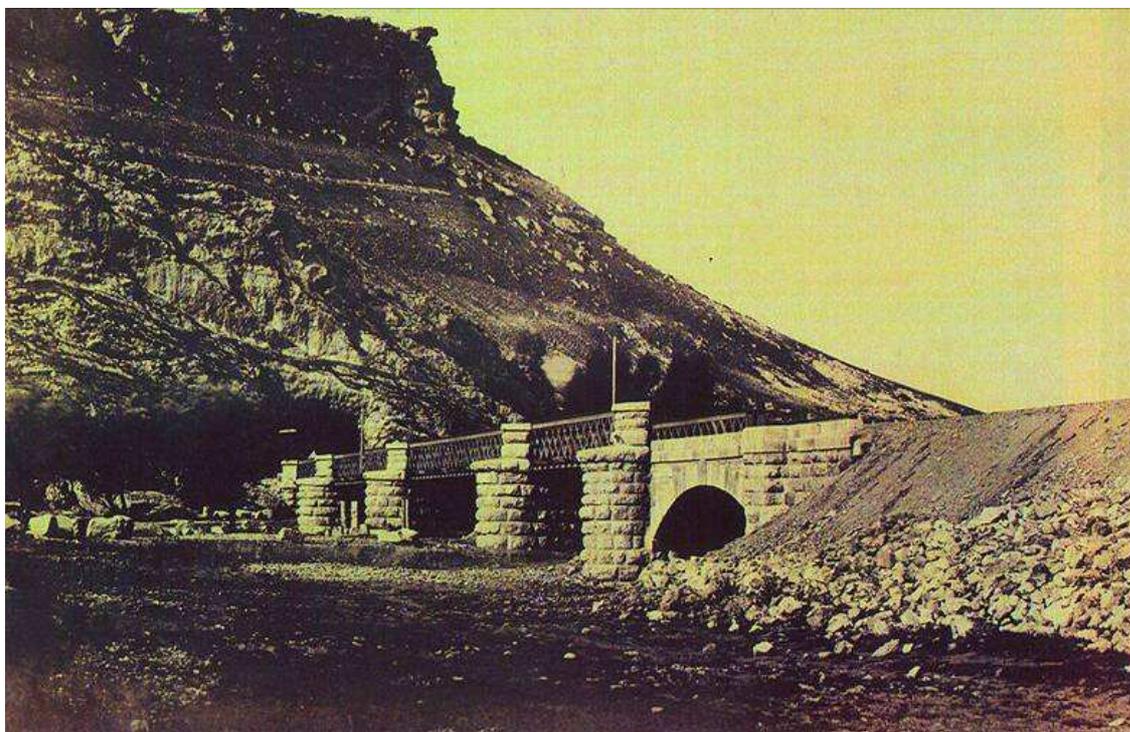
**Ilustración 37. El viaducto de Celada-Marlantes (cerca de Reinoso, Cantabria).
William Atkinson, 1855-1857**



**Ilustración 38. Puente sobre el río Hajar (entre Reinoso y Matamorosa, Cantabria).
William Atkinson, 1855-1857**



**Ilustración 39. Puente de Valoria en el Congosto (entre Mave y Villaescusa de las Torres, Palencia).
William Atkinson, 1855-1857**



**Ilustración 40. Puente del Conjuradero sobre el río Camesa (Villaescusa de las Torres, Palencia).
William Atkinson, 1855-1857**

LA APERTURA DE LA SECCIÓN BÁRCENA-SANTANDER (1858-1860)

La parte baja de la línea o tercera sección, entre Bárcena y Santander, presentó escasas dificultades orográficas, encontrándose las pendientes más fuertes entre Bárcena y Las Fraguas. Las obras de fábrica que se construyeron en sus 55 kilómetros fueron 140 en total, destacando 10 puentes²⁵¹ y 5 túneles.

El tramo Los Corrales-Santander, de 40 kilómetros, se abrió al tráfico el 10 de octubre de 1858. Cuatro días más tarde, entró el primer tren en Santander, transportando 1.000 arrobas de harina de los molinos de la cuenca del Besaya. Por otro lado, el trayecto entre Los Corrales y Bárcena, de 15 kilómetros, entró en servicio el 2 de octubre de 1860. Estas inauguraciones permitieron a la compañía abrir al tráfico los 106 kilómetros terminados el 31 de octubre de 1860, a falta de los 24 más difíciles entre Reinosa y Bárcena.

La explotación por esos años se desarrollaba, sin embargo, en condiciones bastante precarias. Como hecho anecdótico, el ingeniero Gee, junto con su hermano y su hijo, murieron al fallar un terraplén y descarrilar el convoy de prueba en una visita de inspección previa a la inauguración del segundo tramo. Incluso el día del acto oficial el tren no pudo terminar el trayecto por los derrumbes. Como resultado de ello, se produjo una circunstancia curiosa: entre 1859 y 1860 el ferrocarril asistió a la competencia con éxito de la carreta de bueyes.

Unos años más tarde, tenemos noticias incluso de que en Renedo, sobre el río Pas, hubo que instalar un puente provisional sobre 10 arcos de sillería de 14 metros de luz cada uno de ellos. Se construyó entre el 2 de octubre y el 9 de noviembre de 1862, con un coste de 731.386 reales de vellón, bajo la dirección del ingeniero Francisco López Bustamante, que en ese momento era el jefe de la sección entre Bárcena y Santander²⁵².

²⁵¹ AGA, OP, sign. 24/08893. *Ferrocarril de Alar a Santander. 2ª sección. Proyecto de construcción de los puentes de San Mateo y Portolín*, 1858; sign. 24/13089. *Ferrocarril de Alar del Rey a Santander. Proyecto del puente viaducto sobre el río Llanes, cerca de las Fraguas, para el paso del ferrocarril*, 1858, y sign. 24/08881. *Ferrocarril de Alar a Santander. Proyecto de construcción de puentes: primero sobre el Ebro, segundo el viaducto sobre el Besaya, tercero el puente sobre el Besaya, cuarto puente sobre el Pas*, 1858-1862.

²⁵² Este acontecimiento queda recogido por Cayetano González de la Vega (Ingeniero Director de la Compañía del Ferrocarril de Isabel II) en ROP (1863), Año 11, Tomo I (2), pp. 17-24. También AGA, OP, sign. 25/13926. *Ferrocarril de Alar a Santander. Puente metálico sobre el río Pas en Renedo (Santander)*, 1873 y AGMF, sign. ant. [32005].

EL TRAZADO DEL TRAMO REINOSA-BÁRCENA (1862-1866)

La segunda sección, Reinosa-Barcelona²⁵³, fue la que más dificultades presentó para su construcción, dado el desnivel existente (560 metros en unos 24 kilómetros), lo que obligó a un sinuoso trazado en zig-zag de la línea para salvar el principal escollo de la Cordillera Cantábrica²⁵⁴. A ello se uniría la rescisión del contrato entre la Empresa del Ferrocarril de Isabel II y George Mould, con fecha de 12 de marzo de 1862²⁵⁵.

Este tramo fue estudiado con detenimiento para evitar los planos inclinados de Rafo. Así, desde la puesta en servicio del sector Bárcena-Las Fraguas, entre ambas estaciones se realizaron ensayos de remolque de material rodante por locomotoras de mayores prestaciones, comprobando cómo para pendientes de hasta el 18 por mil los trenes de mercancías de 160 toneladas podían ser remolcados con velocidad de 20 km./h y los trenes de viajeros, hasta 35. En función de esos estudios, el ingeniero Carlos Campuzano presentó una modificación del proyecto original²⁵⁶. Así, a finales de 1860 el trazado quedó prácticamente fijado para su aprobación.

Pero fue el nuevo Ingeniero Jefe de la Compañía de Isabel II, Cayetano González de la Vega, quien propuso el itinerario definitivo entre Reinosa y Bárcena, que en gran medida evitaba los largos puentes y viaductos propuestos por Campuzano, siendo aprobado por Real Orden de 6 de mayo de 1862. Se abandonó la margen derecha del Besaya y se definió un trazado por la orilla contraria que necesitaba colgar la vía durante varios kilómetros para cruzar repetidamente los recodos que describe el río. Con el nuevo diseño se lograba hacer un trazado adecuado tanto en planta, con curvas de radio mínimo de 300 metros, como en alzado, con pendientes máximas del 18 por mil, alargando el recorrido y evitando los temidos planos inclinados.

En este tramo fueron muchas y de singular entidad las obras de fábrica que se necesitaron, hasta 76, entre ellas 22 túneles, además de puentes, pasos inferiores y superiores, tajeas, alcantarillas y muros de sostenimiento de hasta 30 metros de altura. Por esta razón, su ejecución fue muy compleja²⁵⁷ y se tardó bastante en ponerlo en

²⁵³ AGMF, sign. ant. [32005]. *Ferrocarril Isabel II, de Alar del Rey a Santander. Proyecto de obras en el trozo de Reinosa a Bárcena*, 1868.

²⁵⁴ Hay tramos en los que es tal la sinuosidad del trazado que se precisa recorrer 16 kilómetros para salvar 7 de distancia en proyección horizontal.

²⁵⁵ *Gaceta de Madrid*, Año CCI, nº 79, 20 de marzo de 1862, p. 4.

²⁵⁶ Queda testimonio de ello en una nota sobre los proyectos de obra pública en estudio: ROP (1859), Año VII, Tomo I (16), p. 199.

²⁵⁷ Se llegaron a emplear 4.910 operarios, 52 caballerías, 211 carros y 69 vagones, lo cual evidencia la magnitud de los trabajos. *Gaceta de Madrid*, Año CCII, nº 175, 24 de junio de 1863, p. 4.

servicio, concretamente hasta el 2 de febrero de 1866 en la sección Reinosa-Santiurde, de 11 kilómetros, y el 8 de julio la Santiurde-Bárcena, de 13.

Con el tramo Bárcena-Santander finalizado, el nuevo eje quedó concluido y preparado para su completa explotación veintiún años después de la primitiva idea y dieciocho más tarde que la primera línea ferroviaria de la Península Ibérica.

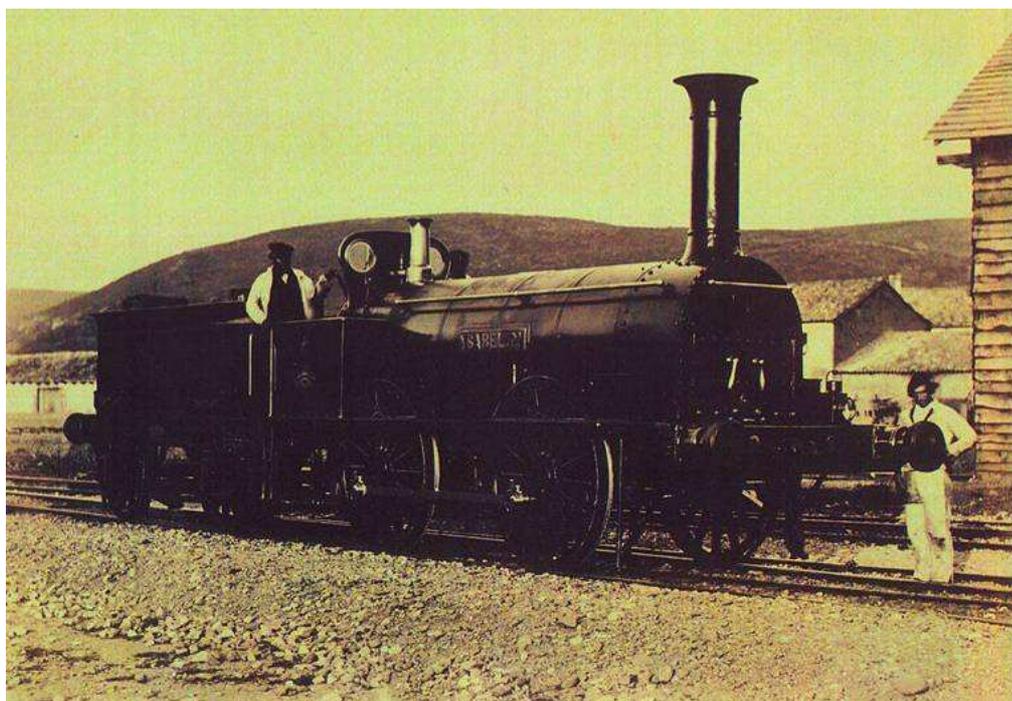


Ilustración 41. Locomotora del Ferrocarril de Isabel II. William Atkinson, 1855-1857

La explotación

La línea férrea Alar-Santander tardó 14 años en ser finalizada, pero desde 1857, con la apertura del tramo comprendido entre Alar del Rey y Reinosa, se inició el movimiento de mercancías y viajeros por sus vías.

En ese mismo año, la Compañía del Canal de Castilla y la Empresa del Ferrocarril de Isabel II trataron de suscribir un convenio de servicio mutuo entre Valladolid y Reinosa y viceversa²⁵⁸, pero no llegaron a un acuerdo definitivo. La cuestión clave era el trasbordo de los géneros de las barcas a vagones y a la inversa en el punto de Alar del Rey. La Compañía del Canal consideraba insuficientes los 100 vagones asignados para todas las estaciones intermedias entre Alar y Reinosa, cuando en el descargue eran necesarios 70 ú 80 para las 12 ó 14 barcas diarias y se requerían otros tantos en el resto de la línea, con lo que faltan otros 50 ó 60. Además, se

²⁵⁸ AGCHD, CC, S. XIX, C.0124.

reclamaba la construcción de una vía férrea en el muelle nuevo, por detrás de los almacenes y paralela a la existente, que era insuficiente y generaba aglomeración de barcas. Así se conseguiría separar las operaciones de carga de vagones de harina y descarga de trigo en los locales de depósito, que serían llevadas a cabo por dos secciones compuestas de igual número de mozos a cuenta de ambas Compañías.

En la década de 1860 tenemos noticias de un informe confidencial sobre las ventajas de la fusión de la Cías. del Canal y del Ferrocarril de Alar a Santander²⁵⁹. En él se afirmaba que el Norte quería comprar el Ferrocarril de Isabel II para anularlo, pues era mayor el trayecto de su línea (desde Venta de Baños a Irún había 352 kilómetros y a Santander, 229), que era preferida y favorecida por comunicar con los puertos de comercio franceses (como Burdeos). Se añadía que los convenios suscritos entre el Ferrocarril de Alar con el Norte nunca habían sido favorables a la primera, más bien muy perjudiciales. Incluso se impuso un sobreprecio de 13 reales por cada tonelada de harina o trigo del Canal transportada por dicho ferrocarril con respecto a las mismas mercancías procedentes del Norte. Más aún, se consideraban pactos *contra natura*, pues el Ferrocarril del Norte era su gran enemigo. Por el contrario, mayor interés presentaba un buen acuerdo e, incluso, la fusión entre las Sociedades del Ferrocarril de Santander y del Canal de Castilla, ya que unidas podrían ofrecer unos precios más ventajosos.

La idea no se llevó a término, pero una vez concluidas las obras del Ferrocarril de Alar a Santander, Martín de Vial (Director Gerente de la Empresa del Ferrocarril de Isabel II) y Diego Fernández Segura (Director Local de la Compañía del Canal en Valladolid) firmaron el 1 de octubre de 1866 un convenio con vistas a igualar el diferencial de tarifas con la Compañía del Norte²⁶⁰. En virtud del mismo, el Ferrocarril de Isabel II abonaría a la Compañía del Canal 7 reales por cada tonelada de trigo, harina u otro efecto procedente de la vía fluvial que se dirigiese por dicha vía férrea a Santander, así como a los efectos ultramarinos que desde esta ciudad se destinasen al interior. Por su parte, el Canal efectuaba una bonificación de 3 reales a los productos que, recorriendo toda su vía, se dirigiesen a Alar para ser conducidos por la dicha línea férrea. El objeto del acuerdo era desbancar la competencia en el transporte de trigos y harinas que la línea del Norte efectuaba desde Valladolid con destino a los puertos de Pasajes y Burdeos para la exportación a Inglaterra, en beneficio de las expediciones por

²⁵⁹ AGCHD, CC, S. XIX, C.0124.

²⁶⁰ *Ibidem*.

el puerto de Santander y el consiguiente flujo de importaciones hacia Castilla por medio del Canal.

Pero la situación financiera de la Empresa del Ferrocarril de Isabel II fue siempre frágil en relación con su competidor, pese a que recibió subvenciones muy por encima del máximo legal permitido. Las demoras en la construcción y el elevado coste de la obra (estimado en 90 millones de reales) respecto a lo presupuestado, incrementaron una deuda que no se enjugaba con los rendimientos derivados de la explotación, mucho menores de lo previsto. A ello se añadían una administración ineficaz, la falta de material móvil y el escaso mantenimiento de sus instalaciones. Ante este panorama e incluso antes de que se terminara la construcción de la línea, se llegaron a establecer contactos para su absorción por el Norte. Así, en 1861, se iniciaron gestiones para adquirir la concesión y las obras ejecutadas hasta la fecha, pero no se llegó a un acuerdo de transferencia. En 1865 los concesionarios de la línea Norte buscaron la mediación de Mould, constructor del ferrocarril de Isabel II, para adquirir algunas acciones de la empresa, pero justo antes de concluir estas negociaciones Weisweiller mejoró la oferta. En 1869 se retomaron otra vez las negociaciones con la Compañía del Norte, pero se entrometió una vez más el mencionado banquero.

Llegado el momento, el Gobierno se vio obligado a anular la concesión e incautar el ferrocarril por Real Decreto de 6 de mayo de 1868²⁶¹ ante la magnitud de las deudas contraídas, cifradas en 130 millones de reales, que superaban ampliamente su capital social y abocaron inevitablemente a su quiebra técnica. Se inicia entonces el proceso de concurso de acreedores, de reclamaciones de accionistas y de convenios judiciales subsiguientes, todo ello en medio de las circunstancias excepcionales del país, que culminan en la Revolución Gloriosa de septiembre de dicho año.

La solución viene para el Alar-Santander con la transferencia de la concesión de la línea a una sociedad denominada “Nueva Compañía del Ferrocarril de Alar a Santander”, aprobada por Real Orden de 30 de mayo de 1871²⁶², que estaría integrada por los accionistas de la antigua “Empresa del Ferrocarril de Isabel II” y, sobre todo, por sus acreedores, cubriendo el nuevo capital la suma de 165 millones de reales.

No obstante, la precaria situación económica de la nueva empresa, que se tradujo en deficiencias en la explotación por la imposibilidad de renovar la vía y el material

²⁶¹ AGCHD, CC, S. XIX, C.0124. También *Gaceta de Madrid*, Año CCVII, nº 131, 10 de mayo de 1868, p. 2.

²⁶² *Ibidem*, Año CCX, nº 174, 23 de junio de 1871, p. 1513.

móvil, la llevaron a retomar las negociaciones con el Norte, que estaba muy interesado en su control y anexión, en el contexto de expansión y concentración de explotaciones ferroviarias que había iniciado. Finalmente, ambas sociedades firmaron un convenio el 31 de enero de 1874²⁶³ para el traspaso de la concesión y el usufructo de la línea Alar-Santander. El precio acordado fue de 92.702.900 reales, representado por 48.791 obligaciones hipotecarias del Norte de 1.900 reales de valor nominal y un tipo de interés del 6 %. La inversión realizada por el Alar-Santander hasta la fecha de la absorción por el Norte ascendía a 80.178.684,86 ptas. (320.714.739,4 reales²⁶⁴), con lo que el precio de la venta tan sólo supuso el pago de algo más de la cuarta parte del valor de la misma.

La transferencia al Norte supuso la aplicación de un extenso programa de actuaciones de reparación de locomotoras, vagones o equipamiento y de transformación de talleres y depósitos, tendentes a la renovación y óptima explotación de la línea. Por lo que respecta al material móvil, en una memoria de 1874, quedaban inventariadas 27 locomotoras de distintas series: seis eran de rodaje 0-3-0 y fueron adquiridas en 1873 por el Alar-Santander al Norte, si bien estuvieron alquiladas en 1872 a la misma compañía; y las otras veintiuna eran Tender del sistema “Vaessen”, de rodaje 0-2-0, dotadas de hogar Belpaire y alimentación Griffart, ocho de las cuales se habían adquirido a finales de 1860 a la casa St. Leonard de Lieja²⁶⁵. Esto pone de manifiesto el deficiente criterio de selección del material de tracción de la Compañía de Isabel II.

Entre las primeras medidas adoptadas por la dirección de Norte también se encontraba el reajuste de las tarifas de la línea. Éstas fueron elevadas, de manera que la carretería se convirtió de nuevo en competitiva y disfrutó de un auge pasajero. Hay que añadir, además, que la explotación en aquellos años sufrió las consecuencias de la tercera guerra carlista. Inicialmente, la rentabilidad del Alar-Santander creció: se incrementó el transporte, gracias al desvío del tráfico de productos que habrían de discurrir hacia el País Vasco. Pero la política tarifaria que impulsó Norte, gravando especialmente las mercancías que utilizaban esta línea, condenó a la larga al ferrocarril de Alar a Santander a la atonía. Aquélla era la consecuencia de una conjunción de factores a gran escala que fueron relegando el eje económico Santander-Palencia-

²⁶³ La transferencia de la concesión del Ferrocarril de Alar del Rey a Santander a la Compañía del Norte se aprobó definitivamente el 21 de agosto de 1874. *Gaceta de Madrid*, Año CCXIII, nº 239, 27 de agosto de 1874, p. 503.

²⁶⁴ Según el proyecto del ingeniero Juan Rafo, los presupuestos de construcción ascendían a 24.663.205 ptas. (98.652.820 reales).

²⁶⁵ Cayetano González de la Vega hace descripción de las mismas en ROP (1863), Año 11, Tomo I (3), pp. 37-42.

Valladolid de la primacía que había ostentado en el transporte de granos y harinas en España.

Desde la década de 1860 se había iniciado una reestructuración de los flujos comerciales cerealícolas en el interior de España, sobre todo con la puesta en funcionamiento de las principales arterias ferroviarias: el Ferrocarril del Norte (comunicado en Miranda de Ebro con la línea Tudela-Bilbao) y el Ferrocarril Madrid-Zaragoza-Alicante, vinculado a un nuevo centro productor de trigo (La Mancha) y a la industria harinera aragonesa y levantina²⁶⁶. Esta nueva situación tuvo repercusiones muy negativas sobre la actividad comercial del binomio integrado por el Canal de Castilla y el Ferrocarril de Isabel II. Y como resultado, Santander perdió su posición predominante como puerta para el comercio de las harinas castellanas.

A modo de conclusión, el carácter esencialmente agrícola del Ferrocarril de Isabel II, ligado a la especialización económica de las comarcas que atravesaba, bien como productoras de trigo, bien como molturadoras y fabricantes de harinas, explica en gran medida su declive²⁶⁷. El progresivo descenso de sus ingresos a partir de la crisis agrícola y financiera de 1866 encuentra su explicación en la brusca caída del transporte de trigo y harinas, principales componentes de su actividad comercial. La crisis agraria finisecular afectaría de modo irreversible a este ferrocarril que, ante el importante descenso de su demanda, quedaría reducido a una dimensión meramente testimonial.

EL FERROCARRIL DEL NORTE Y SU RAMAL DE VALLADOLID A ALAR

La excesiva lentitud con la que se desarrollaron los trabajos del ferrocarril de Isabel II contrasta con el rápido despegue de la línea del Norte, especialmente en lo que se refiere a nuestra región²⁶⁸.

²⁶⁶ TEDDE DE LORCA, P. (1978): “Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)”, en M. Artola (dir.) (1978), *Los Ferrocarriles en España 1844-1943*, Vol. 2, Madrid, Banco de España, pp. 9-354; TEDDE DE LORCA, P. (1996): “La expansión de las grandes compañías ferroviarias españolas: Norte, MZA y Andaluces (1865-1930)”, en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.), *op. cit.*, pp. 265-284, y VIDAL OLIVARES, J. (1996): “Las compañías ferroviarias y la difusión de las modernas formas de gestión empresarial en España, 1850-1914”, en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.), *op. cit.*, pp. 285-301.

²⁶⁷ MUÑOZ RUBIO, M. (1994): *Desarrollo económico y ferrocarril entre 1841 y 1982*, Documento de trabajo 9401, Madrid, Fundación Empresa Pública, y COMÍN COMÍN, F. (1983): “Comentarios en torno al ferrocarril y el crecimiento económico español entre 1855 y 1931”, *Revista de Historia Económica*, Vol. I, nº 1, pp. 181-196.

²⁶⁸ CUÉLLAR VILLAR, D. Y JIMÉNEZ VEGA, M. (2008): “Siglo y medio de ferrocarril en Castilla y León: territorio, historia y legado patrimonial”, en F. Bueno Hernández (coord.), *op. cit.*, pp. 414-501.

Así, a partir del segundo periodo de licencias, se le otorgó al Crédito Mobiliario Español, con fecha de 11 de julio de 1856, la concesión del ramal desde San Isidro de Dueñas (Venta de Baños) a Alar del Rey, en un trazado de 90 kilómetros, con un plazo de construcción de cuatro años²⁶⁹. La intención era enlazar con el Ferrocarril de Isabel II, que tan parsimoniosamente se construía y que tan cerca pasaba de sus minas de Barruelo de Santullán²⁷⁰. Esta línea, junto con la principal de Madrid-Valladolid-Burgos-Irún, permitió la constitución de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España²⁷¹ el 29 de diciembre de 1858.

El 1 de agosto de 1860 se finalizaba la sección entre Valladolid²⁷² y Alar del Rey, de algo más de 127 kilómetros, conectándose con la parte construida del Ferrocarril de Isabel II. De esta manera, coincidieron en Alar ambas estaciones, la del Norte y la del Alar-Santander.

El proyecto

La línea de Alar a Valladolid y Burgos fue concedida provisionalmente a Victoriano de la Cuesta en 1851²⁷³, quien procedió a elaborar el proyecto y los planos²⁷⁴. Por Real Orden de 29 de octubre de 1853²⁷⁵ dicha concesión se declaró subsistente y se dictaron varias disposiciones relativas a la construcción de dichos caminos de hierro. Entre ellas, el concesionario debía modificar en el plazo de 10 meses el proyecto y los planos del ferrocarril de Alar a Valladolid, para que pasara por Carrión de los Condes y

²⁶⁹ VV. AA. (2006): *Línea del Norte: 150 años de ferrocarril*, Valladolid, El Norte de Castilla.

²⁷⁰ En efecto, en 1864 se inauguraría el pequeño ramal de 12 km. que iba desde Quintanilla de las Torres a Barruelo de Santullán, destinado al transporte de carbón. Posteriormente, en 1874 el Crédito Mobiliario Español cedería las minas de Barruelo a la Compañía del Norte, una vez que ésta se hizo con la propiedad del ferrocarril de Isabel II. Más adelante, en 1894, la línea Alar-Santander obtuvo correspondencia en Mataporquera con el ferrocarril minero de La Robla, que también se cruzaba a nivel con el ramal de Barruelo, en las cercanías del cargadero de Cillamayor, existiendo durante un tiempo una vía de enlace que unía las dos estaciones de ese punto para facilitar el trasvase de mercancías.

²⁷¹ MARQUINA, J. (1940): *La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939). Historia, actuación, concesiones, gastos y balances*, 2 Vols., Madrid, Espasa-Calpe; GUÍA DESCRIPTIVA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1912). Madrid, Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, y HERNÁNDEZ MARCO, J. L. (1997): *Trenes, Estaciones y Puertos. El tráfico de mercancías de la Compañía del Norte*, Bilbao, Gobierno Vasco.

²⁷² Valladolid se convertiría en un importantísimo nudo ferroviario y allí se establecieron los talleres de la Compañía del Norte. Sobre este tema, véase PÉREZ SÁNCHEZ, G. (1992): "Los talleres principales de reparación de la Compañía del Norte en Valladolid: un estudio de Historia Social (1861-1931)", *Investigaciones Históricas*, Vol. XII, pp. 257-283.

²⁷³ AGMF, sign. ant. [15461] y AGA, OP, sign. 24/18505. *Expediente de concesión del ferrocarril de Alar del Rey a Valladolid y Burgos por Victoriano de la Cuesta*, 1853.

²⁷⁴ *Ibidem*, sign. 25/07034. *Planos que corresponden al ferrocarril de Alar del Rey a Valladolid*, 1852, y AGMF, sign. ant. [8568]. También AGA, OP, sign. 25/07087. *Planos que corresponden al ferrocarril de Alar del Rey a Burgos*, 1852, y AGMF, sign. ant. [8603].

²⁷⁵ *Gaceta de Madrid*, Año CXCII, n° 263, 1 de noviembre de 1853, p. 2.

Palencia, empalmado en este último punto con la línea del Norte²⁷⁶. Posteriormente, se le redujo al tramo de Alar a Palencia, debiendo pasar por Carrión de los Condes²⁷⁷, y finalmente su concesión caducó en 1855.

Tras esta primera tentativa, se produjo la concesión definitiva. La Ley de 14 de noviembre de 1855 autorizaba al Gobierno para otorgar la concesión del ferrocarril de Madrid a Irún, denominado del Norte²⁷⁸, en la parte de Madrid al Ebro, con un ramal desde Valladolid al embarcadero del Canal de Castilla. Se establecían 3 secciones: Madrid-Valladolid por Medina del Campo, Valladolid-Burgos, y Burgos-Río Ebro. En el pliego de condiciones para el segundo tramo, se estableció una duración de las obras de 4 años.

El Proyecto de Ley de 3 de mayo de 1856²⁷⁹ incluyó en esta línea un ramal que partiendo de Alar del Rey fuera por Palencia a enlazar con el Ferrocarril del Norte. Con fecha de 28 de mayo de 1856²⁸⁰, se aprobó el dictamen autorizando al Gobierno para la concesión, que finalmente se otorgó por la Ley de 11 de julio de 1856 a la Sociedad del Crédito Mobiliario Español, representada por Eugenio Pereire, Eugenio Duclerc, Joaquín de Osma y Enrique O'Shea²⁸¹.

La construcción

En principio, el ferrocarril de Palencia a Alar del Rey de la concesión provisional tenía fijado administrativamente como punto de paso obligado Carrión de los Condes. Pero posteriormente, con la aprobación definitiva como ramal de la línea del Norte, desde la Venta de San Isidro de Dueñas a Alar del Rey, se planteó la posibilidad de que tuviera un recorrido más directo, opción que se acabó adoptando definitivamente²⁸².

²⁷⁶ AGA, OP, sign. 25/07057 y 25/07058. *Alar a Valladolid. Planos y perfiles de la variación siguiendo la orilla izquierda del valle del Pisuerga y proyección horizontal de la primera parte (desde Alar hasta el km. 59). Recuperación de las obras de fábrica y presupuesto general*, 1853.

²⁷⁷ *Ibidem*, sign. 24/18495. *Proyecto de ferrocarril de Palencia a Alar del Rey*, 1854, y AGMF, sign. ant. [15364].

²⁷⁸ AGCHD, CC, S. XIX, C.0124.

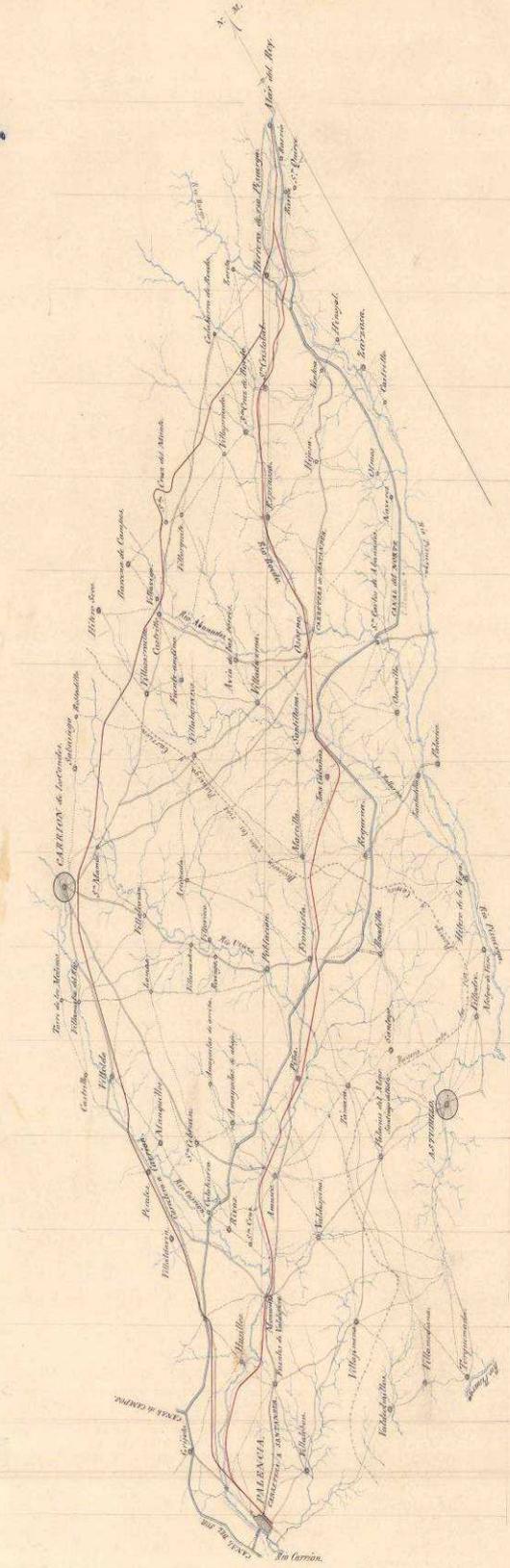
²⁷⁹ *Gaceta de Madrid*, Año CXCV, nº 1218, 5 de mayo de 1856, p. 3.

²⁸⁰ *Ibidem*, nº 1245, 1 de junio de 1856, p. 3-4.

²⁸¹ AGCHD, CC, S. XIX, C.0124.

²⁸² ROP (1857), "Ferrocarril de Palencia a Alar del Rey", Año 5, Tomo I (5), pp. 54-56.

Plano General.



Escuela de Ingenieros

Antonio de los Rios

Alar del Rey

Ilustración 42. Plano general del ferrocarril de Palencia a Alar del Rey. Eduardo Gutiérrez Calleja, 5 de febrero de 1857

El estudio del proyecto fue encargado al ingeniero Eduardo Gutiérrez Calleja. La línea propuesta salía de Palencia por el valle del Carrión y continuaba por su margen izquierda hasta Monzón, donde abandonaba dicho río para seguir por el valle del Ucieza hasta Piña. Desde allí subía por Frómista a pasar en Marcilla la divisoria entre los ríos Carrión y Pisuerga. Ya en la cuenca de éste, la línea se dirigía por Las Cabañas a Osorno, tomaba el valle del Boedo y continuaba por Herrera hasta Alar del Rey.

Su trazado no revestía grandes dificultades, pues tan sólo fue necesario un pequeño túnel de 95 metros. Entre las obras más significativas se encontraban diversos puentes: uno de hierro con un tramo de 40 metros de luz y otros seis de 10 sobre el río Pisuerga; uno de 40 y dos de 15 en el Abánades; otro de tres tramos de 8 metros sobre el Boedo; uno de 15 metros y otro de 10 para el Ucieza y, por último, uno oblicuo de 11 metros de luz sobre el Canal de Castilla en las inmediaciones de Frómista, además de 6 pontones, 15 alcantarillas y 112 tajeas. Las estaciones que se proponían eran de segundo orden para Palencia, de tercero con pequeños talleres de reparaciones y cocheras en Osorno, y nueve sencillas de tercer orden.

El 9 de diciembre de 1856 se dio comienzo a las obras del Ferrocarril del Norte en las inmediaciones de Valladolid. En 1857 se trabajaba ya en la línea de Dueñas a Alar en las inmediaciones de Palencia (a 4.200 metros) y de Herrera (a 4.600), habiéndose explanado unos dos kilómetros. La distancia entre Palencia y la Venta de San Isidro, donde dicha línea había de empalmar con la del Norte, resultaba corta y de fácil ejecución y se consideraba que a finales de 1858 sería posible poner en explotación el tramo comprendido entre la capital palentina y Valladolid, y en el año siguiente hasta Alar. En esas obras trabajaban unos 3.500 operarios²⁸³.

Los trabajos avanzaron de manera rápida durante el año 1858²⁸⁴. El terreno presentaba escasas dificultades orográficas, tan sólo el franqueo de los cursos de agua, razón por la cual las obras de fábrica eran escasas. Finalmente, el 1 de agosto de 1860 se abría al servicio público la vía férrea desde Alar del Rey hasta la ciudad de Valladolid²⁸⁵.

²⁸³ ROP (1857), Año 5, Tomo I (1), pp. 9-10 y (8), pp. 94.

²⁸⁴ *Gaceta de Madrid*, Año CXCVII, n° 109, 19 de abril de 1858, p. 2 y 190, 9 de julio de 1858, p. 1.

²⁸⁵ *Ibidem*, Año CXCIX, n° 217, 4 de agosto de 1860, p. 4.

La explotación

Desde su puesta en funcionamiento, el Ferrocarril del Norte trató por todos los medios de hacerse con el control de la línea entre Alar y Santander para anularla y favorecer así el tráfico de mercancías por su recorrido hacia Irún. Para ello, además de firmar acuerdos ventajosos con el Ferrocarril de Isabel II e intentar reiteradamente su compra, trató de atraer hacia sí los productos transportados por el Canal, estrangulando así la principal vía de ingresos del Alar-Santander.

En este sentido, la Compañía del Canal y la del Ferrocarril del Norte firmaron, con fecha de 4 de mayo de 1867²⁸⁶, un primer convenio en el que se establecían unas condiciones muy beneficiosas para la vía férrea. Se contemplaba la igualdad de tarifas en el transporte de trigos y harinas con respecto a la Empresa de Isabel II. Además, se dejaba libertad al comercio para elegir entre ambas vías de transporte, tanto para los productos dirigidos a Santander como para los destinados a puertos marítimos españoles o extranjeros²⁸⁷. La tarifa para el transporte de trigo y harina por Canal, principal artículo de su comercio, quedó fijada en 0´50 reales por tonelada y kilómetro, aunque a partir de 1869 se incrementó en un 10 %. La tendencia fue al incremento del precio de los fletes por la Compañía del Canal ante la presión del Norte, que a cambio le proporcionaba una indemnización anual de 25.000 reales.

Años más tarde, una vez que Norte se hizo por compra con el control efectivo del Ferrocarril de Alar a Santander, se aprobó con fecha de 15 de septiembre de 1874 un nuevo convenio²⁸⁸ con el Canal, que añadía algunas novedades tendentes a reforzar la posición predominante de la vía férrea.

Se mantenían unas tarifas kilométricas iguales para las expediciones de trigos y harinas entre Valladolid y Alar con dirección a Santander. No se producían rebajas a los trigos o harinas procedentes del Ramal de Campos (Medina de Rioseco) ni del Sur (Valladolid), ni del ferrocarril para atraerlos ni de Canal para conservarlos, con lo cual se respetaba la libertad de los remitentes para elegir entre ambas vías. Finalmente, se establecía un reparto de los transportes entre Valladolid y Frómista con dirección a

²⁸⁶ AGCHD, CC, S. XIX, C.0124 y C.0125, y Carp. 140 CICCPC.

²⁸⁷ La Compañía del Canal tradicionalmente imponía a los arrendatarios de sus fábricas la condición de que dirigiesen obligatoriamente sus harinas en barcas hasta Alar para conducirlos a Santander. Ahora, podrían dirigir su producción a Burdeos, Barcelona, Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga y Cádiz por vía férrea a través de Venta de Baños o con reexpedición marítima vía Santander. En contrapartida a esa importante cesión, la Compañía del Norte debía abonar a la del Canal 3 reales por tonelada de harina expedida por Venta de Baños desde las estaciones comprendidas entre Valladolid (incluida) y Frómista (excluida) y 9 si provenía de Medina de Rioseco.

²⁸⁸ AGCHD, CC, S. XIX, C.0125.

Santander. Del precio del transporte hasta Frómista se deduciría el gasto de tracción fijado para el ferrocarril en 0'11 rs./T/km. y en 0'10 para el Canal. Este gasto se atribuiría a la Compañía que hubiera efectuado el transporte. El Ferrocarril del Norte lo abonaría en el trayecto comprendido desde Frómista a Alar a la Compañía del Canal. Las expediciones del Ramal de Campos serían de propiedad exclusiva del Canal si seguían por la vía de agua, mientras que las procedentes del Sur pertenecerían al Camino del Norte si continuaban por la vía férrea.

Como resultado, en apenas quince años la Compañía de Ferrocarriles del Norte se había hecho con el control del tráfico de mercancías entre la Meseta y la capital cántabra interviniendo sobre el Ferrocarril de Isabel II y el Canal de Castilla. A partir de ese momento, iniciaría un proceso de reordenación de los flujos comerciales que fuera beneficioso a sus intereses. Ello se tradujo, por un lado, en la postergación definitiva del puerto de Santander, que desde mediados del siglo XVIII había ejercido el papel de catalizador de los intercambios castellanos basados en los productos agrarios y, por otro, en la potenciación de los puertos vascos situados junto a la frontera francesa.



Ilustración 43. Panorama ferroviario de la Meseta v la Cornisa Cantábrica en torno a 1875

OTROS PROYECTOS DE FERROCARRILES

La Ley de 23 de noviembre de 1877, que establecía una diferenciación entre las líneas de interés general (de explotación pública y 1668 milímetros de ancho de vía) y las de uso particular o “ferrocarriles secundarios” (de servicio privado y cualquier ancho), abrió nuevas perspectivas para el tendido de líneas férreas. A su albur surgieron diversas iniciativas públicas y privadas que en la mayoría de ocasiones no pasaron del proyecto y, en el mejor de los casos, tuvieron una vida efímera. La Ley de 26 de marzo de 1908 profundizó en el desarrollo de los ferrocarriles económicos o de vía estrecha²⁸⁹, siguiendo las líneas propuestas en los Reales Decretos de 10 y 31 de marzo y 2 de noviembre de 1905, en un momento en que se atisbaba la competencia de la carretera.

En nuestra zona aparecieron algunos proyectos interesantes de ferrocarriles en los años finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, tendentes a mejorar la articulación de una red férrea cuyo principal eje (Valladolid-Venta de Baños-Alar del Rey-Santander) había quedado fijado en la década de 1860.

Así, por ejemplo, en 1898 la Diputación Provincial de Burgos aprobó el estudio de una línea férrea de vía estrecha que enlazase Alar del Rey con el Ferrocarril del Norte en Villaquirán de los Infantes pasando por Castrojeriz²⁹⁰. Se trataba de un tramo de 40 ó 50 kilómetros que, con un reducido presupuesto, pondría en comunicación Burgos con Santander en menos de la mitad de tiempo que se empleaba por la línea del Norte. Esta propuesta de ferrocarril económico no se oponía a la construcción de carreteras y la subvención de caminos vecinales provinciales, sino que como éstos perseguía dotar de medios de comunicación rápidos y cómodos para el fomento y el desarrollo de la vida agrícola y comercial de esos partidos de la provincia, toda vez que quedarían unidos con la capital o la línea férrea del Norte. La iniciativa no prosperó, pese a que fue retomada nuevamente sin éxito en 1918 ahora con un trazado diferente, pues se pretendía unir Burgos y Alar del Rey por Villadiego²⁹¹.

En 1900 también se barajó la posibilidad de constituir una Empresa o Sociedad para construir una línea que partiendo del ferrocarril de Alar y pasando por los distritos

²⁸⁹ Sobre los ferrocarriles secundarios y de vía estrecha, véanse MARTÍN APARICIO, J. (1991): *Los ferrocarriles secundarios en Tierra de Campos (tramos palentinos)*, Palencia, Diputación Provincial, y MUÑOZ RUBIO, M. (dir.) (2005): *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*, 2 Vol., Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

²⁹⁰ ADPB, sign. 241 (4).

²⁹¹ AGMF, sign ant. [17391]. *Expediente de inclusión en el Plan de Ferrocarriles Secundarios del de Burgos a Alar del Rey por Villadiego*, 1918.

de Castrojeriz, Burgos y Belorado, terminase en Haro (La Rioja)²⁹². Este ferrocarril pondría en comunicación con la capital los puntos extremos de la provincia en dirección de Oeste a Este. Pero esta idea también se quedó sólo en el papel.

Por último, en los años 20 del siglo pasado, tenemos el proyecto del ferrocarril Burgos-Sahagún (León)²⁹³. Se consideraba de gran interés porque permitiría la unión de los grandes puertos de Galicia (Vigo y La Coruña) con Irún. Partiría de la línea Madrid-Irún a unos cinco kilómetros de la estación de Burgos. Discurriría en la provincia burgalesa por los pueblos de Villalbilla, Tardajos, Rabé de las Calzadas, Las Quintanillas, Yudego, Isar, Villanueva de Argaño, Citores del Páramo, Sasamón, Olmillos de Sasamón, Villasandino, Padilla de Abajo y Melgar de Fernamental, y en la de Palencia por Osorno, Villadiezma, Villaherreros, San Mamés y Carrión de los Condes. Su recorrido total alcanzaba los 120 kilómetros y se establecía un presupuesto para su construcción de 600 millones de pesetas (a razón de 500.000 ptas./km.). Su trazado no incluía grandes dificultades orográficas. Por ello, las rampas máximas serían de diez milésimas y las curvas mínimas no habrían de tener un radio menor de 500 metros. Pero el plan tampoco se llevó a cabo.

²⁹² ADPB, sign. 241 (5).

²⁹³ *El Castellano*, 20 de octubre de 1928. Recogido en *Revista Armentález*, nº 17, mayo de 1980, p. 8.

3. Caminos y carreteras

Como hemos analizado, el Canal de Castilla, además de constituir una vía de transporte fluvial de primer orden, incidió de manera decisiva en el desarrollo del ferrocarril en nuestra zona. Y también contribuiría a la mejora de la infraestructura viaria²⁹⁴. Las poblaciones de su entorno inmediato, ante las perspectivas de desarrollo económico y las nuevas posibilidades de comunicación que ofrecía, trataron de enlazar rápida y eficazmente con el mismo, para lo cual fue preciso acometer la construcción de nuevas carreteras, el acondicionamiento de los caminos existentes²⁹⁵ y la reparación de los puentes que permitían franquear el curso de los ríos. Por tanto, el Canal actuó como acicate y elemento activador en la promoción de estas obras públicas, ejerciendo un papel vertebrador de las comunicaciones. Así se fue articulando el sistema de transporte terrestre presente en nuestro área²⁹⁶.

La red viaria existente en el momento de la construcción del Canal adolecía de una serie de deficiencias y carencias, tal y como puso claramente de manifiesto Agustín de Betancourt (Inspector General de Caminos) en su *Noticia del actual estado de los caminos y canales de España*²⁹⁷, fechada en 1803. En dicho informe caracterizaba

²⁹⁴ Sobre la importancia de las vías de comunicación, véanse SANTOS Y GANGES, L. (2007): “El papel de las comunicaciones en las transformaciones socioeconómicas del territorio del Valle del Duero”, en M. Burón Álvarez (coord.), *Patrimonio cultural y territorio en la Cuenca del Duero: preactas*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 66-67 y CHÍAS NAVARRO, P. Y ABAD BALBOA, T. (2008b): “Las vías de comunicación en la cartografía histórica de la cuenca del Duero: construcción del territorio y paisaje”, *Ingeniería Civil*, nº 149, pp. 79-94.

²⁹⁵ Para comprender el papel de los caminos en la historia, véanse MENÉNDEZ DE LUARCA, J. R. (2004): “Los caminos en la historia del territorio”, en *Ingeniería y Territorio*, nº 69, pp. 68-77 y CABO ALONSO, A. (2002): “Los caminos históricos y sus obstáculos fluviales”, *Estudios Geográficos*, Año LXIII, nº 248-249, pp. 471-492. También MENÉNDEZ PIDAL, G. (1951): *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, Editorial Cultura Hispánica.

²⁹⁶ BUENO HERNÁNDEZ, F. (2008): “Las redes de transporte terrestre”, en F. Bueno Hernández (coord.), *op. cit.*, pp. 504-549.

²⁹⁷ BETANCOURT, A. DE (1869) [1803]: “Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos, y medios de remediarlos en adelante”, en *Revista de Obras Públicas*, Año 17, Tomo I (5), p. 55. También MUÑOZ BRAVO, J. (2008): *Agustín de Betancourt (1758-1824) y los/as ingenieros de caminos*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

detalladamente la situación de los caminos y carreteras en esa época. Algunos fragmentos del mismo son muy elocuentes al respecto:

“[...] A todos lo que hayan recorrido una parte de la España á fines del año de 1801, les constará el malísimo estado y casi el abandono en que en aquel tiempo se hallaban las carreteras generales, aún en la parte que tenían mejor construcción [...]. En efecto, la mayor parte de los caminos que se tienen por concluidos, están en el día intransitables. En algunos, aunque en un principio se construyeron con bastante solidez, se ha gastado enteramente su firme por la poca inteligencia con que se ha procurado su conservación: en otros por haberse construido demasiado á la ligera, por aparentar que con poco dinero se hacía mucho camino, no se hizo más que arañar la primera costra de la tierra y echar una escasa capa de grava, de lo que ha resultado que á media docena de años no ha quedado ni forma de camino. La ignorancia y la mala fe son la causa de lo poco que se ha adelantado en este importante objeto, aunque se han gastado millones más que suficientes para concluir y perfeccionar enteramente todos los caminos que se han emprendido. Corriendo por las carreteras se encuentran á cada paso testimonios de esta verdad [...]”.

Parecía necesario, pues, un impulso a la red viaria a nivel nacional, provincial y comarcal, en lo que se refiere a caminos, carreteras y puentes. En la segunda mitad del Setecientos la preocupación de los ilustrados por la mejora de las comunicaciones permite la construcción de las primeras carreteras y la recuperación de puentes medievales y modernos, pero será sobre todo a partir de mediados del siglo XIX cuando la red provincial adquiera un desarrollo destacado en nuestro ámbito. Durante la segunda mitad de dicha centuria se comienza a densificar y se mejora con la ejecución de algunos puentes nuevos, y a inicios del XX se completa con los caminos vecinales.

LA CARRETERA PALENCIA-SANTANDER: “EL CAMINO DE LAS HARINAS”

A mediados del siglo XVIII no había caminos carreteros directos que comunicasen la Meseta con el Mar Cantábrico, razón por la que en los pasos montañosos los géneros comerciales eran transbordados desde los carros y carretas al lomo de las caballerías. Hasta 1753, año en que se concluyó la carretera de Reinosa a Santander, no existió un verdadero acceso rodado desde Castilla al puerto santanderino.

Este proyecto²⁹⁸ hundía sus raíces en el reinado de Felipe V, hacia 1730, siendo Patiño el ministro con competencias en estos temas. Su intención era dirigir el comercio de exportación de lanas desde Burgos al puerto de Santander, dentro de Castilla, a efectos de asegurar el cobro por la Hacienda de los derechos de exportación sobre las lanas, algo que no era posible de continuar realizándose por Bilbao, dado su carácter de provincia exenta.

En tiempos del Marqués de la Ensenada, se acuerda por Real Orden de 29 de noviembre de 1748 su construcción con cargo a la Hacienda pública, que en principio iba a ser la beneficiaria directa de las obras. Se hicieron los proyectos y se estableció la pública subasta de las obras el 25 de julio de 1749, resultando adjudicatario el contratista Marcos de Vierna. Las obras se ejecutaron bajo la dirección técnica de los ingenieros militares Rodolphe, Stölinger y Vrerich. En los trabajos participaron una considerable cantidad de obreros (al parecer más de 600) y también soldados. En 1753 el camino estaba totalmente finalizado, quedando abiertas al tránsito sus 12 leguas (72 kilómetros). Su coste no debió de bajar de 6 millones de reales en total.

Unos años más tarde, la carretera de Reinosa a Santander quedó gravemente dañada por las inundaciones de 1775. Por ello, se empezó a reparar en 1787 bajo la administración del Consulado de Santander, a cuya institución encomendó Floridablanca²⁹⁹ tanto el cobro de peajes como la realización de los trabajos. La dirección técnica correspondió a un arquitecto santanderino, A. de Jorganes, que fue reemplazado por Agüera una vez concluido el tramo entre Santander y Las Fraguas, a finales de 1789. El 13 de noviembre de 1790 quedó terminada la reparación del camino entre Santander y Reinosa. Se habían reconstruido las doce leguas de camino, con rectificaciones importantes en algunos puntos, como la Hoz de Bárcena.

Pero, además, las obras se prosiguieron hasta septiembre de 1791 con el trazado nuevo de otras cuatro leguas y media más desde Reinosa hasta Quintanilla de las Torres. En total se habían invertido unos 3'1 millones de reales. Llegados a ese momento, Agüera apuntó una orientación novedosa en la continuación de las obras. Propuso dejar

²⁹⁸ URIOL SALCEDO, J. I. (1992): *Historia de los caminos de España*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Vol. II, p. 235. También NÁRDIZ ORTIZ, C. (1996): "Las primeras carreteras modernas. El trazado y la construcción de los Caminos Reales en el siglo XVIII", en *Actas del I Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Madrid, CEDEX-CEHOPU, pp. 375-380.

²⁹⁹ Floridablanca se situaba al frente de la Superintendencia General de Caminos, Posadas, Correos y Postas, creada por Real Decreto de 8 de octubre 1778, y bajo su mandato se dio un gran impulso a la construcción de caminos, en cumplimiento del Real Decreto de 10 de junio de 1761.

las reparaciones del camino desde Quintanilla de Cabria a Burgos y ejecutar los trabajos desde ese punto hacia Herrera de Pisuerga y Palencia.

El camino de Reinosa se había abierto como “carretera de las lanas” y tenía en Burgos su punto de concentración comercial. Pero a finales del siglo XVIII se había frustrado definitivamente el pretendido control lanero de la *Caput Castellae* y esa carretera estaba contribuyendo al nacimiento de un tráfico comercial que apuntaba un porvenir alentador: el de los granos y harinas. Además, se estaba desarrollando una pujante industria harinera a lo largo de la ruta caminera que unía el granero de Castilla, la Tierra de Campos, y el mercado de trigos de Palencia con el puerto de Santander, desde donde se podrían dar salida a los productos castellanos con destino a los mercados de Ultramar y de la periferia española³⁰⁰. Como resultado de todo ello, mientras declinaba el interés por el camino Santander-Reinosa-Burgos, la atención crecía y se centraba en la dirección Santander-Palencia, el “camino de las harinas”³⁰¹.

En definitiva, la rentabilidad y viabilidad de la carretera de Reinosa radicaba en su prolongación hasta el granero de Castilla. Se trataba de un eje longitudinal que descendía desde las tierras de Campoo hasta las de Campos, siguiendo con mayor o menor fidelidad el curso del río Pisuerga. Este camino partía del rico mercado de granos de Palencia, donde se ponía en contacto con la comarca cerealícola por excelencia, y continuaba por Monzón, Amusco, Frómista, Osorno para alcanzar Herrera de Pisuerga, Aguilar de Campoo y Cabria, hasta empalmar con la carretera de Reinosa a Santander.

El 11 de junio de 1793 Godoy accedió a la pretendida modificación del camino, quedando aprobada la carretera de Palencia³⁰². Se comenzó a trabajar por cuenta de la Dirección de Caminos en el tramo entre Quintanilla y Herrera de Pisuerga, de cinco leguas, en un recorrido por Aguilar de Campoo, Valoria, Olleros, Becerrilejo, Nogales y San Quirce que debía hacerse nuevo en su totalidad. Pero las exigencias de los granos y harinas serían neutralizadas por las guerras exteriores (primero contra la Convención francesa y luego contra Inglaterra), la mala dirección técnica y administrativa y la escasez de fondos. Como resultado, las obras avanzaron a un ritmo muy lento e intermitentemente. Cabe reseñar, no obstante, que muchos de los pueblos por los que

³⁰⁰ En la línea que va desde el “granero” al puerto, al borde del camino real de Reinosa, apareció en el corto plazo de años que va desde 1779 a 1808 una larga cadena de fábricas (Aguilar de Campoo y Monzón de Campos, entre ellas), que contribuyeron decisivamente a convertir a Santander en el punto de embarque de las harinas de Castilla a mediados del XIX, aunque pronto se produciría su rápida caída.

³⁰¹ PALACIO ATARD, V. (1960), *op. cit.*, p. 97. En 1785 se crea el Consulado de Santander, totalmente independiente del de Burgos, que orientará sus intereses mercantiles hacia la Tierra de Campos.

³⁰² A partir de entonces, se abandonan las obras para unir Reinosa con Burgos.

iba a pasar este itinerario (Herrera de Pisuerga, Osorno, Frómista, Piña de Campos) se habían ocupado de reparar y levantar sus puentes. El coste de los cuatro citados se aproximó a los 850.000 reales.

Ante esta situación, Juan de Homar (Ingeniero Director de los Canales de Castilla) se comprometió a terminar ese tramo a comienzos de verano de 1804. En ese mismo año fue aprobada por el Gobierno la prolongación de la carretera desde Herrera a Palencia. Pero las circunstancias político-económicas impidieron su ejecución.

Así, a comienzos del siglo XIX el camino real que iba a servir de enlace entre el puerto cántabro y la Meseta se hallaba lejos de su terminación definitiva. Y, en consecuencia, el transporte sobre los carros aún resultaba bastante caro³⁰³, pero no tanto como cincuenta años antes, cuando la mercancía se llevaba a lomos de las caballerías.

La situación de abandono de la carretera general entre Palencia y Santander se prolongó durante las tres primeras décadas del siglo XIX. En 1834 la Sociedad Económica Palentina de Amigos del País elaboró un informe sobre la necesidad de habilitar y terminar dicho camino para facilitar el comercio de granos y harinas³⁰⁴. Es elocuente al respecto el siguiente fragmento:

“[...] En la mano benéfica del Gobierno está hacer felices una multitud de familias, que gimen en la mayor miseria. Si la mano bienhechora del Soberano manda componer los caminos, se ponen en actividad sobre ocho mil pares de labranzas que están entabladas por espacio de tres meses. No queremos más que empleándose en la conducción, gane cada par de labranza treinta reales diarios... para que la justificada piedad de nuestro benéfico Soberano proteja de un modo eficaz tan benéfica empresa. Esta, en nuestro concepto debe empezar por la continuación del camino de Santander para que tengan salida pronta nuestros frutos por mar, y en el caso de hallarse nuestras provincias de Galicia, Valencia, Andalucía, Asturias y Principado de Cataluña escasas de granos, como ha sucedido en el presente año, podemos socorrerles fácilmente sin mendigar granos del extranjero, exponiéndolos a que nos traigan la

³⁰³ Jovellanos señalaba que, a finales del Setecientos, aún costaba más llevar el grano desde Palencia a Santander que desde el interior de Francia hasta Cádiz. Así, indicaba que “[...] aunque la fanega de trigo se vendiese en Palencia a seis reales, como sucedió, por ejemplo, en 1757, su precio en Santander sería de 22 reales, sin embargo, de ser el punto más inmediato [...]”. JOVELLANOS, G. M. DE (1952) [1795]: *op. cit.*, T. II, p. 265. Es decir, los transportes encarecían esta mercancía desde Palencia a Santander en más de un 350 por ciento, pese a que ya estaba abierto el camino real de Reinoso. No obstante, esta desproporción era excepcional y los gastos de transporte sobre el valor del producto solían representar en torno a un 50 por ciento,

³⁰⁴ Citado en GARCÍA COLMENARES, P. (1998), *op. cit.*, pp. 243-244. AHN, Divs., Serie General, Fondo nº 1 (Cabarrús), leg. 17, carp. 4 d).

peste al mismo tiempo que nos extraen el numerario, hallándose aquellas provincias en la mayor miseria por falta de granos al mismo tiempo que su abundancia en Castilla les hace despreciables, e indignantes a propietarios y labradores. Es cierto que la suntuosa obra del Canal de Castilla, cuando esté expedito facilita la extracción, pero este auxilio sólo es para las empresas en grande, respecto a lo que menos que lleva una barca son 600 a 800 fanegas, y lo que debe tratar la sociedad es inclinar la vigilante piedad de nuestro soberano a favor de todo viajero y del pobre labrador, facilitándole el camino para que con su carro y un par de mulas pueda conducir granos a este puerto en el tiempo que sus labranzas están imposibilitadas de cultivar el campo y en el retorno traen otros géneros, difundiéndose el espíritu comercial entre nuestros agricultores... habilitándose los caminos también el labrador disfrutaría de las ganancias comerciales, con cuyos fondos podrá realizar en la agricultura las mejoras y adelantos que nos son desconocidos a nuestros agricultores, pero que no pueden realizar por el estado de indigencia a que los más están reducidos [...]”.

Pero habría que esperar hasta la década de 1840 para que dicho deseo se hiciese realidad. La carretera entre Palencia y Alar del Rey³⁰⁵ se construyó en 1842, siendo concesionario de las obras el harinero Juan González Agüeros³⁰⁶. El ingeniero Pedro Celestino Espinosa estuvo a cargo de las obras de conservación permanente (arreglo de baches, paseos y cunetas) y de reparación (muros, recargo y alcantarillas) del trozo entre Alar del Rey y Peñacastillo, de 20 ¼ leguas³⁰⁷.

En los años siguientes, se evidencia un intenso tráfico por dicha carretera, en un momento en el que todavía se estaba construyendo el ferrocarril de Isabel II. Juan de Orense López Doriga (Ingeniero Encargado de la conservación de la carretera general de Palencia a Santander) estimaba que durante el año 1854 transitaron por dicha vía 368.751 colleras cargadas (tanto carruajes como caballerías, por término medio 700 kilogramos), a razón de más de 1.010 diariamente³⁰⁸. Calculaba un presupuesto anual de reparación y mantenimiento (con afirmado a base de piedra machacada) que ascendía 1.037.600 reales, incluyendo las partidas de material y de mano de obra.

³⁰⁵ ALBIÑANA GARCÍA-QUINTANA, C. (1999): “Dos caminos en Alar del Rey”, *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 70, pp. 339-355.

³⁰⁶ El papel de la burguesía harinera en la expansión de las comunicaciones por carretera se completaría con la formación, por parte de los fabricantes Fernández Gamboa y José Ortíz, de la sociedad “*La Ferroviaria*”, ocupada en el transporte de viajeros entre Valladolid, Palencia, Alar y Santander en su flota de diligencias. MORENO LÁZARO, J. (1991b), *op. cit.*, p. 168.

³⁰⁷ *Gaceta de Madrid*, Año CLXXXI nº 2999, 23 de diciembre de 1842, p. 2.

³⁰⁸ ROP (1855), Año 3, Tomo I (14), pp. 160-163 y ROP (1856), Año 4, Tomo I (6), pp. 63-65, (7), pp. 76-78 y (8), pp. 88-91.



Ilustración 44. El parador de diligencias de Reinoso. William Atkinson, 1855-1857



Ilustración 45. La calle del Puente en Reinoso. William Atkinson, 1855-1857

LAS CARRETERAS PROVINCIALES DE BURGOS Y PALENCIA

La política inversora del Estado en las carreteras arranca, con carácter sistemático, a partir de la Ley de 9 de junio de 1845, adicionada con posteriores disposiciones. Por la misma se autorizaba al Gobierno a lanzar empréstitos (emisiones de acciones de carreteras) destinados a la construcción de red viaria, bien mediante la modalidad de ejecución estatal directa, bien a través de subvenciones a los contratistas. Posteriormente, la Ley General de Carreteras de 7 de mayo de 1851 dividió las carreteras en generales, transversales, provinciales y locales, y la Ley de 22 de julio de 1857 estableció una diferenciación entre vías de servicio público y particular, resultando aquéllas de primer, segundo y tercer orden³⁰⁹.

La aprobación del Primer Plan General de Carreteras por Real Decreto de 7 de septiembre de 1860 propició que proliferaran las declaraciones de carreteras, principalmente de tercer orden (provinciales). En nuestra zona de estudio fueron las siguientes:

- La carretera provincial de Villadiego al Canal de Castilla por Melgar (1857)³¹⁰.
- La carretera de segundo orden de Villada a Frómista por Carrión de los Condes (1859-1860)³¹¹.
- La carretera de tercer orden de Osorno a Lerma y Aranda de Duero por Villahoz (1860-1869)³¹².
- La carretera de tercer orden de Pampliega a Melgar de Fernamental por Castrojeriz (1861-1884)³¹³.

Especial interés presentaba la carretera de Villadiego al Canal de Castilla por Melgar. Este proyecto, que se había formado en 1842, encontraba justificación en la necesidad de “[...] proporcionar nuevas salidas a las harinas, trigos y rubia del centro de Castilla la Vieja, cuya exportación tanta importancia ha adquirido y va adquiriendo con la construcción del Canal y del Ferrocarril de Isabel II [...]”. Así, los pueblos de la zona occidental de la provincia burgalesa podrían llevar sus producciones hasta los

³⁰⁹ GARCÍA ORTEGA, P. (1982): *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

³¹⁰ ADPB, Proy., sign. OS-3.

³¹¹ AGMF, sign. ant. [776 S] y [778 S]. También *Gaceta de Madrid*, Año CXCIX, nº 183, 1 de julio de 1860, p. 1 y Año CC, nº 78, 19 de marzo de 1861, p. 2.

³¹² ADPB, Proy., sign. OS-4 y AGMF, sign. ant. [284 S], [295 S] y [7312].

³¹³ *Ibidem*, [294 S], [299 S], [301 S], [303 S], [306 S], [1800], [2703] y [3518]; AGA, OP, sign. 24/02026 y 24/02023, y ADPB, sign. 189 (3) y 190 (56). También *Gaceta de Madrid*, Año CC, nº 130, 10 de mayo de 1861, p. 1.

puertos del Cantábrico, principalmente Santander, a través del enlace con el Canal de Castilla primero y el ferrocarril de Isabel II después, así como a las ciudades de Palencia y Valladolid. Se optó por el paso de la carretera por Melgar de Fernamental debido a que dicha villa tenía un numeroso vecindario y abundantes producciones agrarias, y celebraba un mercado semanal (para trigo, cebada, rubia y otras sustancias alimenticias) y una feria anual de ganado. Además, se encontraba relativamente cercana a otros núcleos de cierta importancia, como Castrojeriz, Villasandino o Sasamón.

La carretera de Pampliega a Melgar de Fernamental por Castrojeriz ofrecía utilidad no sólo a la comarca que recorría, esencialmente agrícola, situada entre el Canal de Castilla y las vías férreas del Norte y de Venta de Baños a Alar del Rey, a la cual facilitaría la exportación de sus productos. También reportaría grandes beneficios a los partidos de Salas, Roa, Aranda y Lerma, a los que ponía en comunicación con el Canal de Castilla en Melgar, una vez que enlazara con la carretera proyectada de Villahoz a Pampliega. Esta línea, además, empalmaría a su vez con la de Osorno a Masa, que comunicaría con la provincia de Santander y el partido de Villarcayo, y con la vía férrea de Alar del Rey, facilitando la salida de sus productos al puerto cántabro.

La carretera de Osorno a Lerma y Aranda de Duero por Villahoz atravesaba los partidos de Castrojeriz y Lerma, cuya riqueza residía en la producción de cereales, y la ribera del Duero, que elaboraba abundantes caldos. El objeto de esta línea era poner en comunicación a los pueblos más importantes de esos partidos judiciales con sus respectivas capitales, a éstas entre sí y todos ellos con los 2 ferrocarriles, el de Venta de Baños a Alar en Osorno y el del Norte en las inmediaciones de Villazopeque.

El Segundo Plan General de Carreteras fue aprobado por Real Decreto de 6 de septiembre de 1864 y en nuestra comarca incluía las siguientes obras:

- La carretera de tercer orden de Carrión a Lerma (1865-1918)³¹⁴.
- La carretera de tercer orden de Masa a Osorno por Villadiego (1865-1877)³¹⁵.
- La carretera provincial de Villadiego a Alar del Rey (1868-1874)³¹⁶.
- La carretera de tercer orden de Burgos a Melgar de Fernamental (1870-1917)³¹⁷.

³¹⁴ AGMF, sign. ant. [792 S], [2867], [3525] y [3870].

³¹⁵ *Ibidem*, [296 S], [297-298 S], [299 S] y [3537], y AGA, OP, sign. 24/03668, 24/02026, 24/02023 y 24/05715.

³¹⁶ ADPB, Proy., OS-41 y OS-5.506.

³¹⁷ *Ibidem*, sign. 191 (33) y 195 (91); AGMF, sign. ant. [294 S], [295 S], [296 S], [297-298 S], [1995], [2061], [2675], [2777], [2867], [3537] y [3538], y AGA, OP, sign. 24/05716, 24/02023 y 24/05715.

La carretera de Villadiego a Alar del Rey venía a completar la comunicación directa entre la capital burgalesa y Alar en un trayecto de 70 kilómetros, mientras que a través del ferrocarril la distancia entre los dos puntos ascendía a 180 kilómetros. Entre las ventajas que presentaba su trazado, se encontraba nuevamente el desarrollo de la riqueza agrícola de la zona que atravesaba, el partido judicial de Villadiego y una parte considerable del de Castrojeriz.

La carretera de Burgos a Melgar de Fernamental enlazaba la comarca del Pisuerga y el Canal de Castilla con la capital de provincia en un recorrido algo mayor a 50 kilómetros³¹⁸. Esta vía de comunicación transversal de dirección Oeste-Este completaba el marcado eje longitudinal Norte-Sur que se había ido configurando en torno a la carretera de Palencia a Santander.

Por otro lado, la Ley General de Carreteras de 4 de mayo de 1877 introdujo la distinción entre carreteras y caminos vecinales. Las carreteras de las dos últimas décadas del siglo XIX y los veinte primeros años del siglo XX presentaban un ámbito más local, pues fundamentalmente conectaban entre sí núcleos rurales de cierta importancia o permitían el empalme de estos centros poblacionales con un elemento destacado de la infraestructura de transporte (puente, estación de ferrocarril, carretera). Podemos destacar en este período el trazado de un número importante de estas vías en la comarca, las cuales venían a completar el tejido de una densa malla de comunicaciones:

- La carretera de Saldaña a Masa (1883-1918)³¹⁹.
- La carretera del Puente de Astudillo a Villadiego (1886-1915)³²⁰.
- La carretera de Villanueva de Argaño a la estación de Herrera de Pisuerga (1887-1912)³²¹.
- La carretera de Alar del Rey a Sasamón (1888-1934)³²², incluida en el Plan General de Carreteras del Estado de 1896³²³.
- Las carreteras de Burgos a Aguilar de Campoo (1889-1922)³²⁴ y de Aguilar de Campoo a Villadiego (1910-1917)³²⁵.

³¹⁸ *Gaceta de Madrid*, Año CCIX, n° 135, 15 de mayo de 1870, p. 1 y Año CCXX, n° 79, 20 de marzo de 1881, p. 764.

³¹⁹ AGMF, sign. ant. [294 S], [778 S], [779 S], [7312], [2625], [2733], [2772], [2782], [2866], [3080], [3092], [3538] y [3870], y AGA, OP, sign. 24/04781, 24/04596, 24/06031 y 24/05717.

³²⁰ *Ibidem*, 24/02024, 24/02019, 24/02027, 24/03611, 24/04470 y 24/05222, y AGMF, sign. ant. [297-298 S] y [2061].

³²¹ *Ibidem*, [305 S], [777 S], [778 S], [2062], [2122] y [2170] y AGA, OP, sign. 24/05845.

³²² AGMF, sign. ant. [4237], [294 S], [2062], [2170], [2214] y [2866].

³²³ *Gaceta de Madrid*, Año CCXXXV, n° 210, 28 de julio de 1896, p. 381.

³²⁴ AGMF, sign. ant. [2509], [2867] y [3325].

³²⁵ *Ibidem*, [2941], [3062] y [3870].

- La carretera de Osorno a San Mamés (1890-1918)³²⁶, comprendida en el Plan General de Carreteras de 1890³²⁷.
- La carretera de Frómista a Valdespina por Tamara (1896-1919)³²⁸, aprobada en el Plan General de 1896³²⁹.
- La carretera de Palencia a Castrojeriz (1898-1906)³³⁰.
- La carretera de Puebla de Valdavia a la estación de Alar del Rey (1899-1924)³³¹.
- La carretera de Villoldo a Santillana de Campos (1905-1918)³³².
- La carretera de Membrillar a Herrera de Pisuerga (1907-1915)³³³.
- La carretera Frómista a Melgar de Yuso por Boadilla del Camino (1908-1919)³³⁴.
- La carretera de Lantadilla a Melgar de Fernamental (1909-1924)³³⁵.

Las Leyes de 30 de julio de 1904 y 29 de junio de 1911 se refirieron específicamente a los caminos vecinales, cuya construcción había de realizarse a base de arbitrios municipales y prestaciones personales de los vecinos, frente a la red de carreteras provinciales, a cargo fundamentalmente de las Diputaciones. En las primeras décadas del siglo XX los ayuntamientos de las cabeceras comarcales asumieron la ejecución de estos caminos para facilitar el acceso desde los diferentes pueblos vecinos al núcleo principal. Tal es el caso, por ejemplo, de Herrera de Pisuerga, que en 1903 plantea la construcción de tres caminos vecinales: a Villabermudo, San Cristóbal y Calahorra de Boedo³³⁶. O también de Osorno, que en 1918, estudia el trazado del camino vecinal que partiendo de la carretera Palencia-Santander conduzca a Espinosa de Villagonzalo³³⁷.

Finalmente, hay que destacar dos fenómenos interesantes que comienzan a apuntar por esos años finales del siglo XIX e iniciales del XX. Por un lado, se inicia el

³²⁶ AGMF, sign. ant. [792 S], [2772], [2782], [3064], [3092] y [3525].

³²⁷ *Gaceta de Madrid*, Año CCXXIX, n° 173, 22 de junio de 1890, Tomo II, p. 805.

³²⁸ AGMF, sign. ant. [1957], [2941], [3092], [3254], [3486] y [3707].

³²⁹ *Gaceta de Madrid*, Año CCXXXV, n° 210, 28 de julio de 1896, p. 381.

³³⁰ AGA, OP, sign. 24/04576 y AGMF, sign. ant. [774 S] y [2625].

³³¹ *Ibidem*, [591 S], [7323], [3356], [3488], [3525] y [3870].

³³² *Ibidem*, [3062] y [3092].

³³³ *Ibidem*, [2625] y [2772] y AGA, OP, sign. 24/04917 y 24/05891.

³³⁴ AGMF, sign. ant. [1957], [2941] y [3525].

³³⁵ *Ibidem*, [2558], [2704], [2808], [3325], [3355] y [3487].

³³⁶ SANMILLÁN MERINO, J. (coord.) (1992): *Papeles herrerenses*, Palencia, Obra Socio-Cultural Caja Salamanca y Soria, pp. 199-200. AMHP, LAS (1902-1914), fol. 7v.

³³⁷ GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *Osorno en la encrucijada de caminos*, Palencia, p. 204.

establecimiento efectivo de líneas regulares de transporte de viajeros mediante vehículos de tracción animal en un primer momento y mecánica con posterioridad.

Así, tenemos testimoniado el caso de Melgar de Fernamental. En 1894 Severo Maestro y otros dos socios suscriben un convenio para prestar el servicio diario de coches de viajeros, tirados por caballerías, entre la citada localidad y la capital burgalesa³³⁸. Años más tarde, en 1900 Maestro traspasa a Martín Simón dos coches de 4 y 6 asientos, 4 caballos y una mula³³⁹, y también arrienda a la misma persona, por espacio de cuatro años, la casa posada que poseía en Melgar³⁴⁰. En 1901 Martín Simón obtiene la concesión de la línea Melgar-Osorno y en 1905, del trayecto Melgar-Burgos, de 54 kilómetros³⁴¹. Para dar este recorrido utilizaba un coche de ocho plazas con cuatro y tres caballos, según la época del año, empleando cuatro horas en el viaje de ida a la capital y algo más en la vuelta a la villa. El primer vehículo a motor que se introdujo en esta línea data de 1920, un coche marca “Jeferevy” con catorce plazas, al que correspondió el número 45 de la matrícula correspondiente a la provincia de Burgos.

Por otra parte, a partir de los años centrales de la década de los veinte, se desató el debate sobre la competencia y/o coordinación entre los servicios de transporte por carretera³⁴² y por ferrocarril³⁴³, en un contexto de profunda crisis del sector ferroviario y de generalización del automóvil.

LOS PUENTES

Los puentes³⁴⁴ siempre constituyeron un objeto de preocupación prioritaria por parte de los poderes públicos, en tanto en cuanto eran garantía imprescindible para el desarrollo del comercio y de las comunicaciones y para el ejercicio del control político

³³⁸ AHPB, PN 10.918, fols. 3-4 (escr. nº 2).

³³⁹ *Ibidem*, 11.241, fols. 454-455 (escr. nº 64).

³⁴⁰ *Ibidem*, fols. 456-458 (escr. nº 65).

³⁴¹ VV. AA. (1994): *Memoria de la Estación de Autobuses de Burgos (1944-1994)*, Burgos, Servicio Municipalizado de Estación de Autobuses, pp. 7-8. Se cita como referencia una entrevista a Martín Simón recogida en la revista *Burgos Automovilista*, nº 3, marzo de 1934, pp. 53-54.

³⁴² FRAX, E. Y MADRAZO, S. (2001): “El transporte por carretera, siglos XVIII-XX”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1, pp. 31-53.

³⁴³ Véase BARCELÓ, J. (1935): “Problemas ferroviarios: la competencia entre el ferrocarril y la carretera”, *Revista de Obras Públicas*, Año 83, Tomo I (2664), pp. 91-92 y (2666), pp. 140-142.

³⁴⁴ HERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, S. (coord.) (2009): *Puentes de España: tránsitos de culturas*, Barcelona, Lunwerg, AGUILÓ ALONSO, M. (2007): *El carácter de los puentes españoles*, Madrid, ACS, y CHÍAS NAVARRO, P. Y ABAD BALBOA, T. (1994): *Puentes de España*, Madrid, Grupo FCC.

y fiscal sobre el territorio³⁴⁵. En la Edad Media y fundamentalmente durante el siglo XVI³⁴⁶, se promovió la ejecución de estas obras mediante el cobro del impuesto denominado pontazgo o la realización de repartimientos a escala comarcal.

Pero será desde mediados del Setecientos, coincidiendo con el aumento de la producción cerealista y de los intercambios a través del Canal de Castilla, cuando el interés por acondicionar y mantener adecuadamente estos elementos se acentúe de manera notable, en un momento de promoción y expansión de las obras públicas. A partir de entonces, se acometería de forma sistemática la reparación o construcción de puentes a lo largo de los siglos XVIII³⁴⁷ y XIX³⁴⁸, en la mayoría de los casos como paso previo para el trazado del amplio conjunto de carreteras que acabamos de describir. Como ejemplo de ello tenemos los puentes presentes en nuestra zona de estudio, que ahora consideraremos de manera particular.

EL PUENTE DE NOGALES DE PISUERGA

Nogales era un pequeño lugar cercano a Alar del Rey, a orillas del río Pisuerga. El monasterio de Oña, a través de su priorato de Santa María de Mave, tenía posesiones e intereses económicos en la zona.

A comienzos del siglo XIX, el monasterio pretendía solucionar el paso de la villa de Nogales levantando un puente de piedra con el fin de garantizar el acceso al cultivo de las tierras que poseía al otro lado del río. Se trataba de construirlo cerca de Nogales pero en término de Villela, pueblo del monasterio. Los vecinos de Nogales se opusieron al intento y entablaron pleito con los monjes. Alegaron que aquel sitio era suyo, que se construía sin permiso del Consejo, que cerca existían otros puentes y que la obra sólo resultaba en provecho de unos molinos de los monjes.

La Chancillería de Valladolid dio la razón al vecindario, aunque advirtiendo que los monjes podrían seguir con su idea en caso de conseguir el permiso real. Efectivamente, los benedictinos acudieron al Consejo exponiendo que las leyes del

³⁴⁵ CHÍAS NAVARRO, P. Y ABAD BALBOA, T. (2008): “La construcción del territorio: caminos y puentes en Castilla y León”, en F. Bueno Hernández (coord.), *op. cit.*, pp. 298-411.

³⁴⁶ ARAMBURU ZABALA, M. A. (1992): *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*, Valladolid, Junta de Castilla y León.

³⁴⁷ REDONDO CANTERA, M. J. Y ARAMBURU ZABALA, M. A. (1996): “La construcción de puentes en el siglo XVIII: innovación y tradición”, en *Actas del I Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Madrid, CEDEX-CEHOPU, pp. 435-443 y GARCÍA RETUERTA, C. (1987): “Puentes del siglo XVIII. El sueño ilustrado”, en *Revista del MOPU*, nº 345, pp. 112-136.

³⁴⁸ ARENAS DE PABLO, J. J. (1999): “La ingeniería de puentes en la España del siglo XIX”, en J. M. Iglesias Gil (ed.): *op. cit.*, pp. 161-176.

reino permitían levantar puentes a costa de particulares sin hacer imposiciones. Como resultado, en 1805 se decidía conceder a Oña y Mave la facultad para continuar la construcción del puente iniciado sobre el río Pisuerga³⁴⁹.

EL PUENTE DE LAS MONJAS EN ALAR DEL REY

Durante siglos fue un vado natural, sobre todo durante los meses de estiaje. Pero no había puente. El único existente en la zona durante siglos fue el de Nogales, con cepas de piedra en su base y entablonado de madera en su piso. Por él pasaban con mucha frecuencia los carromatos y trabajadores del Monasterio de San Andrés de Arroyo, por lo menos desde finales del siglo XV, para atender las propiedades que las monjas tenían junto al Pisuerga: una pesquera, un batán y un molino harinero.

Los vecinos de Nogales protestaban porque el continuo desfile de carros y caballerías estropeaba sus caminos vecinales y su puente. Pero su queja mayor venía de reclamar la propiedad y disfrute del término de Alar, que consideraban suyo, pese a que las monjas lo defendían como dominio propio por donación real.

En este pleito la Real Chancillería de Valladolid dictó sentencia a favor del Monasterio. Pero como las disputas continuaron, la abadesa de San Andrés solicitó a la Corona la venta del resto de terrenos del término. Felipe IV accedió y por 1.500 ducados las monjas quedaron desde 1657 como dueñas de unos pagos que el rey había titulado “villa”, aunque de hecho no era ni aldea ni barrio, sino un coto redondo.

Entonces las propietarias del monasterio encargaron la construcción de un puente en el referido vado, en orden a facilitar el acceso a sus posesiones en Alar y los viajes al monasterio burgalés de las Huelgas Reales³⁵⁰.

Desde esa fecha, en torno a 1657 ó 1658, estaba funcionando el puente, que en un principio era de piedra, madera y tierra. Durante 135 años las monjas son las propietarias del mismo y de la villa de Alar, hasta que en 1792 realizan la venta del conjunto a la Real Hacienda por un valor de 200.000 reales de vellón. Temían la expropiación forzosa por las necesidades del transporte, ya que el año anterior se había producido la apertura de la navegación por el Canal de Castilla en las 20 leguas que separaban Alar del Rey y Sahagún el Real.

³⁴⁹ CADIÑANOS BARDECI, I. (1998): “Los puentes de la provincia de Palencia durante la Edad Moderna”, *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 69, pp. 338-339. AHN, Cons., leg. 24.440.

³⁵⁰ Éste ejercía como cabecera de la federación de monasterios cistercienses femeninos de Castilla y León y en él celebraban su concilio anual y otras consultas y reuniones.

El viejo puente, muy utilizado y no muy sólido, se deteriora y agoniza. En 1841, ante su precario estado, hundido por uno de sus lados y con un antepecho y el cascajo del piso muy deteriorados, se efectuó su reparación. La obra fue proyectada por el ingeniero jefe del distrito, Antonio Arriete, y su presupuesto se financió en dos terceras partes por la Dirección General de Caminos y en un tercio por la Empresa del Canal. Entre septiembre de 1842 y marzo de 1843 se realizaron los trabajos de reedificación del puente.

En 1855 se efectuaron algunas recomposiciones más debido al gran movimiento de carros que transitaban por el mismo para el transporte de harinas. Así, se acometió nuevamente la reparación del antepecho y del suelo, un recargo de los baches de la carretera y la recolocación de los pies derechos de los tramos de madera. No obstante, en 1865 su estado era de ruina casi completa³⁵¹. En 1868 la madera que presentaba sería sustituida por pilares de sillería, en un trazado similar al actual, pero más estrecho. Será en 1914, siendo Director General de Obras Públicas el palentino Abilio Calderón Rojo, cuando se realice el ensanchado que le proporciona su fisonomía actual.

El Puente de las Monjas³⁵² de Alar del Rey está ejecutado en buena piedra y presenta 8 ojos y potentes tajamares para aguantar el empuje de las grandes crecidas tras los deshielos y las poderosas lluvias torrenciales.

EL PUENTE DE SAN QUIRCE DE RIOPISUERGA

Madoz testimonia la existencia de un puente de madera con pilares de piedra sobre el río Pisuerga en San Quirce³⁵³, que ponía en comunicación este lugar con Prádanos, Villabermudo, Zorita y otros pueblos, y además era el único paso existente para el cultivo de la mayor parte de las heredades que poseía su vecindario a la parte opuesta del río. En 1895 la Diputación Provincial de Burgos concederá al Ayuntamiento de San Quirce un auxilio para su reparación³⁵⁴, tras haber sido destruido casi en su totalidad por las grandes avenidas ocurridas en el invierno de dicho año.

³⁵¹ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 67, nº 11.

³⁵² MILLÁN GALLEGU, P. (2009): *Rutas rurales SENDALAR (Senderismo en el Entorno del Nacimiento del Canal de Castilla)*, Ayuntamiento de Alar del Rey, pp. 42-45 y 71-77.

³⁵³ MADOZ, P. (1984) [1845-1850], *op. cit.*, Tomo XIII, p. 347.

³⁵⁴ ADPB, sign 199 (21).

EL PUENTE DE SAN FRANCISCO DE HERRERA DE PISUERGA

La ventajosa situación de Herrera estaba confirmada desde los tiempos de la Pisorica romana. Aquí se bifurcaban los caminos que se dirigían hacia Cervera y el puerto de Piedrasluengas y hacia Aguilar y Reinosa, y también confluía la importante vía procedente de Burgos y que continuaba en dirección a Saldaña, León y Galicia.

Desde 1588 está constatada la existencia en ese lugar de un puente denominado de San Bernardino, que constaba de 5 pilares y 2 medios, con piso de madera. Su reparación en ese momento se estimaba en 5.950 ducados, según Simón de la Llosa. Era preciso ampliar el número de machones y construirle todo él de cantería. Poco después, volvían a informar los canteros Andrés de Vedra, Juan García de la Peña y Pedro Peña. Señalaron que era obra antigua de 5 ojos y tablero de madera y que tenía 6 pilares socavados. Su acondicionamiento requería unos 7.500 ducados. Pero ambos proyectos fueron rechazados

En 1590 Francisco del Río y Domingo de Cerecedo presentaron otra traza más amplia, regular y moderna, correspondiente en gran medida al actual puente³⁵⁵. Sería levantado en el mismo sitio aprovechando parte de lo construido y sus materiales, y para ello se daba un plazo de tres años, aunque el proceso se dilataría mucho más en el tiempo. En dicho año era adjudicada la obra a Francisco del Vado por 6.000 ducados. Al no dar fianzas se le encarceló y allí murió. Poco tiempo después, el 16 de noviembre de 1593, volvía a ser rematado por 11.700 ducados en los canteros trasmeranos Felipe de la Cajiga y Juan de Nates, quienes apenas llegaron a poner su mano en la obra.

El primero murió y Nates se desentendió de sus posibles responsabilidades alegando que no era el principal obligado. Entonces, el Consejo ordenó que el heredero, Diego de la Cajiga, cumpliera con el compromiso adquirido por su tío. En 1604 comenzó el trabajo: fundó seis pilares, un estribo y cerró seis arcos. Poco después suspendió las obras porque no se le pagaba y debido a que con la cantidad fijada en la contrata no podía asumir los precios del momento. Por todo ello entabló pleito y, aunque se le amenazó con la cárcel, siguió sin trabajar.

La Chancillería de Valladolid consideró justa su petición, por lo que se abrió de nuevo el plazo del remate. Y fue adjudicada la obra a Domingo de Argos por 24.400 ducados, aunque por 16.000 se comprometió a levantarlo Francisco Vara, que lo traspasó al cantero Francisco Martínez de Balcaba, quien realmente lo construiría.

³⁵⁵ CADIÑANOS BARDECI, I. (1998): *op. cit.*, pp. 329-333. AHN, Cons., leg. 28.133 y 33.135.

Diego, no satisfecho, pidió que se le abonase su trabajo y, además, afirmó que las condiciones bajo las que se estaba trabajando eran inadecuadas. Consideraba inútil elevar los machones hasta la rasante y más acertado dejarlos a media altura.

El Consejo mandó examinar el documento a Juan de Nates Navega y a Andrés Collado. Modificaron alguno de sus puntos, como que el piso fuera de cascajo y se alargase la vanguardia, pero se reafirmaron en que los pilares y tajamares habían de llegar hasta arriba conforme a la traza y condiciones. Todo lo cual aumentaría su costo en 5.900 reales. Y se requirió a Francisco Martínez de Balcaba que por ese montante lo llevase a efecto.

En 1614 el río abría una nueva madre de más de 60 pies de anchura. Según Martínez de Balcaba, convenía tender allí otros dos arcos con el fin de evitar futuras inundaciones. En 1617 pedía que se le abonase su trabajo, pues ya tenía casi cerrado el puente, por el que se pasaba a pie, con caballos y con carros. En realidad, el grueso de la obra lo había finalizado en 1614. Tan sólo lo estaba completando con vanguardias, parapetos y los nuevos ojos. Pero como no se le pagaba, suspendió el trabajo.

En 1621 casi todo estaba concluido³⁵⁶. La obra realizada fue tasada en 30.000 ducados. Pero todavía en 1627 se quejaba el pueblo de la falta del remate de ciertos detalles. Y es que el cobro del último cupo encontraba dificultades por las penurias de los ayuntamientos y la proliferación de los pueblos despoblados en el contorno.

Un siglo después comenzaban los deterioros. Con ocasión de cierta avenida, el río se había salido de madre y el agua corría entre el puente y el convento. En 1721, Felipe de la Lastra y José de la Cantera hicieron un reconocimiento. Afirmaban que el puente de Herrera tenía 507 pies de largo por dos de ancho, 12 cepas enteras y otras dos medias, con 13 ojos. Cinco de éstos estaban arruinados y otros cinco en mal estado, como también los 8 tajamares y 2 manguardias. Lo tasaron en 81.300 reales.

En el mismo año era adjudicada la obra de reparación del mismo a José del Valle por 61.300 reales, aunque falleció sin haberla comenzado. En 1723 Simón de Jorganes se ofrecía a ejecutarla por 61.000 y, efectivamente, comenzó a trabajar. Pero aún lo rebajaron más otros canteros y Jorganes pidió que se le pagara lo realizado, fundamentalmente el acopio de gran cantidad de materiales. Ventura Gómez lo dejó en 40.000 reales, pero cuando estaba trabajando vio precisas nuevas obras de

³⁵⁶ AGS, RGS, 12 de agosto de 1620, 5 de septiembre de 1620 (bis) y 9 de diciembre de 1620 y También AHN, Cons., leg. 33.135.

fortalecimiento, complejas y caras. En 1726 Juan del Rebollar y Andrés Campezo las evaluaban en 81.193 reales.



Ilustración 46. Puente de San Francisco en Herrera de Pisuerga (Palencia). Comienzos del siglo XX

Al finalizar el año siguiente, una gran avenida inundó el convento de San Francisco. Los frailes pidieron que se tomasen medidas para evitarlo en el futuro. Antonio Pontones y Bernardo de la Teja reconocieron el puente, las trazas y condiciones anteriores y lo hasta entonces realizado por Ventura Gómez. Tasaron la obra en 115.221 reales. Aquél se ofreció a realizarlo por 110.000 reales. Pero como se trataba de uno de los puentes más importantes de la provincia de Palencia, el Consejo Real ordenó al alarife madrileño Francisco Ruiz que pasase a Herrera y propusiese lo necesario para “encaminar” el río por debajo de dicho puente. Revisó todos los proyectos anteriores y los dio por buenos. Y añadió que debían deshacerse las “islas” que se habían formado aguas arriba y abajo del mismo, que eran la auténtica causa del desvío de la corriente. El citado Gómez se encargó de todo ello.

En 1732 las avenidas habían arruinado las manguardias y desfalcado enteramente nueve narices de dicho puente. Todo estaba expuesto a una ruina total. El cantero Manuel Hijosa hablaba de 9 cepas quebradas y 3 socavadas. También el arquitecto mayor del Canal de Castilla, Juan Antonio Otero, lo vio y reguló en 101.630

reales. Como las obras eran urgentes, se propuso que las ejecutasen Juan Ramón Ochandátegui, Ángel Gete y Francisco Menero. Pero los trabajos avanzaron muy lentos. Hasta 1781 las obras no estuvieron concluidas y bien hechas, según opinión del arquitecto Manuel de Bastigueta.

Como resultado de este largo proceso constructivo ha llegado a nosotros el llamado puente de San Francisco, uno de los mejores ejemplares palentinos. De una gran regularidad, posee 13 arcos de medio punto cuyos arranques coinciden con el nivel del caudal. Van reforzados con tajamares y espolones en ángulo recto, que abarcan todo lo ancho del pilar y ascienden hasta la rasante formando apartaderos. Una cornisa destaca la diferencia de los cuerpos sostenido y sustentante. En todo él predomina la mampostería, con sillarejo en esquinas y roscas de los arcos.

EL PUENTE DE ZARZOSA DE RIOPISUERGA

En 1765 acudía este pueblo ante el Consejo solicitando permiso para levantar un puente de piedra sobre el Pisuerga en lugar del que disponía de madera³⁵⁷. Éste había sido construido a su cargo sobre tres pilotes de cantería y varios postes clavados en el fondo. No podían pasar carros e, incluso, varias personas y animales habían caído al río. Era preciso tender uno nuevo sobre ocho cepas de cantería, ya que se trataba de un paso imprescindible para acudir a los mercados del contorno, así como para el comercio de trigo, vino, sal y el transporte de materiales para el nuevo Canal de Castilla. Aguas abajo estaba el puente de San Pedro de Royales, completamente inservible.

Al año siguiente, Juan Oller levantaba dos planos: uno describiendo el estado del puente de madera y otro proyectando el que se solicitaba de piedra, de 268 pies de largo y un costo de 115.188 reales. Pasó este proyecto al cantero Juan Antonio de Vierna Camino, que planteó un segundo plan, pues consideraba que el anterior estaba condenado a la ruina por disponer unos arcos poco gruesos, anchos y altos. Su tasación era de 286.340 reales. Con todo, se prefirió el primer proyecto y se ordenó realizar el correspondiente repartimiento.

En 1772 se encargaba la obra a Juan Estévez y al mencionado Juan Antonio Vierna. El primero renunció a la misma y, a consecuencia, no se empezaron los trabajos. Hasta 1777 no fue reconocida y proyectada de nuevo la obra por el arquitecto Juan Otero, que lo presupuestó en 362.783 reales. Marcos de Vierna aconsejó que se

³⁵⁷ CADIÑANOS BARDECI, I. (1999): “Los puentes del centro de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna”, *Boletín de la Institución Fernán González*, nº 218, pp. 199-201.

adjudicara a Juan Antonio Vierna. Pero el Consejo rogó a Otero que se encargara de la obra. Aquél protestó por esta adjudicación y el pueblo, por la lentitud del proceso.

Cuando en 1783 Otero decía tener comenzado el puente, se presentó el maestro de obras Pedro González Ortiz y se ofreció a ejecutarle rebajando su costo en 21.000 reales. Además, señaló que Otero estaba ocupado en la construcción del Canal de Castilla y, por ello, no podía atender convenientemente este encargo. Sin embargo, el Fiscal desestimó esa petición, argumentando que repercutiría en la solidez del puente.

En 1785 el puente ya estaba terminado. El cantero Manuel de Rojas lo dio por enteramente concluido y bien fabricado.

EL PUENTE DE CASTRILLO DE RIOPISUERGA

A mediados del siglo XIX existía en Castrillo un “[...] *un puente de madera de 300 pasos de largo, y al fin de él un molino harinero* [...]” sobre el río Pisuerga³⁵⁸, el cual sería reparado en la década de 1880 con un presupuesto de 4.960’70 ptas., a satisfacer con recursos municipales³⁵⁹. Situado a 1.500 metros del Canal de Castilla y muy próximo a la fábrica de harinas titulada La Campesina, servía no sólo para el paso de los vecinos del pueblo a las posesiones que tenían al otro lado del río, sino también para los de otras localidades y los empleados en dicho artefacto.

Presentaba una longitud de 116 metros y constaba de 13 pilas o cepas de piedra, de las cuales 3 habían sido arrastradas por las crecidas de distintas épocas. Las restantes habían sido construidas según iban desapareciendo las antiguas, según los medios con que disponía el pueblo, siendo la mayor parte de ellas desiguales en forma, espesores y altura. Se contemplaba la construcción de nueva planta de 4 pilas, dos de ellas a la parte de la fábrica. Además, también se proponía el recalce de otras 4, la demolición de una antigua en muy mal estado, el recorrido de las juntas de todo el puente y la colocación de algunas piedras de la obra vieja.

EL PUENTE DE SAN PEDRO DE ROYALES

En ese caserío cercano a Olmos de Pisuerga se levantó un notable puente de piedra, aprovechando la existencia de una isleta en el centro del cauce para apoyar su parte más céntrica. Era un sitio emplazado en el camino que desde Villadiego y

³⁵⁸ MIÑANO Y BEDOYA, S. DE (1826): *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, Madrid, Imprenta de Pierart-Peralta, T. II, p. 484.

³⁵⁹ ADPB, Proy., OS-117 y sign. 193 (8).

Sotresgudo se adentraba en la provincia de Palencia. Era paso para ir a Burgos, Vitoria, Bilbao, la Montaña, el puerto de Santander y las salinas de Poza. Junto al mismo se alzaba el pequeño hospital de San Pedro, que atendía a viandantes y peregrinos, el cual era administrado por la cofradía del mismo nombre.

El puente de San Pedro de Royales³⁶⁰ se arruinó en 1634 y en 1648 todavía no se había comenzado a reparar. No obstante, ya estaba totalmente inutilizado desde hacía más de un siglo. Pero hasta 1784 el abad, prior y cofrades del hospital no solicitaron al Consejo que se ejecutasen obras y reparaciones en el mismo, en razón a los múltiples quebrantos padecidos debido a las riadas.

En el mismo año se ordenaba al arquitecto Juan Antonio de Otero que lo reconociera. Levantó un plano y presupuestó las obras en 445.219 reales. Se trataba de un puente de ocho ojos, un tanto desiguales de tamaño, con 307 pies de largo y 14 de ancho, y algo torcido en el lado de la margen izquierda. Los estribos, todos iguales, presentaban tajamares y espolones en ángulo agudo, rematados en copete al no llegar a formar apartaderos. Todo él estaba construido en sillarejo y mampostería. Los dos arcos del poniente eran pequeños y aparecían arruinados y era conveniente sustituirlos por otro único, más grande y alto. Al mismo tiempo, era preciso llevar a cabo otras obras, como una consolidación general, levantar una vanguardia en la margen derecha del río y acondicionar los antepechos.

Además del costo, la dificultad provino de que se trataba de un puente en un camino secundario, era para servicio casi exclusivo del mencionado hospital y se hallaba en ese momento completamente en ruinas e inservible. Los informes fueron negativos, por lo que todo quedó en nada y no se llevó a cabo su rehabilitación.

EL PUENTE SOBRE EL PISUERGA EN MELGAR DE FERNAMENTAL

Esta población se encontraba en el camino que unía Burgos con Osorno (Palencia), en los confines de ambas provincias y junto al río Pisuerga. Allí confluían las vías que llegaban de Villadiego, Castrojeriz, Herrera y Frómista. Era uno de los principales caminos de Castilla, por donde forzosamente debían pasar los mercaderes de granos que iban a los puertos cantábricos y los salineros de Poza, Añana y Rosío que se dirigían a León.

³⁶⁰ CADIÑANOS BARDECI, I. (1999): *op. cit.*, pp. 197-198.

A comienzos del siglo XVII el pueblo exponía ante el Consejo Real que tenía un puente de piedra muy antiguo, de ocho ojos³⁶¹. Estaba demolido y arruinado, sin poder transitarse sobre él. Parte de las aguas habían abandonado su antigua madre. Los maestros tasaron su reparación en 21.853 ducados, cantidad que debía recaudarse al carecer el pueblo de recursos. Eran malos tiempos y el Fiscal advirtió que el coste del puente era muy grande y que las villas y lugares estaban ya muy cargados y no podían recibir otro repartimiento.

Melgar insistió. En 1618 informaban sobre su estado los maestros Felipe de Rivas y Andrés de Jorlado. Las obras costarían unos 22.000 ducados. El antiguo puente estaba inservible por su ruina y porque el cauce se había alejado 650 pies. Por ello, convenía levantar un nuevo puente sobre el río, pero de nuevo el Fiscal se opuso a la concesión del repartimiento.

Más peticiones en el mismo sentido se produjeron en 1643 y 1674. Entonces se opusieron los lugares entre los que se pretendía repartir. Según ellos, Melgar buscaba exclusivamente su propio beneficio. De nuevo el permiso les fue denegado.

Un siglo después, en 1766 se volvía a solicitar facultad para construir un puente de piedra sobre el Pisuerga. Existía uno de ocho ojos junto a la villa y otro de madera de 290 pies de largo y unos 7 de ancho. Los pueblos del contorno seguían oponiéndose al repartimiento. El Fiscal no contempló la necesidad de la obra ni su beneficio público.

Al año siguiente, el alarife Manuel de Campo proyectaba el solicitado puente de piedra. Tendría 333 pies de largo, 15 de ancho y ocho ojos, el primero de 24 pies de diámetro, el segundo de 30, los otros de 33 y el último de 24. Se tasó la obra en 356.000 reales. Presentaría arcos de medio punto con tajamares angulares y espolones cuadrados, formando apartaderos, con rasante completamente horizontal. Marcos de Vierna señalaba algunos defectos en las “narices” o tajamares y que convenía dar una traza más acertada.

En 1769 pasaba el proyecto a manos de Hilario Alfonso de Jorganes y Pedro Fol, que hicieron una traza más completa. El puente llevaría ocho ojos de arco rebajado, algo más pequeños los de la margen derecha, y los estribos serían por ambos lados de perfil curvo. Después del informe reservado del cantero Bernardo del Campo, se siguieron observando intereses particulares y no se accedió a la licencia de la obra.

³⁶¹ CADIÑANOS BARDECI, I. (1999): *op. cit.*, pp. 187-191.

Nada se había avanzado. El paso del río Pisuerga a la altura de Melgar de Fernamental seguía siendo un importante obstáculo para el desarrollo de las comunicaciones y de los intercambios comerciales en la comarca³⁶². Así lo remarcaba el clérigo Manuel José de Hoyos en 1796, en su respuesta al interrogatorio remitido por Tomás López para la elaboración de su *Diccionario*:

“[...] para bajar al río hay una calzada de piedra de setenta pasos bastante pendiente, por lo que no transitan carros por ella, luego hay un puente de piedra, con ocho ojos, bien mal parado por su antigüedad, hoy sólo sirve para el cauce (molinar), siendo tradición que sirvió al río, que sólo estable en sus mudanzas la desamparó con la de su curso. Hoy le tiene a 500 pasos, sobre él un puente de madera para el tránsito de personas y caballerías, más no de carros, por lo que suceden muchas desgracias. Sería uno de los pueblos más felices si tuviese puente de piedra [...]”³⁶³.

Parece ser, pues, que por entonces sólo existía operativo un puente de madera, que además se veía seriamente afectado, llegando incluso a ser arrastrado, por las intensas avenidas del invierno. Por tanto, resultaba imprescindible para el desarrollo económico de la localidad y la comarca disponer de un puente sólido sobre el Pisuerga. Pero habrá que esperar al siglo XIX para que finalmente se ejecutara.

La primera noticia sobre la construcción de esta obra la encontramos en unas escrituras de enajenación de fincas de propios del Ayuntamiento de Melgar de Fernamental fechadas en 1842³⁶⁴. En ellas se refería que dicha corporación municipal había manifestado ante la Diputación de Burgos la conveniencia de construir un camino de Villadiego hasta el Canal de Castilla, para lo cual era preciso levantar un puente nuevo de piedra sobre el río Pisuerga. Para acometer dicho proyecto, el concejo melgareño solicitó a la autoridad provincial que autorizase el establecimiento de arbitrios y la enajenación de los baldíos y propios de la villa, a lo cual la corporación provincial accedió.

En ese mismo año, con fecha de 19 de junio de 1842³⁶⁵, Pedro Guinea (vecino de Burgos) asumió la contrata para su construcción en el término de dos años, conforme al plano del ingeniero Antonio Arriete, por la cantidad de 320.160 reales. Pero el 20 de

³⁶² CRUZ, FRAY VALENTÍN DE LA (1979): *Burgos, puentes y caminos*, Burgos, Caja de Ahorros Municipal.

³⁶³ CADIÑANOS BARDECI, I. (1993): “Cuatro pueblos burgaleses en el Diccionario de Tomás López: Briviesca, Castrojeriz, Melgar de Fernamental y Poza de la Sal”, en *Boletín de la Institución Fernán González*, nº 206, p. 127. BN, Ms., leg. 7.296, fols. 302-306v.

³⁶⁴ AHPB, PN 10.033/0, fols. 165-167, 212-217, 219-224, 250, 392-404 y 444-447.

³⁶⁵ *Ibidem*, fol. 198.

septiembre³⁶⁶ hizo cesión de la obligación de construir el nuevo puente a favor de Manuel Hilario Sáez (vecino de Burgos).

Esta circunstancia dio lugar a un pleito entre el Ayuntamiento de Melgar y Pedro Guinea. Además, el 5 de agosto de 1843³⁶⁷, en vista de las grandes avenidas del invierno anterior, Antonio Arriete realizó un replanteo de las obras del puente, el cual presupuestó en 167.360 reales adicionales. El plazo para su conclusión se fijaba en agosto de 1844 y se estipulaba que su pontazgo correspondería a la villa.

Pero parece ser que el progreso de los trabajos no fue el previsto. Madoz menciona, al referirse a la localidad de Melgar de Fernamental que “[...] *sobre él* (río Pisuerga) *se está levantando un puente de 260 pies de long., por 30 de ancho y 28 de elevación* [...]”³⁶⁸. A tenor de todo ello, con fecha de 19 de septiembre de 1846³⁶⁹, encontrándose el puente arruinado y en estado de contestación la demanda interpuesta por el Ayuntamiento de Melgar contra Pedro Guinea, ambos acordaron la transacción de la contrata de construcción del puente. Por un lado, Guinea se obligaba a entregar 108.260 reales a cambio de traspasar sus derechos, acciones y obligaciones a su padre político, Tomás de Medina, por haber recibido de él los 280.000 reales que había anticipado. Además, se comprometía a dirigir e intervenir en las obras sin retribución, según el nuevo plano y presupuesto del ingeniero Antonio Echanove y Echanove. Por su parte, el Ayuntamiento de Melgar se obligaba a reintegrar a Guinea la cantidad que entregase y 280.000 reales que ya tenía adelantados en la construcción del puente arruinado.

La primera noticia del funcionamiento del nuevo puente nos la ofrece una escritura de arriendo de su pontazgo durante el año 1852, suscrita por Braulio Ramos³⁷⁰. En los dos años siguientes, siguió disfrutando de ese derecho³⁷¹. Por lo demás, durante el año 1855³⁷² y comienzos de 1856³⁷³ se multiplican las escrituras de venta de tierras de los propios del Ayuntamiento de Melgar para sufragar la construcción del puente nuevo sobre el Pisuerga.

³⁶⁶ AHPB, PN 10.033/0, fol. 268.

³⁶⁷ *Ibidem*, 10.034/1, fols. 216-218.

³⁶⁸ MADOZ, P. (1984) [1845-1850], *op. cit.*, T. XI, pp. 358-359.

³⁶⁹ AHPB, PN 10.035/1, fols. 194-199.

³⁷⁰ *Ibidem*, 10.129/1, fols. 48-49.

³⁷¹ *Ibidem*, 10.058/1, fols. 112-113 y 10.058/2, fols. 30-31.

³⁷² *Ibidem*, 10.070/2, fols. 78-81, 94-95, 124-139, 259-267, 269-274, 276-279, 292-295, y Conc. 91/27, fols. 1, 3-5, 11-15.

³⁷³ *Ibidem*, fols. 6-10 y PN 10.071/1, fols. 48-49.

El 12 de marzo de 1857³⁷⁴ se efectuó la ratificación de la escritura de convenio suscrita entre el Ayuntamiento de Melgar y Pedro Guinea. En especial, la autoridad municipal melgareña se comprometió a seguir pagando el capital y réditos que aún adeudaba a Medina siempre que éste y Guinea continuaran cumpliendo exactamente cuanto les correspondía.



Ilustración 47. Puente sobre el Pisuerga en Melgar de Fernamental (Burgos)

Parece ser que la obra prosiguió durante algunos años más y su conclusión definitiva se efectuó ya en la década de los 60 del siglo XIX. En este sentido, en 1861³⁷⁵, aparece de nuevo una obligación por un año sobre el derecho al cobro del pontazgo, suscrita por Dionisio Pérez Varona.

En lo sucesivo, tenemos noticias de reparaciones efectuadas en el puente entre 1865 y 1877, una vez que había quedado adscrito a la carretera de Masa a Osorno³⁷⁶.

También en 1890 se proyectó en sus inmediaciones la construcción de un puente de fábrica de 10 metros de luz sobre un falso brazo del río Pisuerga³⁷⁷. Las obras en el

³⁷⁴ AHPB, PN 10.060/2, fols. 121-122.

³⁷⁵ *Ibidem*, 10.062/2, fol. 98.

³⁷⁶ AGA, OP, sign. 24/03668, 24/02026, 24/02023 y 24/05715.

mismo, que incluyeron un encauzamiento del río en 1895³⁷⁸, se extendieron hasta 1918³⁷⁹, ya que ese año se hundieron dos ojos. En 1919³⁸⁰ quedaría reestablecido con normalidad el paso por el puente de Melgar.

EL PUENTE DE OSORNO

Esta villa se encuentra lindante con la provincia de Burgos. Sus caminos la unían con Carrión de los Condes, Melgar de Fernamental y Burgos, con la capital palentina y, en sentido opuesto, con Herrera en dirección a los puertos del norte. Constituía, pues, un verdadero cruce de caminos.

En 1583 su vecindario exponía que sobre el río Valdavia tenía un puente de cal y canto por donde pasaban carros y carretas. Las aguas se habían llevado 4 ojos y los demás estaban arruinados. Se le conocía como puente de Jarzan, y al parecer era uno de los mejores de toda Castilla la Vieja y la Montaña.

Fue reconocido por los canteros Juan de la Cuesta, Sebastián de Solares, Sancho de la Gándara y Toribio de la Maza y vieron que tenía caídos los pilares del lado del pueblo. Estimaron su reparación en 7.700 ducados. Pero veían más conveniente construir otro nuevo. En el mismo año era proyectado por Martín de la Haya y Juan de Bolcalde. En su opinión, se debía levantar en el mismo lugar que el viejo porque allí el río tenía madre y los cimientos resultarían seguros. Tendría 350 pies de largo y 24 de ancho, con 10 arcos: los dos de medio de 28 pies de hueco, los dos colaterales de 27 y los seis restantes de 26. Se irían empinando hasta el medio del puente y estarían encadenados de cepa a cepa.

No convenció al Consejo esta idea. Poco después se encomendaba a los canteros Juan de Celaya y el citado Martín de la Haya que trazaran otro proyecto. Llevaría 4 pilares con sus puntas arqueadas, siendo los del centro mayores. Los arcos serían cinco, los extremos de 30 pies, los de en medio de 40 y el central de 50. Se aprecian en este diseño reminiscencias medievales, pues no resultaba de rasante horizontal ni uniforme. Todo de piedra, sería finalizado en 3 años y no habría mejoras.

Después de muchas posturas, fue rematado en 1584 por Juan de la Cuesta en la cantidad de 6.000 ducados, que sería obtenida por repartimiento en 10 leguas. El

³⁷⁷ *Gaceta de Madrid*, Año CCXXVII, nº 305, 31 de octubre de 1888, p. 326. También AGA, OP, sign. 24/05717.

³⁷⁸ *Ibidem*, 24/04781.

³⁷⁹ *Ibidem*, 24/06031 y 24/04596.

³⁸⁰ AGCHD, CC, S. XX, C.0114-19.

maestro encargado señaló nuevas obras indispensables para consolidar el puente ya que, después del remate, una avenida había alterado el cauce, para cuyo remedio era preciso añadir un arco de 30 pies de hueco, así como una manguardía de 350 pies de largo aguas arriba del río.

En 1588 los canteros Domingo de Cerecedo y Juan de la Lastra lo reconocieron y tasaron en 2.000 ducados. En 1599 ya estaba todo concluido, aunque no se le pagó toda la deuda al maestro, por lo que sus herederos entablaron pleito. También ciertos vecinos exigieron que se les indemnizara por los daños causados en sus heredades con ocasión del transporte de los materiales³⁸¹.

Dos siglos más tarde, a finales del XVIII, el puente estaba inutilizado y arrumbado. El 13 de febrero de 1796, la villa acordó levantar un puente provisional de madera en tanto en cuanto se reconstruyera el puente de piedra, para lo cual cortaron 18 olmos de las riberas del cauce³⁸².

Miñano señalaba en la década de 1820 que se trataba “[...] *un puente de piedra de nueve ojos, los dos de ellos arruinados* [...]”³⁸³ y dos décadas más tarde, Madoz indicaba que “[...] *se principió a construir un hermoso puente de sillería en el año 1843, el cual fue arrebatado por una fuerte avenida en gran parte* [...]”³⁸⁴.

Tenemos documentadas durante el siglo XIX otras dos intervenciones de reparación en dicho puente, paso obligado en la carretera de Palencia a Santander, una en 1861³⁸⁵ y otra en 1888³⁸⁶.

EL PUENTE DE LANTADILLA

La villa de Lantadilla, situada a orillas del Pisuerga y en la raya con la provincia de Burgos, era paso obligado para los comerciantes que acudían a las ferias de Campos y para llegar a los puertos del Cantábrico. Su puente era un hito del camino que desde Palencia, a través de Monzón y Frómista, llegaba a Melgar de Fernamental, Villadiego y Burgos.

En 1504, los habitantes de Lantadilla se quejaron de que el Alcalde Mayor del Adelantamiento de Castilla les había ordenado construir un puente sobre el río Pisuerga,

³⁸¹ CADIÑANOS BARDECI, I. (1998): *op. cit.*, pp. 339-341. AHN, Cons., leg. 28.339 y ARABASF, leg. 2-31/10.

³⁸² AHPP, PN 4.952, fol. 11.

³⁸³ MIÑANO Y BEDOYA, S. DE (1826): *op. cit.*, T. VI, p. 364.

³⁸⁴ MADOZ, P. (1984) [1845-1850], *op. cit.*, T. XII, pp. 397-398.

³⁸⁵ *Gaceta de Madrid*, Año CC, nº 153, 2 de junio de 1861, p. 2.

³⁸⁶ AGMF, sign. ant. [3585] y AGA, OP, sign. 24/05785.

con dos pilares de piedra y el resto de madera. Aseguraban los del concejo de Lantadilla que el puente existente era suficiente y que permitía pasar a pie y a caballo, pero no carros, pues era enteramente de madera.

Pocos años después, en 1551, Lantadilla hizo petición ante la Merindad de Castilla la Vieja para la reparación de su puente sobre el río Pisuerga³⁸⁷. Como resultado, fue reconstruido sobre 4 pilotes de piedra y piso de madera. El puente de Lantadilla estuvo también en obras desde 1608 hasta 1620, y se arruinó en 1649.

Un siglo más tarde, en el año 1723, se solicita de nuevo la reparación y ampliación del puente de Lantadilla, pues las constantes crecidas del Pisuerga habían ensanchado el cauce del río. Esta petición se reiteró nuevamente en 1769, cuando las avenidas habían arruinado definitivamente el puente y abierto nueva madre, y un rayo había agrietado varios tajamares.

En el mismo año era reconocido por Hilario Alfonso de Jorganes, que tasó las obras en 131.610 reales. Este proyecto sería visto y completado por Marcos de Vierna, quien levantó un plano en 1777. Los trabajos se encargaron a los canteros Fernando y Santiago Munar. Y se repartió su costo en 20 leguas, contribuyendo 14 pueblos de las provincias de Burgos y Palencia.



Ilustración 48. Puente sobre el Pisuerga en Lantadilla (Palencia)

³⁸⁷ LÓPEZ ROJO, M. (1987): “Aportación del Corregimiento de Villarcayo a la construcción y arreglos de los puentes palentinos (Carrión, Quintana de la Puente, Saldaña, Astudillo, Melgar de Yuso, Guardo, Lantadilla, Villoldo...) en los siglos XVI, XVII y XVIII”, en *Actas del I Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III (Edad Moderna y Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 271-292.

De esta manera el primitivo puente de piedra de 4 pilares del siglo XVI pasó a contar en el XVIII con 9 arcos, como se observa en la actualidad³⁸⁸. El resultado fue una obra muy regular, con arcos de medio punto y tajamares de perfil curvo que ascienden hasta lo alto formando apartaderos. Destaca el empleo de buenos materiales de construcción.

Además, se levantó una muralla de piedra para que el Pisuerga, en sus grandes crecidas, no rompiera por detrás del puente y lo dejara en seco, fijándose así el curso del río. No obstante, en 1797 el Consejo ordenó reconocer nuevos deterioros a los arquitectos Antonio de Otero y Francisco Javier de Medina³⁸⁹.

EL PUENTE DE PIÑA DE CAMPOS

Piña era un pequeño lugar emplazado cerca del río Ucieza y en el trazado de la carretera general de Palencia. A distancia de un cuarto de legua del pueblo, había un puente de piedra en dicho camino real, continuo paso para la capital provincial, Madrid, Castilla la Vieja y las Montañas. En las últimas décadas del siglo XVIII se hallaba en ruinas y era necesario acondicionarle para facilitar la carretería.

En 1773, Fray Antonio de San José Pontones se encargaba de reconocerlo. Necesitaba reconstruirse un arco, así como otros pequeños reparos que costarían 155.600 reales. Se propuso que lo ejecutaran los mismos canteros que entonces estaban trabajando en las calzadas de Frómista, José Pérez y José de la Viesca. Sin embargo, no lo aceptaron por lo reducido del presupuesto. Se les aumentó y a ellos se les adjudicó. En 1777 el arquitecto Gregorio Gutiérrez dio por bueno todo lo hecho.

En 1786 Manuel de Rojas, que por entonces estaba trabajando en el puente de Dueñas, señalaba nuevas ruinas en el arco, calzadas y vanguardias. La Academia de San Fernando ordenó que fuera reconocido por un arquitecto aprobado por ella. Así lo hizo Diego de Ochoa dos años después. Y dijo que en 1784 una avenida se había llevado el puente y las calzadas. Criticó duramente el proyecto de Rojas. El precedente del Padre Pontones era mejor en su opinión, pero las obras habían sido mal ejecutadas. Presupuestó todo en 186.000 reales.

³⁸⁸ VICENTE RENEDO, M. (1993): *Lantadilla. Su historia, su arte, sus gentes*, Palencia, Diputación Provincial de Palencia, pp. 99-103.

³⁸⁹ CADIÑANOS BARDECI, I. (1998): *op. cit.*, p. 335. AHN, Cons., leg. 41.777.

Sin embargo, no se siguió este último proyecto sino que se ordenó a Pedro González Ortiz que hiciera unos arreglos superficiales³⁹⁰.

EL PUENTE DE AMUSCO

El puente de Amusco estaba arruinado desde 1631. Se comenzó a reparar en 1640, pero le afectó la devaluación monetaria de 1642, por lo que en 1650 aún no estaba terminado.

Años más tarde, en 1734 la villa pedía exención de contribuir a puentes extraños. Aseguraba que sobre el río Ucieza y su cuénago mantenía a su costa siete puentes, todos con cepa de piedra. Uno de ellos estaba construido enteramente de cantería y el resto con piso de madera.

Los reconoció el cantero Manuel de Galbán. Los reparos que entonces necesitaban ascendían a 5.050 reales. Por ello, el Consejo Real accedió a la petición durante veinte años. En 1755 volvía a demandar el mismo privilegio por otros veinte años y se le renovó. Al pedir nueva prórroga en 1775, el Fiscal aconsejó que se le denegase, como así hizo³⁹¹.

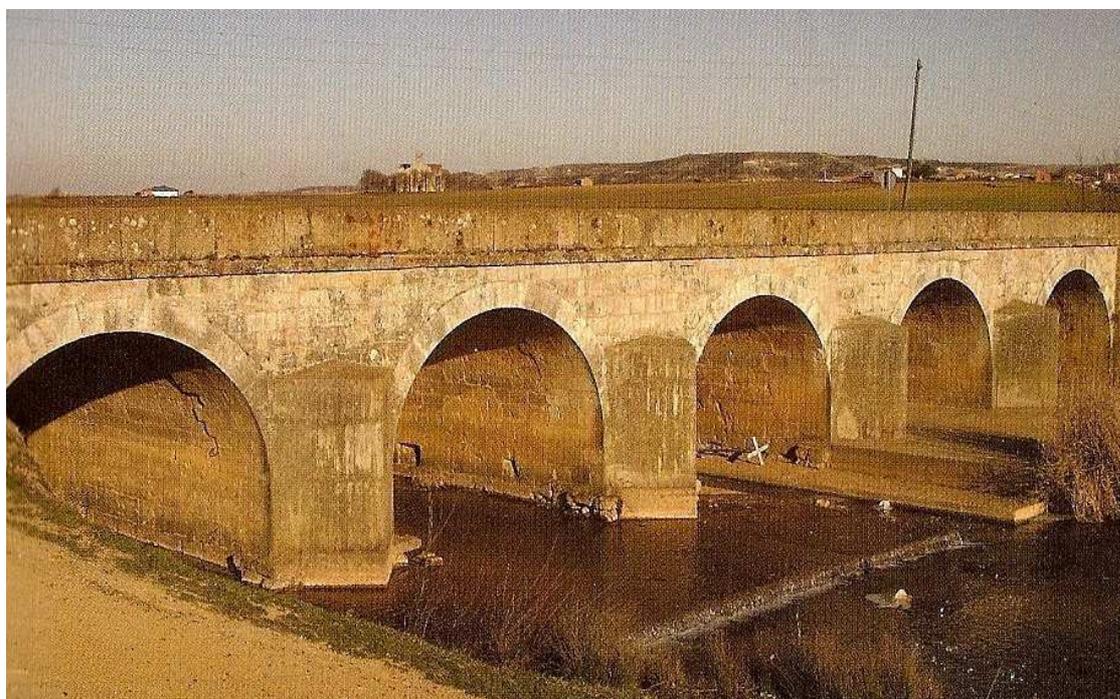


Ilustración 49. Puente sobre el río Ucieza en Amusco (Palencia)

³⁹⁰ CADIÑANOS BARDECI, I. (1998): *op. cit.*, pp. 345-346. AHN, Cons., leg. 24.440 y ARABASF, leg. 2-31/7 y 3-139.

³⁹¹ CADIÑANOS BARDECI, I. (1998): *op. cit.*, pp. 309. AHN, Cons., leg. 28.567.

Madoz nos ofrece una completa descripción del puente de Amusco a mediados del siglo XIX:

“[...] sit. sobre el río Ucieza, en el camino que conduce de la v. del mismo nombre a Carrión de los Condes; su fáb. es de piedra mampostería, y aunque le faltan varias piedras de sus pretilos, lo cual es causa de que muchas veces caigan algunas caballerías y sus conductores a la vega, afortunadamente sin hacerse daño por su poca altura y hallarse aquélla cubierta de yerba, no obstante se conserva en buen estado: consta de once ojos de 14 pies de luz cada uno, siendo toda su long. 205 pies, su lat. 14 y su altura 15: el agua del Ucieza pasa por los ojos segundo, tercero y cuarto más inmediatos a la v. del mismo nombre; por el último ha corrido hasta el día un cuénago que daba impulso a un molino harinero, el cual daba al principio unas mil varas más arriba del puente y concluía otras mil por la parte de abajo: contiguas al último ojo hay doce alcantarillas hechas mientras la vega ha estado inundada para dar más pronto salida a las aguas en tiempos de avenidas, que se extendían por toda la llanura a causa de faltar la madre al río [...]”³⁹².

³⁹² MADOZ, P. (1984) [1845-1850], *op. cit.*, T. II, p. 265. También TAMAYO SANTOS, T. (2005): *Amusco y las Nueve Villas de la Tierra de Campos*, Palencia, pp. 183-185.

ARQUITECTURA

1. Los núcleos de población

2. Arquitectura pública

3. Arquitectura del trabajo

4. Arquitectura doméstica

El proceso de desarrollo descrito, en el cual las obras públicas destinadas al transporte y las comunicaciones desempeñaron un papel esencial, generó una gran variedad de aportaciones arquitectónicas, en las cuales se ponen de manifiesto dos aspectos complementarios que les confieren una dimensión bifaz: su componente de modernización y su perfecta integración en el marco tradicional. En efecto, por un lado son el resultado del primer impulso industrializador de la región, en el arranque de la contemporaneidad. Pero por otro, dada su originaria orientación a la reactivación agraria, se mantuvieron estrechamente ligadas a los parámetros habituales en el medio rural, que pronto quedaron desbordados por los nuevos horizontes de producción industrial ligados a los ámbitos urbanos. Esa realidad integradora, de unos planteamientos renovadores actuando sobre un contexto tradicional y abriendo una etapa de progreso, es perceptible a muy distintos niveles que van desde la configuración urbana de los asentamientos a los distintos elementos arquitectónicos que los integran.

En los núcleos de población, considerados como una creación arquitectónica en su conjunto, cabe señalar que pervive la composición tradicional de los mismos, si bien se va ampliando su superficie y, en tiempos sucesivos, se tiende a regularizar sus trazados creándose, además, nuevos espacios de convivencia con diversas funciones. Este proceso de renovación estructural y formal afectará en mayor medida a los núcleos principales, mientras que en las pequeñas poblaciones tradicionales y las de nueva creación su grado de repercusión será menor.

A niveles de arquitectura pública, se tiende a aprovechar los grandes inmuebles heredados del pasado, algunos de ellos de procedencia nobiliar, ahora al servicio de distintas necesidades de carácter civil, como los ayuntamientos. También a este nuevo empuje hacia el desarrollo corresponde la construcción de una serie de dotaciones de uso comunitario, como escuelas, mataderos o cementerios. Por su parte, el arte religioso tiene un impulso mucho más moderado. En general, perviven los edificios de época anterior, si bien son objeto de pequeñas reformas constructivas. Serán sus elementos de amueblamiento los que experimenten importantes cambios de acuerdo con el ideario

clasicista de suerte que, progresivamente, serán sustituidas las composiciones tardobarrocas hasta entonces predominantes.

La arquitectura del trabajo parte de los modelos tradicionales de la zona, tanto en los edificios destinados a actividades transformadoras (fundamentalmente los molinos) como en las edificaciones de carácter agropecuario (palomares, graneros, etc.). El Canal propició la difusión de nuevas tipologías industriales, representadas por fábricas de harinas, establecimientos papeleros o centrales eléctricas, que se caracterizan por un mayor desarrollo constructivo y por la incorporación de maquinaria puntera. También contribuyó al perfeccionamiento de una serie de las construcciones auxiliares como almacenes o cuadras, relacionadas tanto con el aprovechamiento industrial como con la navegación, que experimentaron una notable mejora. En todo caso estos edificios, ligados a una actividad productiva de carácter industrial o agrícola, presentarán un marcado carácter funcional que conecta perfectamente con los postulados neoclásicos de nitidez en la articulación de los volúmenes, solidez, sencillez y economía en su factura. Y, además, prefiguran conceptualmente la nueva arquitectura industrial que comienza a surgir por esos años.

Por último, en cuanto a la arquitectura doméstica, se aprecia una actividad notable. Por un lado, los sectores más poderosos a niveles socioeconómicos trataron de visualizar su prestancia en la construcción de sus casas, que reflejarán el gusto por los estilos cultos de cada momento a través de los nuevos materiales y elementos decorativos. Por otro, el Canal alentó un proceso de renovación constructiva de las viviendas inmediatas a su trazado y, por irradiación, de las edificaciones presentes en los núcleos próximos. Partiendo de los modelos tradicionales de la comarca, se incorporaron distintas novedades. Algunas de ellas están en relación con los materiales empleados desapareciendo, paulatinamente, el adobe y el tapial al ser sustituidos por ladrillo de producción industrial, que puede ir revocado o, en fechas avanzadas, quedar a cara vista como signo de modernidad. Otras afectan a la organización espacial, como la posición y proporciones del patio o la distribución de las dependencias, con una clara separación de las destinadas a los animales. E, incluso, particular interés tienen aquéllas concebidas para mejorar las condiciones higiénicas y de confort de los diferentes hogares, como sucede con los pozos particulares, las glorias o los evacuatorios.

1. Los núcleos de población

La reactivación demográfica ligada a los nuevos avances tuvo importantes repercusiones en la organización del poblamiento en torno al Canal de Castilla, hasta el punto de que llega a generar un nuevo paisaje poblacional.

En él hallaremos, por una parte, los núcleos que perviven de épocas anteriores y que enlazan con la ocupación tradicional del territorio y, por otra, algunos establecimientos de nueva fundación, en la mayoría de los casos de existencia efímera.

El desarrollo de ambos estará relacionado con sus protagonismos funcionales diferenciados en relación con el Canal de Castilla. De esa manera, mientras que unos se verán potenciados, otros permanecerán estancados o se contraerán.

También a niveles de su configuración urbana se advierten importantes cambios, especialmente en los centros poblacionales de mayor relevancia, en los cuales el afán de progreso se tradujo en intervenciones urbanísticas tendentes a regularizar su composición y a acondicionar sus espacios públicos.

EL MARCO POBLACIONAL

El modelo de ocupación poblacional de nuestra zona se caracterizó, tradicionalmente, por la presencia de núcleos ubicados en la confluencia de los principales ríos, a saber, Pisuerga, Carrión, Valdavia y Ucieza. Este hecho es indicativo de la intensa integración existente entre las corrientes fluviales y los asentamientos, especialmente visible en el caso de las “villas cabezas de puente”, que presidían el paso de los cursos de agua más importantes³⁹³.

Las vías de comunicación también desempeñaron un papel fundamental en el desarrollo de estas poblaciones. Muchos núcleos están en conexión con un camino y los

³⁹³ IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (2002): *Burgos y sus villas. Arquitectura y paisaje, 1750-1800*, Burgos, Caja Círculo. También ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (2007): “El tejido urbano de las ciudades y villas del valle del Duero y su patrimonio histórico. Evolución en época moderna y contemporánea”, en M. Burón Álvarez (coord.), *op. cit.*, pp. 59-61.

más destacados, en la confluencia de varios. Destaca, en este sentido, la importancia de la Ruta Jacobea como gran itinerario cultural y espiritual del Occidente cristiano³⁹⁴.

Sobre estas premisas, se consolida, desde época medieval, una estructura del poblamiento que establecía una jerarquización de las entidades poblacionales en tres niveles: centros de población rectores, núcleos intermedios y pequeñas localidades.

Las cabeceras comarcales fueron establecimientos de primer orden que desempeñaron un papel notable en la ordenación del territorio y llegaron a alcanzar un cierto carácter urbano. Se trataba de poblaciones con un importante peso demográfico, con más de 200 vecinos (es decir, más de 800 habitantes), y amplias funciones económicas en su entorno espacial, en tanto en cuanto centros de producción e intercambio. Dentro de este grupo se incluían, a mediados del siglo XVIII, Melgar de Fernamental, Amusco y Frómista.

Melgar de Fernamental³⁹⁵ se había erigido en una villa importante a orillas del Pisuerga, en el territorio fronterizo de los reinos de León y de Castilla. Constituía un centro cerealista de primer orden y se había destacado por su especialización en el cultivo de hortalizas, gracias a la presencia de un contingente importante de población mudéjar. También ostentaba un papel destacado como mercado comarcal.

Amusco³⁹⁶, por su parte, venía desempeñando desde época medieval un papel relevante a nivel económico, destacando su industria lanar, sobre todo de bayetas y estameñas, y los molinos de grano situados a lo largo del río Ucieza. Además, se constituyó en el centro de poder de las Nueve Villas de Campos, especie de alianza de poblaciones que compartían un sistema de gobierno y de defensa común. Por último, fue uno de los centros judíos más importantes de Palencia: muestra de ello es la existencia de una amplia sinagoga, construida en el siglo XIV.

En cuanto a Frómista³⁹⁷, su desarrollo estuvo íntimamente ligado al Camino de Santiago y a la aparición del monasterio, iglesia y barrio de San Martín a mediados del siglo XI que, con su propia jurisdicción, alcanzó una entidad diferenciada. Además, en un contexto de crecimiento de los intercambios, la comunidad judía tendrá en Frómista

³⁹⁴ GARCÍA ZARZA, E. (2000): "Paisajes y pueblos del Camino de Santiago palentino. Interés paisajístico, histórico y turístico. Revisión de una imagen paisajística errónea", *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 71, pp. 317-370.

³⁹⁵ ORTEGA GUTIÉRREZ, D. (1994), *Melgar de Fernamental*, Valladolid, Ayuntamiento de Melgar. También HUIDOBRO Y SERNA, L. (1947): *Apuntes para la historia de Melgar de Fernamental*, Burgos.

³⁹⁶ TAMAYO SANTOS, T. (2005), *op. cit.*

³⁹⁷ REVUELTA GONZÁLEZ, M. (1987): "La villa de Frómista en dos momentos de su historia", *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 56, pp. 31-58.

una presencia notable. Pero a finales de la Edad Media, la expulsión de ésta y el declive de la ruta compostelana supusieron una sangría demográfica y económica considerable para la villa, de suerte que en el siglo XVI su población se había reducido a la mitad y dos centurias más tarde, a la cuarta parte.

El segundo nivel de este panorama poblacional tradicional correspondía a los núcleos intermedios, cuya población se encontraba entre los 100 y los 200 vecinos (es decir, de 400 a 800 habitantes). Eran villas de cierta prestancia demográfica y económica, sin llegar al estatus de las anteriores. Dentro de este conjunto podemos destacar, a mediados del Setecientos, a aquéllas que eran más dinámicas, como Lantadilla³⁹⁸, Herrera de Pisuerga³⁹⁹ y San Cebrián de Campos. Las dos primeras constituían destacadas cabezas de puente en el curso del Pisuerga, circunstancia en torno a la cual construyeron su pujaza, mientras que la tercera era un centro de difusión del importante desarrollo de Amusco. En cuanto a las restantes, a saber, Osorno⁴⁰⁰, Piña de Campos, Boadilla del Camino⁴⁰¹ y Santillana de Campos, cabe señalar que presentaban una menor importancia y que su actividad estaba fundamentalmente relacionada con los itinerarios camineros.

Por último, en un tercer orden, tenemos un variado conjunto de núcleos pequeños, con menos de 100 vecinos (unos 400 habitantes). La gran mayoría de estas localidades modestas constituían asentamientos rurales de un marcado carácter agrario y con una dimensión poblacional y productiva reducida. No obstante, pueden destacarse aquéllos de mayor prestancia, como Ventosa de Pisuerga y Amayuelas de Abajo, que debían su desarrollo fundamentalmente a la proximidad de otros núcleos destacados como Herrera de Pisuerga y Amusco, respectivamente. El resto, San Quirce de Riopisuerga, Olmos de Pisuerga, Las Cabañas de Castilla, Requena de Campos, Ribas de Campos, San Llorente de la Vega, Naveros de Pisuerga y Castrillo de Riopisuerga, no pasaban de ser reducidos enclaves poblacionales con escaso pulso demográfico y económico.

³⁹⁸ VICENTE RENEDO, M. (1993), *op. cit.*

³⁹⁹ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *Herrera de Pisuerga: aproximación histórica*, Palencia, Ayuntamiento de Herrera de Pisuerga, y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2002): *Herrera de Pisuerga en el siglo XVIII*, Palencia, Diputación Provincial e Institución Tello Téllez de Meneses.

⁴⁰⁰ GARCÍA DEL VALLE, C. (2005), *op. cit.*

⁴⁰¹ SALCEDO TAPIA, M. (1989): "Boadilla del Camino y sus hijos", *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 60, pp. 291-428.

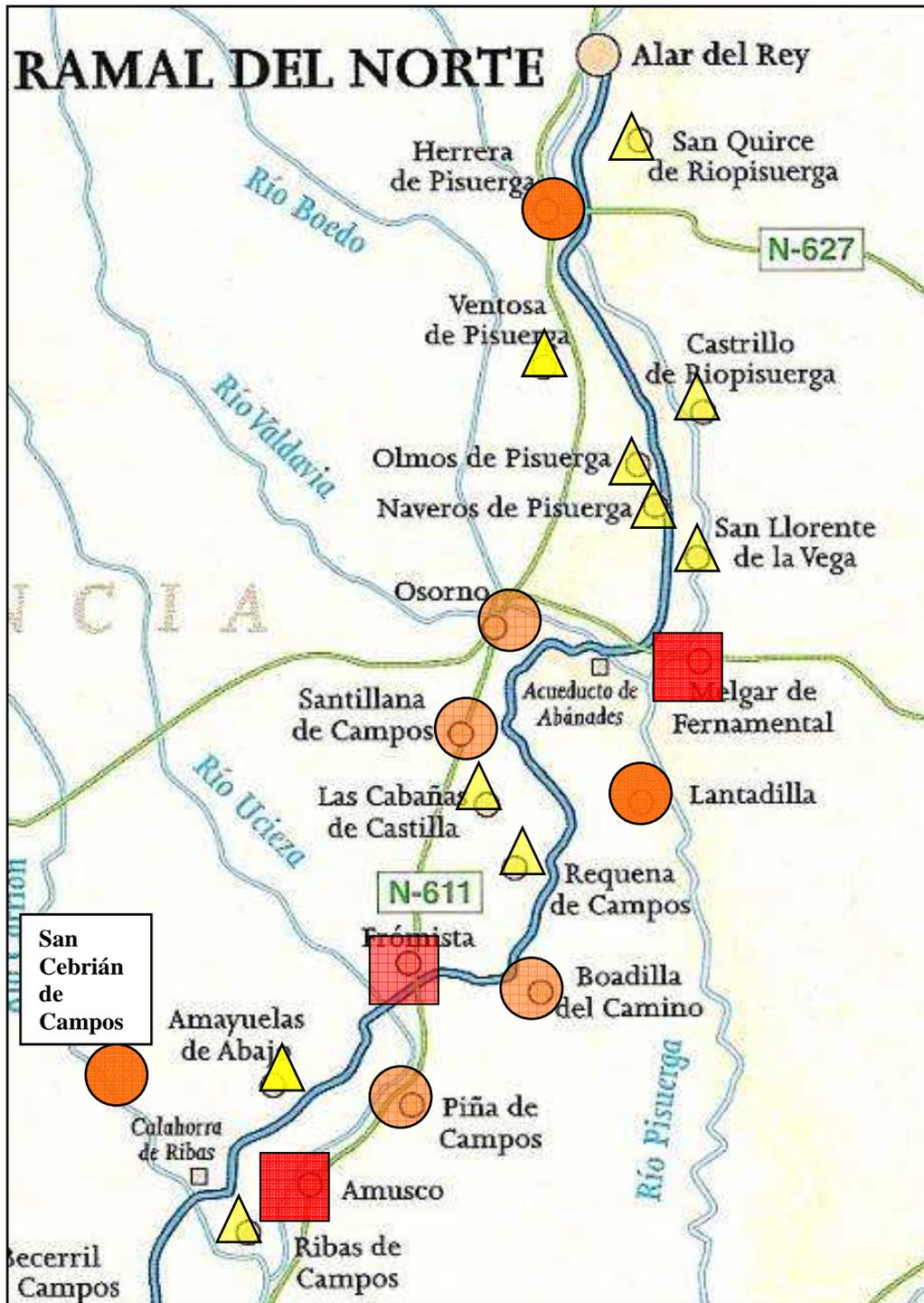
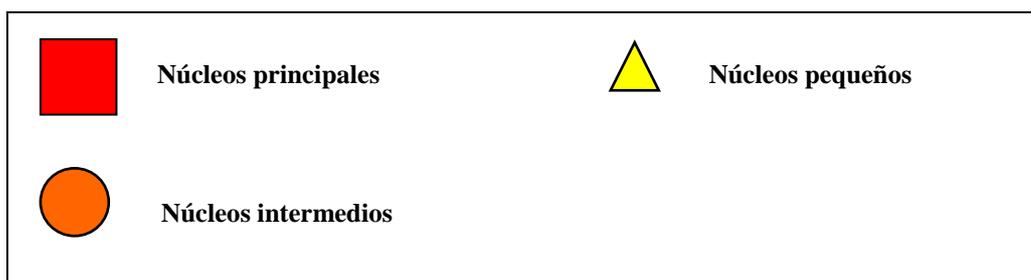


Ilustración 50. Organización tradicional del poblamiento en la zona de estudio



UN DESARROLLO DIFERENCIADO

Sobre el paisaje poblacional que hemos dibujado actuarán desde mediados del siglo XVIII los agentes de desarrollo estudiados, en particular el Canal de Castilla, transformando la imagen y la dinámica tradicionales de poblamiento.

Los núcleos tradicionales

El Canal tuvo repercusiones demográficas importantes en los asentamientos ribereños en dos fases: primero durante su construcción, por un período de tiempo que en cada localidad oscila entre 5 y 15 años y, posteriormente, al iniciarse su explotación, sobre todo en relación con la instalación de establecimientos fabriles⁴⁰².

Inicialmente, se produjo un fuerte desplazamiento migratorio hacia los centros donde se ejecutaban las obras. Se incorporaron soldados, a cuyo cargo estaba la vigilancia de puntos clave como los almacenes y las oficinas de la tesorería. También fue importante el grupo de funcionarios, tanto ingenieros como personal administrativo y, sobre todo, el gran número de jornaleros encargados de abrir el cauce y construir las obras de cantería, muchos de los cuales procedían de lugares próximos. Cabe destacar dos centros importantes que concentraron a un gran número de personas empleadas en el Canal: Herrera de Pisuerga y, sobre todo, Frómista, donde se llegó a instalar un cuartel junto a la iglesia de San Martín y una oficina administrativa.

Una vez que se pone en funcionamiento el Canal, se inicia un movimiento demográfico de menores dimensiones, pero de duración mucho más dilatada. Cada esclusa requiere la creación de un puesto de trabajo específico: el esclusero, empleado encargado de abrir y cerrar las compuertas, que se asienta allí junto a su familia. Además, para aprovechar la energía de los saltos de agua de las esclusas, se crearon diferentes establecimientos industriales (molinos, batanes, fábricas), donde trabajaban y vivían operarios de diversas categorías. Generalmente los escluseros y los obreros industriales procedían de localidades por donde discurría el Canal, lo cual permite interpretar que éste, además de generar empleos especializados, contribuyó a una cierta movilidad laboral en su entorno.

⁴⁰² PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004): *El Canal de Castilla: arqueología y sociedad en el Ramal del Norte (1759-1825)*, Palencia, Universidad SEK y Diputación Provincial de Palencia. En esta obra se efectúa un detallado análisis, localidad por localidad, del impacto demográfico del Canal de Castilla durante su construcción y los primeros años de su explotación en nuestro ámbito de estudio. Para ello se recurre a los libros parroquiales (matrícula, bautismos, defunciones y matrimonios).

Pero además de esa incidencia demográfica directa, es decir, del aporte concreto de efectivos demográficos, el Canal contribuirá a una transformación del panorama poblacional existente, al conceder protagonismos funcionales distintos a los núcleos tradicionales.

En este sentido, las poblaciones principales (de más de 1.500 habitantes), experimentarán una evolución diversa con incidencia desigual. Algunas adquieren un nuevo significado y crecerán bajo su impulso renovador, desarrollándose a niveles demográficos y económicos, lo cual se tradujo en una importante renovación de su casco, como sucede en Herrera y Melgar. Éstas se revitalizan y potencian como destacados centros comarcales por su producción agrícola, en especial su especialización hortícola orientada a los mercados urbanos más inmediatos, y por sus actividades industriales y comerciales. En cambio, otros núcleos anteriormente destacados quedarán relegados de esta dinámica expansiva y se verán sumidos en un crecimiento estacionario, como ocurre con Osorno y Frómista, debido a su tradicional carácter de paso y cruce de caminos. Y algunos antiguos centros de primer orden, por ejemplo Amusco, entran en franco retroceso y pasan a integrarse en el nivel de los núcleos intermedios. En este caso se produjo la crisis de su tradicional sostén económico, la industria textil lanera, y se resintió su función de intercambio comercial (a través de ferias y mercados) con su *hinterland* rural.

Por su parte, los núcleos intermedios (entre 500 y 1.500 habitantes) se sumen, por norma general, en el estancamiento. Incluso algunos retroceden de manera importante, como en el caso de Piña de Campos, villa de importante tradición caminera. Sólo destacará, como veremos, el importante crecimiento de Alar del Rey.

Finalmente, los pequeños núcleos (menos de 500 habitantes) disfrutarán de escasa vitalidad y apenas verán aumentar sus efectivos demográficos ni su tejido urbano. Tan sólo San Quirce de Riopisuerga experimentó un crecimiento apreciable, en relación con su proximidad a Alar del Rey. Otras localidades como Castrillo de Riopisuerga, Las Cabañas de Castilla y Requena de Campos mantendrán su dimensión poblacional y productiva. Y el resto presenta una dinámica regresiva y retrocede ante el mayor poder de atracción de los centros principales, como Ventosa, Olmos y Naveros de Pisuerga en relación a Herrera, San Llorente de la Vega con respecto a Melgar, o Amayuelas de Abajo y Ribas de Campos ante la proximidad de Palencia.

**Tabla 1. Datos de población procedentes del Catastro de Ensenada (1752)
y de los Diccionarios de Miñano (1826) y de Madoz (1845-1850)**

LOCALIDADES	ENSENADA ⁴⁰³ (1752) Vecinos	MIÑANO ⁴⁰⁴ (1826) Vec. (Habit.)	MADOZ ⁴⁰⁵ (1845-1850) Vecinos (Almas)
San Quirce de Riopisuerga	41	73 (292)	77 (310)
Herrera de Pisuerga	170	266 (987)	143 (744)
Ventosa de Pisuerga	79 ½	72 (300)	43 (224)
Castrillo de Riopisuerga	40	30 (154)	20 (74)
Olmos de Pisuerga	55	75 (263)	34 (178)
Naveros de Pisuerga	43	25 (90)	16 (30)
San Llorente de la Vega	43	38 (135)	35 (182)
Melgar de Fernamental	430	600 (2.700)	929 (2.116)
Osorno	127 ½	197 (698)	159 (827)

⁴⁰³ AGS, CE RG L068, fols. 81-86 (Alar); L070, fols. 25-60 (San Quirce); L069, fols. 38-62 (Herrera); L068, fols. 249-272 (Ventosa); L483, fols. 185-198 (Castrillo); L479, fols. 77-86 (Olmos); L478, fols. 443-455 (Naveros); L480, fols. 269-284 (San Llorente); L031, fols. 275-331 (Melgar) y L479, fols. 53-74 (Osorno).

⁴⁰⁴ MIÑANO Y BEDOYA, S. DE (1826): *op. cit.*, T. VIII, pp. 52-53 (San Quirce); T. IV, p. 452 (Herrera); T. IX-X, pp. 288-289 (Ventosa); T. II, p. 484 (Castrillo); T. VI, p. 308 (Olmos); T. VI, pp. 243-244 (Naveros); T. VIII, p. 11 (San Llorente); T. V, pp. 464-465 (Melgar) y T. VI, p. 364 (Osorno).

⁴⁰⁵ MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. I, pp. 196-197 (Alar); T. XIII, p. 347 (San Quirce); T. IX, pp. 183-184 (Herrera); T. XV, p. 665 (Ventosa); T. VI, p. 203 (Castrillo); T. XII, pp. 257-258 (Olmos); T. XII, pp. 141-142 (Naveros); T. XV, p. 623 (San Llorente); T. XI, pp. 358-359 (Melgar) y T. XII, pp. 397-398 (Osorno).

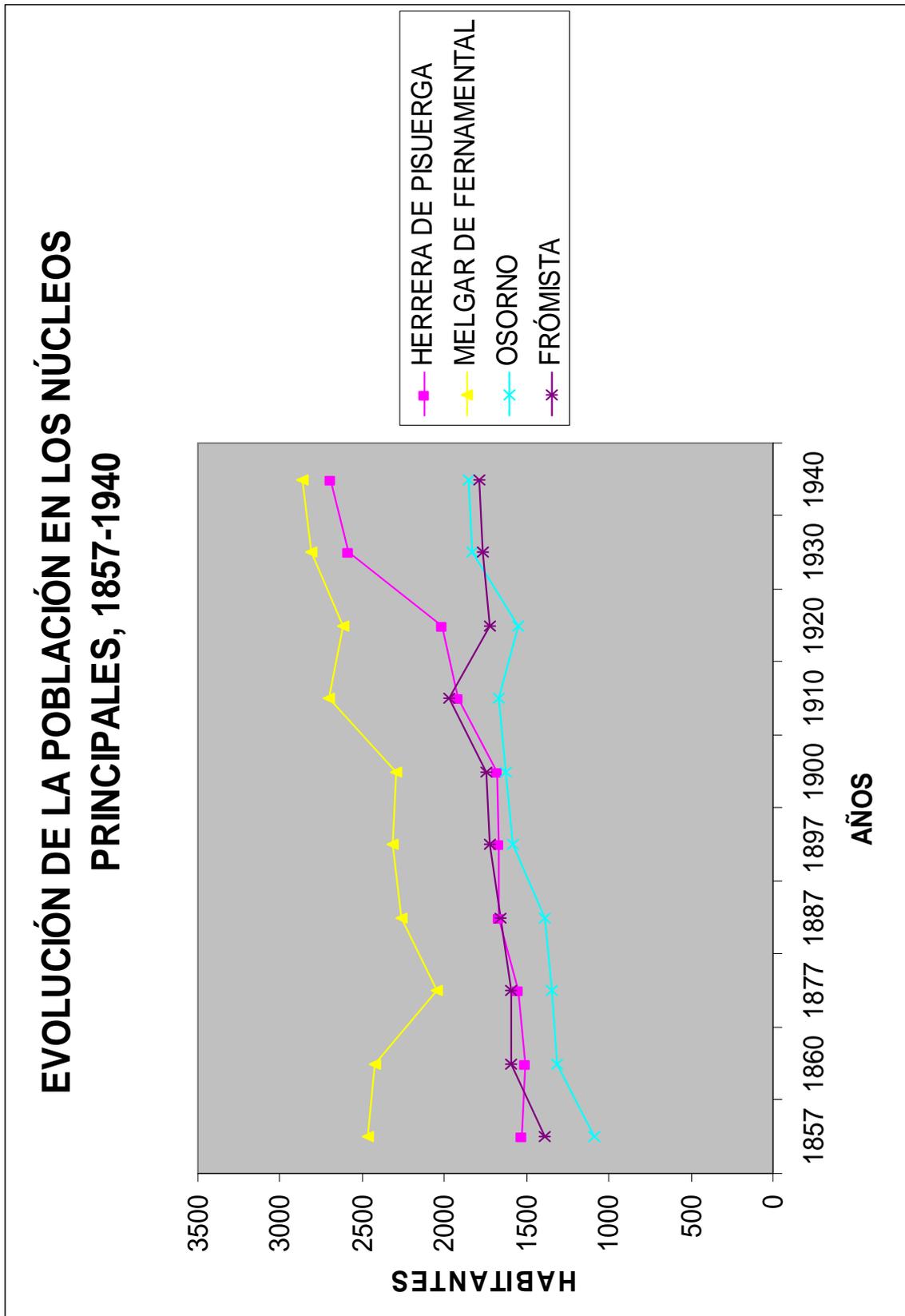
LOCALIDADES	ENSENADA ⁴⁰⁶ (1752) Vecinos	MIÑANO ⁴⁰⁷ (1826) Vec. (Habit.)	MADOZ ⁴⁰⁸ (1845-1850) Vecinos (Almas)
Santillana de Campos	107	132 (468)	137 (988)
Las Cabañas de Castilla	51 ½	51 (203)	42 (218)
Lantadilla	206	220 (850)	200 (1.040)
Requena de Campos	50	46 (167)	42 (218)
Boadilla del Camino	108	135 (457)	109 (567)
Frómista	217	327 (1.529)	285 (1.483)
Piña de Campos	110	262 (902)	189 (983)
San Cebrián de Campos	150	280 (865)	141 (734)
Amayuelas de Abajo	77	39 (200)	38 (198)
Amusco	400	373 (1.318)	335 (1.743)
Ribas de Campos	47	72 (250)	59 (307)

⁴⁰⁶ AGS, CE RG L480, fols. 159-193 (Santillana); L478, fols. 39-52 (Las Cabañas); L478, fols. 79-118 (Lantadilla); L633, fols. 15-31 (Requena); L476, fols. 339-371 y L478, fols. 426-441 (Boadilla); L477, fols. 373-397 (Frómista); L479, fols. 303-329 (Piña); L480, fols. 95-108 (San Cebrián); L475, fols. 507-520 (Amayuelas); L475, fols. 427-506 (Amusco) y L480, fols. 21-50 (Ribas).

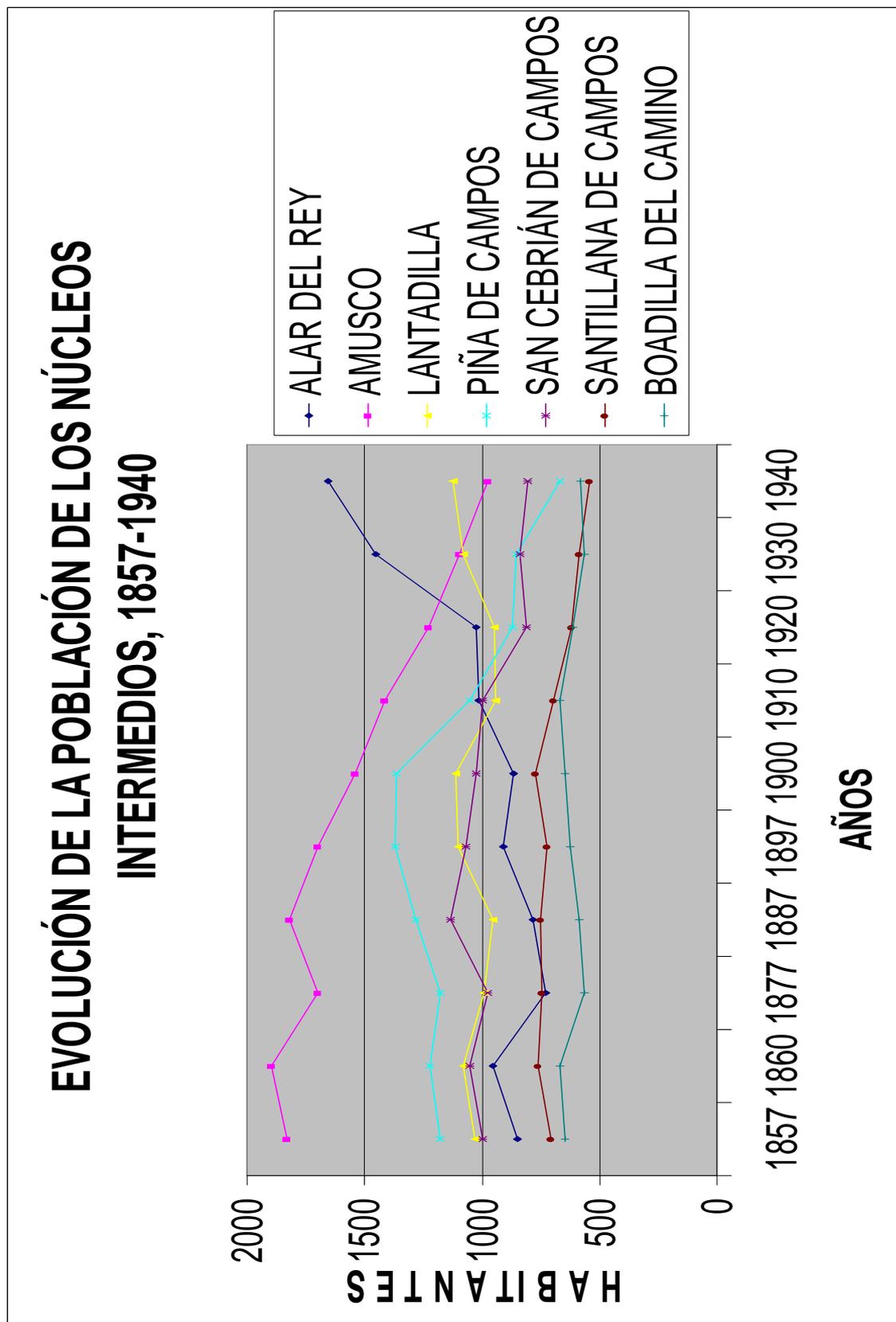
⁴⁰⁷ MIÑANO Y BEDOYA, S. DE (1826): *op. cit.*, T. VIII, p. 144 (Santillana); T. II, p. 220 (Las Cabañas); T. V, p. 148 (Lantadilla); T. VII, p. 272 (Requena); T. II, p. 130 (Boadilla); T. IV, p. 202 (Frómista); T. VII, p. 29 (Piña); T. VII, p. 451 (San Cebrián); T. I, p. 185 (Amayuelas); T. I, p. 194 (Amusco) y T. VII, p. 292 (Ribas).

⁴⁰⁸ MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XIII, p. 836 (Santillana); T. V, p. 21 (Las Cabañas); T. X, p. 66 (Lantadilla); T. XIII, p. 424 (Requena); T. IV, p. 363 (Boadilla); T. VIII, p. 195 (Frómista); T. XIII, pp. 43-44 (Piña); T. V, pp. 382-383 (San Cebrián); T. II, pp. 236-237 (Amayuelas); T. II, p. 265 (Amusco) y T. XIII, p. 512 (Ribas).

Gráfica 1. Evolución de la población en los núcleos principales, 1857-1940.
Fuente: INE

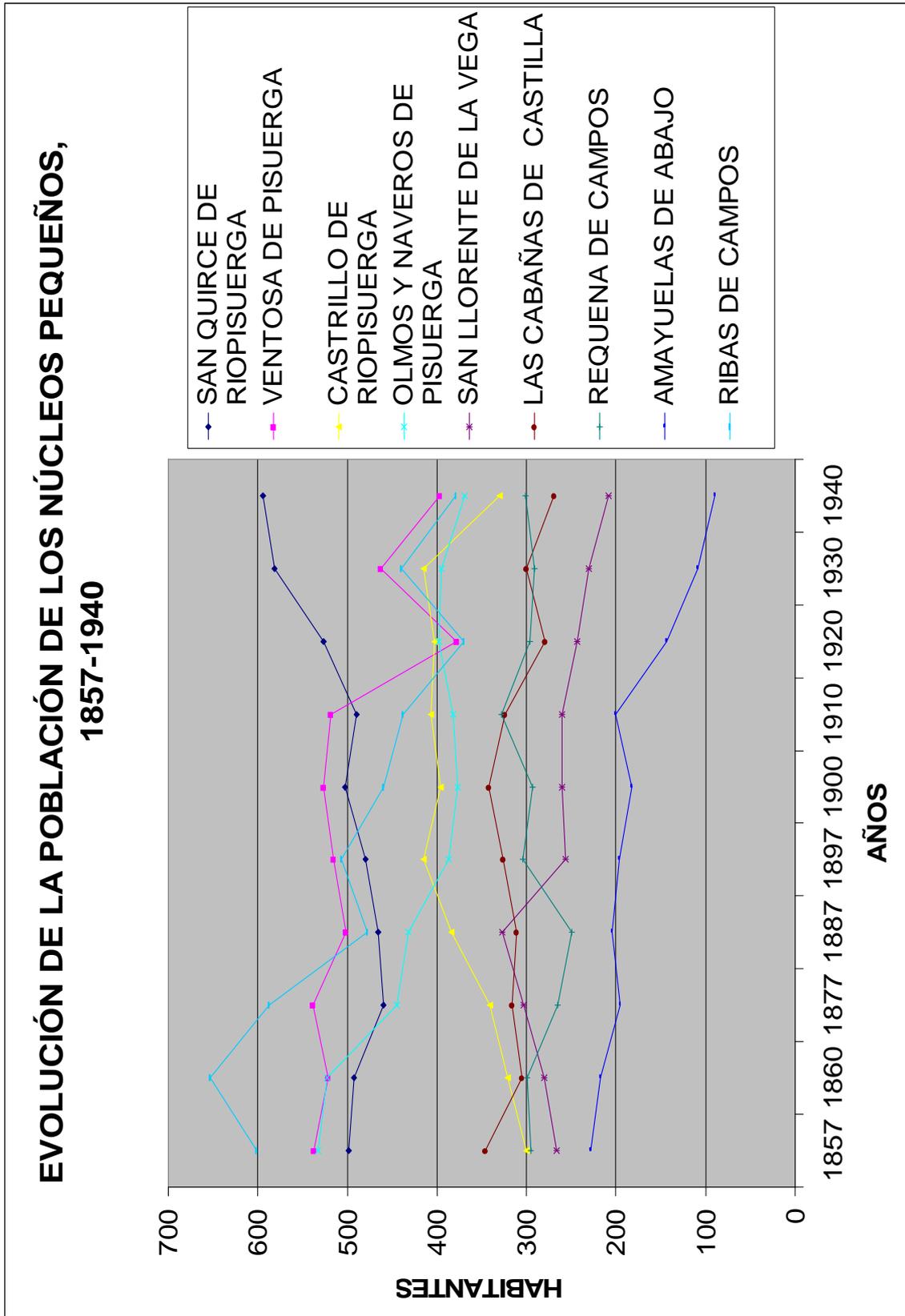


Gráfica 2. Evolución de la población en los núcleos intermedios, 1857-1940.
Fuente: INE



Gráfica 3. Evolución de la población en los núcleos pequeños, 1857-1940.

Fuente: INE



Las nuevas poblaciones

La contribución más interesante que efectuó el Canal de Castilla a nivel poblacional fue la aparición, a su albur, de nuevos núcleos. Este fenómeno histórico hay que inscribirlo dentro de la política de colonización de los reformistas ilustrados⁴⁰⁹, que basada en un pensamiento agrarista y poblacionista perseguía el doble objetivo de aumentar la producción y la productividad agrarias y fomentar la fijación de la población rural como instrumentos imprescindibles para el desarrollo de la riqueza nacional. No extraña, pues, que concibieran el Canal de Castilla como un instrumento de repoblación y de difusión del regadío.

Tal proceso no alcanzó los resultados previstos y muchas de las nuevas poblaciones no llegarían a consolidarse. Los gobernantes ilustrados tuvieron una confianza excesiva en las disposiciones de tipo normativo, cuya eficacia resultó más que dudosa. Además, surgieron obstáculos y resistencias de muy diversa naturaleza, desde factores naturales (como la insalubridad del emplazamiento o la mala calidad de las tierras para el cultivo) hasta los económicos y sociales, derivados de la falta de rentabilidad e, incluso, la oposición de los pueblos del contorno. Por todo ello, J. Helguera habla de una “repoblación de papel”⁴¹⁰, en un doble sentido: en la mayoría de los casos no trascendió de la fase de proyecto y, en las contadas ocasiones en que llegó a materializarse de manera efectiva, los resultados fueron por lo general efímeros.

El surgimiento de las primeras iniciativas repobladoras podría fecharse a finales de 1791 y comienzos de 1792, poco después de que se hubiera logrado enlazar el Canal del Norte con el de Campos, en un momento en el que se estaban habilitando para la navegación los tramos de ambos ramales comprendidos entre Paredes de Nava y Alar. Por esas fechas se expidió una Real Orden por la que se mandaba repoblar los antiguos despoblados situados a lo largo de dicho trazado, con el objeto de contribuir al mantenimiento de las obras hidráulicas, auxiliar a la navegación y empezar a poner en explotación las tierras ribereñas.

Estas medidas respondían a un típico planteamiento de repoblación itineraria, muy similar al que había inspirado con anterioridad la fundación de algunas nuevas poblaciones a lo largo de los Caminos Reales de Andalucía y Extremadura. La empresa

⁴⁰⁹ HELGUERA QUIJADA, J. (1996): “Los despoblados y la política de colonización del reformismo ilustrado en la cuenca del Duero”, en VV. AA., *Despoblación y colonización del valle del Duero*, Ávila, Fundación Sánchez Albornoz, pp. 377-413. También SAMBRICIO, C. (1991): *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*, 2 Vols., Madrid, MOPTP.

⁴¹⁰ HELGUERA QUIJADA, J. (1996): *op. cit.*, p. 411.

colonizadora fue encomendada a Juan de Homar, Ingeniero-Director de los Canales de Castilla. Como medida preliminar, procedió a localizar los despoblados de los que había constancia a lo largo de dichos tramos. Homar identificó un total de seis: Alar, Barrialba, Nestar, Quintanilla, Abánades y Sahagún. Los cinco primeros estaban situados en la parte más septentrional del Canal del Norte, entre su cabecera y Osorno, mientras que el último estaba en el punto donde se habían interrumpido las obras del Canal de Campos.

Acto seguido, se emprendió el proceso de colonización bajo dos procedimientos básicos⁴¹¹. En primer lugar, la repoblación de esos núcleos preexistentes abandonados durante la crisis del siglo XIV. Y en segundo término, la fundación de otras entidades poblacionales *ex novo* en relación con la navegación y, sobre todo, los usos industriales del Canal. Como resultado, hacia 1800 ya se había proyectado o iniciado la construcción de 11 nuevas poblaciones a lo largo del trazado ya abierto.

En el Ramal del Norte se concentraron siete, sobre todo en su tramo superior. La mayor parte de estas poblaciones se asentó sobre los términos de despoblados anteriores. El principal de todos ellos fue Alar del Rey, que se localizó junto a la cabecera del Canal y creció en torno a su importante dársena, donde se desarrollaba una intensa actividad de carga y descarga de los productos transportados. Por su parte Nestar, cercano a la 7ª esclusa, se repobló a partir de la instalación de un batán de curtidos. También tenemos Barrialba, en las proximidades de Herrera de Pisuegra, donde estaba previsto que se asentaran los obreros de unos artefactos metalúrgicos inmediatos. Los lugares deshabitados de Quintanilla y Abánades, en los límites con Melgar de Fernamental, iban a repoblarse aprovechando la construcción de dos grandes obras del Canal, el puente de Carrecalzada y el gran acueducto de Abánades, respectivamente.

Y, además, surgieron otros enclaves ocupados *ex novo* en relación con algunos aprovechamientos industriales de cierta importancia. Así, junto a la fábrica de papel de las esclusas 11 y 12 se formó una pequeña colonia para los operarios allí destinados. También en las tres esclusas unidas de Calahorra, en donde se establecieron un parador, dos molinos harineros y un batán de paños, se instalaron los trabajadores de éstos y unos colonos que cultivaban las huertas y tierras de regadío de los alrededores.

⁴¹¹ HELGUERA QUIJADA, J. (1990a): *op. cit.*, pp. 115-117.

La inmensa mayoría de estas nuevas poblaciones no llegó a consolidarse, a excepción de Alar del Rey, que se constituyó en un núcleo intermedio muy dinámico, siendo a la postre el único que ha sobrevivido hasta nuestros días. Durante la Guerra de la Independencia, muchas de ellas se abandonaron, circunstancia que fue aprovechada por los habitantes de las localidades vecinas para apropiarse de sus terrenos de cultivo y saquear las viviendas y las instalaciones industriales. Los importantes deterioros ocasionados no permitieron, en la mayoría de los casos, su repoblación. Las pocas que sobrevivieron a dicha contienda, como San Carlos de Abánades, languidecieron a lo largo del tiempo padeciendo no pocas dificultades hasta encontrar su segura desaparición. Algunas, como Quintanilla la Real, Barrialba o Nestar, quedaron en una fase embrionaria, casi en un proyecto. Otras, como la colonia industrial que surgió junto a las esclusas 11ª y 12ª o el punto de Calahorra de Ribas, tan sólo alcanzaron una dimensión reducida y una duración escasa.

ALAR DEL REY

El despoblado de Alar constituye el punto de partida para la constitución de este núcleo. Dicho territorio se calificaba en el Catastro de Ensenada⁴¹² como “coto redondo” propiedad del Monasterio de San Andrés de Arroyo. Tal denominación hace referencia a un conjunto de fincas rústicas unidas o muy próximas comprendidas dentro de un perímetro y pertenecientes a un mismo dueño. No hay referencia a la existencia en otro tiempo de un poblado en dicho lugar, ya que en el Becerro de las Behetrías no aparece Alar como un despoblado, sino que más bien se trató de un término descampado carente de caserío. Pero su importancia radicaba en que en sus terrenos existía una gran presa sobre el río Pisuerga que desde tiempo inmemorial hacía funcionar un molino de cuatro piedras y un batán de dos ruedas.

La pesquera y dichos edificios eran propiedad perpetua de las religiosas bernardas de San Andrés de Arroyo. La mitad la habían comprado a los vecinos de Prádanos y la otra parte la habían recibido en donación por Fernando III hacia 1220. Tales instalaciones constituían el principal valor económico de Alar, y su aprovechamiento debió de ser frecuente motivo de litigios con la villa de Nogales, ya que estaban situadas en su territorio. Para evitar esas discordias, en 1659 las monjas compraron a la Corona la jurisdicción civil y criminal del término y territorio de Alar,

⁴¹² AGS, CE RG L068, fols. 81-86.

lugar al que se concedió el título de realengo. A partir de entonces, mantuvo una existencia ficticia como entidad de población, pues sus únicos moradores eran los arrendatarios del molino y del batán. Así, desde 1773, en los libros de matrícula de Nogales de Pisuerga⁴¹³ aparece una relación final con las personas que residían en Alar, fundamentalmente en “los molinos de Alar”, en los que aparecía un matrimonio con uno o dos criados.

Con el comienzo de las obras del Canal, fundamentalmente la presa, la retención y la dársena, se fue estableciendo en dichos terrenos un nutrido grupo de personas (ingenieros, técnicos, obreros y presidiarios). Una vez finalizados los trabajos e iniciada la navegación a partir de 1791, este punto se convierte en el origen y término de los intercambios efectuados a través del Canal y se inicia la construcción de almacenes y demás edificios auxiliares para atender las necesidades del comercio y diferentes servicios. Alar nace, pues, cuando el Canal de Castilla comienza a funcionar, fruto de la necesidad de almacenar y distribuir las mercancías que llegaban a su embarcadero⁴¹⁴. En torno al mismo se fue conformando de una manera espontánea este núcleo de población, germen de una villa de gran prosperidad fabril y comercial⁴¹⁵.

La repoblación oficial de Alar era, pues, una cuestión fundamental. En su término estaba situada la cabecera del Canal del Norte, circunstancia que la convertiría en uno de los principales puertos y, por ende, en uno de los lugares con mayor potencialidad de crecimiento. Se trataba de un emplazamiento estratégico, el lugar elegido para tomar aguas del Pisuerga y dar inicio al Canal de Castilla. Pero había un problema: el despoblado, en cuyo término estaba la presa, pertenecía al monasterio de San Andrés de Arroyo. En vista de ello y para evitar en el futuro posibles interferencias y litigios, Juan de Homar fue comisionado en agosto de 1792 para conseguir que el Estado se hiciera con su propiedad⁴¹⁶ y, tras breves negociaciones, el 30 de octubre de ese año se produjo la compraventa por la Corona de Alar con todos sus términos y derechos (presa, molino, batán, casas, tierras y pastos), por un importe de 200.000

⁴¹³ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004): *op. cit.*, pp. 18-20. ADP (Archivo Parroquial de Nogales de Pisuerga), LM, nº 18 (1768-1839) y 19 (1840-1861); LB, nº 2 (1779-1829); LC, nº 9 (1779-1851), y LD, nº 13 (1788-1851).

⁴¹⁴ J. M. Cuadrado y F. J. Parcerisa señalaban al referirse a Alar del Rey que “[...] *el remate del Canal de Castilla ha improvisado un pueblo de almacenes* [...]”. CUADRADO, J. M. Y PARCERISA, F. J. (1989) [1861], *Recuerdos y bellezas de España*, Ed. facsímil, Salamanca, Diputación de Palencia y Ámbito, p. 154.

⁴¹⁵ *Apuntes Históricas de Alar del Rey*, nº 8, p. 4.

⁴¹⁶ *Ibidem*, nº 31, pp. 3 y 7.

reales⁴¹⁷. Inmediatamente se efectuó el amojonamiento del término y ya en 1793 se propuso desde el Ministerio y Dirección de los Reales Canales de Castilla que la nueva población se denominase “Alar del Rey”, recibiendo la aprobación de S. M.⁴¹⁸.

A partir de 1795 se recoge en los libros parroquiales de Nogales la referencia a la “villa de Alar”⁴¹⁹. En 1796 la relación es ya de siete casas: guarda del almacén, medidor, herrero, molinero, pisonero, mesón y venta del Páramo, con un total de 20 habitantes⁴²⁰. En agosto de ese mismo año se consagra bajo la advocación de San Luis un pequeño oratorio, dotado de los ornamentos necesarios para el culto⁴²¹.

Pero los primeros años de esta nueva población no estuvieron exentos de problemas, pues los vecinos del contorno pronto manifestaron su hostilidad. Por ejemplo, en el incendio del molino de Alar a finales de 1797, en el cual participaron varios habitantes de Prádanos y San Quirce⁴²². A raíz de este suceso, se dotó a Alar de los oficios de justicia y ayuntamiento para su gobierno. Así, el 6 de junio de 1798 se produjo el nombramiento de todas las autoridades municipales: alcalde ordinario, procurador síndico general y fiel de fechos⁴²³. Además, la administración de los impuestos de la villa de Alar quedó a cargo de los Reales Canales de Castilla, que dispusieron la exención de los cuatro maravedíes del cuartillo de vino dispensado en su mesón y taberna⁴²⁴ para los empleados en las obras y los vecinos de la villa. Ambas circunstancias contribuyeron a la consolidación del establecimiento.

Alar del Rey se había convertido, a comienzos del siglo XIX, en un pequeño núcleo de cierta vitalidad. Hacia 1800, Juan de Homar recoge en su Memoria la siguiente descripción:

“[...] *En esta nueva población tiene la Real Hacienda un molino harinero de 4 paradas, un batán de paños con 8 pilas, dos casas para el batanero y molinero, un mesón, tres grandes almacenes (los dos contiguos al puerto con máquinas de economía para descarga y el otro para maderas de compuertas), tres bodegas, ocho casas en las que ya habitan 9 vecinos, un oratorio o capilla de la que me nombró S. M. patrono, una*

⁴¹⁷ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0012-04 y 08.

⁴¹⁸ *Ibidem*, 06.

⁴¹⁹ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004): *op. cit.*, pp. 33-38.

⁴²⁰ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 5, pp. 9-10. En los años sucesivos, las menciones a los oficios generados por el Canal en Alar son múltiples.

⁴²¹ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0002-12.

⁴²² *Ibidem*, 13.

⁴²³ *Ibidem*, 16.

⁴²⁴ *Ibidem*, S. XIX, Caja 67, Nº 4.

*inclusa de retención para sujetar en este punto las avenidas del río Pisuerga, dos puentes de comunicación y un tejár [...]*⁴²⁵.

Pero esas buenas perspectivas de crecimiento se vieron frustradas, a corto plazo, por la Guerra de la Independencia. En noviembre de 1808 las tropas francesas invaden las tierras de la comarca, haciendo verdaderos estragos con su rapiña. El nuevo establecimiento fue saqueado y quedó despoblado, ya que en los libros de matrícula de Nogales no aparece referencia al mismo entre los años 1810 y 1813. Sólo se cita a los feligreses del molino y el pisón⁴²⁶.

Aunque volvió a poblarse después del conflicto, se mantuvo prácticamente estancada por el abandono en el que quedó sumido el Canal durante el reinado de Fernando VII. En 1826, según Miñano⁴²⁷, tenía solamente 7 vecinos (27 habitantes) y en 1845 Madoz⁴²⁸ señala la existencia de 5 vecinos (25 habitantes), por lo que Alar había perdido población con respecto a comienzos del siglo XIX.

Pero la reanudación de la navegación por el Canal, tras ser cedido a una empresa privada en 1831, dotó a la villa de una nueva oportunidad de crecimiento, que se vería ampliada a mediados del siglo XIX con la construcción y puesta en servicio del Ferrocarril de Isabel II. Se abrió, así, un futuro prometedor para la localidad y su población aumentó de manera considerable, siendo la década de 1860 su época de mayor esplendor. Como resultado, Alar del Rey logró consolidarse y llegar a nuestros días como un núcleo de cierta importancia, siendo la única superviviente de las nuevas poblaciones que aparecieron a lo largo del Canal.

El creciente peso económico y demográfico de Alar del Rey se tradujo en una paulatina independencia administrativa. Inicialmente, esta población fue dependiente a nivel político y religioso de la villa y parroquia de Nogales, fundamentalmente, pero también de San Quirce. Así, en la formación de los ayuntamientos constitucionales en 1833, constituía un anejo del municipio de San Quirce de Riopisuerga (provincia de Burgos) y después, entre los censos de 1842 y 1857, se incorporó a Nogales de Pisuerga (provincia de Palencia). Finalmente, apareció como municipio con entidad propia entre los censos de 1860 y 1877, incluyendo en su término a Nogales de Pisuerga.

⁴²⁵ AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01. El documento se titula “Memoria de edificios, máquinas, tierras y huertas que tiene la Real Hacienda en los Canales de Castilla la Vieja” y está fechado en Palencia el 6 de abril de 1800.

⁴²⁶ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 16, p. 13.

⁴²⁷ *Ibidem*, nº 5, p. 14.

⁴²⁸ MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. I, pp. 196-197.

BARRIALBA

Se trataba de un antiguo asentamiento romano situado al norte de Herrera de Pisuerga, en la margen izquierda del río Pisuerga y en el camino a San Quirce. En esos terrenos se estableció en 1152 el monasterio de San Agustín, que en 1155 recibió una serie de privilegios del rey Alfonso VII para el establecimiento de una abadía premonstratense dependiente de Retuerta. Pero esa fundación no llegó a prosperar y los clérigos se trasladaron a Santa María la Real de Aguilar de Campoo en 1169.

En el Becerro de las Behetrías de 1352 figuraba como un lugar de realengo perteneciente a la merindad de Villadiego, obispado de Burgos⁴²⁹. En 1461 los monjes premonstratenses de Aguilar autorizaron el apeo de las propiedades pertenecientes a la granja de San Agustín⁴³⁰. En ese lugar, el cabildo y particulares de Herrera adquirieron tierras, huertas y viñas. No hay más noticias hasta el siglo XVI. En 1530 los clérigos de San Quirce solicitaban los diezmos de San Miguel de Barrialba, iglesia que estaría en uso hasta 1548. Ésta llegó al siglo XVIII como ermita en estado de ruina y quedó definitivamente agregada a Herrera en 1790⁴³¹.

Juan de Homar contempló repoblar este antiguo despoblado, del que aún se conservaban restos de su caserío derruido⁴³², con los operarios y familiares que pensaba asentar en los establecimientos metalúrgicos proyectados para las esclusas 3ª, 4ª, 5ª y 6ª, situadas entre San Quirce y Herrera de Pisuerga. Describía así el proyecto en su Memoria de 1800:

*“[...] En las caídas de estas cuatro inclusas se deben construir de orden superior cuatro máquinas para barrenas de cañones de fusil, con doce cada una, que diariamente pueden dar más de 72 cañones. Y por este medio repoblar el despoblado de Barrialba (tan encargado por S. M.), en el que estará situada una de éstas máquinas, y se logrará de este modo que las fábricas de armas estén en el centro del Reino y no en la circunferencia [...]”*⁴³³.

Pero esta iniciativa quedó simplemente sobre el papel. La implantación de dichas manufacturas no se hizo efectiva en la realidad y la repoblación no pasó de la fase de proyecto. En cada esclusa trabajaron y habitaron sus correspondientes operarios, pero el plan previsto por Homar para asentar población no llegó a materializarse.

⁴²⁹ *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuerga*, nº 32, pp. 14-15.

⁴³⁰ *Ibidem*, nº 55, p. 3.

⁴³¹ *Ibidem*, nº 27, p. 10.

⁴³² *Ibidem*, nº 55, p. 10.

⁴³³ AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01.

NESTAR

Se encontraba al sureste de la villa de Herrera, a mitad de camino de Hinojal, en la margen izquierda del río Pisuerga. Era en origen un asentamiento prerromano posteriormente convertido en villa rústica. En el siglo XII está testimoniada la existencia de una ermita dedicada a San Miguel. En el XIV era un lugar bajo el señorío de la casa de Haro, que tuvo frecuentes pleitos con Ventosa por los prados, pastizales y linares⁴³⁴. No hay más noticias hasta 1570, año en el que su parroquia es agregada a la de Herrera, pero la adjudicación definitiva se efectúa en 1788, cuando el término está totalmente despoblado y la iglesia muy abandonada⁴³⁵.

Nestar constituyó la primera iniciativa concreta de repoblación planteada por Juan de Homar en el Canal de Castilla. En marzo de 1792 propuso al Secretario de Hacienda, Diego de Gardoqui, habitar ese antiguo despoblado con la instalación de un batán de antes y curtidos junto a la 7ª esclusa y con el asentamiento de algunos “guardas agricultores”. La iniciativa recibió la aprobación oficial, pero pocos meses después Homar dio prioridad a Alar del Rey.

Tras iniciarse el establecimiento esta nueva población, Juan de Homar retomó el proyecto de Nestar. La fábrica de la 7ª esclusa, que se encontraba junto al torreón de San Miguel, empezó a funcionar a finales de 1793⁴³⁶ y desde 1797 disponía de un pequeño oratorio o capilla⁴³⁷. Según el testimonio de Juan de Homar⁴³⁸, en 1800 vivían allí diez familias que trabajaban en el mencionado artefacto, pero no tenían viviendas propias, sino que ocupaban la planta superior de un edificio anejo al batán que también hacía las funciones de mesón o parador para el servicio del tráfico por el Canal.

Pero la repoblación de Nestar tampoco fructificó. Su única base económica era la fábrica y no fue capaz de mantener sus débiles efectivos demográficos cuando dicho establecimiento comenzó a pasar dificultades a comienzos del siglo XIX. No hay constancia de que este enclave habitado subsistiera después de la Guerra de la Independencia, de manera que este proyecto de población pronto quedó truncado⁴³⁹.

⁴³⁴ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 55, p. 3.

⁴³⁵ SANMILLÁN MERINO, J. (coord.) (1992): *op. cit.*, pp. 186-187. *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 27, p. 10.

⁴³⁶ *Ibidem*, nº 55, p. 11.

⁴³⁷ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0002-14.

⁴³⁸ *Ibidem*, S. XIX, C.0077-01.

⁴³⁹ En 1847 el lugar de Nestar quedaría agregado a Herrera.

POBLADO DE LA FÁBRICA DE PAPEL DE OLMOS DE PISUERGA

La instalación en 1791 de una fábrica de papel junto a las esclusas 11ª y 12ª del Canal de Castilla, cerca de Olmos de Pisuerga, dio lugar a la aparición de una pequeña población que tampoco llegó a consolidarse.

La primera noticia sobre este enclave se remonta a 1793. Según se recoge en el libro de matrícula de Olmos de Pisuerga⁴⁴⁰, dentro de un epígrafe titulado “*Habitantes en el Molino de Papel*”, se contabilizaban 15 habitantes en 6 casas. Al año siguiente, se daba testimonio de la existencia de 10 viviendas y 24 pobladores. En 1795, aparecen 8 hogares ocupados por 21 personas. Ya en 1796, figuraban 11 viviendas y 24 moradores.

Este contingente demográfico se mantenía a comienzos del siglo XIX. Juan de Homar testimoniaba hacia 1800 en su Memoria que en dicho punto existían “[...] *para 12 familias otras tantas casas que ocupan el Administrador, Maestre de Sala y otros operarios, de suerte que esta sola fábrica con las 12 familias que sostiene forma ya una pequeña población que es con lo que el Estado se enriquece [...]*”⁴⁴¹.

Entre 1802 y 1817 no hay datos sobre dicho asentamiento, a consecuencia de la Guerra de la Independencia. Con posterioridad, se aprecia una reducción en el número de sus residentes: así, de un promedio de 24 habitantes y 10 casas del período 1793-1801 se pasa a 15 y 4, respectivamente, entre 1818 y 1825. Parece ser, pues, que durante las dos primeras décadas del siglo XIX, a resultas de la crisis bélica, dicho enclave se abandonó o redujo a una dimensión meramente testimonial, y que con posterioridad experimentó una cierta recuperación demográfica.

El último año del que tenemos noticias para este poblado es 1825, momento en el que aún permanecían 5 viviendas habitadas por 19 personas. Todo parece indicar que a finales de los años 20 del siglo XIX la explotación de la fábrica de papel dejó de ser rentable y, por tanto, se redujo progresivamente su actividad hasta que en la década de 1840 se produjo su cierre, según Madoz “[...] *a causa del poco consumo y mal estado de los purificadores de las aguas [...]*”⁴⁴².

Esta circunstancia resultaría decisiva para el abandono de un enclave que surgió al albur de dicho artefacto y cuya vida estaba inexorablemente ligada al mismo.

⁴⁴⁰ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004): *op. cit.*, pp. 65-70. ADP (Archivo Parroquial de Olmos de Pisuerga), LM, nº 16 (1747-1802) y 17 (1814-1851).

⁴⁴¹ AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01.

⁴⁴² MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XII, p. 258.

QUINTANILLA LA REAL

La nueva población de Quintanilla la Real se iba a establecer sobre los terrenos del antiguo despoblado de Quintanilla de Muñoroz o de las Acenorias, abandonado desde finales del siglo XIV y cuya iglesia, de la que sólo quedaban algunas ruinas a finales del siglo XVIII, había sido agregada a la de Melgar en 1516. Se proyectó emplazar el futuro establecimiento junto al puente construido sobre el Canal en el punto de Carrecalzada, con el objeto de servir a su conservación y explotación.

Para llevar a cabo esta empresa, se optó por un procedimiento de repoblación indirecto: la construcción de una posada para el servicio de la navegación del Canal, que debía ser el punto de partida para la nueva población. Las obras del parador, iniciadas en 1798, tropezaron con la oposición de Melgar. Su alcalde entorpeció el acopio de materiales y llegó a encarcelar a al cantero y al peón que trabajaban en ellas⁴⁴³.

Pese a ello, se logró terminar la obra, que ya estaba en funcionamiento a comienzos de 1800. Juan de Homar nos ofrece una sucinta referencia a dicho lugar:

“[...] Hay un parador cómodo y capaz que ya sirve de abrigo a los pasajeros y a los empleados en la navegación, y es principio de la repoblación de Quintanilla la Real, en cuyo paraje debe construirse una pequeña iglesia para que se verifiquen las sabias intenciones de S. M. en la repoblación de todos los despoblados que corta la línea del Canal, como lo tiene aprobado [...]”⁴⁴⁴.

Pero, en contra de las optimistas previsiones de las autoridades del Canal, la posada no llegó a actuar como foco de atracción de nuevos pobladores y tuvo una existencia muy efímera. El ambiente de inseguridad y la interrupción de la navegación durante la Guerra de la Independencia hicieron que se abandonase, circunstancia que fue aprovechada por los vecinos de los pueblos del contorno para saquearlo⁴⁴⁵. El parador sufrió tales destrozos que quedó completamente inservible y después del conflicto no llegó a ser reconstruido, de manera que en 1822 se procedió a su demolición. No hay alusiones a dicho establecimiento en los años siguientes, lo cual evidentemente es indicativo de su total desaparición.

⁴⁴³ AGCHD, CC. S. XVIII, C.0001-20, 21 y 32.

⁴⁴⁴ *Ibidem*, S. XIX, C.0077-01.

⁴⁴⁵ *Ibidem*, Caja 67, nº 4. En 1810 se nombró un guarda para que vigilase el edificio, en orden a evitar los repetidos daños que sufría.

SAN CARLOS DE ABÁNADES

Los despoblados de Abánades eran originariamente tres pequeñas aldeas denominadas Abánades de Suso, de Yuso y de Enmedio situadas entre Melgar de Fernamental y Osorno, cerca de la confluencia de los ríos Valdavia y Pisuerga. Figuraban en el *Libro de las Behetrías*. Posteriormente, las tres pasaron al señorío de Diego Pérez Sarmiento, Adelantado Mayor de Galicia, y en 1369 pertenecían al Monasterio de San Miguel de Treviño. Los vecinos de dichas aldeas debieron de pasar muchas dificultades durante la guerra civil entre Pedro I y Enrique de Trastámara.

En ese clima de inseguridad, el citado cenobio realizó una importante aportación económica para contribuir a la construcción de la cerca defensiva que por entonces estaba levantando la villa de Melgar. En contrapartida, ésta concedió a los moradores de Abánades la facultad de avecindarse en ella, adquiriendo o construyendo viviendas dentro de su recinto fortificado. Parece ser que éste fue un factor determinante para la despoblación de los tres lugares, ya que a partir de ese momento sus vecinos las fueron abandonando para afincarse en Melgar. Abánades de Suso ya se había despoblado por completo en 1397 y las otras dos aldeas sufrirían un proceso similar por las mismas fechas. A partir de entonces, las tierras de los tres despoblados fueron incorporadas de hecho al término de Melgar, a cuya iglesia pagaban los diezmos.

Los antecedentes para la fundación de la nueva población⁴⁴⁶ los encontramos en la construcción del puente-acueducto del mismo nombre, que se prolongó desde 1775 hasta 1780. Pero antes de la llegada de las obras del Canal al punto de Abánades, Ulloa se anticipó con la construcción de una iglesia, que sustituiría a la derruida ermita de San Miguel, y el establecimiento de un astillero provisional junto a un parque con almacenes y talleres de carpintería y herrería⁴⁴⁷. Ello dio lugar a la instalación de un poblado provisional, que aparece mencionado por primera vez en 1776, bajo el título de “*Almacén de San Miguel*”, con 79 personas⁴⁴⁸. Cuando las obras se dieron por concluidas, permanecieron allí algunos trabajadores, para ocuparse del mantenimiento de esa gran obra de ingeniería y de los diques levantados en sus inmediaciones.

De este modo, cuando a comienzos de la década de 1790 surgió la iniciativa de repoblar los antiguos despoblados de las cercanías del Canal, Homar consideró que, en

⁴⁴⁶ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): “Un ejemplo de repoblación en la España ilustrada: San Carlos de Abánades”, en *Anuario de la Universidad Internacional SEK*, nº 8, pp. 73-84.

⁴⁴⁷ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-01.

⁴⁴⁸ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004): *op. cit.*, pp. 84-85. APO, LM, nº 41 (1774-1816).

el caso de Abánades, se podía combinar perfectamente el objetivo repoblador con el de asegurar el mantenimiento de las obras hidráulicas. En consecuencia, apoyó calurosamente, desde un principio, el proyecto de fundar una nueva población en esos términos.

En 1795, el Ministerio del Canal redactó un expediente para la tasación y compra de la tierra denominada San Miguel, situada en el término de Abánades⁴⁴⁹. En él se indicaba que fue tomada en 1776 para ubicar en ella los almacenes provisionales construidos por cuenta de la Real Hacienda, y que posteriormente se levantaron en dicho solar diferentes casas para las Reales Obras de los Canales de Castilla. De esta manera, el terreno sobre el que se asentaba la naciente población de Abánades se convertía, de esta manera, en propiedad del Estado. En dicho paraje, Homar hizo construir cuatro viviendas y un mesón, y dotó de ornamentos a la iglesia.

Pero aún era necesario oficializar y dar carta de naturaleza a la repoblación *de facto*. El 31 de julio de 1796, Juan de Homar redactó un plan sobre la nueva población de Abánades, en el que incluía un plano de la misma y de su territorio⁴⁵⁰. En dicho documento señalaba que de las nuevas poblaciones creadas en las márgenes del Canal, Abánades era “[...] *la que más puede producir al bien del Estado y de la Real Hacienda por lo pingüe de su terreno* [...]” y esperaba que el Rey resolviera su nombre y el patrono de la iglesia.

El 11 de agosto de 1796⁴⁵¹ se produjo la aprobación real de la repoblación de Abánades. El monarca resolvió dar nombre a la iglesia, bajo la advocación de San Carlos, así como declararse su patrono, lo cual implicaba que la nueva población quedaba situada bajo su protección directa. Así, ésta recibía un claro refrendo y amparo oficial. Pero aún quedaba pendiente la espinosa cuestión de sus términos y jurisdicción, que generaría encendidos enfrentamientos con la vecina villa de Melgar de Fernamental. Las tierras de los despoblados de Abánades habían sido incorporadas de hecho al término de Melgar, cuyos vecinos las venían explotando como pastos para el ganado. No es de extrañar, por tanto, que desde un principio el establecimiento de la nueva población fuese acogido con hostilidad por dicha localidad.

⁴⁴⁹ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-09.

⁴⁵⁰ *Ibidem*, 10. El plano no se conserva juntamente con dicho documento y parece tratarse de uno titulado *Plano que contiene el territorio y nueva población de la villa de Abánades del Rey*, cuya signatura es ARCH, PD, Desglosados, 222. Aunque parece sin firma ni fecha, se puede atribuir la cronología y la autoría del citado documento, es decir, 31 de julio de 1796 y Juan de Homar, respectivamente.

⁴⁵¹ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-11.



Ilustración 51. Plano de la nueva población de Abánades del Rey. Atribuido a Juan de Homar, 31 de julio de 1796

En este sentido, el 15 de marzo de 1797 el concejo y el cabildo de Melgar dirigieron una representación a la Secretaría de Hacienda en la que argumentaban que la repoblación de Abánades les suponía una serie de perjuicios, y que dichos términos y su jurisdicción eran propios y privativos de la villa⁴⁵². Para justificar sus pretendidos derechos de propiedad presentaron sendas escrituras de arrendamiento y donación, fechadas en 1395 y 1397, en las que la familia Sarmiento cedía a la villa de Melgar todas las propiedades y derechos que poseía en los despoblados de los tres Abánades, a cambio del pago de un censo anual de 83 cargas de pan mediado y 2.000 maravedíes. También aportaron una bula expedida por el papa León X en 1519, en la que aprobaba la agregación de la iglesia del despoblado de Abánades de Suso a la de Melgar, con el fin de acreditar su derecho a percibir los diezmos sobre las tierras de aquel término.

La Secretaría de Hacienda consideró que los argumentos esgrimidos por las autoridades de Melgar eran de dudosa legitimidad y no tenían otro fin que entorpecer y diferir el establecimiento de la nueva población. En consecuencia, y atendiendo a la petición de Juan de Homar, el 4 abril de 1797 se ordenó proceder al amojonamiento del término de Abánades⁴⁵³ para acabar con las disputas promovidas por Melgar.

Pero, una vez iniciada la demarcación, las autoridades de esta villa volvieron a la carga con un nuevo recurso ante el Rey fechado el 20 de mayo de 1797. En el mismo, además de reclamar que les fueran devueltas todas las tierras de Abánades que habían sido presuntamente usurpadas por los colonos, exigían que se suspendiesen los trabajos de delimitación, en tanto en cuanto no se dictase una sentencia judicial sobre la propiedad y el usufructo de Abánades⁴⁵⁴. Esto podía suponer, de hecho, la paralización indefinida del proceso de repoblación. Por ello, en junio de dicho año el Secretario de Hacienda, Marqués de las Hormazas, instó a Homar y a Carrasco a que tratasen de llegar a un arreglo amistoso con las autoridades melgarenses.

Éstas mantuvieron su posición y no se pudo llegar a ningún tipo de acuerdo en las dos reuniones que se celebraron en julio y septiembre de 1797⁴⁵⁵. Mientras tanto, se había descubierto en la Real Chancillería de Valladolid un pleito del siglo XVII que demostraba que las propiedades de los Sarmiento entregadas a censo a la villa de Melgar sólo constituían una pequeña parte del territorio de los antiguos despoblados de

⁴⁵² AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-12, 13 y 20.

⁴⁵³ *Ibidem*, 17.

⁴⁵⁴ *Ibidem*, 18.

⁴⁵⁵ *Ibidem*, 15 y 16.

Abánades. En vista de ello, se decidió proseguir con las labores de deslinde, mientras que las autoridades de Melgar entablaron un pleito por despojo ante la Chancillería.

Por fin, el 4 de octubre de 1797 se procedió al amojonamiento definitivo de Abánades⁴⁵⁶. Así, se establecieron los hitos y rayas divisorias con el resto de localidades de alrededor y se delimitaron los términos de la nueva población. En ellos se señalaron la iglesia y las casas de las 5 familias, que ocupaban un solar propiedad del Rey, bajo cuya protección quedaban. También se separaron los terrenos destinados al aprovechamiento en quñones de sus vecinos y un foro de las monjas de San Felices.

Además, se estableció que, para la protección de la nueva población, lo más conveniente era que estuviera sujeta a la única jurisdicción de la Dirección y el Ministerio de las Reales Obras del Canal. Ello implicaba que para la administración de justicia no era necesaria la formación de autos, sino sólo la exposición de los interesados ante dicho juzgado privativo, evitándose así litigios y costas.

La tensión siguió aumentando en los primeros meses de 1798. El alcalde de Melgar prohibió a los colonos de Abánades cultivar sus tierras y apacentar sus ganados, al tiempo que les exigía el pago de los impuestos correspondientes al encabezamiento de dicha villa, al considerar que estaban sujetos a su jurisdicción⁴⁵⁷. También se cometieron diversas tropelías contra el personal y las propiedades del Canal: fueron arrancados árboles de los diques y se causaron graves daños a una almenara de regadío.

Ante esta situación, las autoridades del Canal consideraron que para proteger a los vecinos de los abusos y presiones de Melgar, el medio más adecuado era convertir a Abánades en municipio realengo⁴⁵⁸ con cargos de justicia propios, y en octubre de 1799 tomaron posesión los oficios de alcalde, procurador síndico y fiel de fechos⁴⁵⁹. Además, se consiguió paralizar el proceso judicial abierto por Melgar ante la Chancillería, pues en julio de 1801 la Superintendencia General de Caminos y Canales ordenó que todos los pleitos pendientes sobre Abánades pasaran a los juzgados de la Junta Suprema de Correos, Caminos y Canales.

⁴⁵⁶ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-12 y 13. En este último, se señala que enviaban adjunto para su aprobación un plano que delimitaba los terrenos de los tres despoblados. No tenemos noticia del mismo, pero sí de otro similar de Juan de Homar, tal vez elaborado a partir de aquél, con data en Palencia y fecha de 16 de mayo de 1801. En relación con éste, hemos localizado un informe para su elaboración. *Ibidem*, S. XIX, C.0103-05.

⁴⁵⁷ *Ibidem*, S. XVIII, C.0001-14, 23, 30 y 31.

⁴⁵⁸ Dicha medida iba encaminada a garantizar la seguridad y el gobierno de la nueva población y se había aplicado con anterioridad de manera satisfactoria en el caso de Alar del Rey.

⁴⁵⁹ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-20, 33 y 34

Con estas medidas, la situación parecía estabilizarse y la nueva población comenzaba a consolidarse, lo cual se tradujo en un paulatino crecimiento de su vecindario en los años finales del siglo XVIII. Así, en 1797, se recoge por primera vez la denominación de “*Abánades el Real*” y se registran 7 vecinos, con un total de 20 habitantes. Para 1798, se refiere la presencia de 10 vecinos, con un número total de 27 habitantes. Por último, por lo que respecta a 1799, aparecen 8 vecinos y un total de 30 habitantes⁴⁶⁰.

Hacia 1800, Juan de Homar dibujaba un futuro esperanzador de progreso para este establecimiento e indicaba en su memoria que en San Carlos de Abánades vivían “[...] *ocho vecinos, de los cuales cuatro son labradores de una yunta de bueyes, un tejedor de lienzos, y tres braceros y hortelanos, experimentándose ya las ventajas que resultarán al Estado, pues Narciso Pelaz, que es uno de ellos, con su yunta y unas 150 ovejas mantiene diez individuos, verificándose lo mismo con los otros, sin contar la ganancia de la cría de aves, ni la utilidad que les resulta en la siembra de lino, legumbres y hortaliza, que como gozan del beneficio del riego del Canal se animarán cada vez más por la fácil extracción que logran de sus frutos, que es el incentivo más eficaz en la Agricultura [...]*”⁴⁶¹.

Pero las expectativas de Homar sobre el futuro de esta nueva población eran demasiado optimistas, como demostraría la realidad de los hechos. Ese espejismo momentáneo dejaría paso rápidamente a un estancamiento primero hasta mediados del siglo XIX y a una rápida disminución de sus efectivos demográficos después, hasta llegar a su total desaparición como espacio habitado.

En las primeras décadas del Ochocientos padeció vicisitudes similares a las de Alar del Rey, aunque agravadas por la persistente oposición de los vecinos de Melgar, que aprovecharon las circunstancias bélicas para ocupar sus tierras y cometer abusos contra sus moradores. Como resultado, Abánades sólo contaba con 4 vecinos y 12 habitantes en 1811⁴⁶² y sólo después de la contienda comenzó a recuperarse con gran dificultad, ya que Miñano refiere la existencia de 5 vecinos y 23 habitantes en 1826⁴⁶³ y Madoz, 6 vecinos y 34 habitantes en 1845⁴⁶⁴.

⁴⁶⁰ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004): *op. cit.*, pp. 78-82. APO, LM, nº 41 (1774-1816).

⁴⁶¹ AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01.

⁴⁶² PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004): *op. cit.*, pp. 82-83. APO, LM, nº 41 (1774-1816).

⁴⁶³ MIÑANO Y BEDOYA, S. DE (1826): *op. cit.*, T. VII, pp. 447-448.

⁴⁶⁴ MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XIII, p. 293.

En 1831 se produjo un hecho crucial: quedó suprimida la jurisdicción privativa del Intendente de las Reales Obras de los Canales de Castilla⁴⁶⁵ sobre los vecinos de Abánades. A partir de entonces, se entabló una disputa entre Osorno y Melgar de Fernamental por hacerse con su administración. Este hecho no era espúreo, pues marcaba a las claras el principio del fin de dicha población.

En un primer momento el concejo palentino consigue derechos sobre los pastos y las tierras de la nueva población, como paso previo a la incorporación de ésta a sus términos privativos. Ante esto, las autoridades de Melgar elevaron al Gobierno, con fecha de 18 de febrero de 1847, una exposición solicitando su revocación⁴⁶⁶. Argumentaban que Abánades estaba enclavada en unos terrenos que habían pertenecido a los propios de Melgar y que por ello sus vecinos habían disfrutado del aprovechamiento comunal de los mismos, pero al pasar a Osorno perdían los derechos sobre esos espacios de pasto para su ganado. El pleito prosiguió hasta que la villa burgalesa obtuvo en 1868 la agregación definitiva de San Carlos de Abánades a su distrito municipal⁴⁶⁷. Así se consumaba la desaparición de Abánades como núcleo de población con entidad administrativa propia.

CALAHORRA DE RIBAS

La instalación de dos molinos y un batán junto a las tres esclusas unidas 22^a, 23^a y 24^a, mediante las cuales el Canal del Norte vierte sus aguas en el río Carrión para enlazar con el Canal de Campos, propició el nacimiento de la pequeña población de Calahorra de Ribas. El conjunto estaba contiguo al Convento de la Consolación de la orden de San Francisco, que por entonces era denominado de los Padres Recoletos de San Pedro Regalado, del cual tan sólo se conservaba una espadaña de estilo gótico.

Allí se constituyó un enclave habitado de nueva creación⁴⁶⁸. Siguiendo el ejemplo de Alar del Rey, en 1794 se efectuó la compra por parte de la Real Hacienda de la presa sobre las aguas del río Carrión situada en el punto de Calahorra, en la ribera de la villa de Ribas, que pertenecía al Priorato de Santa Cruz (comunidad de San Norberto

⁴⁶⁵ Se produjo tras la desaparición del organismo administrativo encargado exclusivamente de la gestión del Canal (Ministerio primero, Intendencia después y Junta por último), al pasar aquélla a manos de una Empresa primero (1831) y una Compañía después (1842).

⁴⁶⁶ AHPB, PN 10.035/2, fols. 76-77.

⁴⁶⁷ ADPB, sign. 327 (16).

⁴⁶⁸ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004): *op. cit.*, pp. 149-157. ADP (Archivo Parroquial de Ribas de Campos), LM, n° 18 (1768-1820) y 19 (1821-1862); LB, n° 3 (1697-1780), 4 (1781-1819) y 5 (1819-1834); LC, n° 9 (1706-1795), y LD, n° 13 (1708-1778) y 14 (1778-1822).

de la Orden de Premonstratenses de Valladolid) y al Marqués de Montealegre⁴⁶⁹. Dicha obra comunicaba, a través de un cauce, las aguas necesarias para los molinos, batanes y tierras de las cuales eran propietarios en la ribera de Ribas y resultaba necesaria para permitir la unión de los Reales Canales del Norte y de Campos. Se tasó en 283.243 reales y 33 maravedíes, siendo satisfecha dicha cantidad a los interesados. También se estableció un convenio entre dichas partes sobre la administración y el aprovechamiento de las aguas sobrantes del Canal para el uso de los molinos, batanes y riegos de huertas y demás predios que aquéllos tenían en propiedad en dicha ribera⁴⁷⁰. A cambio, debían pagar a la Real Hacienda un tercio del rendimiento de esos bienes, que se calculaba entre 12.000 y 15.000 reales, en razón de los gastos de conservación de la presa.

Desde 1797 se menciona la existencia en ese punto de dos casas, una en la retención y otra en las esclusas, situada esta última en el Parque. En 1799 se empieza a denominar a este enclave “Calahorra”, lo cual revela que el asentamiento humano va adquiriendo entidad.

Según Homar, hacia 1800 había “[...] *un parador con vivienda cómoda, casa para el inclusero, cinco huertas y una buena porción de tierras para la sementera de lino y demás. Hay aprontada ya una gran porción de materiales para la construcción de cinco casas, que servirán de alojamiento a cinco familias, logrando por este medio y con el auxilio del riego del Canal mantenerlas con utilidad suya y del Estado en un terreno inútil antes de esta Empresa. Y así se consigue en los casos de avenidas del río Carrión socorrer a su paso las barcas de transporte [...]*”⁴⁷¹.

De 1799 a 1808 el número de viviendas en este punto oscila entre tres y cuatro. En 1809 aparecen cinco y hay noticias de que comienza a funcionar una industria textil en el convento. En 1820 son nueve y se pueden agrupar en torno a cuatro bloques: las del Canal (de las esclusas, de la esclusa de retención y del barquero u otros empleados), las de las industrias anejas (de los molinos y del batán), las del convento (una para albergar a la comunidad y otra donde se fabricaban sayales para los hábitos de los Padres Recoletos) y las de los hortelanos (dos).

Calahorra de Ribas no llegó a convertirse en municipio, pero su localización estratégica le permitió mantenerse habitada de forma continua hasta épocas relativamente recientes.

⁴⁶⁹ AGCHD, CC, S. XIX, C.0012-14.

⁴⁷⁰ *Ibidem*, Caja 15, nº 13.

⁴⁷¹ *Ibidem*, C.0077-01.

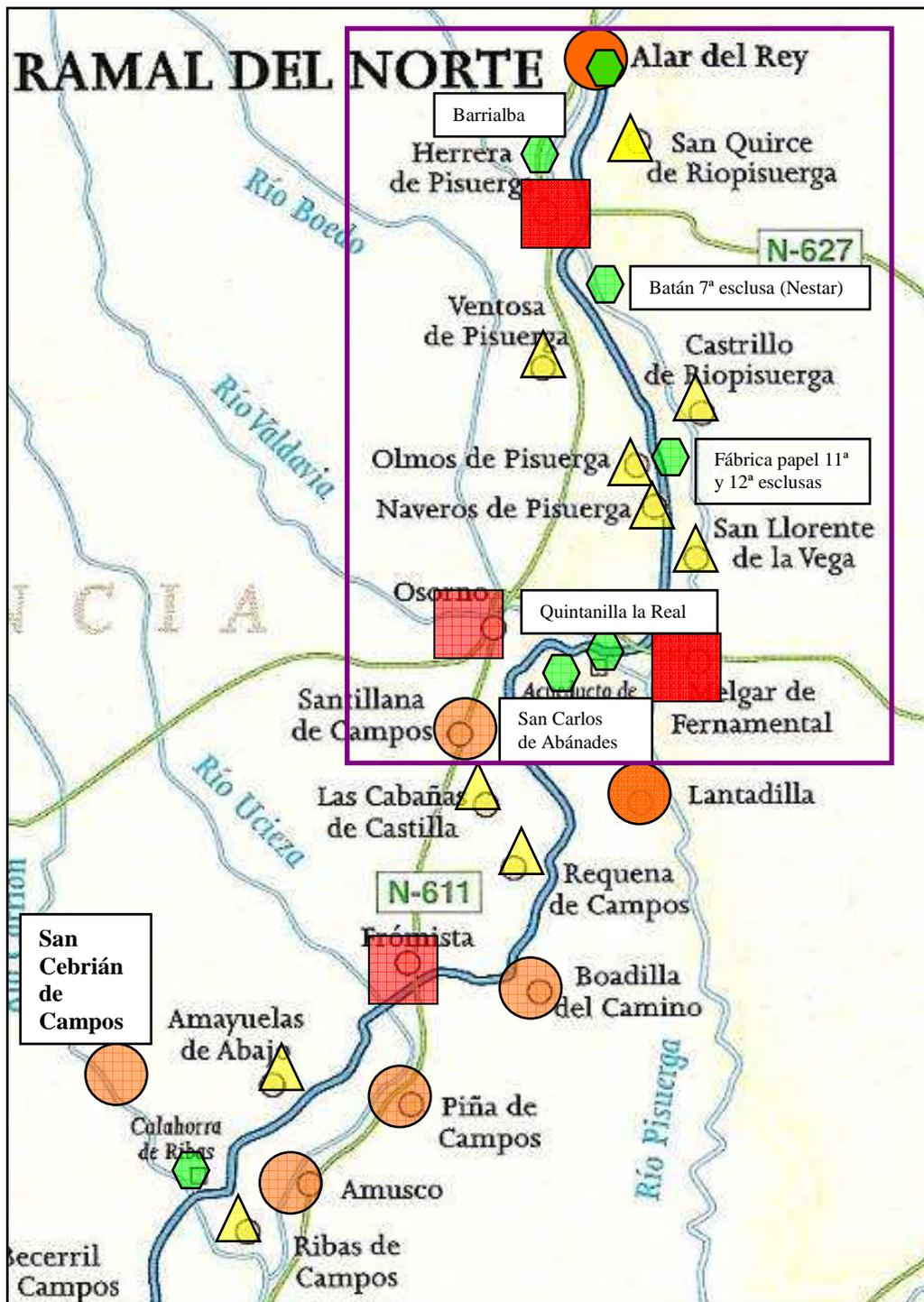
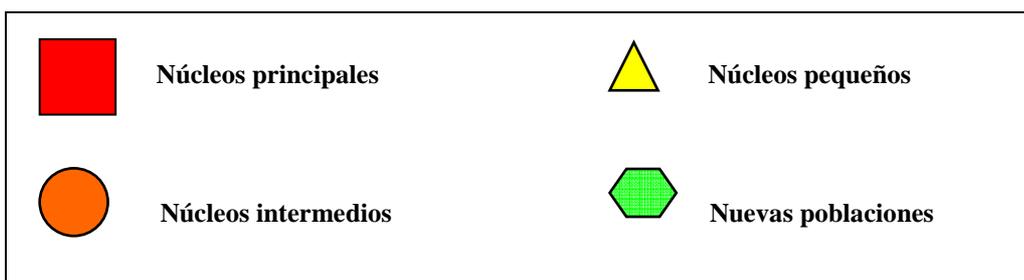


Ilustración 53. Nuevo paisaje poblacional en el área de estudio



A modo de conclusión y como resultado de ese proceso de evolución diferenciada que hemos descrito, aparece un nuevo paisaje poblacional en la zona analizada. En él cabe destacar como rasgo reseñable un basculamiento del peso demográfico y económico hacia el norte, pues se dinamiza y potencia el tramo más septentrional (entre Alar del Rey y Osorno) en detrimento de su sector más meridional (desde Osorno a Ribas de Campos).

En el primero, se producirá el desarrollo de los núcleos principales tradicionales (Herrera de Pisuerga y Melgar de Fernamental, fundamentalmente) y surgirán casi todas las nuevas poblaciones (a excepción de Calahorra de Ribas), entre las cuales destacará Alar del Rey. Y ello en buena medida es debido a que en este sector aparecen concentradas las grandes obras de ingeniería (esclusas, puentes, acueductos, dársenas, etc.) y los principales aprovechamientos industriales del Canal.

Por su parte, en el tramo sur de Ramal Norte, los núcleos tradicionales quedan insertos en una zona agraria que no progresa e, incluso, entra en regresión. El Canal, al no completarse su trazado originario, relega a esta zona, la más distante de su cabecera, de una buena comunicación con el puerto santanderino. Como resultado, este sector queda en clara dependencia de la ciudad Palencia, que actúa como foco de atracción poblacional y centro económico de intercambio de sus productos agrarios.

CONFIGURACIÓN URBANA

Los antiguos asentamientos de esta zona presentan una configuración típica de perfil almendrado o arriñonado, que puede derivar en composiciones oblongas en relación con la adecuación a la topografía (sobre todo, la presencia de los ríos) o las vías de comunicación. En ocasiones, incluso, la presencia de un camino central destacado puede conferir un carácter más lineal a la forma. En todo caso, los núcleos se definen como un espacio compacto de disposición concentrada y continua.

En el exterior, se subraya el carácter cerrado con una línea perimetral que aísla el sector edificado del entorno agrícola y que, en muchos casos, aparece remarcada por una calle-camino exterior. Este cingulo coincide con la ronda de muralla, que constituía un límite militar, administrativo y económico. La cerca medieval se iba ampliando a medida que se desarrollaba el núcleo, incluyendo arrabales y ensanches del mismo, aunque en cada caso se realiza de modo diverso.

En el interior, la morfología del tejido urbano presenta mayor o menor regularidad en base a la alineación en manzanas cuadrangulares de las edificaciones contiguas. Esta trama se organizaba en función de los principales ejes viarios: las diferentes unidades parcelarias, en las cuales se agrupan las viviendas y una serie de construcciones auxiliares articuladas en torno a un patio interior, se ordenaban exteriormente a las calles y caminos.

Los espacios públicos aparecen como importantes elementos vertebradores y de articulación de los diversos barrios, en muchos casos en el cruce entre dos vías de comunicación perpendiculares. Las plazas mayores se irán constituyendo en el corazón vital de los núcleos, al reunir actividades comerciales, representativas y festivas. Por su parte, las iglesias, que inicialmente se disponen en una posición periférica (en la línea defensiva exterior) del núcleo originario, pasarán a ocupar progresivamente un lugar central y conformarán su propio espacio público en forma de plaza.

Se aprecia una evolución claramente divergente⁴⁷² en su composición a resultas de ese proceso de desarrollo diferenciado.

Los centros principales, sobre todo las cabeceras comarcales, serán los que experimenten mayores cambios en su fisonomía. El crecimiento demográfico que experimentan y, por ende, de su espacio habitado, desencadenó un proceso de transformación que se desarrolla fundamentalmente a partir de la segunda mitad del siglo XVIII con la decidida voluntad de modernización y progreso de los ilustrados⁴⁷³. Estos núcleos se van liberando de los límites tradicionales que imponía la muralla, amplían progresivamente sus cascos y se expanden hacia las nuevas vías de comunicación. Van conformando sus espacios públicos, plazas y plazuelas, a las que se dota de recintos amplios y regulares adecuados para la convivencia ciudadana. Simultáneamente, se produce un proceso de renovación viaria, con calles más anchas y regulares y parcelas más grandes, así como del caserío tradicional del espacio consolidado. Con este tipo de actuaciones, se proyectaba el desarrollo del núcleo hacia su periferia, de manera que quedaba desterrada definitivamente la concepción cerrada que imperaba desde época medieval.

⁴⁷² GARCÍA GRINDA, J. L. (1988): *op. cit.*, pp. 109-116.

⁴⁷³ IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (2002): *op. cit.*, pp. 72-82. También IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (1990): "Los núcleos medievales burgaleses y sus transformaciones, 1750-1800", en *Actas del IV Congreso de Medievalismo y Neomedievalismo en la arquitectura española. La ciudad medieval.*, Ávila, Fundación Cultural Santa Teresa y Diputación de Ávila.

El caso de Herrera de Pisuergra ejemplifica perfectamente este proceso de cambio. Presenta un casco antiguo apiñado en un alto que domina el valle enmarcado por los ríos Burejo al oeste y Pisuergra al este⁴⁷⁴. Estaba limitado en origen por una cerca y respondía a una estructura concéntrica a base de manzanas cerradas de gran regularidad.

El crecimiento poblacional obligó en su momento a saltar esa barrera y se produjo como consecuencia un ensanche en la zona baja y llana, al oeste y al sur del núcleo consolidado. La carretera Palencia-Santander, en el borde oriental y septentrional, actuó como barrera y límite de contención a esa expansión del tejido urbano de la villa. Las ampliaciones sucesivas se caracterizaron por presentar una trama ortogonal, con un trazado muy regular en las manzanas y unidades parcelarias ordenadas de acuerdo a un viario bastante rectilíneo.

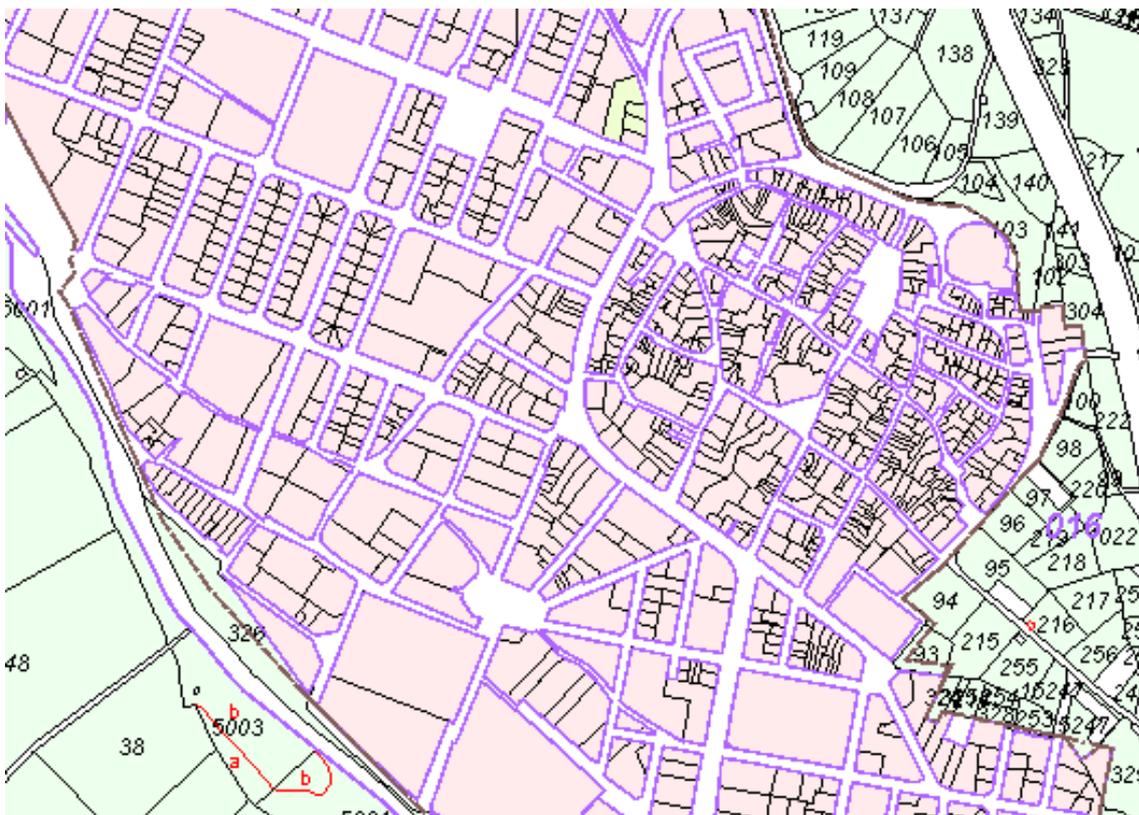


Ilustración 54. Parcelario de Herrera de Pisuergra

⁴⁷⁴ ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (1994): *Imágenes de Castilla y León. Espacios y paisajes*, Valladolid, Junta de Castilla y León, p. 182.



Ilustración 55. Vista aérea del casco antiguo de Herrera de Pisuegra desde el Sudoeste

Melgar de Fernamental, por su parte, dispone de una trama urbana original que evoluciona en el tiempo desde una forma almendrada a otra arriñonada e, incluso, oblonga.

El casco antiguo, de gran irregularidad en su estructura parcelaria, se ordena actualmente en torno al ayuntamiento⁴⁷⁵, emplazado en el centro de la plaza mayor, y la iglesia parroquial, situada en el extremo norte de la villa. Como particularidad, presenta en su interior los característicos “fondos de saco”, en relación con la existencia de huertas cultivadas por población morisca, que se concentraban en las áreas exteriores de la ronda de muralla.

Por otro lado, encontramos el ensanche situado hacia el este y el sur, en relación con las nuevas vías de comunicación, fundamentalmente las carreteras de Burgos, Villadiego, Osorno, Castrojeriz y Lantadilla.

El crecimiento más reciente se ha producido en zonas de antiguo aprovechamiento agropecuario al norte (huertos y corrales) y al sureste (eras) del casco antiguo.

⁴⁷⁵ Originalmente, se situó en el lugar que ocupaba una de las puertas exteriores del recinto cercado, en concreto la situada más al sur.

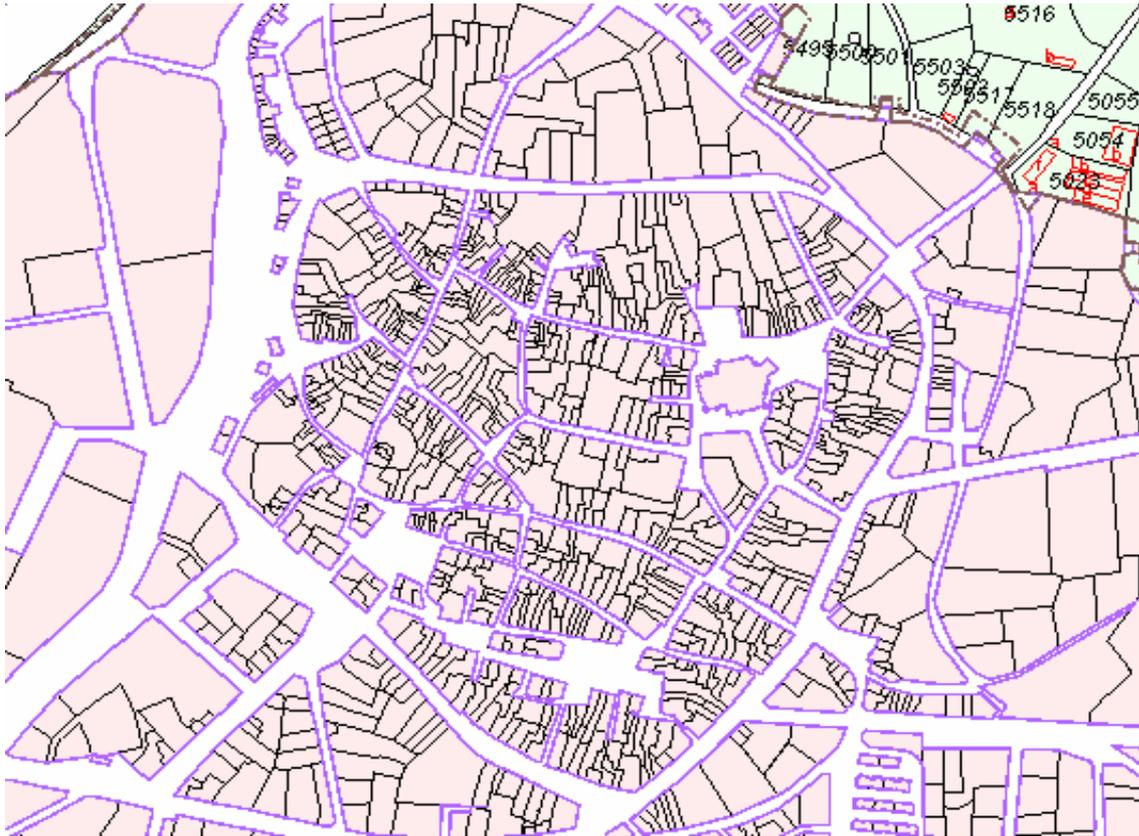


Ilustración 56. Parcelario de Melgar de Fernamental



Ilustración 57. Vista aérea de Melgar de Fernamental desde el Nordeste

Por último, hemos de referirnos a Osorno y Frómista, cuyo desarrollo urbano está íntimamente ligado a su tradicional carácter de encrucijada de caminos.

En el caso de Osorno, desde la Edad Media su perímetro se hallaba delimitado por una cerca de tapial y piedra⁴⁷⁶. Esta muralla se abría con unas puertas al norte llamadas “de las Carnicerías”, que daban al camino real de Santander, y otras al sur denominadas “Puertas Mayores”, que conducían al camino de Santillana y Palencia. La calle Real o de Vivar atravesaba la población por el medio, de norte a sur o de puertas a puertas, y en un ensanche de la misma se configuraba la plaza mayor, donde estaban las residencias nobiliarias, las casas del concejo y el templo parroquial. La expansión de la población se efectuará hacia el oeste y el sur, toda vez que el ferrocarril y la carretera hacia Santander supondrán una barrera hacia el este.

Frómista, por su parte, presenta un marcado carácter lineal en torno a la ruta jacobea. Es, por tanto, un asentamiento de camino cuyo espacio central actúa como bisagra, como elemento de relación entre los tres barrios diferenciados que lo integraban, que se corresponden con otras tantas parroquias (San Martín, San Pedro y Santa María). El crecimiento contemporáneo de la villa se articuló en torno a las nuevas vías de comunicación, como la carretera a Carrión de los Condes.

Los núcleos intermedios, por su parte, experimentaron en menor medida las transformaciones referidas para los centros de población principales.

Amusco presenta un trazado primitivo organizado en la tradicional forma cerrada, cuya trama se articulaba en torno a dos ejes principales de sentido este-oeste y norte-sur. Las calles aparecen dispuestas de manera concéntrica y quedan ceñidas por un camino de ronda que cierra el conjunto. La expansión se produce a partir de ésta y tiene un carácter anárquico, ya que el crecimiento se ha realizado de una forma a veces dispersa y otras unida directamente al núcleo, siguiendo los ejes de las carreteras que dan acceso al pueblo.

El casco antiguo de Lantadilla está formado por un conjunto de construcciones dispuestas en manzana cerrada que se distribuían en torno a un eje principal de sentido este-oeste constituido por la calle Real y la calle Río, las cuales convergen en la plaza mayor. Esta estructura original, que confería un cierto carácter lineal al núcleo, sirvió de base para su desarrollo, que inicialmente se produjo en forma de capas con un sentido concéntrico. La expansión posterior, con su correspondiente ensanche, se realizó a partir

⁴⁷⁶ GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *op. cit.*, pp. 38-39.

de la línea de ronda y se desarrolló de una manera poco ordenada, aunque como pauta básica siguió el trazado de los viales periféricos.



Ilustración 58. Vista aérea actual de Lantadilla desde el Oeste

Piña de Campos presenta un esquema primario alrededor de un grupo central de manzanas, el casco antiguo, al cual se aglutinan el resto. El núcleo tradicional se mantiene en general en su configuración original, apoyado y delimitado por las vías de comunicación modernas, que han actuado por una parte como aglutinantes del crecimiento, en el caso de la carretera de Palencia a Santander en el oeste, y por otra como barreras a un crecimiento escaso, como la carretera a Tamara y Santoyo, el ferrocarril y Canal de Castilla al este⁴⁷⁷. En el plano de Piña de Campos, pues, queda perfectamente de manifiesto su carácter de encrucijada, la confluencia de unos caminos y unas carreteras que limitan su desarrollo urbano en un doble sentido, lo enmarcan y lo contienen.

San Cebrián de Campos muestra, por su parte, una morfología claramente almendrada, con un ensanche contemporáneo al sur y este de la población. Su núcleo consolidado está compuesto por manzanas compactas con edificaciones auxiliares de carácter agropecuario en su interior. Destacan en su conjunto urbano un trazado viario de calles estrechas y la presencia de algunos fondos de saco.

⁴⁷⁷ ORTEGA VALCÁRCEL, J. (1994): *op. cit.*, p. 178.

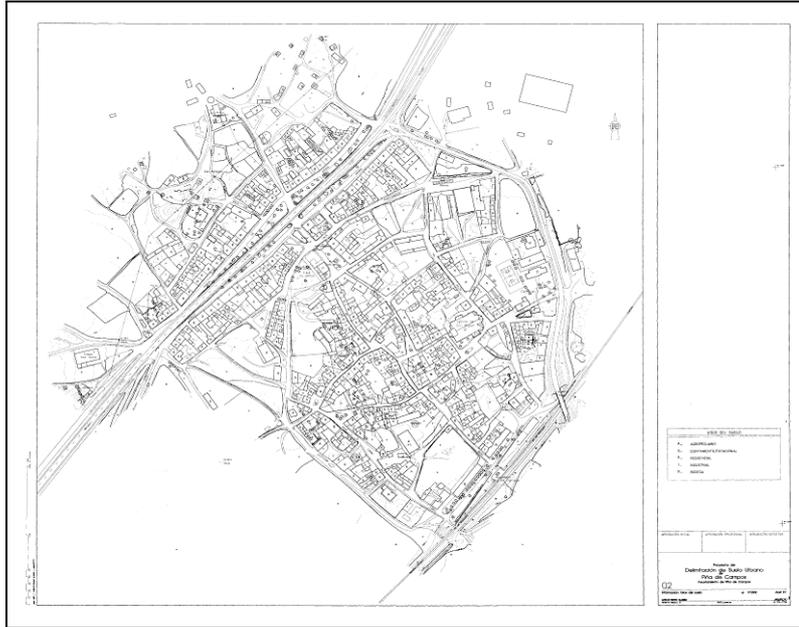


Ilustración 59. Plano de Piña de Campos



Ilustración 60. Plano de San Cebrián de Campos

En las pequeñas localidades se aprecia, durante este período, un claro proceso de compactación, situándose fuera de los núcleos los espacios de cultivo aunque, en ocasiones, puede pervivir una estructura esponjosa donde se incluyen huertas y praderíos como espacios anejos a la casa. Además, es en estas poblaciones de reducidas dimensiones donde se aprecia con mayor nitidez la perfecta simbiosis entre el espacio edificado y la envoltura natural. Su compacto y homogéneo caserío, en el que tan sólo destacan los campanarios y las construcciones defensivas, se integra y mimetiza en un entorno del que obtienen los materiales básicos de construcción.

Estas características son claramente perceptibles en localidades como Ribas de Campos. Se trata de un núcleo concentrado con límites perfectamente definidos por los bordes externos de caminos, fuera de los cuales aparecen edificaciones dispersas de uso agropecuario. Presenta un trazado de tipo confluyente en torno a la iglesia, ubicada en el extremo norte de la localidad. Su estructura parcelaria carece de uniformidad debido a la irregularidad de las manzanas. Aparecen fundamentalmente dos tipos de parcelas: por un lado, las pasantes entre dos calles, con edificación principal hacia una de ellas y anejos hacia la otra y, por otro, aquéllas con frente a una sola calle, con fachadas y fondos muy variables, en las cuales se dispone un patio junto al volumen principal y desde éste se accede a los anejos.



Ilustración 61. Plano de Ribas de Campos.

Finalmente, los nuevos asentamientos responderán a los principios de regularidad y funcionalidad y adoptarán una disposición marcada por la rectitud y la simetría. Su aprovechamiento de la superficie estará en correspondencia con las nuevas vías de comunicación en torno a las que surgen y su composición será amplia, con calles anchas y grandes espacios. Es el caso de Alar del Rey y San Carlos de Abánades.

La moderna población de Abánades presentaba, de acuerdo con el plano de Homar de 1796⁴⁷⁸, una elemental organización que recordaba las aldeas más simples de la colonización carolina en Sierra Morena y Andalucía. Aparecían dos manzanas paralelas separadas por una calle que conducía a la iglesia, que estaba situada en el extremo oriental del núcleo. A un lado de la vía, se disponía una hilera de edificaciones adosadas compuesta por 2 casas habitadas con sus correspondientes patios, un mesón y una fragua; y en el otro lado, aparecía otro bloque de 2 viviendas con sus anejos y una hornera. El establecimiento, pues, contaba con 4 viviendas y estaban proyectadas otras 2, que irían adosadas en el extremo izquierdo de cada manzana.

Esta distribución, de gran sencillez y simetría, sólo incorporó algunas construcciones auxiliares de carácter agropecuario, como se recoge en un informe sobre la nueva población en la década de 1840: “[...] *Está compuesta de 7 casas, con sus respectivos corrales, tinglados y caballerizas, de 1 solo cuerpo de altura (a excepción de la del cura, de 2). Sus fábricas son de adobes y barro, y los corrales con las caballerizas, de tapias de tierra. Además, hay dos corrales separados sin dimensión; una caballeriza para el ganado de tiro que arrastra las barcazas de navegación, de la misma clase de fábrica; y otros dos corrales con sus tenadas y hornera [...]*”⁴⁷⁹.

En cuanto a Alar del Rey, parece ser que a finales del siglo XVIII contaba con una estructura muy similar a la de Abánades. En su dársena, situada a la margen derecha aguas abajo de la retención, se disponía un conjunto de almacenes y, justo enfrente y al otro lado del Canal, se construyeron unas bodegas semienterradas y abovedadas. Detrás de éstas, se dispusieron cuatro casas colocadas en dos filas y cruzadas por dos calles: sin duda eran las primeras viviendas de la nueva población de Alar del Rey. Esta distribución queda atestiguada en un plano fechado en 1856 y elaborado por Francisco Javier Sáiz, Visitador Facultativo del Ramal Norte del Canal de Castilla, con motivo del el empalme en dicho punto del Ferrocarril de Isabel II con el Canal.

⁴⁷⁸ Véase Ilustración 51 (pág. 236). *Plano que contiene el territorio y nueva población de la villa de Abánades del Rey*. Juan de Homar, 31 de julio de 1796. ARCH, PD, Desglosados, 222.

⁴⁷⁹ AGCHD, CC, S. XVIII (sic), C.0001-05.

Este proyecto⁴⁸⁰ resultará fundamental para entender la actual configuración urbana de Alar. El objeto del mismo era el enlace entre ambas vías para facilitar el trasbordo de las mercancías desde los vagones a las barcas y viceversa. En este sentido, resultaba indispensable ensanchar el Canal en el punto de los embarques, construyendo un muelle sólido y capaz que estuviera unido por medio de vías férreas a la estación del camino de hierro de Isabel II. Para ello, ambas compañías convinieron en que se expropiasen a medias unos almacenes de particulares y que se construyesen las vías por el Ferrocarril y el muelle por el Canal. Estas obras supondrán una verdadera transformación y ordenación del espacio de la localidad.

La Empresa del Ferrocarril de Isabel II comenzó a construir en noviembre de 1856 una estación provisional a 300 pies de la orilla del Canal, detrás de una línea de almacenes, según el plano del ingeniero Campuzano⁴⁸¹. Éste había previsto que, a izquierda y derecha de la vía férrea, se levantarán edificios de tabla para talleres, casetas para los trabajadores y almacenes, en terrenos de la Compañía del Canal. A continuación, William Atkinson procedió en marzo de 1857 al establecimiento de unos carriles provisionales en el muelle de Alar, donde habían comenzado ya las obras⁴⁸². Se trataba de una línea situada a la orilla del embarcadero, paralela a los almacenes de la Compañía del Canal y en frente de la estación provisional por donde pasaba la línea principal, con la cual quedaba conectada.

Tales vías provisionales serían sustituidas en 1863 por otras de enlace, según el proyecto del ingeniero Cayetano González de la Vega y las modificaciones del Visitador Facultativo Manuel Estibaus. Comprendían 1.046 metros lineales, con 3 carriles, uno central y dos laterales, que habían de servir para las faenas del nuevo almacén. Debían partir de una sola aguja, colocada en la vía general del Isabel II, y tenían que enlazar en uno de los frentes del almacén por medio de una transversal de enlace y tres placas giratorias.

Por su parte, el ingeniero Leopoldo Brockmann había elaborado en enero de 1857 el proyecto provisional del nuevo muelle, si bien el definitivo lo firmó el 28 de diciembre de 1857 y fue aprobado por la Dirección General de Obras Públicas mediante R. O. de 13 de febrero de 1858⁴⁸³. Consistía en un ensanche de 40 metros y se establecía

⁴⁸⁰ AGCHD, CC, S. XIX, C.0124, nº 1 y C.0125, nº 1.

⁴⁸¹ *Ibidem*, Caja 68, nº 5.

⁴⁸² *Ibidem*, nº 6.

⁴⁸³ *Ibidem*, nº 9.

una longitud mínima de 200 metros⁴⁸⁴, de manera que el nuevo embarcadero presentaba una forma trapezoidal. En su orilla, se colocaría un almacén de mercancías de 100 metros. Para acometer esta obra era necesario expropiar un almacén de los Sres. Polanco y Cía. Las obras del muelle se iniciaron en abril de 1857 y se terminaron en mayo de 1858.

A partir de esos dos elementos, las vías del ferrocarril y la dársena del Canal de Castilla, se desarrollará el tejido urbano de Alar del Rey, en forma de manzanas regulares y paralelas a los mismos y en torno a los principales viales de acceso. El río Pisuegra se constituirá en el límite al crecimiento del núcleo por los bordes norte y oeste.



Ilustración 63. Plano de Alar del Rey. Eduardo Fungairiño, 1920

⁴⁸⁴ A modo orientativo, la longitud de una barca con su timón era de 19 metros, por lo que en el nuevo muelle podrían atracar unas 10 barcazas.



Ilustración 64. Vista aérea de Alar del Rey desde el Oeste

2. Arquitectura pública

El proceso de desarrollo descrito alentó, junto a los cambios en la configuración general de los núcleos, una renovación arquitectónica que afectó de manera fundamental a los edificios de carácter público, tanto de uso religioso como civil.

Así, por un lado, se acometió una actualización de los templos parroquiales construidos en épocas anteriores, con intervenciones que afectaron a elementos arquitectónicos concretos (sacristías, torres, pórticos) y, sobre todo, a su amueblamiento interior (retablos, órganos, coros, púlpitos, esculturas y pinturas). Esas transformaciones alcanzaron también a otros edificios religiosos, como ermitas y monasterios.

Por otra parte, el creciente protagonismo del poder civil, especialmente de los concejos, se tradujo en una mejora de las construcciones destinadas a ofrecer servicios comunes y a satisfacer las demandas crecientes de sus vecinos. Así, se remodelaron, cuando no se construyeron *ex novo*, edificios destinados a ayuntamientos, escuelas, hospitales o mataderos, entre otros muchos.

ARQUITECTURA RELIGIOSA

El protagonismo histórico de nuestra comarca entre los siglos XI y XVI encontró expresión artística en diversas y notables construcciones religiosas, sobre todo iglesias. Estas realizaciones arquitectónicas, verdaderos referentes visuales en los núcleos, fueron adoptando las características dominantes en cada momento (románicas, góticas y renacentistas) para su construcción y reforma⁴⁸⁵.

El siglo XVII abrió una nueva etapa en esta dinámica. La crisis económica limitó el alcance de las intervenciones, que se redujeron a obras de mantenimiento destinadas a conservar y engrandecer el edificio matriz. Afectaron a elementos que, como las portadas o los retablos, tenían por objeto captar la atención de los fieles y

⁴⁸⁵ IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (2002): *op. cit.*, pp. 86-106.

estimular su devoción. De ahí la realización de una larga serie de obras muebles para “*adorno al culto divino*”, que fueron promovidas por las autoridades diocesanas a través de las visitas pastorales. No obstante, dentro de este panorama general de limitada renovación de los edificios religiosos, hay excepciones interesantes. Así, algunos templos parroquiales culminan empresas constructivas iniciadas en el siglo anterior o comienzan un proceso de transformación que se prolongará en el siglo XVIII.

Ya en los años finales del Seiscientos se asiste a un cierto resurgimiento económico que se traduce, en un buen número de localidades, en la voluntad de modernizar sus fábricas religiosas. Por lo general, renovaron sus bóvedas y amueblamiento otorgándoles un tratamiento ornamental de movidas formas, con una inspiración naturalista. Los conjuntos interiores alcanzaban espectaculares calidades visuales a través del color. Así, las yeserías de las bóvedas se animaban con policromía, y las grandes máquinas retablísticas de la época presentaban brillantes dorados y suaves toques de pincel para los elementos vegetales.

A su vez, la importancia creciente de lo sensorial fue gestando una sociedad abierta a las relaciones con la naturaleza, con una concepción del mundo alegre y vitalista que encontró en el Rococó un adecuado cauce de expresión. Tales presupuestos se aplicaron sobre todo a las obras de amueblamiento, donde alcanzó pleno desarrollo un cuidado repertorio decorativo a base de grandes rocallas. Éstas se convirtieron en el marco donde desplegar motivos de valor simbólico, como los marianos.

Esta estética efectista, con la que se trataba de obtener percepciones sensoriales sobre “lo trascendente”, chocaba abiertamente con la concepción racionalista y secular que alimentaban los ideales ilustrados. Durante el segundo tercio del siglo XVIII convivieron ambas opciones. Desde las altas instancias eclesiásticas se exhortó entonces a la moderación que debía regir las empresas artísticas, llamando la atención sobre los excesos a los que estaba conduciendo el género retablístico barroco. Pero esa visión chocaba con el favor del pueblo, que no apreciaba las obras que exhibían depuración formal. La sensibilidad popular se sintió más identificada con una concepción escenográfica donde el repertorio decorativo de estirpe naturalista se integraba en conjuntos de sugestivas calidades.

No obstante, los proyectos más importantes irán dejando constancia del triunfo de una estética clasicista, aún imbricada en la dinámica barroca, pero que se distingue por su severa composición sobre la base de elementos arquitectónicos. Y ya el último cuarto de siglo XVIII supuso la lenta pero progresiva adopción de esta nueva

comprensión artística, el Neoclasicismo⁴⁸⁶, que responde a una actitud racional y laica en la cual, frente al universo barroco concebido para seducir y persuadir a través de los sentidos, priman los postulados de solidez, funcionalidad y economía al servicio del desarrollo material de la sociedad⁴⁸⁷. Esta nueva orientación pretende reconducir la vivencia religiosa bajo los presupuestos de racionalización. Para tal fin, las realizaciones arquitectónicas seguirán siendo un eficaz instrumento, ahora regido por un estilo sencillo y depurado donde triunfa la idea de orden⁴⁸⁸.

Desde tal visión será concebida la renovación de antiguas fábricas parroquiales, en las que se cuidará especialmente el tema de su emplazamiento. Las iglesias medievales, situadas en altura y alejadas del conjunto del vecindario, respondían a las necesidades y funciones de una sociedad muy diferente a la de las últimas décadas del siglo XVIII. En la mayoría de los casos, se establecerá una nueva dinámica de relaciones entre el edificio religioso y su entorno civil, diferenciándose cada vez más ambas realidades. Además, los templos acentúan su tradicional carácter de hito urbano, ganando en definición volumétrica e imponiéndose de manera rotunda en el paisaje de las respectivas localidades.

Este nuevo carácter monumentalista se impondrá también en los proyectos de renovación parcial que experimentan muchas de nuestras construcciones religiosas. De ahí que sea muy frecuente incorporar nuevos elementos o sustituir algunas de sus piezas, en un proceso de continuada ampliación de sus dimensiones. Tal actitud se concreta en la transformación de cabeceras, en el desarrollo de nuevas capillas y, especialmente, en la construcción de amplias sacristías.

Pero para remarcar el impacto visual de los templos resultaba imprescindible aumentar la altura de la torre o rehacerla en su totalidad dotándola de las dimensiones adecuadas. Se pretendía seguir conservando su carácter referencial en la lejanía y su papel de vehículo de comunicación a través de las campanas, así como incorporar un mecanismo del medida del tiempo, el reloj. En las localidades más modestas o en importantes santuarios se recurrirá, en su lugar, a la realización de espadañas.

⁴⁸⁶ PLAZA SANTIAGO, F. J. ET ALII (1998): *Historia del Arte de Castilla y León. Tomo VII. Del Neoclasicismo al Modernismo*, Valladolid, Consejería de Cultura y Turismo y Ámbito.

⁴⁸⁷ PAYO HERNANZ, R. J. (2003): *Arte y sociedad en Burgos en la segunda mitad del siglo XVIII* (discurso de ingreso), Burgos, Institución Fernán González-Academia Burguense de Historia y Bellas Artes y PAYO HERNANZ, R. J. (2005): *El artista burgalés en la época ilustrada*, Burgos, Institución Fernán González-Academia Burguense de Historia y Bellas Artes.

⁴⁸⁸ IGLESIAS ROUCO, L. S. (1994): "En torno a la arquitectura burgalesa de la segunda mitad del siglo XVIII y su problemática profesional", en *Actas del IX Congreso de la CEHA (El arte español en épocas de transición)*, Madrid, Vol. 2, pp. 43-51.

La nueva dialéctica de monumentalización establecida entre el edificio y su entorno se expresa, también, en el espacio correspondiente a su acceso. Así, en las principales obras se acentúa el deseo de marcar con claridad las diferencias existentes entre el mundo religioso y el civil. De ahí la clara delimitación de los pórticos y entradas, en cuyos frentes arquitectónicos suele recurrirse a un cuidado vocabulario clásico a base de pilares, frontones y arcos.

Tal distanciamiento alcanza también una elocuente dimensión en la “limpieza” que sufren los ambientes interiores desde finales del siglo XVIII, a partir de una nueva concepción de sobriedad y estricta funcionalidad. El mundo de inspiración naturalista que revestía las bóvedas irá desapareciendo al primar las superficies desnudas o tan sólo animadas con sencillos motivos de placa, sin apenas resalto, o casetones. Al mismo tiempo, en las obras de amueblamiento se van sustituyendo los brillantes dorados por imitaciones de mármoles, jaspes y bronces de suave tersura y fría apariencia. Con su severa composición, donde la apariencia de los materiales alcanza valor estético, se pretendía adaptar los edificios a las nuevas dinámicas contemporáneas.

En adelante, las intervenciones desarrolladas en la arquitectura religiosa durante el siglo XIX apenas introducirán novedades significativas a nivel arquitectónico o de amueblamiento, a excepción de las grandes empresas restauradoras, como en el caso de San Martín de Frómista, que como analizaremos condicionan en gran medida la comprensión actual del edificio.

Las iglesias

Los templos parroquiales, como principales fábricas religiosas, fueron en la mayoría de las ocasiones la principal empresa artística llevada a cabo en las respectivas poblaciones. De ahí la importancia de analizar con cierto detalle su génesis y proceso constructivo, para poder considerar las transformaciones posteriores en ellos operadas.

IGLESIA DE SAN JUAN BAUTISTA DE NOGALES DE PISUERGA

Se trata de un templo románico espléndido que se asienta en un alto, dominando el caserío de la localidad⁴⁸⁹. Se construyó en sillería rojiza, amarillenta y gris. La fábrica primitiva, de un románico avanzado (finales del siglo XII o principios del XIII), está compuesta de un ábside semicircular, presbiterio y linterna prismática, poco alzada al

⁴⁸⁹ MILLÁN GALLEGO, P. (2009): *op. cit.*, pp. 31-35.

exterior y reforzada por una especie de cubos que apoyan sobre contrafuertes poligonales y que sujetaban los ángulos entre la linterna y la nave. Sólo se ha conservado el orientado al norte, ya que su gemelo del sur desapareció al construirse una segunda nave gótica que rompió gran parte del lienzo románico de este lado. La espadaña se abre en el hastial de poniente, siendo su cuerpo bajo de época románica, en tanto que el superior se realiza ya muy avanzado el siglo XIII o en el XIV. La parte románica de esta espadaña lleva ventana sencilla de medio punto y columnas con capiteles, mientras que el segundo nivel presenta arcos apuntados. Los tres huecos del campanario están bordeados por su correspondiente moldura o modillón y el remate es triangular.

En el interior se percibe con claridad la planta y el alzado de la iglesia románica⁴⁹⁰: una nave (la de la Epístola) de tres tramos con bóveda de cañón apuntado sobre fajones apoyados en ménsulas con columnillas dobles con o sin capitel, otro tramo ocupado por la cúpula y, finalmente, presbiterio y ábside. Éste, oculto al exterior en gran parte por el añadido gótico tardío, es semicircular y posee ventanas-saeteras de medio punto en el centro, cegadas por el retablo mayor. Todo el ábside y el muro norte mantienen una cornisa apoyada en variados canecillos románicos. La pequeña cúpula sobre trompas convierte la planta cuadrangular en octogonal, con arquillos dobles en los muros laterales que apoyan en capiteles centrales decorados. El presbiterio se cubre con bóveda de cañón apuntada, siendo la del ábside de horno.

En el siglo XVI, habiendo quedado pequeña la iglesia, se agrandó derribando parte del muro sur de la fábrica románica, tanto en el tramo de la linterna como en algunos de la nave, construyendo otra nueva (la del Evangelio) que se abovedó con crucerías estrelladas de claves bien trabajadas. Este cuerpo gótico tiene cornisa moldurada y contrafuertes angulares, mientras que el muro románico del norte los presenta rectangulares. También se abrieron una puerta con arco apuntado, precedida de pórtico construido en el siglo XVIII con muros de mampuesto, y una sacristía también moderna, apoyándose ambas en el lienzo románico del norte.

La decoración escultórica del edificio respondía a un programa iconográfico preconcebido y se localiza tanto en el exterior (modillones y canecillos) como en el

⁴⁹⁰ RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *Enciclopedia del románico de Castilla y León. Provincia de Palencia (Vol. II)*, Aguilar de Campoo, Fundación Santa María la Real y Centro de Estudios del Románico, pp. 783-788.

interior (ménsulas y capiteles). La escultura de Nogales destaca por su indudable finura técnica, el cuidadoso tratamiento de formas y volúmenes, y su expresividad.

Los canecillos exteriores del ábside, presbiterio, muro norte y linterna se encuentran en mal estado de conservación y con numerosas fracturas. Los hay de simple caveto y figurativos (sodomita, león, cuadrúpedo, ave, lector, toro, crochets), predominando en la cornisa septentrional los más sencillos. La decoración escultórica del templo se completa con el arquillo decorado con bolas que aparece en el tramo anterior al cimborrio, situado en alto y en el lateral izquierdo, así como con las claves de bóveda góticas tardías, caladas y con diferentes motivos (ángeles alados, estrellas en emblemas heráldicos, flores), que unen los nervios de la cubierta de la nave meridional.



Ilustración 65. Iglesia de Nogales de Pisuerga (Palencia)

Los capiteles de la linterna, que soportan los arquillos de los torales norte y sur, llevan tallas figurativas y vegetales. Los del sur muestran respectivamente la siguiente decoración: vegetal con acantos, filas superpuestas de caulículos, el tema de Daniel en el foso de los leones, Adán y Eva flanqueando el árbol de la vida con la serpiente enroscada y cuadrúpedos híbridos afrontados. Al lado norte, el esquema se repite, aunque el punto central de apoyo de los dos arcos consiste en una doble columna con capitel de crochets (hojas de acanto y bayas) y máscara superior, asomando entre unas volutas. Las basas son altas y se decoran con bolas. En las trompas de la linterna se hallan los símbolos de los Evangelistas (aunque falta el toro de San Lucas).

En el arco toral que da a la nave se trabajó el guardapolvo con imposta de billetes y una figurilla de Cristo bajo arquillo en el lateral izquierdo, donde aparece otra imposta con flores cuatripétalas inscritas en círculos y palmetas entrelazadas.

El amueblamiento interior se concentra en la nave de la Epístola (románica). En ella se conserva un magnífico Calvario completo de finales del siglo XIII o inicios del XIV. El grupo se encuentra instalado bajo una hornacina, con las imágenes de bulto redondo y madera policromada de Cristo Crucificado, con una fuerte reminiscencia románica, y la Virgen y San Juan, que presentan factura gótica de gran calidad, sobre todo los rostros, con una dulce y a la vez dramática expresión⁴⁹¹. El presbiterio presenta un retablo mayor salomónico de fines del siglo XVII con esculturas de San José con el Niño, Santa Ana triple, San Pedro, San Pablo y San Juan Bautista en el centro y relieve de la Asunción en el ático. También hay un retablo barroco de mediados del XVIII con tallas de San José con el Niño, Santa Ana triple, San Isidro y San Antonio de Padua, y otro de la misma centuria con imágenes de Cristo, la Virgen y San Juan del siglo XIV.

Por su parte, en la nave del Evangelio (gótica) aparecen una pintura de la Virgen de Belén del XVII y un retablo rococó con escultura de San Roque del XVI⁴⁹².

Son también interesantes la pila bautismal gótica, tallada con arquillos y motivos florales, figurativos y escudos, datable a finales del siglo XV y comienzos del XVI, y un púlpito del siglo XVII (1681).

IGLESIA DE NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN DE ALAR DEL REY

Desde 1796 tenemos atestiguada la existencia de un pequeño oratorio para los servicios religiosos dedicado a San Luis, rey de Francia, en atención a la presencia de ingenieros franceses en las obras del Canal, en un momento en que se estaba produciendo el nacimiento de la población de Alar de Rey⁴⁹³. El pequeño templo provisional se situaba en uno de los almacenes cercano al embarcadero. Dos años más tarde, una visita eclesiástica halló dicho espacio con decencia y aseo, según consta en los libros parroquiales de Santa Ana de Herrera de Pisuerga⁴⁹⁴. Pero el crecimiento

⁴⁹¹ NAVARRO GARCÍA, R. (1939): *Catálogo Monumental de la Provincia de Palencia. Fascículo III, Partidos de Cervera de Río Pisuerga y Saldaña*, Palencia, Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos, pp. 51-55.

⁴⁹² MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *Inventario artístico de Palencia y su provincia. Tomo II, Antiguos Partidos Judiciales de Carrión de los Condes, Saldaña y Aguilar de Campoo*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, Dirección General de Patrimonio Artístico y Cultural, pp. 120-121.

⁴⁹³ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0002-12.

⁴⁹⁴ *Apuntes Históricas de Alar del Rey*, nº 5, p. 10 y nº 6, p. 16. También *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuerga*, nº 19, p. 12.

demográfico experimentado por la expansión comercial en torno al Canal de Castilla primero y el ferrocarril más tarde, hizo sentir la necesidad de contar con un recinto más grande y con mejores condiciones para atender las necesidades pastorales de la villa.

En este sentido, Ignacio Santos, cura de la parroquia de San Juan Bautista de Nogales (de la cual dependía eclesiásticamente Alar del Rey), apoyado por las autoridades municipales de la villa, solicitó a mediados del siglo XIX que se edificase un nuevo templo y su constitución como parroquia, no como simple anejo o agregado⁴⁹⁵.

En 1861 el obispo de Palencia nombró un sacerdote coadjutor de la parroquia de Nogales con residencia en Alar⁴⁹⁶. Y el 9 de marzo de 1872 la Compañía del Canal de Castilla proporcionó una parte de sus almacenes para ampliar el oratorio referido, al que se añadió sacristía, acondicionándose según las exigencias requeridas por el obispado para permitir el culto. El 12 de abril de ese año fue inaugurada y bendecida la nueva capilla y declarada “ayuda de parroquia”, es decir, una especie de iglesia filial de San Juan Bautista de Nogales.

De esta manera, se satisfacían sólo en parte las aspiraciones de las autoridades civiles y eclesiásticas de Alar. Así, las condiciones del culto no eran las ideales: no dejaba de ser un almacén y su aforo era insuficiente, mientras que la población continuaba en aumento. Por otra parte, la villa continuaba sin tener parroquia propia, de modo que sus moradores tenían que acudir a Nogales para el cumplimiento de sus deberes religiosos, la recepción de sacramentos y las honras fúnebres. Por ello, la localidad continuó exigiendo la titularidad de parroquia, con su debida iglesia⁴⁹⁷.

Se llegó incluso a constituir una junta parroquial pro-templo, que había encomendado al arquitecto Marcelino Vega la confección de unos planos para el edificio, fechados el 30 de diciembre de 1871, pero el proyecto no se llevó a la práctica⁴⁹⁸. En él se contemplaba disponer una planta de cruz latina, cubriendo su superficie con bóveda de cañón en la nave y los brazos de la cruz, de media naranja en el crucero y de arista en el presbiterio, todas ellas en tabicado sencillo de ladrillo. Presentaría dos puertas, la principal a los pies de la nave y otra a un lado, para facilitar la entrada y salida en los días de mayor concurrencia. Se remataría con una torre-espadaña de aire clasicista.

⁴⁹⁵ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 67, nº 13.

⁴⁹⁶ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 14, pp. 7-10 y nº 20, p. 3.

⁴⁹⁷ *Ibidem*, nº 17, pp. 4-16.

⁴⁹⁸ *Ibidem*, nº 25, p. 12.

Los esfuerzos realizados encontrarían recompensa en la última década del siglo XIX. De nuevo el 4 de febrero de 1893 se eleva una petición del pueblo de Alar solicitando la construcción del ansiado templo. En ella se remitía un presupuesto de las obras elaborado por Antonio Manterola que no fue aceptado, y se señalaba que Juana Rodríguez de Campuzano, propietaria de la factoría textil “El Campo” en dicha villa, donaría un solar lindante a la Plaza Mayor para levantar la iglesia⁴⁹⁹. Finalmente, el 15 de mayo de 1893, Francisco Reynols, arquitecto diocesano, elabora los planos definitivos del edificio, que se concibe dentro de un estilo “neorrománico”⁵⁰⁰. Las obras se sufragarían con una subvención del Estado y mediante suscripciones populares y limosnas, siendo Faustino García el contratista de las mismas⁵⁰¹.

El 21 de junio de 1894 se ponía la primera piedra. Los trabajos se suspendieron en diciembre de 1894 por el temporal de nieves y heladas. El 16 de enero de 1895 el arquitecto diocesano redactó un informe sobre la marcha de las obras. En él detallaba que ya se habían terminado la cimentación, los zócalos, los contrafuertes, los pilares y las cornisas de coronación del ábside, y que se hallaban en construcción los arranques de los arcos formeros, fajones y absidiales⁵⁰².

El 2 de julio de 1896 el cura toma posesión de la parroquia⁵⁰³. A partir de ese momento, se comienzan a trasladar los ornamentos del culto, la campana⁵⁰⁴, la pila bautismal y la casa rectoral desde la antigua capilla⁵⁰⁵. Las obras se concluyen en 1898, a excepción de la torre. El 24 de enero de ese año se inaugura y bendice la nueva iglesia, que fue dedicada a la Virgen de Nuestra Señora del Carmen⁵⁰⁶.

En 1901 se efectuó la recepción de las obras y la liquidación, practicada entre el arquitecto diocesano Jerónimo Arroyo⁵⁰⁷ y el contratista Faustino García⁵⁰⁸. Parece ser

⁴⁹⁹ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 26, p. 3.

⁵⁰⁰ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, p. 19.

⁵⁰¹ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 19, pp. 7-8 y nº 26, p. 14.

⁵⁰² *Ibidem*, nº 26, p. 15.

⁵⁰³ *Ibidem*, nº 26, p. 22.

⁵⁰⁴ La campana, que provenía de la iglesia de Abánades y era propiedad del Estado, había sido cedida temporalmente por la Compañía del Canal de Castilla a la capilla de Alar en 1886. En ese momento no estaba en uso y se encontraba rota por el asa y con una hendidura en el vaso que dificultaba su claro sonido, defectos que aparecieron antes de descolgarla. La campana, de 58 cm. de diámetro y 94,3 kg. de peso, presentaba las inscripciones “JHS, San Fernando, Reinando Carlos IV, Año de 1796”. En vista de su estado, se procedió a la reparación y refundición de la misma a expensas de la Compañía del Canal, que efectuó su entrega al presbítero Felipe Ortiz Gutiérrez en 1887. AGCHD, CC, S. XIX, Caja 69, nº 10.

⁵⁰⁵ *Ibidem*, nº 11.

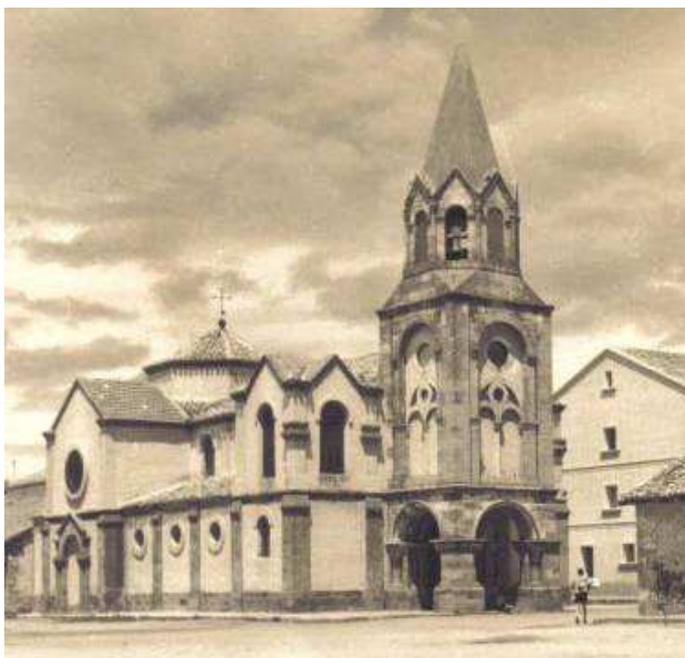
⁵⁰⁶ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 26, p. 24 y nº 11, p. 27.

⁵⁰⁷ GONZÁLEZ DELGADO, J. A Y HERMOSO NAVASCUÉS, J. L. (1999): *Jerónimo Arroyo López. Arquitecto*, Palencia. Su lenguaje arquitectónico se puede definir como ecléctico-modernista. Su sensibilidad neomedieval queda de manifiesto en su intervención en el templo parroquial de Alar del Rey.

⁵⁰⁸ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 27, pp. 5 y 9.

que en ese momento surgieron divergencias por parte de este último, que reclamaba el pago de 6.098 ptas. que le adeudaba el Ayuntamiento de Alar. El problema parece que se dilató en el tiempo y se sumó a las dificultades para levantar la torre. En consecuencia, entre 1902 y 1919 el párroco de Alar siguió arrendando el almacén de la Compañía del Canal, que fue utilizado como capilla para guardar los objetos litúrgicos mientras se terminaban las obras y se solucionaban las diferencias con el contratista⁵⁰⁹.

El 15 de julio de 1914 se iniciaba la edificación de la torre-campanario, con subvención estatal y fondos parroquiales⁵¹⁰. De planta cuadrada y situada a los pies del templo, presentaba la particularidad de descansar sobre tres arcos con capiteles historiados que daban acceso a la puerta principal. Su diseño correspondió al arquitecto diocesano Jerónimo Arroyo y la cantería fue ejecutada por Teófilo del Nozal, siendo Julio Mazuelas el contratista. La obra se completa en 1916 y se recibe en 1920⁵¹¹.



**Ilustración 66. Iglesia de Alar del Rey (Palencia).
Mediados del siglo XX**

IGLESIA DE SAN MIGUEL ARCÁNGEL DE SAN QUIRCE DE RIOPISUERGA

Se alza en la ladera sur de un prominente altozano en cuya cúspide se ubicó una torre defensiva, cuyo foso circular aún es visible. Muy cerca del templo, al este, aún quedan restos de los muros de un cenobio femenino, la abadía de San Quirce, del que

⁵⁰⁹ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 69, nº 17.

⁵¹⁰ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 38, p. 19.

⁵¹¹ *Ibidem*, nº 27, p. 12 y nº 17, p. 4.

formaba parte. Esta iglesia comenzó a erigirse en el siglo XII, pero fue reformada de manera muy importante a finales del siglo XVI, siendo prácticamente construida sobre los restos anteriores⁵¹². Los muros son de sillería espléndida en el paramento románico-gótico del sur, y de sillería y mampostería en el resto. Las cornisas del crucero y la capilla absidal están bien molduradas.

Es un templo clasicista con planta en cruz latina, aunque de brazos reducidos y poco salientes, con pilares y arcos de piedra, pero con bóvedas y cúpula de yesos moldurados en arista. En el interior, la única nave, bastante ancha, presenta cuatro tramos separados por pilares poco resaltados en los que apoyan arcos fajones de medio punto que separan bóvedas de lunetos. El ábside es rectangular, con puerta en forma de arco para el acceso a la sacristía. La capilla mayor, con bóveda de cañón, y el crucero, con cúpula plana sobre pechinas, están revocados en yeso con decoraciones romboidales rehundidas. El coro está a los pies, en alto, sobre arco rebajado.

Al oeste, sobre el hastial, domina una potente torre prismática, con muros de cuidada sillería y cornisa de ladrillo de tradición mudéjar. El cuerpo bajo de la misma fue el hastial de la vieja fábrica románico-gótica y se abre en él una ventana posterior, rectangular y muy moldurada. En el cuerpo siguiente hay un clipeo, en el centro del lienzo oeste, con una cruz griega en el interior y puntas de lanza en los vértices del círculo, y una banda resaltada con una leyenda alusiva a San Miguel Arcángel. Una cabeza de ángel alado sobrevuela sobre todo ello. El último cuerpo es el de troneras, dos en cada lado, separadas por pilastras rehundidas a modo de placas. Los huecos llevan arcos de medio punto moldurados y el remate es a base de bolas. La torre parece, salvo en el cuerpo inferior, levantada en el siglo XVI.

Ya en la siguiente centuria, se le añadió un excelente pórtico de tres arcos de medio punto que apoyan sobre pilastras sencillas, construido todo en sillería. Se cubre con artesonado muy rústico y humildes casetones. La moldura exterior lleva perfil de caveto y bocel, muy bien ejecutada, teniendo también las basas de las pilastras molduraciones del mismo tipo. En el lateral oriental de este pórtico hay un arco, hoy cegado, pero con bien compuesta puerta arquivada de sillería, que abre paso a un añadido hecho de mampostería y adobe al muro del crucero.

En el muro meridional, correspondiéndose con el primer arco del pórtico, se abre una gran portada de transición protogótica, de bien avanzado el siglo XIII. Tiene siete

⁵¹² RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit.*, *Provincia de Palencia (Vol. II)*, pp. 862-866.

columnas a cada lado, con sus fustes colocados en tresbolillo. Lleva cinco arquivoltas apuntadas de baquetones y escocias, sin otra decoración, que apoyan en capiteles decorados con motivos vegetales y figurativos (bíblicos, centauros, etc.). El arco interior, también apuntado, descansa sobre jambas con plafones esculpidos.



Ilustración 67. Iglesia de San Quirce de Riopisuerga (Palencia)

La escultura se concentra en esta puerta. Los cinco capiteles de la izquierda llevan las siguientes decoraciones: los tres primeros se cubren de vástagos vegetales calados, entre los que aparecen dragones afrontados, en el cuarto se labra un centauro y un cérvido, y el quinto es de crochets, representando el plafón de la jamba (que es figurativo) la incredulidad de Santo Tomás. El lateral derecho de la puerta se inicia con una representación historiada con las figuras de los apóstoles Pedro y Pablo. El resto de los capiteles son, sucesivamente, de crochets, las vírgenes prudentes y las vírgenes necias, crochets y arpías afrontadas. Los cimacios están tallados con orlas vegetales que nacen de carátulas situadas en las esquinas. Las basas de las columnas portan toro inferior, escocia y toro superior con fino bocel. Todo ello se sitúa sobre alto zócalo de piedra, de traza poligonal en tres lados.

Es pieza románica de gran sencillez la pila bautismal, exteriormente gallonada y que lleva una decoración central de sogueado grabado con círculos en cada nódulo.

Presenta un retablo mayor clasicista con San Miguel y un Calvario de imágenes exentas; relieves de los Evangelistas, Oración del Huerto, Prendimiento, lucha de San Miguel con los demonios, y sagrario con San Pedro, Resurrección y San Pablo. Se disponen otros dos retablos barrocos, uno con la Virgen del Rosario con el Niño y un escudo, y otro con Crucificado renacentista. También aparece un retablo rococó con Cristo yacente gótico, en el que faltan la Dolorosa y San Juan, que se hallan en la ermita de la localidad. Finalmente, hay dos retablos neoclásicos con San Miguel y San Roque, y otro con lienzo de la Sagrada Familia e imagen de Santo Tomás de Aquino⁵¹³.

IGLESIA DE SANTA MARÍA DE BUREJO DE HERRERA DE PISUERGA

Herrera de Pisuerga contaba en otras épocas con dos iglesias: la de Santa Ana y la ya desaparecida de Santa María de Burejo, también llamada Santa María Extramuros o de la Asunción de Nuestra Señora. Ambas se hallaban unidas, teniendo por ello la consideración de una sola parroquia. Algunos libros del archivo parroquial, en especial los de visitas, informan a menudo de asuntos concernientes a ambas⁵¹⁴.

La visita pastoral de 1515 pone de manifiesto que la iglesia de Santa María de Burejo poseía un altar de San Miguel, con imágenes de la Virgen y de San Lucas, y otro dedicado a San Andrés. Al parecer, la iglesia era más antigua que la de Santa Ana, según se indica en una carta que el concejo de Herrera presentó en 1519 al obispo D. Juan de Velasco. Por lo tanto, probablemente se tratase de un templo románico, tal vez de pequeñas dimensiones. De algunas obras en ella realizadas informa la visita pastoral de 1534 y, por lo que parece, en los primeros años del siglo XVII se encontraba en buen estado de conservación. Desde 1612 trabajaba allí Mateo Carandil, maestro de cantería vecino de San Quirce, que en 1624 intervino en la capilla de la Inmaculada Concepción⁵¹⁵.

Sin embargo, la situación empeorará en la primera mitad del siglo XVIII. En 1741 el edificio amenazaba ruina, razón por la que se abandona el culto. A pesar de esto, parece ser que aún era posible reparar la iglesia de Santa María, pues se mandó

⁵¹³ GÓMEZ OÑA, F. J. (2010): *Las mil y una iglesias de la diócesis de Burgos*, Burgos, Monte Carmelo, p. 451.

⁵¹⁴ SANMILLÁN MERINO, J. (coord.) (1992): *op. cit.*, pp. 178-179. APHP, LV (1597-1768), fols. 271 y 279.

⁵¹⁵ *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuerga*, nº 40, p. 16.

buscar un perito para que dictaminase sobre un posible arreglo del templo. Según parece, nada se hizo para detener su progresivo deterioro; prueba de ello es que en la visita pastoral que el obispo D. José Ignacio Rodríguez Cornejo hizo a la parroquia de Herrera el 19 de julio de 1747, se encuentra un extenso informe en el que se pone de manifiesto que la desaparición de este templo era irreversible.

En dicho documento quedaban claras las razones que habían conducido a esa situación: la escasa población de Herrera, circunstancia que hacía innecesaria la existencia de dos templos; la apartada localización de la iglesia con respecto al núcleo, lo cual repercutía en que fuese poco frecuentada y, además, unos ingresos muy limitados, por lo que resultaba gravoso su mantenimiento. En definitiva, su continuidad no era viable, debido a lo costoso de las obras requeridas para su reparación, dado su estado ruinoso y el peligro de hundimiento.

Ante esta situación, ese mismo año se ordenó el cierre al culto de este templo y el traslado de los objetos de culto y de valor a Santa Ana. Así, se procedió a desmontar el altar mayor y los colaterales, así como las campanas, y la iglesia quedó abandonada. A partir de entonces, se procedería a su demolición paulatina. De ella hoy sólo quedaron algunas de sus piedras, que fueron aprovechadas para edificar distintos anejos de la iglesia parroquial⁵¹⁶.

IGLESIA DE SANTA ANA DE HERRERA DE PISUERGA

Construida en buena cantería y ladrillo revocado, es una obra gótica del siglo XVI, con ampliaciones y reformas barrocas de los siglos XVII y XVIII. Consta de tres naves separadas por pilares que soportan arcos de medio punto y se cubren con bóvedas de arista. La capilla mayor presenta crucería estrellada. La portada de acceso barroca, adosada a la nave de la Epístola, está precedida de pórtico. La torre, cuadrada y de tres cuerpos, se levanta a los pies, donde también se dispone un coro alto. En su interior aparecen los escudos de los Condestables de Castilla.

Las obras que se llevan a cabo en esta iglesia a lo largo del siglo XVII están perfectamente documentadas⁵¹⁷. En 1659 se levanta la torre, obra en la que intervienen los maestros de cantería Andrés Carandil y Andrés Prieto, dirigidos por tres arquitectos

⁵¹⁶ *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuerga*, nº 9, p. 19. También PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *op. cit.*, pp. 140-143.

⁵¹⁷ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *op. cit.*, pp. 129-131.

de la ciudad de Burgos⁵¹⁸. La piedra utilizada procedía de Becerril del Carpio y la arena y la cal de San Quirce, Ventosa y Lantadilla. En la cúspide se colocó una cruz de hierro que fabricó Juan de Alba en Ventosa. Como adición a la torre, en 1661 Francisco de la Arena construyó un nuevo portal.

La intervención más importante de esa centuria correspondió a la capilla mayor, realizada por el cantero Toribio de la Teja, natural de Trasmiera, concluyéndose en septiembre de 1674. Entonces se planteó la necesidad de hacer un retablo para el presbiterio, que se realizará entre 1692 y 1694. Es una obra prechurrigueresca con banco, cuerpo único de orden salomónico y remate en cascarón. La arquitectura del retablo es obra de los ensambladores trasmeranos Lorenzo Vélez de Bareyo y Pedro de Solana. Las esculturas del retablo son obra de Andrés de Monasterio, también de ascendencia montañesa⁵¹⁹. Entre las tallas destacan San Pedro y San Pablo. En el remate aparecen pequeñas figuras exentas de ángeles y un gran Crucificado. El nicho central lo preside una Santa Ana triple con paños angulosos. En el banco se disponen los relieves del Nacimiento y de la Adoración de los Magos y de los Pastores, caracterizados por su armoniosa composición y su gran naturalismo, dentro de una tendencia a la proporción y al equilibrio. La decoración del altar es bastante comedida, a base de motivos vegetales (hojas carnosas, uvas y hojas de parra).

Entre 1741 y 1747 se llevan a cabo importantes obras estructurales y de conservación, especialmente en la zona de entrada al templo⁵²⁰. Los trabajos fueron tanto de cantería como de albañilería y carpintería: arcos del pórtico y de la puerta de entrada a la iglesia, adoquinado y enladrillado de varias capillas, retejo general, ensamblaje de la puerta principal, armadura de la sillería del coro, renovación de la tarima, construcción de una nueva escalera y de la balaustrada para el coro, etc. Los materiales se acopiaron de la tejera de San Quirce y corrieron a cargo de maestros de procedencia asturiana, concretamente de Llanes. En 1762 Diego Vallejo, maestro vecino de San Quirce, dora el retablo mayor y en 1797 jaspea el órgano nuevo, que había sido encargado dos años antes al maestro logroñés Manuel San Juan.

⁵¹⁸ *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuegra*, nº 62, p. 8. El 22 de julio de 1658 se colocó la pila bautismal en la capilla de Santa Catalina por motivo de la construcción de la torre.

⁵¹⁹ PAYO HERNANZ, R. J. (1997b): *El Retablo en Burgos y su comarca durante los siglos XVII y XVIII*, Burgos, Diputación Provincial, Vol. II, pp. 95, 97, 111 y 113.

⁵²⁰ *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuegra*, nº 9, p. 19 y nº 38, p. 14. También PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *op. cit.*, pp. 140-143.

Casi un siglo después, en 1878, se plantea la construcción de la casa rectoral⁵²¹, a cargo del maestro de albañilería Andrés Martínez, vecino de Frómista. Para tal fin, el ayuntamiento de la localidad cede gratuitamente el terreno y la piedra del castillo. La obra se concluye a finales de 1880⁵²².



Ilustración 68. Iglesia de Herrera de Pisuerga (Palencia). Comienzos del siglo XX

Por lo que respecta al amueblamiento interior del templo⁵²³, en el lado del Evangelio aparecen tres esculturas exentas: San Juan Bautista del siglo XVI, San Roque del XVII y la Inmaculada del XVIII, así como un retablo neoclásico con escultura de la Piedad del XVI.

La nave de la Epístola presenta un retablo rococó con esculturas de San Francisco Javier, Virgen con el Niño, Santa Bárbara y San Francisco (este último de principios del XVII). También aparece otro altar del último tercio del siglo XVI, tal vez del vallisoletano F. de la Maza, compuesto por relieves: en el banco, la Justicia, la Fe y varios ángeles y en el cuerpo, San Marcos, Imposición de la casulla a San Ildefonso y Anunciación, con San Antonio, Calvario y San Francisco en el remate. Finalmente, hay

⁵²¹ ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2008): *Herrera de Pisuerga. Imágenes del siglo XX*, Palencia, Ayuntamiento de Herrera de Pisuerga, p. 19.

⁵²² *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuerga*, nº 9, p. 22; nº 45, p. 13 y nº 51, p. 16.

⁵²³ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 95-96.

un retablo del Rosario, fechado hacia 1770 y atribuido a Antonio Prado Cortés, con motivos ornamentales de carácter chinesco en el banco⁵²⁴.

Por último, hay que destacar el coro, donde además de una pintura de la Virgen del Carmen de F. Gil de Mena, se dispone una sillería barroca del siglo XVII.

IGLESIA DE SAN MIGUEL ARCÁNGEL DE VENTOSA DE PISUERGA

Este templo parroquial está construido en piedra de sillería y es una obra gótica del siglo XV. Consta de dos naves, una central y otra pequeña a lo largo del lado del Evangelio, teniendo adosadas en el lado de la Epístola unas dependencias que constituyen cuerpos independientes al exterior: la sacristía (próxima al presbiterio) y una capilla, conformando una especie de tercera nave. Las naves están separadas por pilares compuestos que soportan arcos apuntados, cubriéndose con bóvedas de crucería estrelladas y de terceletes. La portada, apuntada, está adosada a la nave central (lado de la Epístola) y protegida por un pórtico cerrado. A los pies y sobre los pilares del coro, aparece una robusta torre de estructura defensiva, de tres cuerpos y husillo adosado con escalera pétreo de caracol, que presenta un remate almenado que le confiere aspecto de fortaleza⁵²⁵.

El presbiterio está presidido por el retablo mayor. Pedro Torres, ensamblador y entallador palentino, lo realiza entre 1597 y 1598, mientras que lo estofa, pinta y dora entre 1651 y 1652 el maestro Juan de Miranda y Luengas, con taller en San Quirce⁵²⁶. Presenta relieves en el banco de los cuatro Evangelistas. En el primer cuerpo, se disponen escenas de Santiago y San Martín, esculturas de San Gregorio y San Jerónimo y tabernáculo con Cristo resucitado en la puerta y pinturas y grabados en su interior. En el segundo aparecen relieves de San Antonio Abad y San Cristóbal, y tallas de San Agustín y San Ambrosio. En el centro, hay una imagen de San Miguel, del primer tercio del siglo XVI. El ático alberga esculturas de San Juan Bautista y San Lorenzo, una a cada lado, con el Calvario en el centro. El conjunto acusa una mala restauración realizada a finales del siglo XVIII y principios del XIX, con repintes burdos de la imaginería y recubrimiento de yeso en las estrías de las columnas jónicas.

⁵²⁴ PAYO HERNANZ, R. J. (1997b): *op. cit.*, Vol. II, p. 437.

⁵²⁵ NAVARRO GARCÍA, R. (1939): *op. cit.*, pp. 36-37.

⁵²⁶ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 40, p. 17 y nº 39, p. 12.



Ilustración 69. Iglesia de Ventosa de Pisuerga (Palencia)

En la nave del Evangelio aparece un importante conjunto de retablos barrocos. Uno es salomónico, del último tercio del siglo XVII, con un Cristo gótico del XVI y una Virgen del XVII. Tres más son del siglo XVIII, dos de ellos rococó. El primero presenta una pintura de Ánimas y una escultura de santa gótica del XV y el segundo, que fue pensado para colocar un Calvario con tres hornacinas, se dedicó a la Inmaculada. El tercero, en la pared frontal, tiene un perfecto dorado e imágenes de pequeño tamaño de Santa Bárbara, Santa Lucía, San Juan Evangelista, San Isidro y, en el ático, Santo Domingo de Guzmán. También en esta zona se disponen esculturas independientes de San José de 1600, y de San Miguel y San Antonio de Padua del XVIII.

En el lado de la Epístola se abre una capilla gótica con retablo del siglo XVI, compuesto por pinturas sobre tabla encargadas por el abad Alonso Pérez de Abia. En el banco figuran los donantes, cuatro santos obispos y Ecce Homo. En el primer cuerpo, se disponen diversas escenas pictóricas de la vida de San Lorenzo (trato con los pobres y su martirio en la parrilla) y una escultura de San Sebastián. En el segundo aparecen una talla de San Lorenzo y más tablas referidas al mártir (interrogatorio)⁵²⁷.

Finalmente, hemos de mencionar el retablo de Nuestra Señora del Rosario (1752), ejecutado por el maestro escultor José de Arce, y la cajonería de la sacristía, de finales del XVI, para guardar los ornamentos, ropas y demás objetos de culto⁵²⁸.

⁵²⁷ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 230-232.

⁵²⁸ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 89-90, pp. 4-5 y 45.

IGLESIA DE SAN BARTOLOMÉ DE CASTRILLO DE RIOPISUERGA

Ocupa la cota más alta del caserío, al norte del casco urbano. Es un templo hecho a base de sillería y mampostería según las diversas fases constructivas. Actualmente se organiza, tras el reciente desmantelamiento de algunas estancias anejas, en un ábside semicircular, un presbiterio recto y dos naves, además de una amplia capilla adosada al muro sur. De época románica se conserva la cabecera y el muro meridional de la nave, aunque los canecillos del antiguo lienzo norte fueron reutilizados cuando se amplió la iglesia con una nueva nave en ese lado. Hasta hace poco dos dependencias, a modo de sacristías, se adosaban a ambos lados de la cabecera, ocultándola en buena medida. En el lado meridional se abre la portada, de transición al gótico con arco apuntado, precedida por un amplio pórtico con tres arcos de piedra. A los pies se levanta la torre, a la que se accede por un husillo cilíndrico, que estuvo precedida de una espadaña con base de mampostería y cuerpo de campanas de sillería arenisca⁵²⁹.

La construcción románica respondía a dos momentos. Durante el primero, en torno al año 1200, se ejecutó una obra de buena calidad a nivel arquitectónico, el conjunto de la cabecera, concentrándose la labor escultórica en los dos ventanales. La nave se levantó en una segunda fase, ya entrado el siglo XIII, cuando los recursos económicos debían ser bastante más escasos.

La cabecera es el mejor elemento del conjunto, hecha en buena sillería arenisca, aunque empleando ocasionalmente alguna pieza de caliza. Exteriormente el hemiciclo se divide en tres paños, recorridos por una imposta de listel y chaflán y separados por gruesas semicolumnas que arrancan de podio prismático, sobre el que se disponen las típicas basas, rematando en capiteles de cestas lisas con pequeñas bolas. El paño central es más ancho que los laterales y el único que en origen portaba ventanal, aunque en tiempos modernos se abrió una ventana cuadrangular en el sector meridional. La de época románica está formada por una estrecha saetera cegada, enmarcada por arco de medio punto que funciona casi como un tímpano. Presenta el centro rehundido y está tallado en una sola pieza de caliza, con una rosca decorada a base de rosetas separadas por dobles botones. Las dos columnillas sobre las que se apoya, también de caliza, rematan en capiteles decorados, el izquierdo con un mascarón monstruoso tragándose el fuste, y el de la derecha con dos series de crochets. Los cimacios son de doble nacela, el

⁵²⁹ RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit.*, *Provincia de Burgos (Vol. I)*, pp. 209-213.

mismo perfil que muestra la chambrana que trasdosa el conjunto. El alero de la cabecera es muy sencillo, con cornisa de nacela y canecillos del mismo tipo.

El presbiterio es ligeramente más ancho y cuenta en los extremos con amplios contrafuertes prismáticos que llegan hasta el alero. En el muro norte se abre un pequeño hueco, con forma de columbario, sobre imposta de listel y chaflán. En el sur aparece otro ventanal que repite el esquema del que se halla sobre el testero: estrechísima saetera enmarcada por tímpano, con rosca moldurada a base de listel, chaflán y otro listel interior, decorado mediante una serie de discos rellenos con cruces griegas, separados por zarcillos en H, y una banda de tallo ondulante del que parten bifolias apuntadas. El capitel oeste porta un cuadrúpedo de aspecto bovino y el oriental, tres toscas piñas que cuelgan de zarcillos en doble espiral. Los cimacios se decoran con un original motivo formado por hojitas lanceoladas y enlazadas, formando ovas que enmarcan un hueco hecho con trépano.



Ilustración 70. Iglesia de Castrillo de Riopisuerga (Burgos)

La nave, a juzgar por los restos que se conservan, cambia el sistema constructivo, desapareciendo la sillería y siendo sustituida por pobre mampostería, aunque en su unión con la cabecera da la impresión de que en principio se pretendió continuar con la buena fábrica precedente. En realidad, sólo se conserva el muro meridional, que además fue objeto de modificaciones en épocas posteriores. En este

lado se llega a ver sobre la cubierta del pórtico el alero románico, formado por canecillos achaflanados soportando una cornisa del mismo tipo. Aquí se encuentra también la portada, compuesta por un sencillo arco doblado y apuntado sobre dobles pilastras con impostas de chaflán, aunque la rosca interior fue rellenada para dar lugar a un arco de medio punto. En origen tal entrada debió de ser más compleja, ya que existió un cuerpo que avanzaba sobre el paramento de la nave, hoy desaparecido.

El muro norte se desmanteló para añadir en ese lado una estrecha nave. Sobre la nueva fábrica se colocaron los viejos canecillos románicos. Una reforma aún más tardía afectó a la mitad occidental de ese paramento, levantado en adobe, y volvió a recolocar de nuevo los canes y la cornisa, que son como los del sur.

El interior del templo se muestra como una construcción barroca. La nave románica queda dividida en tres tramos, cubiertos con bóvedas de arista y yesos moldurados y policromados. La cabecera, igualmente revocada, está recorrida a media altura por una imposta que parece ser de nacela, y por otra que daría paso a las bóvedas, de horno con clave apuntada para el ábside y de cañón apuntado para el presbiterio.

El arco triunfal es ojival y doblado, con gruesas semicolumnas que parten de ancho podio cuadrangular y presentan aristas de bocel. Las basas, de doble toro y escocia, tienen plinto cuadrangular y muestran la piedra, pero los fustes, capiteles y las pilastras en que apoya la rosca del arco se hallan recubiertos por una gruesa capa de revoco, por lo que no se puede apreciar si las cestas están o no decoradas.

El retablo mayor es clasicista, con tallas de San Bartolomé, el Calvario y el Padre Eterno; relieves del Nacimiento, los Reyes Magos, los Evangelistas y los Padres de la Iglesia, y sagrario de dos cuerpos con el Resucitado y los Apóstoles.

También hay un retablo de mediados del siglo XVIII (1760-1770) dedicado a las Ánimas del Purgatorio, ejecutado en yeso. Su construcción coincide en el tiempo con las obras efectuadas en las bóvedas. Probablemente los propios maestros encargados de ejecutar los enyesados de la cubierta realizaron los relieves de este altar. Se alza sobre un banco, con un cuerpo dividido en tres calles y está coronado por un remate. El retablo se policromó y jaspeó en 1789, siguiendo unos esquemas estéticos ya neoclasicistas. En los nichos laterales aparecen sendas imágenes de la Magdalena y San Sebastián. Por encima de un gran entablamento está el remate.

Aparecen otros dos retablos salomónicos ejecutados hacia 1680-1690. Uno dedicado al Santo Cristo, con una imagen del XVI y un Crucificado del XIV. Otro bajo la advocación de Nuestra Señora, con Virgen sedente del XIV⁵³⁰.

Al fondo de la nave norte se encuentra la pila bautismal, de piedra arenisca y filiación románica. Es una pieza en forma de copa, de pie prismático y vaso cuadrado. Éste muestra un bocel en la embocadura exterior y una especie de cadena de gruesos eslabones en la interior. Los frentes están recorridos por toscas líneas en zig-zag.

Es notable el púlpito ejecutado sobre yeso, realizado en 1760⁵³¹. Se trata de una obra circular coronada por un tornavoz profusamente decorado y policromado. En la sacristía, destacan la cajonería y un arca eucarística⁵³².

IGLESIA DE LA ASUNCIÓN DE OLMOS DE PISUERGA

Construida en piedra de sillería, es obra del siglo XVI. Consta de tres naves separadas por pilares cruciformes, que se cubren con bóvedas de crucería en la capilla mayor y el crucero, estrelladas a los pies, de cañón con lunetos en las laterales y de arista en el resto. La cabecera es cuadrada. La portada de acceso, adosada a la nave de la Epístola, va precedida de un pórtico sobre pilares, con arcos de medio punto de sillería. Tiene sacristía y presenta a los pies una torre de planta rectangular y tres cuerpos, que alberga el campanario y sólo se abre en su parte más alta. Aparece en esta iglesia el escudo de los Herrera⁵³³.

El presbiterio está presidido por un retablo del siglo XVIII, con pinturas en el banco (Inmaculada, Nacimiento, Adoración de los Magos y San Isidro Labrador). Presenta elementos escultóricos de otro altar mayor anterior: tabernáculo clasicista, con figuras de San Pedro y San Pablo y relieves de la Resurrección, Ecce Homo, Cristo con la Cruz a cuestas y la Flagelación; y tallas de San Gregorio, San Ambrosio y la Inmaculada en el primer cuerpo, y San Francisco, el Calvario y San Isidro en el ático. El desaparecido retablo fue construido por Gabriel González de la Torre, quien en 1650 suscribía la carta de obligación y redactaba las condiciones para su construcción⁵³⁴. Según éstas, la obra debía constar de dos cuerpos, tres calles y remate, con columnas

⁵³⁰ PAYO HERNANZ, R. J. (1997b): *op. cit.*, Vol. II, p. 473.

⁵³¹ PAYO HERNANZ, R. J. (1997a): *El arte de la madera en Burgos durante los siglos XVII y XVIII*, Burgos, Aldecoa, p. 151. ADB (Archivo Parroquial de Castrillo de Riopisuerga), LF, nº 1 (1746-1807), Cuentas del 29-VI-1760.

⁵³² GÓMEZ OÑA, F. J. (2010): *op. cit.*, p. 156.

⁵³³ NAVARRO GARCÍA, R. (1939): *op. cit.*, p. 17

⁵³⁴ PAYO HERNANZ, R. J. (1997b): *op. cit.*, Vol. I, p. 549.

corintias como elementos sustentantes. Se comprometía a ejecutar las esculturas, aunque con seguridad subcontrataría esas labores en un maestro especializado.

La nave del Evangelio presenta un retablo del último tercio del siglo XVII y varios correspondientes al XVIII: uno del último tercio con una Trinidad; otro neoclásico con pintura de la Virgen de la Soledad y talla de San Juan Bautista; uno rococó con pintura de las Ánimas y, por último, otro colateral del mismo estilo con esculturas de la Virgen con el Niño del XVI y de San José con el Niño del XVIII.

En el lado de la Epístola se localizan otros tres retablos: el primero del último tercio del siglo XVII con esculturas de San Fernando, San Agustín, San Pedro y Evangelista, el segundo del siglo XVIII con talla de San Roque, y el tercero rococó con Crucifijo del XVI. También hay una pila bautismal gótica con relieves⁵³⁵.



Ilustración 71. Iglesia de Olmos de Pisuerga (Palencia)

IGLESIA DE SAN MARTÍN DE TOURS DE NAVEROS DE PISUERGA

Este templo parroquial, construido en piedra, es de estilo gótico-renacentista de los siglos XV y XVI. Tiene dos naves separadas por columnas y cubiertas con bóvedas de crucería estrelladas, con capilla mayor de planta cuadrada. En el lado de la Epístola, posee un pórtico sobre pilares que sostienen arcos de medio punto protegiendo una interesante portada tardogótica de perfil conopial, remarcada con tracerías de piedra (en

⁵³⁵ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 121-123.

concreto una orla de florones imitando a los clavos forjados)⁵³⁶. En los pies presenta coro alto y sobre el hastial de la nave del Evangelio se levanta la torre del campanario, de planta rectangular y dos cuerpos en piedra y ladrillo.

La iglesia conserva algunas estructuras identificables como románicas, concretamente el muro norte y la base de la torre, además de diversos elementos integrados en la obra gótica⁵³⁷.

Del muro septentrional, construido a base de mala mampostería arenisca, recibida con cal y actualmente revocada, sólo es apreciable su filiación románica al exterior, donde conserva un alero por debajo del actual de ladrillo con veinte canecillos de proa de barco, algunos muy deteriorados.

La torre-campanario es un elemento destacado en el que se pueden diferenciar dos momentos constructivos. El muro del hastial de la nave, fabricado a base de encofrado de cal y canto, se levanta sobre el arranque de una espadaña románica de sillería arenisca, conservada hasta la base de las troneras y rematada en el lateral norte por una imposta de nacela. Con posterioridad, se erigió la torre, prolongándose hacia el sur en primer término y, finalmente, construyéndose el actual campanario de ladrillo en épocas recientes, no antes del siglo XIX.

Al margen de estos elementos constructivos de filiación románica, la remodelación del templo a fines del gótico empleó algunos elementos anteriores, que se concretan en varias impostas de nacela en el alero de la capilla mayor.

El presbiterio está presidido por un retablo mayor del siglo XVIII con esculturas de San Pedro y San Pablo y un Cristo resucitado en el tabernáculo, todas de dicha centuria, además de una imagen de San Martín de Tours de fines del XVI y un Crucifijo del XVII.

Se conserva en el lado del Evangelio otro altar del siglo XVIII con Calvario del último tercio del XVI, así como un púlpito rococó. También hay un retablo del último tercio del siglo XVI con esculturas del mismo momento de San Francisco, Inmaculada y Crucifijo, del estilo de Esteban Jordán, que antiguamente constituyó el altar mayor.

En la nave de la Epístola se dispone otro conjunto del siglo XVIII con escultura de San José con el Niño de esa centuria y una Virgen del Rosario del XVI, así como una pintura de San José con el Niño del XVII. Pero sobre todo destaca una interesante pila

⁵³⁶ NAVARRO GARCÍA, R. (1939): *op. cit.*, pp. 17-18.

⁵³⁷ RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit.*, *Provincia de Palencia (Vol. II)*, pp. 781-782.

bautismal de la primera mitad del siglo XIII, de un momento tardío del románico o inicial del gótico⁵³⁸. Tiene forma troncocónica, de paredes ligeramente cóncavas, tallada en caliza y sobre un basamento poligonal. Se decora a base de amplios gajos formados por incisiones que parten, desde abajo, de unos arquillos invertidos para morir en una cenefa superior ancha, con tosca ornamentación de zig-zag entre motivos vegetales de macizas hojas triangulares con nervios incisos.

IGLESIA DE SAN LORENZO DE SAN LLORENTE DE LA VEGA

Se trata de una construcción del siglo XVI con dos naves, cubriéndose la principal con bóvedas de aristas y yeserías planas del primer tercio del siglo XVII, y con bóvedas de ojivas la nave lateral. Presenta torre en la cabecera de dos cuerpos, un pórtico de piedra en el lado de la Epístola y un coro alto a los pies.

Se levanta sobre la base de un edificio románico anterior del que se reutilizó su portada, formada por cinco arquivoltas lisas entre las que se intercalan dos molduras de bocel⁵³⁹. Las tres arquivoltas centrales descansan sobre pares de columnas provistas de capiteles decorados con motivos vegetales (foliáceos) y figurados (historiados). Los del lado derecho presentan hojas muy geometrizadas y un esquemático trenzado acompañado de una cabeza antropomorfa y de un ave. Los capiteles de la izquierda muestran un mascarón barbado, así como rudimentarias hojas de talla muy tosca, y los cimacios se ornan con sencillos entrelazos, dobles nacelas y flores inscritas en círculos.

Todo apunta hacia un románico popular, ejecutado por canteros poco diestros para la talla de los elementos ornamentales y que guarda cierta relación estilística con el taller de Castrillo de Riopisuerga, activo a finales del siglo XII y principios del XIII.

En el presbiterio aparece un retablo mayor de mediados del siglo XVII. En 1657 se había finalizado esta obra, siendo ejecutada por el ensamblador Gabriel González de la Torre y el escultor Juan de Pobes⁵⁴⁰. Se alza sobre un banco, tiene un único y gran cuerpo, dividiéndose todo el conjunto en tres calles. En el banco encontramos relieves de los Cuatro Evangelistas y de la Adoración de los Pastores y de los Magos. En un primer nivel, se disponen las figuras de los Santos Pedro y Pablo, escenas del Martirio de San Lorenzo y la talla exenta del titular. A continuación aparecen las imágenes de San Agustín y San Gregorio y, finalmente, el Calvario en el remate.

⁵³⁸ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 117-119.

⁵³⁹ RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit.*, *Provincia de Burgos (Vol. I)*, pp. 483-484.

⁵⁴⁰ PAYO HERNANZ, R. J. (1997b): *op. cit.*, Vol. I, pp. 547 y 549-550 y Vol. II, pp. 71-72 y 537.

En la nave del Evangelio hay un retablo de la Virgen fechado hacia 1750, presidido por una imagen de la Inmaculada que se flanquea por tallas de San Roque, Santa Bárbara, Santo Domingo y San Antonio de dicha centuria y una Virgen con el Niño del XVII en el remate⁵⁴¹. Además, aparecen otras esculturas independientes de San José con el Niño del XVIII y San Cristóbal del XVI.

En el baptisterio se disponen dos esculturas de San Miguel del XVIII y un Cristo del XIV, pero sobre todo hay que mencionar un retablo de Ánimas, más bien del Juicio Final, fechado hacia 1750-1760, presidido por un lienzo con la Virgen del Carmen. Finalmente, en la sacristía destaca un Niño Jesús del XVII⁵⁴².

IGLESIA DE LA ASUNCIÓN DE MELGAR DE FERNAMENTAL

Se trata de un interesante templo de 3 naves con planta de salón (modelo de “hallenkirche”) realizado en su mayor parte durante el siglo XVI⁵⁴³, aunque existe una perfecta y armónica conjunción de proyectos y estilos, discernibles por la diferencia de materiales empleados en su construcción (fundamentalmente la calidad de la piedra).

Se levanta en el mismo lugar que ocupara otro edificio tardorrománico, del que apenas han quedado restos: tan sólo algunos elementos decorativos, como aleros con grecas y tacos visibles en la portada principal. Su construcción se inicia en pleno siglo XIV. El primer edificio gótico, que no se ejecutó en su totalidad, comprende hasta casi la mitad del templo, siendo la línea de cesura perfectamente visible⁵⁴⁴. Las obras de este momento comprenden desde la cabecera hasta la conclusión del crucero, incluyendo dos capillas (la Purísima y el Baptisterio). El modelo de planta adoptado en esta parte fue el de cruz latina con tres naves terminadas en ábsides poligonales con contrafuertes y crucero con capillas laterales a ambos lados de éste. Se emplearon como soportes pilares finamente fasciculados con baquetones de tradición gótica para sostener las bóvedas de crucería, que posteriormente quedarían cubiertas con yeserías barrocas.

El crucero se construyó dentro de esta primera fase, pero sus dos brazos no presentan los mismos rasgos estilísticos⁵⁴⁵. El derecho, realizado en arenisca deleznable, es de fecha más temprana, de la primera mitad del siglo XV, y se remata al exterior en

⁵⁴¹ PAYO HERNANZ, R. J. (1997b): *op. cit.*, Vol. II, p. 537.

⁵⁴² MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 186-187.

⁵⁴³ ORTEGA GUTIÉRREZ, D. (1994): *op. cit.*, pp. 143-173. También RIVERA BLANCO, J. (coord.) (1995): *Catálogo monumental de Castilla y León. Bienes inmuebles declarados. Primera parte*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 227-229.

⁵⁴⁴ *Revista Armentález*, nº 2 (febrero de 1979), pp. 3-4.

⁵⁴⁵ *Ibidem*, nº 7 (julio de 1979), p. 3 y nº 98 (febrero de 1987), p. 5.

una cruz de piedra sobre un óvalo. El izquierdo, ejecutado en caliza consistente, pertenece a un gótico más avanzado, “purista”, de líneas más estilizadas. Este último presenta al exterior una torre cilíndrica con aspecto de fortaleza, rematada en aguja cónica con adorno de brotes, a la que se accede por una puerta de estilo plateresco de mediados del siglo XVI y una escalera helicoidal, y en el interior se cubre con bóveda estrellada de nervios combados que se entrecruzan. En la parte exterior de este brazo se aprecian los arranques del claustro de la iglesia, de fines del siglo XIV⁵⁴⁶.

La continuación de las obras, desde el crucero hasta el hastial occidental, corresponde a un segundo momento renacentista, ya en el siglo XVI. La sucesión de ambos estilos, perfectamente imbricados, no se debió a un derrumbamiento, sino a la extraordinaria duración de las obras. Este nuevo proyecto supuso un cambio hacia el modelo de planta de salón, con las tres naves elevadas a la misma altura formando una especie de ámbito único. Así se creó un gran espacio de cuatro tramos cubierto por amplias bóvedas estrelladas, sostenidas por potentes columnas cilíndricas con sumario capitel clasicista que hacia los pies se convierten en soportes cajeados tardíos.

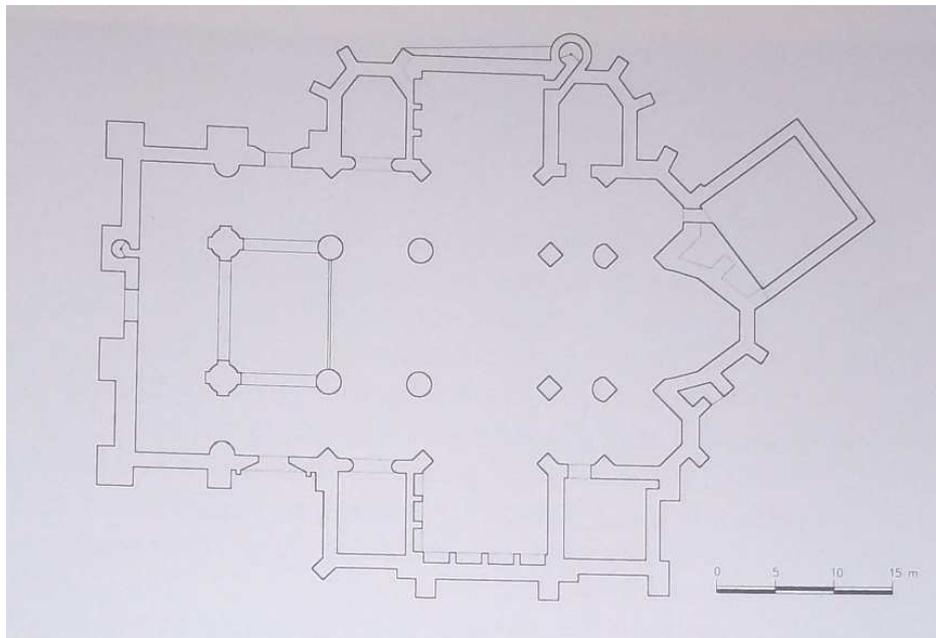


Ilustración 72. Planta de la iglesia de Melgar de Fernamental (Burgos)

⁵⁴⁶ El clérigo melgareño D. Manuel José de Hoyos señalaba su existencia en 1796, en las respuestas al interrogatorio de Tomás López: “[...] Al frente de la iglesia por la parte del Occidente hay un dilatado pavimento que contiene un claustro que sirve de sepultura de pobres (...) es verosímil que este sitio fuese de la iglesia antigua del pueblo, de que no había memoria [...]”. CADIÑANOS BARDECI, I. (1993): *op. cit.*, p. 124. BN, Ms., leg. 7.296, fols. 302-306v.

El edificio debía estar levantado y dispuesto para el culto en 1526, pero las obras, sobre todo en las capillas, continuaron en el siglo XVI y las bóvedas incluso en el siguiente. La primera actividad constructiva documentada data de 1567, cuando se desarrollaba la terminación de los muros de los pies de la iglesia junto con los últimos pares de columnas y las torres gemelas. Estas obras corrían a cargo de los maestros canteros Pedro de la Torre Cuevas y Pedro Escarza, hijo de Juan de Escarza. En 1582 ambos maestros se comprometieron a seguir las obras iniciadas por éste en 1560. Los trabajos duraron hasta los primeros años del siglo XVII y en las últimas fases trabajaron maestros como Francisco de Castellanos y Domingo de Gancedo, de origen montañés. La única torre que se inició se levantó hasta medio cuerpo, próxima a planteamientos barrocos escurialenses, y no se completó hasta mediados del siglo XVIII⁵⁴⁷. Muchas de las bóvedas de la nave central desde la cabecera, incluyendo la cúpula de media naranja del tramo central del crucero, y de las laterales desde el crucero hasta los pies no se hicieron hasta 1660 dentro del estilo barroco y a base de ladrillo y yeserías⁵⁴⁸.

En el exterior destaca la portada principal, al mediodía, de fines del siglo XV o principios del XVI, con molduración tardogótica. Presenta arco rebajado, protegido por dos arquivoltas adornadas con estatuillas de ángeles que portan los instrumentos de la Pasión (“arma Christi”) sobre ménsulas y están cubiertas por doseletes. Las acoge un gran arco de pabellón que se adorna con típicas cardinas gótico-floridas. En su parte alta se destaca la escena del Calvario. Toda la obra está inspirada en la escuela de Gil de Siloé. La portada de los pies, en la terminación del muro oeste, pertenece al Renacimiento. Se enmarca entre amplios contrafuertes sobre los que voltea un arco flanqueado por dobles columnas y tiene frisos elegantes y un nicho. Fue transformada en el siglo XVII y los escasos restos que quedan de ella recuerdan el estilo de Diego de Siloé. Finalmente hay que destacar la puerta de entrada a la antigua sacristía, del siglo XVI, en la que sobresale la imagen del Crucificado en el centro del arco conopial que la protege y tres ángeles. Está enmarcada por agujas-columnas de concepción plateresca en su parte inferior y gótica en la superior.

La planta de la iglesia se completó con cuatro capillas situadas en los ángulos del crucero. La capilla de los Reyes, la más antigua de la iglesia, se halla en la nave lateral derecha, próxima a la cabecera, y se cubre con una bóveda provista de angrelados en sus nervios. Presenta un arcosolio con enterramiento y estatua yacente.

⁵⁴⁷ *Revista Armentález*, n° 3 (marzo 1979), p. 3 y n° 5 (mayo 1979), p. 3.

⁵⁴⁸ *Ibidem*, n° 6 (junio 1979), p. 3. En 1671 se le liquidaron al maestro cantero Tomás Gil.

La capilla del Baptisterio se encuentra en esa misma nave junto a la portada principal. Está cubierta con bóvedas góticas de finales del siglo XV. En ella se ubica el retablo-escenario de la Piedad⁵⁴⁹, obra churrigueresca ejecutada en torno 1720-1730 y presidida por un relieve de la Piedad renacentista (comienzos del siglo XVI), de la escuela de Felipe Bigarny. La pila bautismal, de estilo gótico-renacentista, tiene forma de copa con brotes, vástagos y querubines y aborda el tema del bautismo de Cristo.

La capilla del Miserere se ubica muy próxima a la sacristía, en la nave lateral izquierda. En ella se albergan un Crucificado y un Cristo yacente, muestras de la imaginería barroca castellana del siglo XVII. Pero sobre todo destaca el conjunto escultórico de los Reyes Magos⁵⁵⁰, hispanoflamenco de finales del siglo XV y comienzos del XVI, que comprende las figuras de la Virgen con el Niño, San José y los tres Reyes Magos. Son tallas de madera policromada de gran tamaño, casi al natural.

Por último, la capilla de la Purísima, al otro extremo del brazo izquierdo del crucero, está adornada de finas columnas góticas sobre las que descansan los nervios de la bóveda estrellada. Tiene en su interior dos arcosolios de medio punto y estatuas yacentes de finales del siglo XV. En su interior alberga el retablo de Nuestra Señora o de San Pedro Regalado⁵⁵¹. Fue construido en 1764 en estilo plenamente rococó, siendo el maestro encargado de su ejecución José López de Mata junto a su hijo Agustín. Las esculturas de San Juan, San Martín y San Gregorio que aparecen en el remate son obras del escultor Miguel Fernández, que las realizó en 1767. El dorado se verificó en 1771. El cuerpo está presidido por un gran nicho convertido en vitrina, en donde aparece una imagen de vestir de Nuestra Señora. En el remate hallamos una hornacina en la cual aparece la imagen de San Pedro Regalado.

Durante el siglo XVIII se acometerán diversas obras en la fábrica de esta iglesia. Entre ellas destaca la construcción de la sacristía⁵⁵². Se trata de una estructura arquitectónica añadida oblicuamente al ábside, a la que se accede desde la nave lateral izquierda. Presenta planta cuadrada delimitada por paredes de sillería y está cubierta por una cúpula hemiesférica contrarrestada mediante pechinas. Su construcción se extendió entre 1770 y 1785 y fue dirigida por el arquitecto José Tierno en un estilo a caballo entre barroco y neoclásico.

⁵⁴⁹ PAYO HERNANZ, R. J. (1997b): *op. cit.*, Vol. I., pp. 309-310 y Vol. II, p. 509.

⁵⁵⁰ *Revista Armentález*, nº 126 (junio de 1989), p. 6.

⁵⁵¹ PAYO HERNANZ, R. J. (1997b): *op. cit.*, Vol. II, pp. 282 y 509.

⁵⁵² *Revista Armentález*, nº 9 (septiembre de 1979), p. 3.



Ilustración 73. Sacristía de la iglesia de Melgar de Fernamental (Burgos)

En ella encontramos una cajonería de nogal, obra de estética rococó pero que se aproxima al espíritu neoclásico por su sencillez decorativa. Se construyó a la par que la nueva sacristía, en 1783, y su coste ascendió a 1.000 ducados⁵⁵³. Sobresale el respaldo que remata la misma, que a modo de cuerpo corrido se divide en calles separadas por columnas corintias de fuste liso con decoraciones vegetales de rocallas, las cuales se desvían de las formas arriñonadas típicas. La hornacina central está ocupada por un Crucificado de gran patetismo. En el resto de los paneles aparecen imágenes de bucólicos paisajes y vistas de ciudades que se alternan con imágenes de santos, en relieve (San Ildefonso recibiendo la casulla, la Asunción) o de bulto (San Pedro y San Pablo, de gran expresividad). Presenta cinco órdenes de cajones para la conservación de la ropa litúrgica y demás elementos del culto.

⁵⁵³ PAYO HERNANZ, R. J. (1997a): *op. cit.*, p. 92. APMF, LF (1778-1802), Cuentas del 25-VI-1783.

También es interesante la mesa de nogal que preside este espacio, de la segunda mitad del siglo XVII, que presenta una curiosa característica: los cajones correderos han sido sustituidos por portezuelas que se abren sobre unas bisagras, lo cual hace que la altura de este mueble sea mayor que la de otros de semejantes características⁵⁵⁴.

La cubierta de la sacristía está decorada con motivos ornamentales de carácter geométrico y, sobre todo en las pechinas, con lienzos al óleo y en marcos ovalados dedicados a los misterios de la Virgen y a los Evangelistas, cuya autoría se atribuye a la dinastía de pintores de los Lantada, originarios de Lantadilla. En la sacristía, además, se conserva otra serie de obras pictóricas, principalmente del siglo XIX: dos cuadros grandes de cobre de temática religiosa (Ecce Homo y martirio de Santa Catalina) y, sobre todo, retratos de José Javier Rodríguez de Arellano (arzobispo de Burgos de finales del siglo XVIII y gran benefactor de la iglesia), Gaspar Criales y Arce (natural de Melgar, obispo en Italia, gran jurisconsulto y consejero de Felipe IV), Manuel Fraile (beneficiado de esta iglesia, obispo de Sigüenza y del Consejo de Rey), del Venerable Juan de Palafox y del Padre Luis Martín (melgarenses que llegaron a ser Preósito General de la Compañía de Jesús). Esta última obra fue realizada en 1905 por el conocido pintor Dióscoro Puebla Tolín, oriundo de la villa y que llegó a ser Director de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

Otra obra dieciochesca de gran interés es la culminación de la torre, que se alzaba sobre el último tramo de la nave de la Epístola. Su gran sobriedad y sus líneas clasicistas enlazaron perfectamente con el arranque de la misma, efectuado en estilo herreriano durante el primer tercio del Seiscientos. Se realizó a mediados del siglo XVIII bajo la dirección del arquitecto Juan de Sagarbinaga⁵⁵⁵. En noviembre de 1749 se comprometió a ejecutar la obra y en 1753 ya estaba construida.

Pero gracias a D. Manuel José de Hoyos, comunicante melgarenses del geógrafo Tomás López, sabemos que el remate proyectado por Sagarbinaga nunca se llegó a elevar: “[...] *la torre, cuio medio cuerpo se hizo a mediados de este siglo (XVIII), de piedra de sillería toda ella, se eleva 150 pies; falta el último cuerpo, que con la veleta debe tener otros 50, según la traza de Dn. Juan de Sagarvinaga, arquitecto que fue de*

⁵⁵⁴ PAYO HERNANZ, R. J. (1997a): *op. cit.*, p. 170.

⁵⁵⁵ IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (1992): “El arquitecto Juan de Sagarbinaga: obras ejecutadas en Burgos, Palencia y Soria entre 1735 y 1753”, en *Boletín del Seminario de Estudios de Arte y Arqueología*, Tomo 58, p. 463.

S. M. [...]”⁵⁵⁶. En su lugar, a finales del siglo XIX, se añadió un tambor de ladrillo enfoscado y una cúpula de madera forrada de zinc.

Esta torre, levantada en buena piedra de sillería, se concibe como un potente y compacto volumen. Se caracteriza por su elegancia, su esbeltez de proporciones, su claridad compositiva y su sobria abstracción geométrica. Una marcada línea de imposta establece la separación entre un alto basamento y un amplio cuerpo de campanas. Sus cuatro frentes están recorridos por pilastras almohadilladas, las cuales destacan de forma diferenciada sobre el centro y los extremos creando elaboradas matizaciones lumínicas y una dinámica composición de claros ejes verticales, que se ven potenciados con las bolas y pilastras que coronan el campanario. Cada cara presenta un par de óculos y de sencillos vanos con arcos de medio punto moldurados, y está rematada por antepechos macizos animados con balaustres y decoración en relieves.



Ilustración 74. Torre de la iglesia de Melgar de Fernamental (Burgos)

⁵⁵⁶ CADIÑANOS BARDECI, I. (1993): *op. cit.*, p. 123. BN, Ms. 7.296, fols. 302-306v. Véase también IGLESIAS ROUCO, L. S. (1995): “Urbanismo y arquitectura de Burgos durante la segunda mitad del siglo XVIII. Su percepción a través del *Diccionario Geográfico* de Tomás López”, en *Estudios de Arte. Homenaje al Profesor Martín González*, Valladolid, pp. 161-166.

E. Azofra⁵⁵⁷ ha reconocido la labor de Juan de Sagarbinaga en otros elementos de la iglesia que guardan una evidente relación estilística con las obras que el maestro vizcaíno realizó. La influencia de su obra es palpable en las pechinas que cierran el crucero y en las ménsulas o cuartos de esfera estriados que aparecen en los ángulos suroeste y noreste, donde se une la moldura que envuelve gran parte del templo y nacen los nervios diagonales de las bóvedas. También se apunta su intervención en el hastial de poniente, concretamente en los tres óculos terminales perfectamente labrados y moldurados en profundidad, o en la propia calle central, en la que un gran arco de medio punto (más bien una pequeña bóveda de cañón) descansa en unas recias pilastras y protege, a modo de pequeño pórtico, la portada. Por último, en los muros perimetrales del coro se utilizan unas pilastras molduradas y cajeadas características de su lenguaje arquitectónico.

En cuanto a su amueblamiento interior, el templo contiene un completo repertorio de retablos situados en los brazos del crucero y los ábsides de la cabecera.

El retablo de Nuestra Señora de la O (actual de la Magdalena, en sustitución de la advocación primitiva)⁵⁵⁸ se ubica en el brazo izquierdo del crucero. En 1701 Lorenzo Vélez de Bareyo ya lo había ejecutado. La talla ornamental es claramente menuda, con escaso volumen, y de carácter churrigueresco. Se alza sobre un banco y tiene dos cuerpos que se organizan en tres calles y remate. En el primer nivel aparece una talla de la Virgen del Rosario, del XVII, no pensada para ese lugar. A sus lados, dos nichos con imágenes de San Pablo y de los Santos Justo y Pastor. El segundo cuerpo está presidido por una escultura de la Magdalena del XVIII, que repite el modelo de Mena. A sus lados, dos tallas de santas. En el remate hay una figura de Dios Padre del primer cuarto del XVI. La policromía se realizó hacia 1740 y en ella destaca el empleo del verde, que confiere al conjunto un aspecto sombrío.

El retablo del Nombre de Jesús o de Nuestra Señora del Carmen⁵⁵⁹ se encuentra en el brazo derecho del crucero. Es una obra churrigueresca de fase avanzada con algunos rasgos proto-rococós, como las plaquetas decorativas del banco o los tercios de talla de las columnas. La trazó el maestro Diego de Suano en la década de 1730, pero fue Ventura Ramos quien ejecutó la arquitectura y las esculturas. Se alza sobre un banco y tiene un solo cuerpo de tres calles y remate. En el centro del banco se abre una

⁵⁵⁷ AZOFRA, E. (2009): *Del Barroco cortesano a la recuperación de Herrera. La obra del arquitecto Juan de Sagarbinaga en la provincia de Burgos*, Burgos, Diputación Provincial, pp. 114-119.

⁵⁵⁸ PAYO HERNANZ, R. J. (1997b): *op. cit.*, Vol. I, p. 88 y Vol. II, pp. 111-112 y 508.

⁵⁵⁹ *Ibidem*, Vol. II, pp. 157-158 y 509.

hornacina con la imagen del Niño Jesús vestida. La calle central está presidida por un nicho con la talla de Nuestra Señora del Carmen, de gran expresividad y dinamismo. En las laterales aparecen dos hornacinas ocupadas por sendas imágenes de San Antonio de Padua y de San Antón. El remate se alza sobre un zócalo y acoge una escultura de Santa Escolástica. En la culminación del retablo hallamos un gran relieve de la Trinidad. La ornamentación es vegetal y tiene carácter muy menudo.

El retablo de San Sebastián⁵⁶⁰ se ubica en el ábside de la nave lateral derecha. Obra del período churrigueresco avanzado, fue ejecutada por Diego de Suano en 1739, aunque se desconoce el maestro que labró la escultura. Se alza sobre un banco y tiene un cuerpo de tres calles y remate. En el banco, además de los paneles decorativos, destacan las ménsulas con angelitos-atlantes. La calle central está presidida por una hornacina con la imagen de San Sebastián y las laterales tienen sendos nichos con las tallas de Santa Teresa y Santo Tomás de Aquino. Las esculturas son de mediocre calidad a excepción de San Sebastián, obra de mediados del XVI. En el remate aparece una gran hornacina con la imagen de San Miguel, que queda flanqueada por dos estípites. Los elementos ornamentales son de carácter sumamente nervioso y menudo. Destacan los motivos vegetales, las conchas, las guirnaldas y las cabezas de serafines.

El retablo mayor preside el presbiterio⁵⁶¹. Es una obra tardorromanista, si bien los elementos ornamentales destacan por su carnosidad y volumen y se aproximan al estilo prechurrigueresco. Su arquitectura corrió a cargo del ensamblador Gabriel González de la Torre y se comienza a construir en 1643. Los escultores trasmeranos Juan de los Helgueros y Juan de Pobes realizarán las imágenes en las décadas de 1650 y 1660, caracterizadas por su movimiento, su naturalismo y un plegado acartonado de los paños. El policromado y el dorado los ejecutará Alonso Álvarez de Ruyales en 1675.

Se organiza en banco, tres cuerpos con tres calles y remate. Las columnas aparecen pareadas. En el primer nivel tienen capitel jónico y fuste entorchado. En el segundo, son de orden corintio y tiene fustes con tercio inferior entorchado y superior estriado. Las del tercero, también de orden corintio, se encuentran entorchadas. Los elementos más avanzados del conjunto son los ornamentales, con un notable volumen. En los netos del banco encontramos motivos frutales. Los frisos se decoran con motivos vegetales de gran exuberancia. No faltan en el remate las decoraciones a base de bolas.

⁵⁶⁰ PAYO HERNANZ, R. J. (1997b), *op. cit.*, Vol. II, pp. 158 y 509.

⁵⁶¹ *Ibidem*, Vol. I, pp. 235, 273-274, 328, 346, 356, 547-549 y Vol. II, pp. 69-70, 79 y 508. También *Revista Armentález*, nº 8 (agosto de 1979), pp. 3-7.

Se aprovecharon, de retablos anteriores, la imagen titular de Santa María, gótica, y un gran tabernáculo de las postrimerías del XVI, de enormes proporciones y una interesante iconografía de tipo pasional. El relieve central de la puerta del Sagrario se dedica a la Resurrección. En el segundo cuerpo destaca un Cristo atado a la columna y, bajo una cúpula que remata el expositor, se alberga una Piedad.

La escultura del retablo mayor es de discretas calidades formales. En el primer cuerpo encontramos las figuras de San Agustín y San Gregorio. En el segundo, una talla de San Juan Bautista y otra de San José, siguiendo los modelos de Gregorio Fernández. En el tercero aparece una imagen de la Asunción de carácter romanista flanqueada por San Francisco y San Roque. En el remate corona un Calvario.

Finalmente, en torno al coro se disponen tres retablos-marco que encuadran sendos lienzos. El de la Dolorosa⁵⁶², de estilo churrigueresco y situado en el lateral derecho, fue construido en torno a 1710-1720 y enmarca un óleo de la Virgen Dolorosa de comienzos del XVIII. El de San Crispín y San Crispiniano, en el lateral izquierdo, fue construido hacia 1720-1730 y es una obra churrigueresca que incluye una pintura representativo del martirio de estos santos, de finales del XV. Finalmente, el del Santo Cristo⁵⁶³, adosado al trascoro, fue construido hacia 1750 y se adapta a la forma alargada de un magnífico lienzo del siglo XVII (1625) con la imagen de Cristo Crucificado o de la Salud, obra del tenebrismo español.

Por otra parte, el órgano que ha llegado a nuestros días reemplazó a otros (hasta tres) de los siglos XVI y XVII que llegaron a funcionar simultáneamente⁵⁶⁴. En 1659 el organista José Gutiérrez recompone un pequeño órgano viejo y en 1669 el maestro Gregorio Zapata reconstruyó totalmente el órgano principal, que presentaba puertas de lienzos y caja dorada y policromada.

El maestro organero Francisco Javier Betolaza construyó uno nuevo en 1760 por 8.000 reales, ascendiendo el coste de la caja exterior, de proporciones catedralicias, a 5.000⁵⁶⁵. El órgano actual, instalado en ella, sufrió una enorme transformación en su parte musical en 1884 a cargo del maestro Juan de Otoresel⁵⁶⁶.

⁵⁶² PAYO HERNANZ, R. J. (1997b): *op. cit.*, Vol. II, p. 509.

⁵⁶³ *Ibidem*, Vol. I, p. 304.

⁵⁶⁴ *Revista Armentález*, nº 9 (noviembre de 1979), p. 3 y nº 32 (agosto de 1981), pp. 5-6.

⁵⁶⁵ PAYO HERNANZ, R. J. (1997a): *op. cit.*, pp. 114-115. APMF, LF (1739-1777), Cuentas de 1760.

⁵⁶⁶ AVENDAÑO, M. A. (1987): "Órganos históricos en el oeste de la provincia de Burgos", en *Actas del II Congreso de Órganos*, Madrid, pp. 183-191.

La caja del órgano se alza sobre un gran banco y se organiza en siete calles con un notable movimiento. La central presenta un saliente de carácter semicircular en todo su desarrollo, al igual que las intermedias. Los elementos decorativos se concentran en los paneles triangulares que aparecen en los huecos dejados por las tuberías. Concebidos a modo de rejilla, aparecen decorados con motivos vegetales y de tipo rocalla. Muy interesantes son también las manifestaciones ornamentales que aparecen en la gran peana circular situada en el centro del conjunto.

Las dos calles exteriores, caracterizadas por su gran anchura, aparecen con tuberías fingidas (pintadas). Ello se puede explicar porque pudo concebirse una máquina más grande y el excesivo precio motivó la reducción del proyecto inicial. O tal vez debido a que se procuró que el órgano apareciera completando todo el nicho del arco que lo enmarca. No obstante, todo el conjunto se halla perfectamente dorado.

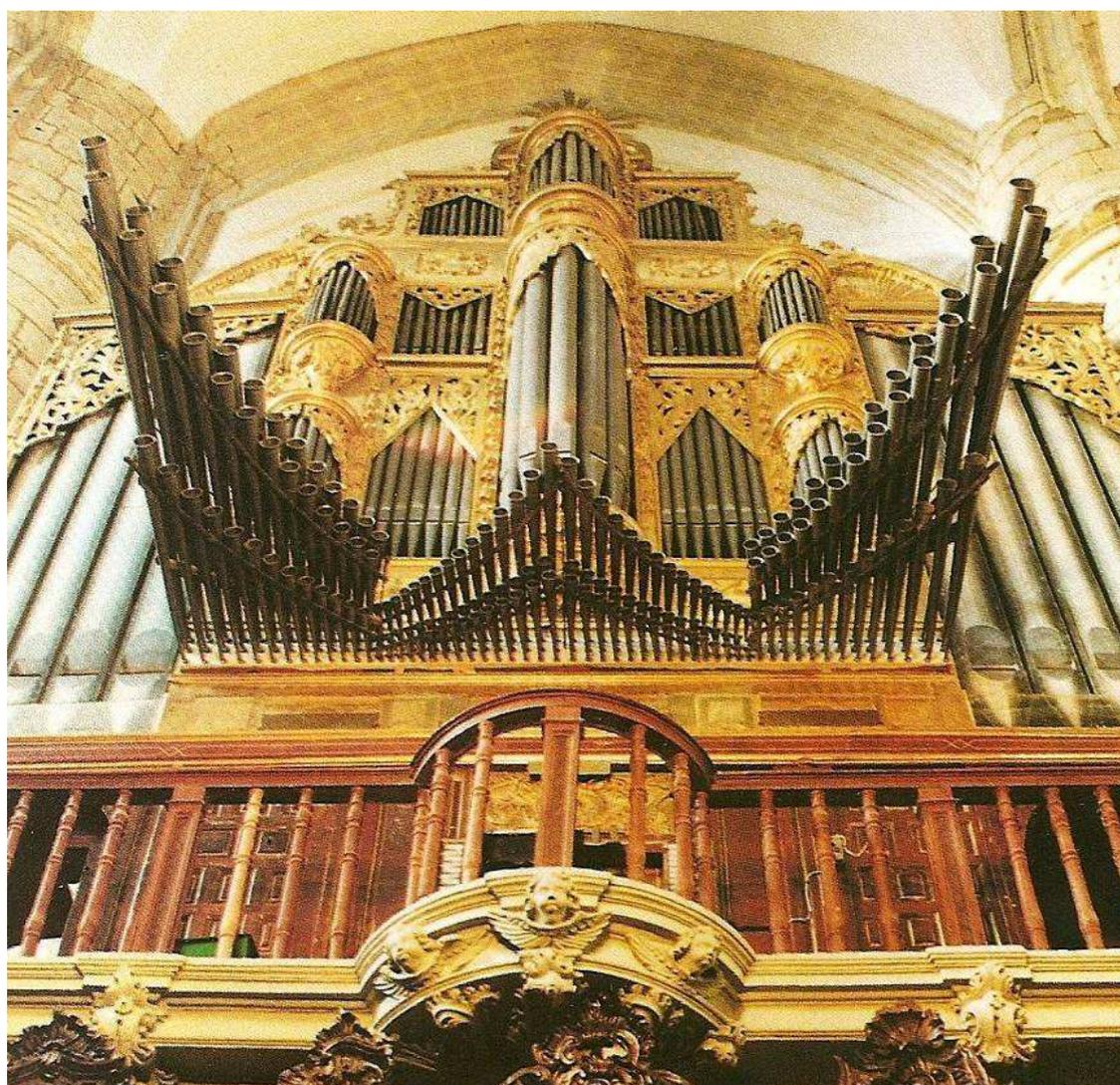


Ilustración 75. Órgano de la iglesia de Melgar de Fernamental (Burgos)

Otro elemento de gran interés es el coro. Su traza arquitectónica debió comenzarse hacia 1669, fecha en la cual se documentan los trabajos de Juan de Arribas y Tomás Gil. En esos instantes el maestro vizcaíno Francisco Arribas realiza la reja que lo cierra actualmente. Pero la sillería, compuesta por 21 asientos, es claramente posterior.

En conjunto es fechable hacia 1760⁵⁶⁷. Labrada en nogal, tiene una clásica forma de “U” para adaptarse perfectamente al marco arquitectónico. Carece de doselete, pero la altura de los sitiales es muy notable. Las columnas que separan cada asiento son de carácter estriado y llevan adheridos elementos decorativos de filiación rococó.

Sumamente interesantes son los respaldos en donde aparecen, en mediorrelieve, diversos personajes de la historia sagrada. En los dos extremos de la sillería, los Cuatro Santos Padres de la Iglesia (dos a cada lado). Inmediatamente después, las figuras de los Apóstoles, que se van desarrollando hasta el sitial central, en el cual aparece presidiendo una imagen de Cristo Salvador. También sobresalen un Ecce Homo, la Virgen María o el personaje veterotestamentario del rey David tañendo un arpa.

Las esculturas son de factura nerviosa, sobre todo en la forma de tallado de los paños, muy del gusto de los años centrales del siglo XVIII. Los remates de la sillería aparecen presididos por grandes panoplias decorativas de carácter vegetal y escenas de la Asunción y San Roque. Respecto a la autoría de esta obra, los relieves tienen un enorme parentesco con los que el escultor palentino Manuel García ejecutó en 1746 para la sillería de Autillo de Campos (Palencia), siendo particular la similitud del rey David, que aparece en ambas.

En medio del coro puede verse un gran facistol con cantorales de mediados del siglo XVIII⁵⁶⁸. Consta de un amplísimo pie cúbico, sobre el cual se desarrolla el vástago sobre el que se ubica el cuerpo troncopiramidal en donde se colocan los libros. Éste se halla truncado y en su parte superior aparece un pequeño templete presidido por una talla de la Virgen y rematado por la figura de un Crucificado.

Por último, tenemos testimoniada la ejecución del púlpito, entre 1767 y 1771⁵⁶⁹. Fue tallado por Manuel Melgosa en nogal, dentro del estilo rococó⁵⁷⁰. Se trata de una obra en forma de copa de planta hexaédrica y con un bello tornavoz calado. Se levanta sobre una bella columna abalaustrada y estriada, por encima de la cual aparece el vaso,

⁵⁶⁷ PAYO HERNANZ, R. J. (1997a): *op. cit.*, p. 56.

⁵⁶⁸ *Ibidem*, p. 158.

⁵⁶⁹ *Ibidem*, p. 152. APMF, LF (1734-1777), Cuentas del 19-VI-1771.

⁵⁷⁰ *Revista Armentález*, nº 89 (mayo de 1986), p. 5 y nº 156 (diciembre de 1991), p. 22.

que queda segmentado por columnas corintias, pareadas y estriadas, con rocallas adheridas al fuste. Sobre él aparece un entablamento fragmentado. El tornavoz está coronado por un bello templete calado. Muy interesantes son las escaleras de acceso, que quedan guarnecidas por un bello panel de madera decorado con rocallas.

IGLESIA DE SAN CARLOS DE ABÁNADES

Tal y como se detalla en una relación de proyectos y construcciones fechada entre 1766 y 1777⁵⁷¹, Fernando de Ulloa la mandó construir a cargo de los fondos del Canal antes de que las obras llegaran al punto de Abánades (en torno a 1775), para sustituir a la antigua y derruida ermita de San Miguel⁵⁷². En el referido documento se recoge, incluso, una descripción minuciosa del nuevo oratorio:

“[...] Su planta es un rectángulo de 58 pies de longitud, 25 de latitud (incluso el grueso de sus paredes) y 12 de altura, con su correspondiente sacristía y una espadaña o torre formada sobre una de las partes principales y, en ella, una campana⁵⁷³ de 12 arrobas de peso poco más o menos. La fábrica de la fachada es de sillería y, sobre ella, la espadaña de ladrillo hasta su definición; el resto de las paredes laterales, de tapias aceradas de cal, con pilares y ángulos de sillería. La cubierta interior es de techo raso (en lugar de bóveda), con subida al campanario y tejado entablado y retejado a teja doble, todo en buen estado. Hay división de capilla balaustrada pintada de verde al óleo, con su puerta, y en medio la pila bautismal muy bien construida y curiosamente de buena piedra (envidiable). Junto al presbiterio, buen confesionario de madera sin pintar. La sacristía está construida al costado de la iglesia, con fábrica de pilares de ladrillo sobre un zócalo y cimientado de piedra mampostería y el resto de sus paredes de tapias calicestradas; en la sacristía, cajonería para ornamentos [...]”.

La nueva iglesia recibió la protección real el 11 de agosto de 1796⁵⁷⁴, situándose bajo la advocación y el patronato del monarca, por lo que se tituló de San Carlos. Funcionó con cierta normalidad en tanto en cuanto la nueva población mantuvo cierta

⁵⁷¹ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-01.

⁵⁷² Manuel José de Hoyos, en su respuesta al interrogatorio de Tomás López sobre la villa de Melgar, señalaba en 1796 que esa ermita de San Miguel había sido iglesia del antiguo despoblado de Abánades de Suso. Además, añadía que los templos de Abánades de Yuso y del Medio se titularon de Santa Eufemia y de San Sebastián, respectivamente, de los que ya no quedaban vestigios en ese momento. CADÍÑANOS BARDECI, I. (1993): *op. cit.*, p. 125. BN, Ms., leg. 7.296, fols. 302-306v.

⁵⁷³ Se mencionaba que fue construida y fundida en el Canal al tiempo que otras dos, una en Alar del Rey y otra en la Población de San Fernando o Sahagún el Real (antiguo despoblado de Sahagún el Viejo).

⁵⁷⁴ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0001-11.

actividad, es decir, hasta mediados del siglo XIX⁵⁷⁵, iniciándose hacia ese momento un proceso progresivo de abandono y deterioro⁵⁷⁶. En 1899 dicho templo se hallaba sin uso⁵⁷⁷ y en la década de 1920 se encontraba inservible y arruinándose⁵⁷⁸. El paso del tiempo determinó su desmantelamiento y acabó por reducir el edificio a escombros. Su piedra se empleó, en los años setenta del siglo XX, en la construcción de un salón-comedor para la cofradía de la Virgen de Zorita, en el frente septentrional de la ermita⁵⁷⁹. En la actualidad tan sólo queda de ella el arranque de sus muros de sillería y tapial.

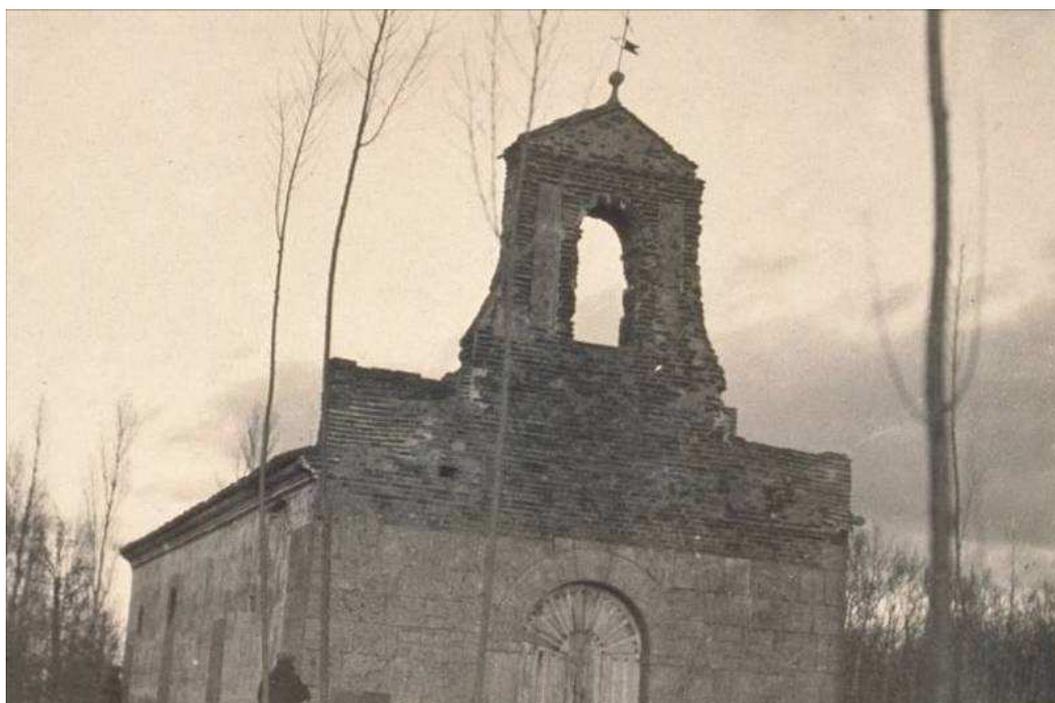


Ilustración 76. Iglesia de San Carlos de Abánades (Burgos). 1920-1930

IGLESIA DE LA ASUNCIÓN DE OSORNO

La fábrica actual, de tres naves, comenzó a construirse a finales del siglo XV, bajo el patrocinio del segundo Conde de Osorno, D. Pedro Manrique, cuyo escudo figura en el exterior de la cabecera. Las obras las continuó su hijo, Garci Fernández

⁵⁷⁵ En una tasación de 1828 (AGCHD, CC, S. XIX, C.0092-01), la iglesia de Abánades se valoraba en 19.541 reales y en el inventario de 1851 (*Ibidem*, sign. L-3), en 38.000. Entre dichas fechas, pues, aumentó el patrimonio de dicho templo hasta duplicarse su valor.

⁵⁷⁶ En 1847 se sacan a arriendo las fincas del común de Abánades (entre ellas, una huerta) para reparar dicha iglesia, dado el estado de abandono y ruina en el que se encontraba.

⁵⁷⁷ AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-5.

⁵⁷⁸ *Ibidem*, Pl., Carp. 22, Hoja 18, nº 2.

⁵⁷⁹ *Revista Armentález*, nº 39 (marzo de 1982), p. 7.

Manrique, que dejó testimonio de ello con su blasón⁵⁸⁰ en el interior de la capilla mayor, rematada en testero poligonal, que ya es obra del siglo XVI. La portada es barroca del siglo XVIII, precedida de un pórtico con yeserías. Entre 1766 y 1769 se llevó a cabo una recomposición general del cuerpo de la iglesia, las capillas y la torre. Ésta amenazaba ruina a finales del siglo XIX, razón por la que se procedió a su arreglo en 1917 a cargo del maestro Tadeo Dueñas⁵⁸¹.

El templo se levantó en el solar de la vieja iglesia románica del siglo XII, de la que se aprovecharon parte de los muros norte y sur con sus respectivas portadas, actualmente impracticables. La que se abría en el lado septentrional, hoy cegada y en parte oculta tras un estribo, era ligeramente apuntada y estaba protegido por un guardapolvo biselado. La del flanco sur se halla en un antecuerpo saliente colocado entre dos contrafuertes de la fábrica moderna. Consta de arco de ingreso y cuatro arquivoltas lisas que apoyan sobre una línea de imposta muy desgastada que las separa de las jambas. Aunque conserva la puerta de madera, el acceso quedó inutilizado al colocarse en el interior un retablo.

El presbiterio conserva un Calvario del XIV, una Inmaculada de 1500 y una reja de transición gótico-renacentista del XVI. El retablo mayor, de la primera mitad del siglo XVII, presenta un lienzo de la misma centuria con la Coronación de la Virgen y una escultura de la Asunción del XVIII. Además, próximos al mismo, aparecen otros dos retablos rococó del siglo XVIII: uno con esculturas de San Antón del XV y de San Juan y la Virgen del XVI, y el otro con tallas de San Miguel, Santo Ángel y dos santas del XVI, del tipo de Bigarny.

En la nave del Evangelio aparece una pintura de Ánimas del XVIII y un retablo rococó sin dorar, con esculturas de Santo Diácono con una espada y libro del XIV, de San Sebastián del XV y Crucifijo del XVI.

En la zona de la Epístola también se localiza una imagen de San José del XVIII y un retablo neoclásico con dos esculturas de San Roque, una del XVI y otra del XVIII.

El baptisterio, situado a los pies de la nave de la Epístola y delimitado por una reja de madera, presenta además de una pintura de la Circuncisión del XVII, atribuida a Diego Valentín Díaz, una pila bautismal románica de finales del siglo XII y comienzos

⁵⁸⁰ NAVARRO GARCÍA, R. (1932): *Catálogo Monumental de la Provincia de Palencia. Fascículo II, Partidos de Carrión de los Condes y Frechilla*, Palencia, Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos, pp. 23-24.

⁵⁸¹ GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *op. cit.*, p. 49.

del XIII⁵⁸². Posee forma troncocónica invertida y está decorada con interesantes relieves bajo ocho arquillos de medio punto soportados por columnillas. Las enjutas se animan en ocasiones con motivos vegetales muy simples. Las figuras confeccionan diversas escenas relacionadas con la significación del bautismo. Es un interesante ejemplar, aunque de una calidad poco refinada y tosca ejecución.

En la sacristía encontramos un numeroso conjunto de pinturas del XVII: una Soledad, una Virgen del Rosario con donante y santos, un Martirio de San Sebastián y Santo Diácono (ambas de Francisco Martínez), una Anunciación, un San Francisco, un Cristo atado a la columna y un Nacimiento⁵⁸³.



Ilustración 77. Iglesia de Osorno la Mayor (Palencia)

⁵⁸² RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit.*, *Provincia de Palencia (Vol. II)*, pp. 1111-1112.

⁵⁸³ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 127-129.

IGLESIA DE SANTA JULIANA DE SANTILLANA DE CAMPOS

A finales del siglo XVIII, la parroquia de esta localidad, dedicada a Santa Juliana de Nicomedia, fue trasladada y se levantó una fábrica neoclásica, configurando un nuevo espacio representativo. Sustituía a otro templo románico ubicado en una zona exterior del núcleo, el cual se destinó desde entonces a lugar de enterramiento. Presenta una sola nave con crucero, toda ella realizada en ladrillo (a excepción del zócalo y el recerco de los vanos, de sillería), y se cubre con bóveda de cañón con lunetos.

En el presbiterio alberga, además de un Crucifijo del XVI y una pintura del Entierro de Cristo del XVII, un retablo barroco del siglo XVIII con esculturas del mismo momento de Santo Tomás, San Juan Bautista, Santa Juliana y San Agustín.

En los brazos del crucero también aparecen sendos altares del XVIII. El primero, con esculturas de Santa Bárbara, Santa Zoa, la Inmaculada y San Jerónimo y el segundo, con tallas de San Isidro, San José, San Vicente Ferrer y San Miguel. Asimismo, encontramos una Piedad y un Ecce Homo de Alejo de Vahía. Finalmente, hay una escultura de San Antonio de Padua del XVIII en el lado del Evangelio⁵⁸⁴.



Ilustración 78. Iglesia de Santillana de Campos (Palencia)

⁵⁸⁴ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 207-208.

IGLESIA DEL ROSARIO DE LAS CABAÑAS DE CASTILLA

Se trata de una iglesia de una sola nave con cinco tramos, construida en piedra y ladrillo. Se cubre con bóveda de cañón con lunetos y presenta crucería estrellada en la cabecera y el crucero. A los pies, se encuentra una torre de tres cuerpos.

El retablo mayor, del primer tercio del siglo XVII, cuenta con relieves en el banco de los Evangelistas, los Padres de la Iglesia, San Pedro y San Pablo, David, Moisés y dos ángeles. El tabernáculo es obra del XVI y tiene relieves de Cristo con la Cruz a cuestas, la Flagelación y Cristo ante Herodes. A continuación aparecen escenas de la Magdalena penitente y de la Visitación y, en el ático, un Calvario.

En una capilla del lado de la Epístola aparece un retablo del siglo XVIII con esculturas de San Roque y Santa Bárbara del mismo momento y un santo del XVI. Por último, en la sacristía destaca la cajonería del XVIII⁵⁸⁵.

IGLESIA DE LA ASUNCIÓN DE LANTADILLA

Situada en el extremo oriental del pueblo, fue construida en buena cantería durante la segunda mitad del siglo XVI⁵⁸⁶, a caballo entre los estilos gótico y renacentista. Su interior es de tres naves (siendo mayor la central) separadas por pilares de los que arrancan arcos apuntados. Todos los tramos de la iglesia se cubren con bóveda de crucería excepto la capilla mayor, de arista. A los pies se levanta una torre (de las dos que estaban previstas) con tres cuerpos, de finales del XVI, cuando dirigía las obras Hernando de la Nestosa y trabajaba como escultor Juan de Ercilla. También de este momento es la fachada de la iglesia, de sobria y elegante traza propia del estilo herreriano, que presenta dos cuerpos con almohadillado articulado por pilastras de capiteles corintios y está rematada por un frontón curvo partido.

La capilla mayor se termina en 1645 a cargo del maestro trasmerano Francisco Martínez Balcaba⁵⁸⁷ y en 1700 se construye un pórtico, dándose por acabadas las obras de la iglesia. También se levantaron dos sacristías al lado sur del presbiterio, una en 1698 y otra posteriormente en 1789.

⁵⁸⁵ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 44-46.

⁵⁸⁶ ZALAMA, M. A. (1993): *Lantadilla. Iglesia de la Asunción*, Palencia, Diputación Provincial. También VICENTE RENEDO, M. (1993): *op. cit.*, pp. 103-117

⁵⁸⁷ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 40, p. 15. También ARAMBURU ZABALA, M. A. (1990): “Los maestros canteros en Palencia (1575-1650)”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo V (Historia del Arte y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 163-172, y CÁMARA FERNÁNDEZ, C. (1990): “Aportación al estudio de los maestros de obra trasmeranos que trabajan en Palencia durante el siglo XVII”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo V (Historia del Arte y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 173-179.

En el siglo XVIII se renueva el mobiliario litúrgico de la iglesia de una manera importante. El coro, arruinado en 1717, se sustituye. Se construye un órgano en 1762 a cargo de Francisco de Toledo, que será restaurado en 1851. También se remozan los ventanales y se acomete el embaldosado de piedra en 1742. E, incluso, se colocan campanas nuevas y se dispone un reloj en la torre en 1732.



Ilustración 79. Iglesia de Lantadilla (Palencia)

El presbiterio se cubre con el retablo mayor barroco realizado en 1697 por Pedro Solano (ensamblador) y Lorenzo Zuibelos⁵⁸⁸. En el banco aparecen relieves de la Adoración de los Pastores y de los Reyes del estilo del escultor Tomás de Sierra. En los cuerpos, se distribuyen esculturas de bulto de San Pedro, San Pablo, San José, San Isidro, Santo Domingo, otro santo y Cristo resucitado, realizadas por el maestro Francisco Antonio de Munar en 1699. Fue dorado en 1758 por el maestro José Bravo.

⁵⁸⁸ PAYO HERNANZ, R. J. (1997b): *op. cit.*, Vol. II, p. 113.

En el lado del Evangelio se disponen otros dos retablos. El primero es rococó, del último tercio del siglo XVIII, con esculturas de San Sebastián, Santa Catalina y San Nicolás de la misma época y Santa Águeda del XVI. También cuenta con un calvario gótico de tamaño natural del XIV⁵⁸⁹, relieves de San Francisco y Santo Domingo de la segunda mitad del XVI y una talla de San Pedro del primer cuarto del XVI. El segundo es barroco, de mediados del siglo XVII, aunque con esculturas y pinturas del XVI. Tiene un Calvario en su hornacina central, en el ático corona una Inmaculada y en el centro del banco hay una pintura de la Deposición en el Sepulcro, del estilo de Juan de Villoldo, pero muy repintada.

En la nave de la Epístola aparecen, de manera independiente, una escultura de la Piedad de mediados del XV atribuible al maestro de Mejorada y otra de Santa Águeda de hacia 1500 de Alejo de Vahía, así como una pintura sobre tabla de mediados del XVI representando a Santa Polonia y Santa Margarita. También contiene un altar gótico de piedra calada con tallas de San Ildefonso, San Lorenzo y San Esteban bajo doseles con tracerías flamígeras del último tercio del siglo XV.

Además, en la misma zona también se dispone un retablo barroco del segundo tercio del siglo XVIII con quince pequeños relieves de la Vida de Cristo de la misma época, una escultura de la Virgen del Rosario del último tercio del XVI en su hornacina principal, y una escultura de Santo Domingo del XVIII en el ático. Finalmente, alberga otro conjunto barroco del último tercio del siglo XVIII con tallas de la Inmaculada de la misma época y de Santa Ana, la Virgen y el Niño del XIV, así como diversas obras pictóricas: cuatro tablas hispanoflamencas de finales del XV y comienzos del XVI que representan el Abrazo en la Puerta Dorada, la Presentación de la Virgen, el Anuncio del Ángel a San Joaquín y otro episodio de la vida de este santo, y otras dos más del último tercio del XVI con sendos episodios de la vida de un santo no identificado⁵⁹⁰.

IGLESIA DE SAN MIGUEL DE REQUENA DE CAMPOS

Es un edificio del siglo XVI. Construida en piedra, es de una nave con crucero de brazos iguales y está cubierta con bóvedas de crucería y estrelladas. Presenta coro

⁵⁸⁹ NAVARRO GARCÍA, R. (1930): *Catálogo Monumental de la Provincia de Palencia. Fascículo I, Partidos de Astudillo y Baltanás*, Palencia, Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos, pp. 16-17.

⁵⁹⁰ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1977): *Inventario artístico de Palencia y su provincia. Tomo I, Ciudad de Palencia y Antiguos Partidos Judiciales de Palencia, Astudillo, Baltanás y Frechilla*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, Dirección General de Patrimonio Artístico y Cultural, pp. 186-187 y 189.

alto a los pies y una torre con dos magníficos escudos en las esquinas de D. Fernando de Rojas, obispo de Granada, que hacia 1520 la mando construir. El reloj del campanario data de principios del XX y fue obra del palentino Moisés Díez.

El retablo mayor actual es del siglo XVIII, aunque hubo otro anterior del XVI cuyo autor fue Bartolomé de Castro, algunas de cuyas partes se aprovecharon en el retablo de la Piedad de San Cebrián de Campos, fechado hacia 1596. De estilo rococó, fue realizado en 1766 por el maestro palentino Tomás Prieto. En su banco aparecen relieves de la Anunciación y la Purificación. También presenta esculturas de San Pedro, San Pablo, San Miguel, San Roque, San Isidro Labrador, la Asunción y los Evangelistas, así como las escenas de la Visitación y los Desposorios.

En el lado del Evangelio hay otro retablo del siglo XVI con pinturas sobre tabla de San Jerónimo, Ecce Homo, Padre de la Iglesia, Sacrificio de Isaac, Abrazo de San Joaquín y Santa Ana, Magdalena, la Piedad y Santa Águeda, además de una talla de Santa Bárbara del XVIII y un grupo de Santa Ana triple del XVI⁵⁹¹.

IGLESIA DE LA ASUNCIÓN DE BOADILLA DEL CAMINO

Es un edificio de gran magnitud que fue construido en su mayor parte en el siglo XVI, con importantes reformas en el XVIII, aunque conserva algunos vestigios de una antigua iglesia románica en el muro meridional y el testero occidental.

Lo más antiguo es la cabecera, compuesta por un presbiterio muy profundo con remate poligonal de tres paños, con potentes contrafuertes radiales al exterior y cubierta en forma de bóveda estrellada con terceletes y nervios combados, obra de la segunda mitad del siglo XVI. Junto a la misma se eleva la torre, de tres cuerpos, realizada en cantería.

El cuerpo de la iglesia es de principios del siglo XVII, aunque se remodeló y cerró en 1770. Su interior es de tres naves, de las que sólo se hicieron dos tramos, y se separan por medio de pilares cruciformes que recogen arcos fajones de medio punto y bóvedas de arista. Presentan contrafuertes al exterior, residuo de los proyectos primitivos. El acceso se verifica por el costado de la Epístola, con puerta abierta en el segundo tramo de esa nave⁵⁹².

⁵⁹¹ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 158-159 y NAVARRO GARCÍA, R. (1932): *op. cit.*, pp. 27-28.

⁵⁹² RIVERA BLANCO, J. (coord.) (1995): *op. cit.*, pp. 454-455.

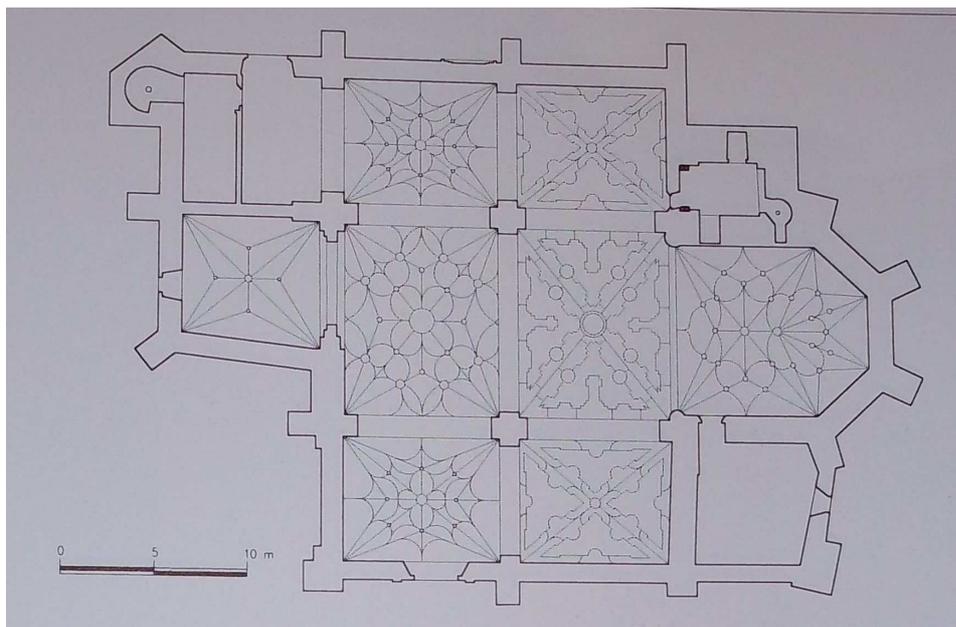


Ilustración 80. Planta de la iglesia de Boadilla del Camino (Palencia)

En el interior se conserva una interesante pila bautismal románica de transición, del siglo XIII. Se compone de copa hemisférica, pedestal y peana circular. El vaso se decora con motivos geométricos y vegetales distribuidos en tres registros que recorren todo su perímetro. En éstos se encuentran cruces patadas, flores de lis y hexapétalas inscritas en el interior de círculos, rosetas, semicírculos (secantes y concéntricos) y arcos entrelazados. La basa sobre la que descansa se compone de diez pequeñas columnillas que apoyan sobre un gran pie redondo. La decoración del conjunto respira una gran sencillez y esquematismo, muy especialmente en el tratamiento de los capiteles, lo cual no resta mérito a la categoría técnica de su ejecución⁵⁹³.

El retablo mayor plateresco fue realizado por los escultores Pedro de Flandes, Juan de Cambray y Mateo Lancrín en 1548, con relieves de la Piedad y la Adoración de los Reyes y esculturas de un santo obispo, San Lorenzo, San Bartolomé, San Juan Bautista, San Antón, San Jerónimo, San Gregorio, la Virgen con el Niño, la Asunción y la Coronación de la Virgen. Aparecen pinturas de la Anunciación, la Visitación, el Nacimiento, la Presentación, la Adoración de los Pastores, la Huída a Egipto, San Pedro, San Pablo, David y otro Profeta, todas de la misma época.

En la nave del Evangelio se dispone un retablo renacentista del segundo tercio del siglo XVI con pinturas del estilo de Juan de Villoldo que representan a San Jorge,

⁵⁹³ RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit.*, *Provincia de Palencia (Vol. II)*, p. 1001.

San Antonio Abad, la Resurrección de Cristo, la Oración en el Huerto, la Deposición en el Sepulcro y el Camino del Calvario. Las esculturas son de idéntico momento: Cristo atado a la columna, la Piedad, el Calvario y el Padre Eterno, además de un calvario gótico del XIV. También hay otro altar del último tercio del siglo XVI con pinturas realizadas en 1620 por Luis de Borunda y Blas de Cervera que representan a los cuatro Padres de la Iglesia, San Pedro, San Andrés, San José, San Juan Bautista y el Martirio de Santiago. En la cornisa se colocan cuatro bustos relicarios del XVII.

Por su parte, el lado de la Epístola cuenta con un retablo neoclásico de finales del siglo XVIII con relieves de la Virgen entregando el rosario a Santo Domingo. Finalmente, en la sacristía destaca la cajonería rococó del siglo XVIII⁵⁹⁴.

IGLESIA DE SAN MARTÍN DE FRÓMISTA

Situada en pleno Camino de Santiago, se trata de la iglesia prototipo del arte románico castellano, de gran influencia en el contexto regional. Formaba parte del monasterio benedictino de San Martín, que fue fundado a mediados del siglo XI por D^a Mayor de Castilla, viuda de Sancho III de Navarra desde 1035. En su testamento de 13 de junio de 1066 dona al cenobio donde se había retirado una serie de bienes, incluido el barrio de San Martín constituido alrededor de la iglesia, lo cual indica que ésta ya debía estar levantada en ese momento. Su unidad arquitectónica y de estilo, en cuanto a volúmenes, espacios y ornamentación, demuestra que las obras de construcción se llevaron a cabo en una campaña continuada de quince o veinte años. Su construcción, pues, se puede situar a mediados del siglo XI, aunque algunos autores la retrasan hasta las dos últimas décadas de dicha centuria, en correspondencia con otros edificios afines en su traza constructiva y en sus aspectos ornamentales, como la catedral de Jaca⁵⁹⁵.

La fundación real del monasterio debió reservar para los reyes sucesores importantes derechos, incluso de propiedad. Así, el 5 de enero de 1118, la reina D^a Urraca transmitió en testamento la iglesia de San Martín y su barrio al monasterio cluniacense de San Zoilo de Carrión. Este acontecimiento provocó que San Martín quedase reducido a un modesto priorato.

⁵⁹⁴ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1977): *op. cit.*, pp. 113-115 y NAVARRO GARCÍA, R. (1930): *op. cit.*, pp. 9-10.

⁵⁹⁵ PIQUERAS MOLINA, C. (1987): "San Martín de Frómista: algunas precisiones en torno a su arquitectura", en *Actas del I Congreso de Historia de Palencia. Tomo I. Arte, Arqueología y Edad Antigua*, Valladolid, Diputación Provincial de Palencia, pp. 97-104.

A partir de ese momento, se abrió un período de luchas: primero un pleito por la posesión de San Martín entre los frailes carrionenses y el obispo D. Tello de Palencia a finales del siglo XII, dirimido a favor de aquéllos; y en segundo término, una disputa por la jurisdicción del barrio adyacente entre los monjes de San Zoilo y los señores de la villa desde fines de la centuria siguiente, que no concluyó hasta que en 1488 se reconoció a D. Gómez de Benavides el señorío sobre el mismo. Esos enfrentamientos influyeron decisivamente en el abandono del monasterio durante el primer tercio del siglo XIV, quedando el priorato como mera institución jurídica que pervivirá hasta el XIX, en tanto en cuanto la iglesia paso a funcionar como una parroquia más de la villa. El edificio también sufrió las consecuencias en forma de desperfectos, como el documentado en 1414 ó 1415, en el que fue destruida la torre de campanas.

En el tiempo transcurrido entre el siglo XV y el XVIII, el aspecto exterior del edificio sufrió multitud de cambios. Se fue adosando todo un conjunto de añadidos que modificaron su aspecto original. En el siglo XV se levantó una torre poligonal sobre la cúpula del cimborrio románico, formando un segundo cuerpo sobre éste con la finalidad de ubicar allí el campanario, al que se accedía mediante un husillo y un pasadizo volado de madera. Se realizó una capilla de planta cuadrangular adosada al hastial norte del transepto, la cual comunicaba con la iglesia a través de una puerta y con la torre desde su ángulo sudeste. También se dispusieron diversos altares y sacristías. Todos estos elementos agregados fueron deteriorando el edificio románico: las capillas presentaban goteras sin reparar y la torre, debido a su excesivo peso y a la humedad del terreno, comprometía la estabilidad del inmueble. Ante el maltrecho estado del edificio, se determinó su cierre definitivo en el siglo XIX.

Lo que ha llegado hasta nosotros de la iglesia de San Martín de Frómista se circunscribe, en sus líneas básicas, al edificio primigenio⁵⁹⁶. Destaca en el mismo la gran armonía y unidad del conjunto, así como la riqueza de sus elementos decorativos, aunque uno y otro se deben en buena medida a la restauración de finales del siglo XIX y comienzos del XX, que consideraremos con detalle más adelante.

Construida en sillería perfectamente escuadrada, desarrolla una planta basilical con tres naves de cuatro tramos, más ancha la central que las laterales, con transepto

⁵⁹⁶ HERRERO MARCOS, J. Y ARROYO PUERTAS, C. (1995): *Arquitectura y simbolismo de San Martín de Frómista*, Palencia, Diputación Provincial, pp. 15-17 y 37-44.

alineado, no sobresaliente en planta aunque manifiesto en alzado⁵⁹⁷. En el exterior destaca la relación simétrica y el equilibrio de volúmenes. La nave central emerge ligeramente (pero sin cuerpo de luces) sobre las laterales, a cuya altura también se desarrolla el crucero. La horizontalidad tiene como contrapunto las dos torres cilíndricas de ascendencia otoniana situadas en los ángulos extremos de la fachada principal y, sobre todo, el cimborrio octogonal elevado sobre trompas en el tramo central del crucero. En las caras de sus lados correspondientes con los ejes del edificio se abren cuatro ventanas de vano estrecho, y una imposta horizontal y ajedrezada divide en dos su altura. En los frentes angulares sólo hay una columna adosada que se remata, bajo los aleros, con un capitel tallado.

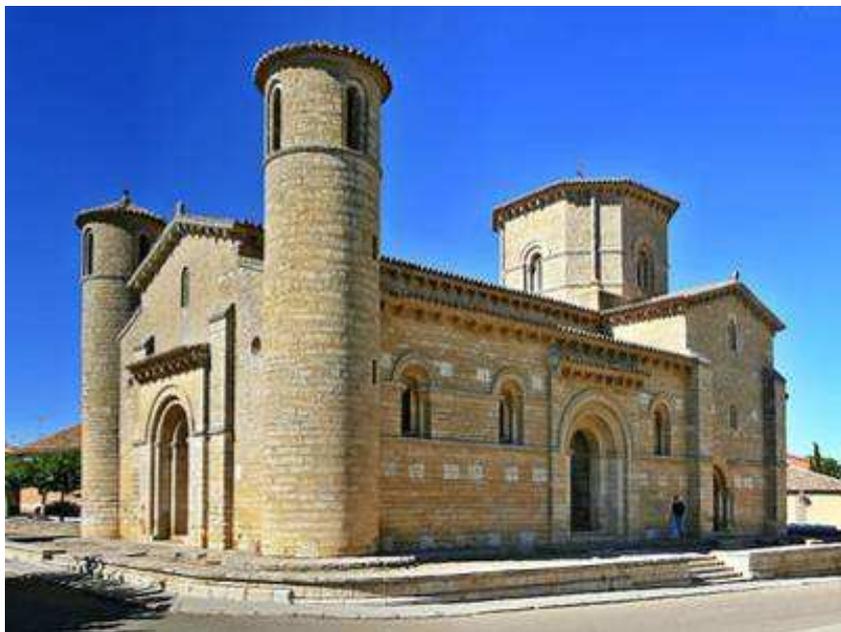


Ilustración 81. Iglesia de San Martín de Frómista (Palencia)

La cabecera se compone de tres ábsides semicirculares que se corresponden, en anchura y altura, con cada una de las naves. Por lo tanto, el central forma un hemisferio perfecto y es el doble de grande que los laterales, que no llegan a completar la semiesfera. Su composición volumétrica constituye una de las mayores aportaciones arquitectónicas de Frómista, ya que manifiesta un equilibrio perfecto. Se basa en la disposición en tres niveles escalonados que van desde el menor y más exterior de los

⁵⁹⁷ RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit.*, *Provincia de Palencia (Vol. II)*, pp. 1037-1049.

ábsides laterales, pasando por el intermedio de los brazos del crucero y la capilla mayor, para rematar en el más alto con el cuerpo del cimborrio.

También destaca la sabia articulación mural de la cabecera, que está dividida horizontalmente por una imposta ajedrezada colocada justo por debajo de las ventanas, y verticalmente por columnas, dos en el ábside central y una en los laterales. Éstas, más delgadas por encima de la imposta ajedrezada, descansan sobre un zócalo y se rematan en el alero con capiteles tallados de temas vegetales e historiados. Entre ellas se abren los vanos⁵⁹⁸, ligeramente abocinados, que en el central son tres y en los laterales dos en cada uno. Todos ellos se componen de un arco de medio punto con doble arquivolta, alternando rosca plana con grueso bocel, que descansa sobre cimacios y capiteles tallados con diversos motivos y apoyados sobre una columna a cada lado. Como elemento decorativo presentan un guardapolvo exterior ajedrezado, que se apoya sobre otra imposta y subdivide en dos el cuerpo de ventanas a la altura de los cimacios. Los aleros se rematan con otra moldura ajedrezada y reposan sobre canecillos tallados con distintos temas.

El templo se sustenta sobre potentes muros perimetrales y algún contrafuerte en el exterior. La división entre las naves se realiza a través de gruesos pilares, compuestos por un apoyo prismático sencillo y cuatro semicolumnas adosadas en los frentes, que en su parte inferior presentan una basa de tipo ático (toro superior, escocia y toro inferior) sobre zócalos ortogonales. Aquéllas que dan a la nave central son las más altas y el capitel que las remata, unido por una imposta taqueada a la altura de los ábacos, sirve de apoyo a los arcos fajones de la bóveda central. Lo mismo sucede con las que se orientan a las naves laterales, aunque éstas son ligeramente más bajas. Por último, las que se orientan en el eje este-oeste son las de altura más reducida y el arco que las une divide las naves entre sí. En el crucero los pilares son acodillados de sección cruciforme y de mayor sección que el resto, pues sobre ellos descansa el peso de la torre. Sus columnillas adosadas se rematan con capiteles sobre los que se apoyan los arcos torales⁵⁹⁹.

⁵⁹⁸ De los veintiún vanos del edificio, quince están en el espacio que va desde el crucero a la cabecera de la iglesia: siete ventanas en el perímetro absidal, cuatro en la linterna del cimborrio y otros cuatro, de menor tamaño y de forma asaetada, en los dos brazos del crucero. El resto de las ventanas, tres en cada nave lateral (en total seis), proporcionan luz a dos terceras partes del edificio. Es decir, la cabecera recoge casi el setenta por ciento de la luz que penetra en el templo.

⁵⁹⁹ ARROYO PUERTAS, C. (2002): *San Martín de Frómista*, Palencia, Ediciones Cálamo. También GARCÍA GUINEA, M. A. (2002): *Románico en Palencia*, Palencia, Diputación Provincial.

Las cubiertas de las naves son bóvedas de medio cañón soportadas por arcos fajones o perpiaños. En los ábsides se adoptan de horno, careciendo en los laterales de tramo recto. En el crucero, el cimborrio se cubre con una cúpula semiesférica sobre trompas abocinadas, en las que se introdujeron los símbolos de los Evangelistas.

El acceso a la iglesia se verifica a través de portadas sencillas practicadas en el hastial oeste y en las naves norte y sur. Se resaltan sobre el muro a modo de rectángulo vertical rematado por una cornisa ajedrezada con canecillos, que inscribe el hueco de medio punto abocinado y enmarcado a su vez por una línea de imposta taqueada.

La fachada oeste se rehizo completamente durante la restauración. Se delimita en sus extremos con sendas torres cilíndricas, las cuales se elevan a casi el doble de altura que las naves laterales. En cada una, y con orientación a los cuatro puntos cardinales, se abren en su parte superior las correspondientes ventanas aspilleras de arco de medio punto. Entre estos cuerpos cilíndricos se ubica la entrada posterior del edificio. Como las demás puertas, también ésta se abre sobre un paño resaltado, aunque en este caso flanqueado por dos contrafuertes. Sobre el tejazoz de la puerta se dispone un vano similar a los de las torres y en el centro del cuerpo de las naves laterales, un pequeño óculo.

La portada meridional estaba muy deteriorada antes de la restauración y fue totalmente reconstruida en el curso de ésta. La puerta, que se abre sobre un ligero resalte del muro, presenta arco de medio punto y está adornada con guardapolvo ajedrezado, baquetón y bocel. El conjunto descansa sobre una imposta, rematada con esferas en sustitución de los capiteles. Ésta, a su vez, se prolonga sobre la jamba del arco interior donde se asienta la puerta. El paño destacado se cubre, en su parte superior, con un tejazoz bajo el cual corre otra cenefa taqueada. Nueve canecillos tallados soportan el conjunto.

La fachada norte es la que menos daños sufrió a lo largo de su historia y, por ende, la menos afectada por la restauración. El vano de acceso se abre sobre un cuerpo bastante resaltado del muro. El baquetón interior de la misma descansa sobre capiteles tallados, aunque en un estado de deterioro avanzado. En el brazo del crucero correspondiente a esta fachada norte se encuentra un vano, con arco de medio punto cegado, que sería la entrada a las dependencias del monasterio primitivo.

Además, en el brazo meridional del transepto se abre otra portada que responde a una actuación posterior a la que edificó el templo, concretamente de finales del siglo XII. Pegada al contrafuerte izquierdo, añadido durante la restauración para equilibrar el

otro extremo del crucero, se abre una puerta de arco apuntado formada con un grueso baquetón, que corta de forma poco estética la imposta ajedrezada. Los capiteles, de talla reciente, son vegetales y se apoyan sobre dos gruesas y cortas columnas.

La iglesia de Frómista destaca por su riqueza escultórica, pues reúne un amplio y versátil repertorio. El perímetro mural, tanto interior como exterior, es recorrido por dos impostas taqueadas o ajedrezadas, una por debajo de la línea de ventanas y otra en el arranque de los cañones. Todas las cornisas del edificio están decoradas con una variedad inmensa de canecillos y de modillones, si bien existe un elevado número de estos elementos originales mezclados con otros muchos realizados durante la restauración. En determinadas zonas, como los aleros de las portadas occidental y meridional, todos son nuevos. Entre los primitivos la calidad es muy variada, destacando los ubicados en la cabecera. Lo mismo ocurre con la temática, sobresaliendo los zoomorfos y los de contenido profano.

Por otro lado, destacan los cimacios taqueados, con roleos y en menor medida lisos y, sobre todo, los capiteles historiados y foliáceos, muy similares a los de Jaca, por lo que debieron de participar en ambas obras los mismos talleres. Las piezas más singulares se sitúan en la cabecera, en las ventanas del exterior de los ábsides, pero también en el interior de las naves. Pertenecen a diferentes manos y experimentan, en general, un evidente y progresivo proceso de degeneración según avanzamos hacia el hastial occidental. Desde una óptica iconográfica, sobresalen algunos elementos significativos, como el capitel de la zorra y el cuervo (la conocida fábula de Esopo), la Adoración de los Magos, la expulsión del Paraíso o la representación del pecado original. Sin embargo, los capiteles más numerosos tanto en el interior como en el exterior del templo son los vegetales, compuestos por hojas rematadas en bolas, elemento básico en el léxico ornamental de Frómista. Asimismo es muy frecuente la variante que remata en piñas. Lamentablemente están muy deteriorados los capiteles de la portada septentrional, los únicos verdaderamente genuinos del templo original.

Finalmente, hemos de decir que el interior de la iglesia de San Martín de Frómista se caracteriza por la severidad⁶⁰⁰, de suerte que sólo aparecen como amueblamiento interior un Crucifijo gótico del XIII y las esculturas de San Martín del XIV y de Santiago Apóstol del XVI⁶⁰¹.

⁶⁰⁰ NAVARRO GARCÍA, R. (1932): *op. cit.*, pp. 16-17.

⁶⁰¹ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 84-85.

IGLESIA DE SANTA MARÍA DEL CASTILLO DE FRÓMISTA

Se erige en el lugar donde en 1379 levantó su fortaleza el almirante Fernando Sánchez de Tobar, de ahí su denominación. Construida en sillería de piedra a partir de 1530, aproximadamente, consta la participación en la obra del maestro cantero Juan de Arce entre 1547 y 1549, momento en que se cerraría su única nave, dividida en cuatro tramos. Se sustenta sobre articulados muros y recios contrafuertes, y se cubre con bóvedas de crucería estrellada. Su cabecera es poligonal y presenta capillas colaterales. A los pies se encuentra la torre, con portada de acceso clasicista en el frente, que fue edificada a comienzos del siglo XVIII (1705) y presenta tres cuerpos, con dobles ventanas de arco de medio punto en el superior. La entrada principal se verifica por el lado de la Epístola a través de una portada fechada entre 1545 y 1550, cuyo hueco de forma semicircular presenta baquetones renacentistas ligeramente derramados hacia el interior. Está enmarcada por dos columnas abalaustradas con medallones rehundidos en las enjutas, un friso encima con decoración aovada oblonga y otro medallón vaciado con la Santa Faz de Cristo. Rematan la composición flameros adosados en los extremos y un nicho de medio punto ligeramente rebajado.



Ilustración 82. Iglesia de Santa María del Castillo de Frómista (Palencia)

En el interior, alberga un retablo mayor políptico de finales del siglo XV, con veintinueve pinturas sobre tabla hispanoflamencas bajo doseletes representando escenas de la vida de la Virgen y Cristo y episodios del Antiguo Testamento, cuya autoría se ha relacionado con algún discípulo de F. Gallego.

Además, aparecen otros dos retablos, uno del segundo tercio del siglo XVII con grupo de San José con el Niño, y otro del siglo XVIII con Virgen con el Niño del XVI. También se disponen dos esculturas de Cristo del XVI y sendas tallas de San Benito y San Antonio de Padua del XVIII⁶⁰².

Por último, en el Catálogo Monumental se refiere la existencia en dicho templo de dos cuadros (San Benito y otro santo monje) de Gregorio Ferro, pintor del siglo XVIII discípulo de Mengs, los cuales fueron realizados para el monasterio de San Martín de Frómista⁶⁰³.

IGLESIA DE SAN PEDRO DE FRÓMISTA

Es una iglesia gótica que se comenzó a construir a principios del siglo XV por Juan Díaz y su esposa, cuyos sepulcros figuran en el centro del templo, aunque no será hasta la centuria siguiente cuando reciba su forma definitiva. Se organiza en tres naves con cinco tramos separados por pilares fasciculados que soportan bóvedas de crucería estrellada con combados. A los pies presenta una torre de cuatro cuerpos, de aspecto rotundo y macizo. Uno de los elementos más interesantes del exterior es la portada renacentista del lado de la Epístola, trazada por Juan de Escalante hacia 1560 y cobijada por pórtico neoclásico.

Presidiendo el presbiterio se alza el retablo mayor, cuya traza fue dada por Francisco Trejo en 1636 y fue ejecutada por los ensambladores José Infante y Nicolás de Vega (vecinos de Carrión), mientras que el dorado y la pintura fueron obra de Gaspar Diez del Pozo, quien los realiza en 1643. Sigue un esquema clasicista, ordenado y monumental. En el banco aparecen las pinturas de los Doctores de la Iglesia y relieves de la Magdalena, San Juan Bautista, Cristo Resucitado y Santa Teresa. Destaca el grupo del Descendimiento, con algunas figuras próximas a Juan de Valmaseda, especialmente la Virgen y San Juan. Aparecen esculturas de San Pedro, Santiago, San Juan Evangelista y Santo Apóstol del XVI, y de San Telmo, un santo dominico y la Virgen

⁶⁰² MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, p. 86 y RIVERA BLANCO, J. (coord.) (1995): *op. cit.*, p. 473.

⁶⁰³ NAVARRO GARCÍA, R. (1932): *op. cit.*, p. 17.

con el Niño del siglo XVIII. También hay pinturas de la Vocación de San Pedro y de la Conversión, Martirio y Degollación de San Pablo. En el ático, aparece la Trinidad.

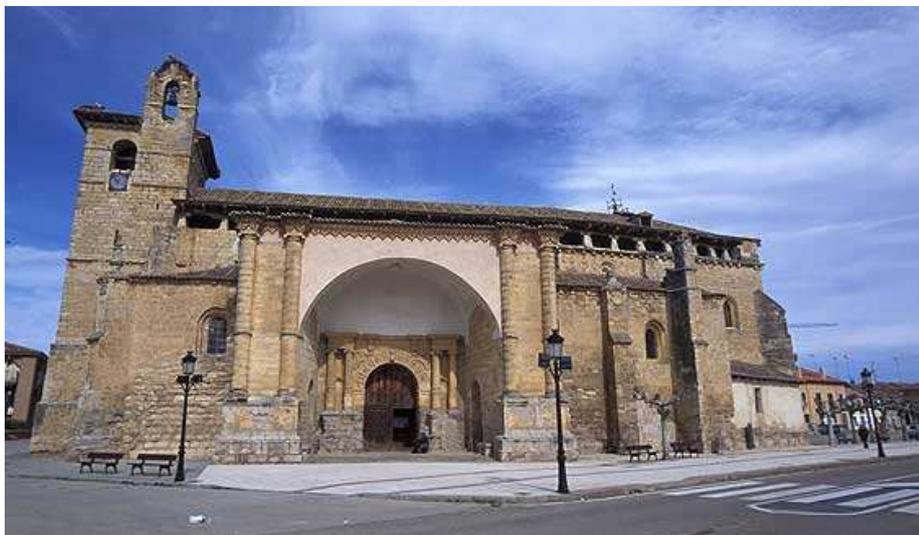


Ilustración 83. Iglesia de San Pedro de Frómista (Palencia)

En la nave del Evangelio se ubica una capilla con retablo del siglo XVIII que presenta esculturas de San Benito y dos Santos dominicos de esa centuria y un Ecce Homo de Alejo de Vahía. También se sitúan dos altares neoclásicos, uno con esculturas de dos santas mártires y otro con pintura de un Crucificado, copia de Alonso Cano por Gregorio Ferro. Hay otros dos retablos rococó del siglo XVIII, uno de ellos con tallas de Santa Lucía y de un santo obispo. Finalmente, aparecen dos esculturas exentas, una de la Virgen con el Niño del XVI y otra de la Inmaculada del XVII, próxima a Rozas.

En el lado de la Epístola se disponen un retablo neoclásico, con pintura de San José con el Niño de Gregorio Ferro y esculturas de Cristo del XVI y de San Antón del XVIII, y otro rococó, con imágenes de Santa Águeda y San Roque del XVIII. En el coro se encuentra un órgano también del Setecientos⁶⁰⁴.

IGLESIA DE SAN MIGUEL DE PIÑA DE CAMPOS

Está dotada de una armónica arquitectura del siglo XVI, con algunos restos de un templo anterior. Los primeros trabajos se iniciaron a los pies y afectaron a la parte que quedaba de la iglesia primitiva, construcción de influencia cisterciense del primer tercio del siglo XIII, de una sola nave, a la cual pertenecían la torre y una portada. En 1517 aparece el cantero Juan de la Riba al frente de las obras, que consistían en levantar

⁶⁰⁴ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, p. 87.

paredes de ladrillo y abrir una ventana para las troneras. Al año siguiente, se iniciaba la construcción de dos capillas: una dedicada a Nuestra Señora, en el lado de la Epístola y a cargo de Alonso Martínez y la otra, por Pedro de Azas. En la década de 1520 se continúa trabajando en la sacristía y la capilla mayor, donde se ordena bajar el retablo.

Será a partir de 1539 cuando se inicie la nueva construcción. Se mantuvo el campanario, pero se comenzó a trabajar en el tramo de los pies que limitaba con ella, según trazas de Gaspar Solórzano y Juan de Arce. Se construyó el tramo final de la nave central y la capilla correspondiente del lado de la Epístola. Al mismo tiempo, se decidía trabajar en el coro, situado bajo la torre. La obra se cierra en 1544 con la puerta exterior de ésta, de medio punto, y la bóveda rebajada de su paso inferior, sobre la que apoyaba el coro. En los años siguientes se hacen más capillas en los tramos de los pies, como la de San Sebastián, y el muro y la puerta lateral de la iglesia en el lado de la Epístola, de arco rebajado y con otro ciego de escaso fondo encima.

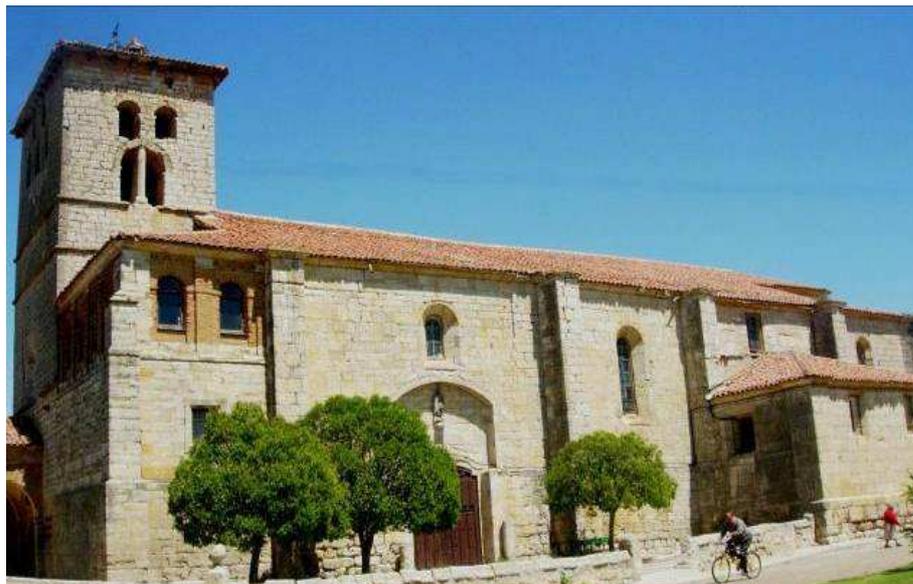


Ilustración 84. Iglesia de Piña de Campos (Palencia)

En 1546 se decide continuar la iglesia hasta la cabecera, a cargo de Juan de Escalante y Juan de Aras, para lo cual era necesario ir derribando la iglesia vieja. En 1550 se estaban construyendo las tres naves a buen ritmo. La de la Epístola incluía la capilla absidal de Nuestra Señora, que pasaría a denominarse de Santiago en 1553, cuando una vez construida (incluyendo su sacristía) la adquirió el canónigo Quintero. En la del Evangelio, por su parte, se encontraba la capilla absidal de San Blas, que

pasaría a llamarse de Nuestra Señora al ser concluida en 1564. En 1573 se contrataba la ejecución de la capilla mayor con Juan de Arce, que la termina hacia 1577.

El interior de la iglesia tiene tres naves, la central más alta que las laterales, dividiéndose todas ellas en cuatro tramos⁶⁰⁵. Los arcos formeros y fajones son apuntados y van a descargar sobre pilares compuestos de sencillos capiteles inspirados en el orden toscano. Los dos pilares de los pies son cuadrados, posiblemente aprovechados de la iglesia primitiva de principios del siglo XIII. Sobre el lado del Evangelio carga un arco formero de medio punto que sirve de tribuna para el órgano. Las bóvedas se construyen en crucería estrellada de nervios rectos, salvo los tramos de la cabecera, que presentan combados de diversas formas geométricas. Algunas tienen claves pingantes.

La cabecera presenta tres ábsides de planta poligonal. El central es rectangular al exterior, pues los espacios bajos de los paños laterales forman ángulo recto, actuando como contrafuertes de refuerzo. Al exterior, los muros se dividen por medio de contrafuertes y los ventanales son de medio punto con ligero derrame, si bien sus proporciones entre anchura y altura son variadas.

La torre de los pies presenta el coro en su interior, cubierto con bóveda de cañón apuntado. Tiene tres cuerpos, de los que el último actúa de campanario, con ventanales contruidos con cierta rusticidad. Los que miran hacia el poniente son apuntados, mientras que los situados en el muro sur son de medio punto, alguno de los cuales se apoya deficientemente en columnas. Se aprovechó la obra del siglo XIII, que se reformó en el XVI y a la cual se efectuaron algunos arreglos en el XVIII, principalmente en los huecos del campanario. Además, se construyó en ella en 1776 un pórtico que protege la portada de los pies. Se trata de una modesta construcción, de planta cuadrada apoyada sobre pilares de ladrillo y cubierta con cúpula decorada con yeserías de formas quebradas. Se accede por un arco de medio punto que da paso a un atrio cubierto con bóveda de cañón rebajado. La portada primitiva de acceso a la iglesia es de arquivoltas apuntadas, sólo decorada en las impostas con motivos de billetes.

En la nave del Evangelio, colateral del altar mayor, se localiza la capilla funeraria de los Guerra⁶⁰⁶. El doctor D. Diego Guerra San Miguel, deán de la iglesia metropolitana de México, adquirió en 1621 la capilla de Nuestra Señora de la Asunción,

⁶⁰⁵ PARRADO DEL OLMO, J. M. (1993), *Piña de Campos. Iglesia de San Miguel*, Palencia, Diputación Provincial, pp. 6-10.

⁶⁰⁶ CARLON, C., PRESA, F. Y MARTÍNEZ, R. (1990): "La capilla funeraria de los Guerra en la iglesia de San Miguel de Piña de Campos (Palencia)", en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia. Tomo V (Historia del Arte y otras)*, Palencia, Diputación Provincial, pp. 181-208.

construida a mediados del siglo XVI, y mandó las obras necesarias para acondicionarla como lugar de enterramiento, además de la construcción de una sacristía hoy no conservada. Cerrada con reja del primer cuarto del siglo XVII, en las paredes laterales aparecen dos lucillos sepulcrales con estatuas orantes de un canónigo y del arzobispo Diego García de Tera. Alberga un retablo barroco con escudo del fundador fechado en 1634, de traza clasicista. Ensamblado por Juan de Henestrosa en 1628, presenta esculturas de Juan de Rozadilla, en concreto estatuas orantes del virrey-obispo Fray García Guerra (tío del fundador) y del propio D. Diego Guerra, y pinturas en el banco de Juan Blanco de Espinosa, Jesús en el taller de Nazaret y Santa Teresa. Pero sobre todo destacan los tres lienzos principales atribuidos a Vicente Carducho: la Adoración de los Magos, la Adoración de los Pastores y, en el ático, la Coronación de la Virgen.

En el lado de la Epístola encontramos otra capilla absidal de carácter funerario, dedicada en origen a Nuestra Señora y que se tituló de Santiago tras ser adquirida por Diego González Quintero en 1553. Presenta una reja realizada en 1568 por Juan de Vitoria y un retablo plateresco de mediados del siglo XVI con ensamblaje de Juan de Cambray y Mateo Lancrín. Contiene relieves de la Piedad, San Juan Bautista, San Andrés, Santiago Matamoros, la Asunción y, en el ático, Calvario y Padre Eterno, obras atribuidas a Manuel Álvarez, Juan Ortiz Fernández y Miguel de Espinosa. Las pinturas del Nacimiento, la Flagelación, el Descendimiento y el Santo Entierro son del estilo de Juan de Villoldo. Además, en este espacio se ubican una talla de San Roque del XVI y un retablo neoclásico de finales del siglo XVIII con pinturas de San Estanislao, San Luis Gonzaga y la Virgen con el Niño.

El presbiterio está presidido por el retablo mayor, de traza churrigueresca, realizado por el escultor Santiago Carnicero en 1692 y dorado en 1697 por Lucas de la Concha. Tiene banco, un cuerpo y ático, con columnas salomónicas y copiosa decoración de tipo vegetal. En el tabernáculo presenta una escultura de la Piedad del último tercio del XV e imágenes de San Pedro, San Pablo y San Miguel. También aparece una pintura de la Incredulidad de Santo Tomás, copia de Caravaggio⁶⁰⁷.

La nave del Evangelio acoge dos retablos barrocos del primer cuarto del siglo XVII: el primero con escultura de San Antonio de Padua y pinturas sobre tabla de la Presentación en el templo, la Adoración de los Reyes y la Circuncisión, y el segundo con tallas de Cristo en la Cruz de la misma época y de San Blas del primer cuarto del

⁶⁰⁷ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1977): *op. cit.*, pp. 228-231.

XVI, y cuatro pinturas de santos dominicos sobre tabla del primer cuarto del Quinientos. También presenta un altar rococó del segundo tercio del siglo XVIII, con pintura de Ánimas y escultura de Cristo yacente de la primera mitad del XVI, y otro neoclásico de finales del siglo XVIII, con Crucificado de mediados del XVI. Finalmente, en un pilar de dicha nave se dispone otro retablo barroco del primer tercio del siglo XVIII, con escultura de San Juan Bautista.

En el flanco de la Epístola, aparece en un pilar un retablo barroco del primer tercio del siglo XVIII con esculturas de Santa Bárbara, Santo Domingo y San José. También se ubica uno de traza churrigueresca del primer tercio del siglo XVIII, y otro neoclásico de finales de esa centuria, así como una pintura independiente con el motivo del Ecce Homo del XVII.

La sacristía, cubierta en sus dos tramos con bóvedas de crucería con combados de forma estrellada en el centro, presenta cajonería neoclásica de hacia 1780, con remate barroco de principios del XVIII y Crucifijo del XVI.

El coro, en el primer cuerpo de la torre, se abre a la nave central a través de una balaustrada de madera, con sillería realizada en 1606 por el entallador palentino Juan Rey y facistol de traza neoclásica de 1786. El órgano barroco está decorado con motivos vegetales abigarrados y fue realizado por Francisco de Toledo y Betolaza en 1763⁶⁰⁸.

IGLESIA DE SAN CORNELIO Y SAN CIPRIANO DE SAN CEBRIÁN DE CAMPOS

En su exterior se muestra como una impresionante mole lítica por la macicez y espesura de sus muros, adquiriendo un aire defensivo y una estética militarista⁶⁰⁹. A ello contribuye el hecho de que la cubierta de teja árabe dispuesta sobre las bóvedas se despegue del muro, sirviendo algunas hiladas de piedra como soporte, con lo que se dejan vacías otras zonas, de suerte que parece una sucesión de almenas. También inciden, en gran medida, el aspecto de la torre situada en la cabecera, en el ángulo norte entre el ábside y el crucero, de cinco cuerpos con ocho ventanas apuntadas en el nivel superior, así como la escasez de vanos (sólo aparecen en el ábside, el crucero y el muro meridional), que además determina la precaria luminosidad del edificio.

⁶⁰⁸ PARRADO DEL OLMO, J. M. (1993), *op. cit.*, pp. 10-24. También LE BARBIER RAMOS, E. (1995): "Organeros palentinos: 1500-1800", en *Actas del III Congreso de Historia de Palencia*, Tomo IV (Historia de la Lengua y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 791-809.

⁶⁰⁹ CABALLERO, A. (1994), *San Cebrián de Campos. Iglesia de los Santos Cornelio y Cipriano*, Palencia, Diputación Provincial, pp. 10-18.

La obra debió comenzarse por el ábside, posiblemente a finales del siglo XIII o a principios del XIV. La disposición de la cabecera presenta rasgos protogóticos. Se abrían, en principio, tres arcos apuntados repartidos de forma simétrica en los siete tramos creados por los contrafuertes. Más tarde se hizo otro más en el lado norte. La cubierta de la capilla mayor se compone de dos zonas perfectamente diferenciadas pero realizadas con evidente unidad: la curva está compuesta por siete tramos, mientras que el tramo recto tiene seis. La plementería, a la altura de los riñones, está vaciada por óculos cuatrilobulados. En la clave de todo el conjunto está reflejada la Virgen con el Niño, flanqueada por los santos titulares de la parroquia.

El templo posee una sola nave dividida en cinco tramos. A la altura del segundo, a partir de la cabecera, se añadieron dos más, uno al norte y otro al sur para formar el crucero. Éste se había diseñado para el tercero, pues se encuentran ménsulas o canecillos zoomorfos y antropomorfos rematando los muros de los tres primeros tramos de la obra. Pero hubo un cambio de planes y se adelantó. Las cubiertas más primitivas, sexpartitas, corresponden a los dos tramos de la nave y al transepto. El tercero se reconstruyó en época posterior y en él se levantó una bóveda octopartita, mientras que en el cuarto y el quinto son estrelladas. Destaca la que se encuentra a los pies y que sirve como cubrición al coro alto. Construida en 1498, se compone de un núcleo central que forma un decágono cercano al círculo y seis puntas, de las cuales las dos del eje de la iglesia son más pequeñas.

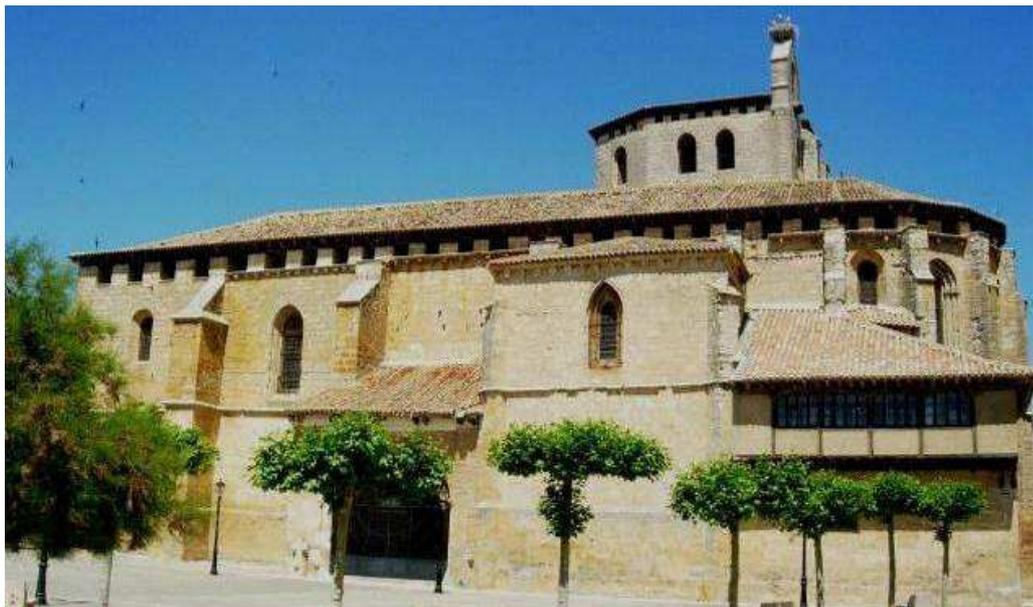


Ilustración 85. Iglesia de San Cebrián de Campos (Palencia)

Las reformas y trabajos posteriores que se realizaron en el edificio no afectarían a su estructura, aunque sí cambiaron la fisonomía de alguno de sus espacios, fundamentalmente los pies. Se construyeron dos capillas cubiertas por bóvedas de cañón a finales del XVI o principios del XVII, alguna de las cuales debió tener función funeraria por los restos de arcosolios que se conservan. Además, como consecuencia del incendio que se produjo a finales del siglo XVII y que dejó reducida a escombros la sacristía, se reestructuró la zona meridional del edificio, añadiéndose algunas dependencias entre el crucero y el ábside, buscando la simetría en planta con la torre.

Por lo que se refiere a las portadas, originariamente se diseñaron tres accesos. En el lado norte se abrió una puerta en el siglo XIII, coetánea a las obras originales del templo y hoy cegada, con cinco arquerías y pequeño remate apuntados. También está fuera de uso la del lado oeste, a los pies, en cuyo hastial aparece un pequeño rosetón (casi un simple óculo) y dos mínimas ventanas que sirven para iluminar las capillas, situadas de forma simétrica a ambos lados de la puerta. Sólo la puerta sur es practicable, cobijándose de forma poco elegante (no está centrada con el arco de acceso) bajo un pórtico realizado en 1757 en ladrillo y madera, y con techumbre plana. El ingreso al templo se verifica a través de otro cancel interior, de buena talla y animado con cabezas de ángeles, liquidado en 1797.

En cuanto al amueblamiento interior, el templo presenta un repertorio retabístico muy nutrido, con ejemplares pertenecientes principalmente a la segunda mitad del siglo XVII y al XVIII, la mayoría de los cuales encuadra figuras anteriores⁶¹⁰.

Destaca el retablo mayor, dedicado a los santos Cornelio y Cipriano, construido a mediados del siglo XVI (a partir de 1530 y probablemente entre 1540-1548) en estilo plateresco. Se ha atribuido al taller de Juan de Valmaseda y Juan Ortiz, con la colaboración de Juan de Cambray. Es una obra monumental, compuesta de sotabanco, banco, cuatro cuerpos, tres calles (la central más ancha) y remate en ático. En el banco, aparecen tallas de los Padres de la Iglesia (San Jerónimo, San Gregorio, San Ambrosio y San Agustín), relieves de los Doctores y el tabernáculo. En el primer cuerpo, se disponen esculturas de Apóstoles (San Pedro, San Pablo, San Bartolomé), altorrelieves de la vida de Cristo (Bautismo), y las estatuas de los santos titulares, San Cipriano y San Cornelio. En el segundo, encontramos imágenes de San Roque, Santiago, la Magdalena y Santa Bárbara, y escenas de los patronos y el Entierro de Cristo. En el tercero, se

⁶¹⁰ CABALLERO, A. (1994), *op. cit.*, pp. 18-52.

distribuyen esculturas de San Esteban, la Asunción y de dos santas mártires (una de ellas Santa Catalina) y relieves sobre la vida de los santos titulares y de Pentecostés. En el cuarto, hay figuras de Santa Margarita y tres santos (uno de ellos obispo), escenas de los patronos y el Padre Eterno. El ático está coronado por un Calvario. En el presbiterio hay también un retablo del último tercio del siglo XVI con pinturas del Nacimiento de Cristo y de la Virgen, el Abrazo en la Puerta Dorada y la Visitación⁶¹¹.

En la nave del Evangelio encontramos tres altares barrocos del siglo XVII. El retablo de la Piedad⁶¹², así denominado por la pieza tardogótica de finales del XV y principios del XVI que lo preside. Mediante una crestería a modo de friso se unen a la escena principal las imágenes de San Pedro, San Pablo, San Juan y Santiago el Peregrino. En la zona inferior, presenta una predela con tres pinturas menores del XVII. El retablo del Santo Cristo de la Vera Cruz, con imagen de esa centuria procedente de otro conjunto, ha sido atribuido a Cristóbal Díaz de Andino. Tiene pinturas al óleo sobre lienzo, con representaciones de la Virgen, San Juan y el Descendimiento del pintor vallisoletano Diego Díez Ferreras. Y el retablo del Nazareno, con talla de 1694 atribuida a José de Rozas, se remata con un Sebastián de finales del XVI.

En el mismo lado hay otros tres retablos rococó del siglo XVIII. El de San Antón tiene sobre el banco un solo cuerpo con hornacina central para la escultura del titular y remate en frontón de líneas curvas. El de Santa Bárbara destaca por la importante presencia de rocallas como elemento decorativo y la disposición en dos cuerpos de las tallas de la titular, San Francisco de Paula, San Nicolás y San Juan Bautista, todas del XVI. Y el de las Candelas, con altorrelieves en sus alas sobre la Presentación de la Virgen y rematado en el ático con la Virgen de la Merced y San Agustín, ambos del XVI. También encontramos un órgano del siglo XVIII, construido en 1737 por Manuel Miguel Sancho y policromado en 1782 por Antonio Martínez.

La nave de la Epístola contiene cuatro retablos del último tercio del siglo XVII. Primero, el de Nuestra Señora del Rosario o de la Indiana, cuya ejecución fue contratada en 1667 por Cristóbal Ruiz de Andino, que lo realizó conjuntamente con Juan Fernández. Diego Díez de Ferreras se encargó en 1678 de las pinturas de la Anunciación, la Visitación y la Asunción. El dorado no se realiza hasta 1784. La imagen que preside ha sido atribuida a José de Rozas. En segundo lugar, el de la

⁶¹¹ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 179-181.

⁶¹² CASA, E. M. DE LA (2002): "El Retablo de la Piedad de San Cebrián de Campos", *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 73, pp. 401-420.

Inmaculada, con talla principal, pinturas en las calles laterales de la Anunciación, la Visitación y la Inmaculada firmadas por el pintor vallisoletano Diego Díez de Ferreras en 1678, y escultura de la Virgen con el Niño de José de Rozas. En tercer término, el de la Sagrada Familia, con dos cuerpos, calle principal, tabernáculo y remate en frontón curvo. La Virgen con el Niño del expositor pertenecía a un retablo anterior del XVI. Presenta relieves de San Antonio, San Roque y Sagrada Familia, y está rematado con el Ángel Custodio. Y, por último, el del Ecce Homo, dorado por Antonio Martínez en 1782, presenta una talla de Cristo atado a la columna de finales del XVI o comienzos del XVII atribuida a Juan Sanz de Torrecilla, y otra de San Ramón Nonato del XVIII.

El conjunto de esta parte se completa con un retablo rococó de Santa Ana, con imagen triple del taller de Alejo de Vahía del primer cuarto del XVI, y otro neoclásico de la Soledad, ya del siglo XIX.

Finalmente, en la sacristía se custodian numerosos objetos artísticos, principalmente pinturas del siglo XVII: un Juicio Final, una pintura vallisoletana de la Virgen con San Sebastián, San Nicolás de Tolentino, San Francisco de Paula y San Bruno y otra obra sevillana de la Virgen con el Niño y Santa Rosa de Lima. También aparecen una cajonería de finales del XVII y un tabernáculo del XVI con relieves de la Natividad, la Epifanía y la Resurrección.

IGLESIA DE SAN VICENTE DE AMAYUELAS DE ABAJO

Situada al sur del casco urbano, es un edificio modesto con paramentos levantados a base de sillares de piedra caliza, por lo general regulares. Las fases constructivas del templo se perfilan desde el románico de los últimos años del siglo XII, cuando se construye el núcleo del edificio, hasta la ampliación posterior de la iglesia a fines del siglo XVI o inicios del XVII, con el añadido de las naves laterales, la sacristía, la torre y el pórtico meridional.

La iglesia románica ocupaba exclusivamente la nave central y de ella sólo se conserva el testero curvo, el hastial occidental con la ventana abocinada y el paño meridional (lado de la Epístola) donde se abre la portada⁶¹³.

Ésta consta de cinco arquivoltas apuntadas decoradas con dientes de sierra, baquetones cruzados y boceles entre medias cañas. Se apoyan en una imposta lisa y bajo ella hay ocho columnas entre jambas elevadas sobre un podium. Presentan fustes

⁶¹³ RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit.*, *Provincia de Palencia (Vol. II)*, pp. 957-960.

monolíticos con capiteles muy estilizados y decorados con talla vegetal: de izquierda a derecha, hojas de acanto con marcadas pencas dispuestas en dos filas, las superiores con las puntas estiradas y las inferiores acogiendo bolas; dos grandes roleos en espiral ocupando toda la cesta; dos capiteles con grandes hojas que se vuelven en las esquinas del capitel cobijando bolas en las puntas; grandes hojas con las pencas talladas y bolas; hojas de cinco pétalos de pequeño tamaño en la parte superior de la cesta y el resto del capitel ocupado con los tallos; simples acantos pegados a la cesta con dos palmetas más pequeñas, y dos arpiás afrontadas con capirotes.

Esta portada repite un esquema decorativo muy parecido al de las puertas norte y sur de la iglesia de San Andrés de Arroyo. No obstante, se aprecia aquí mayor rudeza y una menor capacidad en el tratamiento de lo zoomórfico. La presencia de los dientes de sierra y las inconfundibles cestas andresinas son una de las constantes del tardorrománico. Parece corresponder, por su estilo, a los primeros años del siglo XIII.

En el interior aparecen pilares sobre los que se levantan arcos de medio punto. Las tres naves de la iglesia se cubren con bóvedas de arista y la capilla mayor con bóveda de horno. A los pies figura una torre con tres cuerpos de piedra. La fachada referida se cubre con un pórtico adosado del siglo XVI.

El presbiterio acoge un retablo barroco del último tercio del siglo XVIII, con las esculturas de San Pedro, San Pablo y San Nicolás, además de una Virgen con el Niño en el ático.

En el lado del Evangelio, además de una pintura de Santa Bárbara del XVIII, se disponen otros dos retablos barrocos, uno del siglo XVII con tallas de San Pedro, San Pablo e Inmaculada y relieve de la Anunciación en el ático, y otro de mediados del siglo XVIII, con un Cristo en la Cruz del XIV.

En la nave de la Epístola aparece un Crucifijo del XVI. También alberga un retablo barroco de mediados del siglo XVIII con pintura de Ánimas, San Sebastián y Crucifijo, y otro rococó del último tercio de dicha centuria, con Virgen de vestir y relieve de la Sagrada Familia en el ático.

Finalmente, en la sacristía hay que destacar una talla de San Roque, de mediados del XVI⁶¹⁴.

⁶¹⁴ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1977): *op. cit.*, pp. 54-56.

IGLESIA DE SAN PEDRO DE AMUSCO

Se encuentra en el centro de la población, cerca de la sinagoga correspondiente a la judería medieval. Es un edificio de enormes dimensiones y voluminosa silueta, condiciones que le han valido el sobrenombre popular de “El Pajarón de Campos”. Está construido en su totalidad con buena sillería, regularmente aparejada, de piedra caliza procedente de la zona de Astudillo. Las fases constructivas de esta iglesia se prolongan hasta el siglo XVIII, si bien del primitivo templo tardorrománico tan sólo se conservan los muros sur en sus tramos finales y oeste, con sus respectivas portadas, que se hallan protegidas por sendos pórticos posteriores.

Del templo originario, fechado en el tránsito de los siglos XII al XIII, no sabemos con certeza su forma, aunque el ensamblaje de los paramentos en el hastial occidental atestigua que era de anchura similar al actual, por tanto capaz de contener tres naves. No hay indicios de la cabecera pero sí de los refuerzos exteriores, a base de estribos simples, que indican la existencia de un cubrimiento abovedado. De este momento inicial sólo nos queda la decoración escultórica de sus dos portadas⁶¹⁵.

La meridional es la más antigua, de finales del XII o comienzos del XIII, y está protegida por un pórtico entre los contrafuertes, abierto al frente con un vano apuntado de amplia luz. Consta del arco de ingreso moldurado por un bocel, un guardapolvo labrado con dos flores de ocho pétalos y cinco arquivoltas que desarrollan variados motivos, que del exterior al interior son: bocel, perfil recto, palmetas incisas y otra más figurada. La arquivolta más interesante es esta última, compuesta por diecinueve dovelas de temas variados: escenas de combate entre guerreros, Sansón y el león, un centauro, una sirena, dragones, una pareja abrazada, trabajos agrícolas, etc. La arquivolta interna, que es la más estrecha, presenta una cadeneta entrelazada cuyos extremos aparecen mordidos por un perro y una máscara humana.

En los arranques de las arquivoltas apreciamos tacos semicirculares característicos de los canteros formados en San Andrés de Arroyo. Las arquivoltas voltean sobre columnas acodilladas y jambas esquinadas con capiteles y cimacios decorados. Los del lado derecho poseen múltiples motivos: estrellas de ocho puntas rehundidas, billetes y entrelazos de bayas. Las cestas presentan acantos planos, entrelazos perlados, aves afrontadas y una máscara barbada con peinado a cerquillo. En el lado izquierdo son originales los dos cimacios exteriores decorados con un trenzado

⁶¹⁵ RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit.*, *Provincia de Palencia (Vol. II)*, pp. 124-125.

sobre medios círculos tangentes y cuatripétalas en aspa, otro fragmento vegetal del interior y una cesta que, como su correspondiente de la derecha, lleva una máscara masculina.

En ese muro sur e iluminando la subida al coro, se abría un ventanal románico hoy cegado que estaba decorado con ocho columnillas con sus correspondientes capiteles de tipo vegetal. Estos elementos fueron reaprovechados como soportes de la mesa de altar de la ermita de Nuestra Señora de las Fuentes.

La portada del hastial occidental es más moderna, correspondiendo a mediados del siglo XIII, y también queda protegida por un pórtico entre contrafuertes. Consta de siete arquivoltas apuntadas, que a partir de la tercera se convierten en medio punto, sobre columnas acodilladas por mediación de una imposta rematada en bocel. El guardapolvo es de baquetón entre escocias.

Las arquivoltas presentan una decoración de tetrapétalas adheridas a un perfil de baquetón entre escocias. Las dos exteriores tienen dientes de sierra y ángeles distribuidos axialmente, al modo protogótico, y la interior porta hojas carnosas con interesante labor de trépano. Las seis columnas de cada lado de la portada tienen capiteles labrados. A la izquierda predomina la decoración vegetal (hojas, polipétalas, frutas, etc.), salvo en el sexto capitel y la prolongación del intradós del arco de ingreso, que están decorados con dos dragones afrontados y una posible recreación del tema de Sansón. A la derecha la variedad es mucho mayor: algunas figuras muy deterioradas de difícil identificación: tres personajes bajo arquillos, hojas trilobuladas de remate lanceolado y escaso relieve, dos centauros, cinco figuras de pie ante un féretro custodiado por dos guerreros sentados (quizá la representación del temas de las Marías ante el sepulcro vacío), tres hojas replegadas de excepcional talla que rematan en racimos de bayas esféricas andresinas, y grandes hojas nervadas en el intradós entre las que asoman cabecitas humanas.

Flanqueando el arquivoltio hay dos esculturas bajo dosel de San Pedro y San Pablo. Forman parte de una estética eminentemente gótica, dentro ya de la primera mitad del siglo XIV. Sobre el pórtico se abre una ventana que daría luz a la primitiva iglesia tardorrománica. Es de vano geminado con óculo, que está protegido por dos arcos apuntados en derrame. Todas las aristas están aboceladas, descansando en cinco columnas cuyos capiteles presentan motivos vegetales que siguen los modelos de San Andrés de Arroyo, aunque simplificados.

La fábrica actual de la iglesia se realizó en los siglos XVI y XVII, aunque previamente en el XV se levantó un baptisterio en la esquina noroeste. En 1582 el maestro cántabro Juan de Nates se encarga de obras, que no se concluyeron hasta 1679. Está construida en piedra y tiene una única y gran nave principal en la que los pilares adosados levantan arcos de medio punto. Las bóvedas que cubren la iglesia son de aristas adornadas con yeserías barrocas, cuyos tramos construyó Felipe Cerrojo. El tramo de la capilla mayor se cubre con cúpula muy rebajada. El coro es alto y está situado a los pies, donde se levanta una airosa espadaña en piedra⁶¹⁶, que se inició a mediados del siglo XVII y fue rematada entre 1729 y 1731 por Antonio de Pontones. Este maestro dio las trazas de su composición arquitectónica, con cuatro cuerpos en altura sobre un gran arco de medio punto, donde dispuso el campanario y el reloj. En el siglo XVIII se completó la obra con el pórtico que protegía la portada meridional, una sacristía adosada a este lado y el enlosado del templo⁶¹⁷.



Ilustración 86. Espadaña de la iglesia de Amusco (Palencia)

⁶¹⁶ TAMAYO SANTOS, T. (2005): *op. cit.*, pp. 301-303.

⁶¹⁷ VIGURI, M. DE Y SÁNCHEZ, J. L. (1993): *Arquitectura en la Tierra de Campos y el Cerrato. Dibujos y documentos, SS. XVI-XVIII*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de León, p. 83.

El presbiterio está presidido por el retablo mayor barroco, realizado por el maestro palentino Francisco Tejedor en 1762 y dorado por Gabriel Fernández en 1770. En el banco tiene relieves de la vida de San Pedro. En los cuerpos figuran esculturas de los doce Apóstoles y San Pablo y cuatro medallones con escenas relativas a la vida del patrón titular de la iglesia. En el ático, aparecen imágenes de las cuatro virtudes.

En la nave del Evangelio destaca la presencia de un Crucificado gótico del XIV, de gran expresión trágica y con una característica barba alargada al modo asirio. También se dispone un retablo barroco, que en su tiempo fue el mayor, ensamblado por el vallisoletano Pablo de Freira en 1672, en el que aparecen esculturas de San Rafael y San Isidro del XVII y San Ramón Nonato, Santa Ana, San José y San Joaquín del XVIII. En la cornisa figuran tallas de San Francisco y San Francisco Javier del XVIII y, en el ático, un Calvario del último tercio del XVII. En el banco hay cuatro pinturas de los Evangelistas del vallisoletano Diego Díez de Ferreras. También nos encontramos en este lado un retablo barroco recompuesto, con un primer cuerpo del último tercio del XVII, un segundo de estilo rococó del último tercio del XVIII, y una talla de San Vicente Ferrer y un relieve de la Virgen entregando el rosario a Santo Domingo de esa misma centuria. Por último, hay que mencionar otro altar barroco de mediados del siglo XVIII, con escultura de San José.

En el lado de la Epístola se localizan un retablo barroco del último tercio del siglo XVII realizado por Pedro de Cea y dorado por Pedro de Mondragón en 1676, y otro de mediados del siglo XVIII con escultura de Cristo atado a la columna del XVI.

El coro presenta una sillería realizada en 1789 por el maestro burgalés Francisco Esteban Collantes, y un órgano neoclásico de finales del siglo XVIII.

En la sacristía también hay un altar plateresco con tablas referidas a la vida y martirio de San Sebastián⁶¹⁸.

IGLESIA DE SAN MARTÍN DE TOURS DE RIBAS DE CAMPOS

Fue edificada en el siglo XIII, siendo reformada en el XIV. Su interior es de una sola nave con arcos apuntados y bóvedas de crucería. A los pies se levanta una torre de tres cuerpos en piedra. La portada se encuentra en el lado de la Epístola y tiene arquivoltas góticas apuntadas. Cuenta con sacristía.

⁶¹⁸ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1977): *op. cit.*, pp. 66-70.

El retablo mayor es del segundo tercio del siglo XVIII, con esculturas de San Lorenzo, San Martín y el Pobre, y Santiago Apóstol de la misma época y, en el ático, un Cristo gótico del XIV. El tabernáculo es renacentista, del último cuarto del XVI.

En el lado del Evangelio aparece un retablo barroco de mediados del siglo XVIII con esculturas de la Virgen con el Niño del XVI y de San Blas del XVIII, y el escudo del Duque de Arcos en el ático. También hay otro rococó del segundo tercio del siglo XVIII con relieves del Anuncio del Ángel a San José, los Desposorios de la Virgen y San José, y la Muerte de San José.

La nave de la Epístola acoge otro retablo barroco del segundo tercio del siglo XVII, con tallas de San Antonio de Padua, San José, Santa Bárbara e Inmaculada.

En una capilla situada en este flanco meridional, aparecen pinturas de San Francisco confortado por un ángel, del Ecce Homo y de la Dolorosa, todas del XVII. También hay esculturas de San Antón del XVI, Cristo en la Cruz del XVII y una Dolorosa y un Cristo de marfil, ambos del XVIII.

Por último, son también destacables un púlpito de madera del XVII y una pila bautismal gótica del XIV⁶¹⁹.

Las ermitas

Bajo la inspiración de un concepto barroco en estrecha relación con la naturaleza, se llevaron también a cabo intervenciones en algunas ermitas destacadas. En la mayoría de las ocasiones, se trataba de pequeñas construcciones románicas que pertenecían a antiguos despoblados y que los núcleos de mayor prestancia habían anejado a su parroquia. Pero, a veces, se construyen otras de nueva planta en los siglos XVII y XVIII a una cierta distancia de las localidades, articulándose con ellas a través de frondosos paseos que integraban en su recorrido a los respectivos humilladeros.

En cualquier caso, se trataba de dotar a las imágenes de los respectivos patronos de un marco adecuado a los nuevos gustos devocionales de la época. Para ello, se remozaron sus elementos constructivos, especialmente las espadañas, y se renovó el amueblamiento interior, sobre todo los retablos.

⁶¹⁹ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1977): *op. cit.*, pp. 238-240.

ERMITA DEL SANTO CRISTO DE SAN QUIRCE DE RIOPISUERGA

Se construyó en una zona elevada, en el emplazamiento de una posible torre defensiva altomedieval, siendo aún visibles el doble foso y terraplén que la circundaron. Su primitiva advocación de San Quirico dejó paso a la actual del Santo Cristo⁶²⁰.

Es un edificio sencillo y modesto. Consta de una nave rectangular de tramo único, construida en mampostería con refuerzo de sillares en los ángulos, con cubierta de cielo raso de madera y coro alto a los pies. Da paso a la cabecera, separada de la nave por un iconostasio de madera, un arco de triunfo apuntado y liso. El ábside rectangular está construido en sillería de gruesos bloques de caliza y se cubre con una bóveda de arista decorada con yeserías y pinturas modernas, imitando los nervios de una estrellada. Sobre el hastial se dispone una sencilla espadaña levantada en sillería y con dos impostas, la inferior de simple listel y la superior con perfil de nacela y decoración de bolas. Remata la espadaña una tronera apuntada.

Adosados con posterioridad al costado meridional de la nave, aparecen una sacristía de planta cuadrada y un pórtico rectangular cerrado, ambos levantados en mampostería y con cubierta de madera. El acceso al cancel se efectúa a través de un arco apuntado, con chambrana moldurada en cuarto de caña. La portada está formada por un arco de medio punto liso y está decorada con una triple hilera de toscos billetes. Al exterior, el pórtico presenta una serie de trece modillones reutilizados, de los cuales cinco son de rollo y tres de nacela.

La construcción de la ermita parece adentrarse en el siglo XIII, evidenciándose una importante reforma en época moderna que dio al edificio su aspecto actual. Así, las partes altas de la caja muraria del ábside fueron remodeladas, al igual que su cubierta. La original techumbre a dos aguas, presumiblemente de madera como en la nave, dio paso a la actual bóveda, siendo visible al exterior esta intervención en la ruptura de hiladas y cambio de aparejo. Los únicos vanos de iluminación del edificio son un óculo simple abiselado que da luz a la sacristía y dos saeteras, una abierta en el hastial y la otra en el muro meridional del ábside.

ERMITA DE LA VIRGEN DE LA PIEDAD DE HERRERA DE PISUERGA

La actual edificación, situada a las afueras de la localidad, es una obra barroca del siglo XVII, aunque fue objeto de diversas obras de ampliación durante las dos

⁶²⁰ RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit.*, *Provincia de Palencia (Vol. II)*, pp. 859-862.

primeras décadas de la centuria siguiente, sobre todo en el ábside, la cubierta y la fachada principal. Este santuario, que además de la iglesia incluía la vivienda del ermitaño, una sala de juntas y un cementerio, sufrió el saqueo y la ocupación de las tropas francesas durante la Guerra de la Independencia en noviembre de 1808 y en febrero de 1813⁶²¹, razón por la que en 1816 se solicitó ayuda para acometer obras de restauración en la misma⁶²².

Consta de una sola nave con bóveda de cañón, que como el resto del paramento presenta pinturas murales realizada por el pintor palentino Mariano Lantada a comienzos del siglo XX⁶²³. La capilla mayor se cubre con cúpula de yeserías también decoradas. A los pies del templo se levanta una espadaña de un solo cuerpo⁶²⁴ y se ubica la portada de acceso, precedida de un pórtico en cuya parte superior se disponía el coro, obra terminada en 1721⁶²⁵.



Ilustración 87. Ermita de la Virgen de la Piedad en Herrera de Pisuerga (Palencia)

En el presbiterio se dispone un camarín o retablo-baldaquino con escultura de la Piedad del siglo XVI⁶²⁶. Tiene planta cuadrangular y los soportes externos son dos

⁶²¹ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 8, p. 10 y *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 14, p. 15.

⁶²² *Ibidem*, nº 31, p. 15.

⁶²³ *Ibidem*, nº 9, p. 23.

⁶²⁴ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 96.

⁶²⁵ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *op. cit.*, pp. 140-143.

⁶²⁶ PAYO HERNANZ, R. J. (1997b): *op. cit.*, Vol. I, p. 307.

estípites que sustentan un gran arco que cobija otro en su interior, el cual es soportado por dos columnas salomónicas. En 1702 se acordó su construcción, que sería sufragada mediante una suscripción popular de los pueblos vecinos, las limosnas recogidas por el ermitaño y un arbitrio extraordinario impuesto por el ayuntamiento sobre el vino. En 1717 estaba concluido el grueso de esta obra⁶²⁷.

En la sacristía hay pinturas del siglo XVII de la Inmaculada, San Francisco de Paula, Magdalena penitente, Santas Justa y Rufina, San Jerónimo y San Antonio. Dispone también de un órgano realizado por el maestro palentino José Otores en 1857⁶²⁸.

ERMITA DE SAN MIGUEL ARCÁNGEL DE CASTRILLO DE RIOPISUERGA

La ermita de San Miguel Arcángel, denominada de San Roque por Madoz⁶²⁹, constituía la antigua iglesia parroquial de Zarzosa de Riopisuerga, que fue sustituida por otra dedicada a la Inmaculada debido a su distancia con respecto al caserío⁶³⁰. Hasta mediados de la década de 1980 estuvo en ruinas, acometiéndose entonces una restauración que le dio el aspecto actual.

Originalmente fue un templo construido en sillería y mampostería arenisca, con planta formada por ábside semicircular, presbiterio recto y una nave con acceso en el lado sur. Se ha mantenido sólo la parte construida en sillería, que correspondía a la cabecera y a un pequeño sector de la nave, que fueron cerrados por un nuevo muro occidental. De este modo, hoy tenemos un pequeño edificio compuesto por un ábside semicircular con doble zócalo y testero formado por una ancha banda plana, en la que se abre una estrecha saetera enmarcada en sencillo arco de medio punto, idéntica a la que aparece en el muro sur. El presbiterio, ligeramente más ancho, tiene pilastras dobles adosadas en sus muros laterales, que reciben los empujes del arco triunfal. La simplicidad y solidez son, pues, las notas características de esta construcción.

En el interior, por su parte, domina la sobriedad. Los muros desnudos son recorridos en la base por un bancal y están sólo interrumpidos por el simple abocinamiento de los ventanales y por la imposta de chaflán que da paso a las bóvedas, de horno para el hemicyclo y de cañón apuntado para el presbiterio. En la parte de la nave conservada, se reconstruyó un tramo de bóveda de cañón a base de hormigón,

⁶²⁷ *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuerga*, nº 38, p. 13.

⁶²⁸ *Ibidem*, nº 62, p. 11.

⁶²⁹ MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, Tomo VI, p. 203.

⁶³⁰ RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit.*, *Provincia de Burgos (Vol. I)*, pp. 679-680.

aunque en origen no tuvo cubierta abovedada. El arco triunfal, con arco apuntado y doblado, descansa en semicolumnas con podio desarrollado, basas de doble toro y escocia sobre plinto cuadrangular. Tienen capiteles de rudimentarias cestas, cuya decoración se reduce a bolas en las esquinas, unidas por una banda de dientes de sierra.

Nos hallamos, pues, ante un edificio románico de cronología avanzada, cuya ausencia decorativa apunta hacia las primeras décadas del siglo XIII.

ERMITAS DE LA VIRGEN DE ZORITA Y DE SANTA ANA EN MELGAR DE FERNAMENTAL

Zorita era un antiguo despoblado que en el siglo XV estaba totalmente abandonado, por lo que el obispo Luis de Acuña decretó su anexión a la parroquia de Melgar en 1473⁶³¹. En dicho lugar existía un templo románico del siglo XII, de dos naves, estando la izquierda rematada por un ábside semicircular de tres ventanales recorrido por una moldura ajedrezada a la altura del arranque de la bóveda. En el exterior ese hemiciclo se compartimentaba en tres paños mediante dos contrafuertes carentes de decoración. De los tres vanos tan sólo el central conserva su primitiva estructura, con un guardapolvo abilletado y unos capiteles con la decoración prácticamente perdida.

En el interior, además de un arco de herradura de estilo prerrománico visigodo que posiblemente pertenezca al siglo X, hay que destacar el arco triunfal, que descansa en sendas columnas rematadas en cuidados capiteles figurativos⁶³². Uno de ellos se decora con cuatro grifos pareados y afrontados dos a dos y unos pequeños leones que ocupan los ángulos. Los animales están colocados en una elegante postura y tienen los cuerpos bien modelados. El fondo sobre el que se desarrolla la escena es vegetal. El segundo capitel presenta una escena de difícil interpretación relacionada con la caza, por la presencia en el ángulo de una figura femenina portando un halcón en su mano izquierda. Se aprecia también un basilisco y otras figuras fantásticas, pero su mal estado impide mayores precisiones. El tipo de labra dura, el relieve medio y la composición de cuidados ritmos apuntan a que ambos se ejecutaron en las décadas finales del siglo XII.

El altar quedó cubierto con un retablo tardobarroco, cuya traza dio el arquitecto José López en 1720, quedando alojada en él la imagen barroca de la Virgen.

⁶³¹ ORTEGA GUTIÉRREZ, D. (1994), *op. cit.*, pp. 173-175.

⁶³² RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit.*, *Provincia de Burgos (Vol. I)*, pp. 321-322.

En el muro meridional se levantó en 1950 un pórtico neorrománico de entrada, que es obra de Emigdio Martín Terradillos, artista local que se inspiró para los motivos ornamentales en los capiteles del claustro de Santo Domingo de Silos⁶³³.

La ermita de Santa Ana, por su parte, es una obra neoclásica del siglo XVIII. Se trata de un edificio representativo con una posición destacada dentro de la plaza mayor de la villa, concretamente en el lado de poniente. Consta de una nave de cubierta plana, con torre y pórtico de aire clasicista a los pies. La entrada queda abierta por un gran arco de medio punto central y otros dos vanos adintelados de menor tamaño. En la fachada y la torre que se alza sobre la misma, de tres cuerpos, se aprecia la presencia de pilastras almohadilladas y diversas impostas adosadas, así como una decoración concentrada en el cuerpo central a base de motivos de carácter geométrico (romboidales) e inspiración naturalista (conchas).



Ilustración 88. Ermita de Santa Ana en Melgar de Fernamental (Burgos)

⁶³³ *Revista Armentález*, nº 39 (marzo de 1982), p. 7.

ERMITAS DE LA PIEDAD Y DE SAN PANTALEÓN DE OSORNO

En Osorno encontramos dos ermitas de interés⁶³⁴. En primer lugar la de la Piedad. Es un edificio del siglo XVI, de planta cuadrada y de ladrillo, cubierto por artesonado mudéjar en forma de cúpula, cuya tracería desciende hasta el suelo en los ángulos del recinto. En su interior, se ornamenta con un retablo barroco del siglo XVIII con grupo escultórico de la Piedad del XVI⁶³⁵.

En segundo término está la ermita de San Pantaleón. También presenta un rico artesonado del siglo XVI en la capilla mayor, con vigas policromadas. Hay en ella un arco triunfal ojival y otros dos que en un costado dan acceso a una capilla vacía. Contiene un retablo del siglo XVIII sin policromar. Por lo demás, alberga tres Vírgenes sedentes, dos del XII y otra del XIV, un San Pantaleón del XIII y dos santos innominados, uno del XII y otro del XV⁶³⁶.

ERMITA DE LA VIRGEN DE LANTADA EN LANTADILLA

Su construcción presenta rasgos heterogéneos, de fecha avanzada y difícil de concretar. En su interior se conserva un pequeño retablo barroco del último cuarto del siglo XVII presidido por una escultura románica del XII de la Virgen con el Niño, muy restaurada⁶³⁷.

ERMITA DE LA VIRGEN DEL OTERO EN FRÓMISTA

Consta de una sola nave de cantería de trazado gótico, de finales del siglo XV, reformada en el XVIII y con cubierta moderna. En su interior destacan diferentes obras escultóricas como un busto del Padre Eterno y un Crucifijo del XVI, una talla de Ángel custodio del XVII y, sobre todo, una Virgen con el Niño del XIV, que ha sido sometida recientemente a restauración⁶³⁸.

ERMITA DE LA VIRGEN DEL PRADO EN SAN CEBRIÁN DE CAMPOS

Se trata de un edificio de ladrillo de finales del siglo XVII o comienzos del siglo XVIII. Consta de una nave y presenta un pórtico lateral orientado al sur que apea su techumbre en tres arcos sobre pilares. El interior se cubre con una bóveda de lunetos

⁶³⁴ GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *op. cit.*, p. 63.

⁶³⁵ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, p. 129.

⁶³⁶ NAVARRO GARCÍA, R. (1932): *op. cit.*, p. 24.

⁶³⁷ NAVARRO GARCÍA, R. (1930): *op. cit.*, p. 189.

⁶³⁸ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, p. 87.

apoyada en pilastras cuya superficie está decorada con estucos en los que aparecen ángeles y un evangelista (San Lucas). Un arco diafragma separa la nave de la cabecera y da paso a una cúpula encamonada sobre pechinas. En el lado de la Epístola, un pequeño espacio de planta cuadrada sirve como sacristía.

La imagen de la titular se ubica bajo un templete circular rematado en una cúpula cuajada de estrellas en su interior y soportada por seis columnas de factura poco clásica, que podría datarse a finales del siglo XVIII o incluso en el XIX. La Virgen del Prado lleva al Niño en su brazo derecho y responde a modelos propios del XVI, apreciables en la dignidad del rostro y en el plegado de los vestidos. El cuidado de la talla ha llevado a múltiples repintes, añadidos y restauraciones que han enmascarado el primitivo aspecto de la imagen⁶³⁹.

ERMITA DE NUESTRA SEÑORA DE LAS FUENTES DE AMUSCO

A las afueras de la localidad y sobre una ligera elevación del terreno, se alza esta construcción románica muy tardía de transición hacia el gótico, con elementos que recuerdan a la arquitectura cisterciense, como corresponde a un siglo XIII avanzado⁶⁴⁰.

Está construida en perfecta sillería de piedra caliza. Tiene planta basilical con tres naves (más ancha y alta la central) de tres tramos, crucero alineado y con acuse en alzado, y cabecera con tres ábsides, semicircular y más saliente el central (precedido de amplio presbiterio) y de testero recto los laterales. La nave central se cubre con bóvedas de crucería octopartitas, mientras que en los brazos del crucero y en las laterales son cuatripartitas. Todas ellas están soportadas por pilares formados por un basamento circular sobre el que apoya el núcleo cruciforme con semicolumnas adosadas en los frentes y baquetones en los codillos, que reciben el peso de los nervios de la cubierta a través de arcos apuntados doblados. Sus capiteles van decorados con motivos vegetales, humanos o geométricos de simplificada concepción y esquemática factura, rematados en sus aristas por minúsculas cabecitas humanas o esferas.

El ábside central se cubre con cañón apuntado el tramo recto y con bóveda de horno el semicircular. Al exterior, cuatro columnas entregas de esbelto fuste y capiteles decorados que llegan hasta el alero dividen el tambor en tres paños, cada uno de ellos rasgado con una ventana de arco de medio punto sobre columnas, siendo el vano central mayor y más alto que los laterales. Las capillas laterales se iluminan por dos ventanas

⁶³⁹ CABALLERO, A. (1994), *op. cit.*, p. 53.

⁶⁴⁰ RIVERA BLANCO, J. (coord.) (1995): *op. cit.*, pp. 433-434.

de arcos tímidamente apuntados, estando compuesta la correspondiente a la Epístola por tres arquivoltas que voltean sobre pares de columnas de corto fuste y capitel trabajado con motivos vegetales. En los brazos del crucero se abren vanos de medio punto abocinados y en la fachada principal, uno apuntado con mainel y sin columnas.

Todo el perímetro exterior está fajado por contrafuertes rectos a excepción de las tres capillas góticas abiertas en el muro del Evangelio a fines del XV e inicios del XVI, que tienen planta rectangular y están cubiertas con crucería sencilla y de terceletes, donde son radiales. Salvo en esta zona, el resto de la iglesia conserva el alero sobre canecillos decorados con caras humanas, animales y temas vegetales, o lisos de nacela.

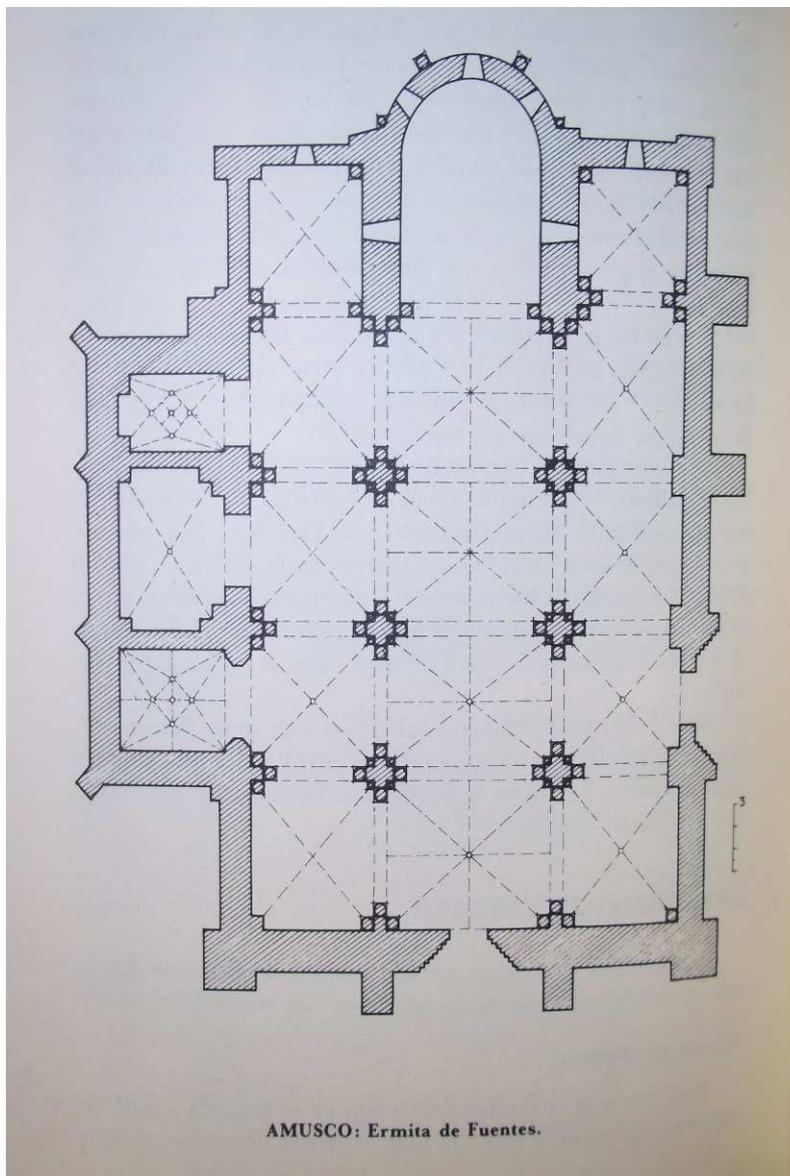


Ilustración 89. Planta de la ermita de Nuestra Señora de las Fuentes en Amusco (Palencia)

El hastial occidental se prolonga en altura con una sencilla espadaña rectangular rematada a dos aguas y calada por un arco de medio punto para la campana. En esta misma fachada se abre una portada entre contrafuertes unidos por una cornisa de seis canecillos que debió sujetar un tejazoz desaparecido. Es abocinada, con arco de ingreso y cinco arquivoltas apuntadas y molduradas que apoyan sobre jambas esquinadas e imposta lisa. En la parte superior hay un vano geminado protegido por tres arcos apuntados en derrame.

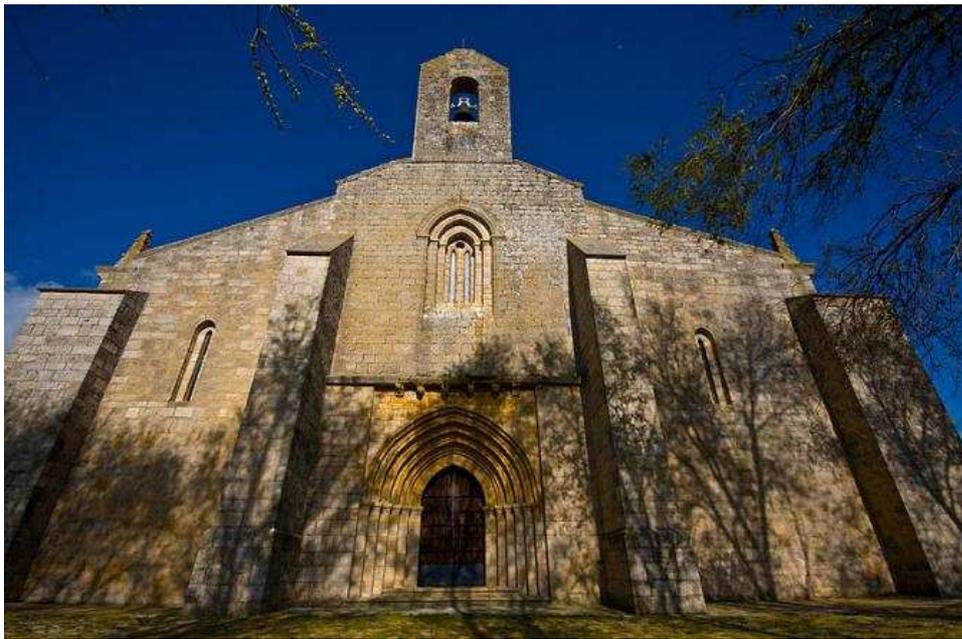


Ilustración 90. Ermita de Nuestra Señora de las Fuentes en Amusco (Palencia)

En el segundo tramo del muro meridional y ligeramente sobresaliente está la portada principal, muy restaurada. Como la anterior, se compone de arco de ingreso y de cinco arquivoltas decoradas con bocelos entre escocias. Apoyan en columnas acodilladas colocadas sobre alto zócalo abocinado. Constan de plinto, basa de doble toro y capiteles de tipo andresino, decorados con hojas de acanto muy carnosas que se repliegan en sí mismas esbozando pequeños frutos esféricos. Sólo dos de las columnas externas son diferentes y muestran reducidas hojas de parra con las nervaduras en relieve u hojas grandes de redondeada silueta. El intradós de las jambas que sustentan el arco de ingreso lleva igualmente ornamentación de carácter vegetal. A la izquierda en forma de anchas palmetas, con una baya en su interior sobre fondo de hojas menores, y a la derecha con dos series superpuestas de hojas pentapétalas. Se conserva el tejazoz, aunque como los fustes, las basas y las jambas no pertenece a la obra original, sino que

fue añadido durante una restauración efectuada en los años 70 del siglo pasado. Antes de ésta, la portada estaba desplazada hacia el crucero y protegida por un extraño pórtico con tejado a dos aguas.

Formando parte del mobiliario litúrgico se conserva una mesa de altar asentada sobre cuatro pares de columnas con capiteles vegetales que fueron parcialmente retocados. Proceden de un ventanal románico situado en el muro sur de la iglesia parroquial de San Pedro, en la misma localidad⁶⁴¹.

En el presbiterio encontramos un retablo barroco de hacia 1700 de un taller riosecano. En él aparecen esculturas atribuibles a Tomás de Sierra, como Santo Domingo, San Francisco, San Antonio y un santo obispo. En el banco, se disponen relieves de la Adoración de los Reyes y de los Pastores, la Circuncisión y la Presentación en el Templo. El ático se remata con un panel de la Asunción de la Virgen. Preside el conjunto una talla gótica de la Virgen con el Niño, del XIII, de piedra policromada⁶⁴².

En la nave del Evangelio se localiza un Crucificado gótico del XIV, una Santa Ana Triple de Alejo de Vahía fechable hacia 1500, un San Sebastián del XVIII y dos sepulcros góticos de la familia Herrera pertenecientes al XIII.

Finalmente, en el lado de la Epístola se dispone un púlpito mudéjar con yeserías de estilo Cisneros, de fines del XV y comienzos del XVI, y una pintura de la Virgen de los Ángeles con rico marco tallado de cabezas de ángeles, del XVIII⁶⁴³.

Los monasterios

También los conjuntos monacales más importantes de nuestra zona, sobre todo el cisterciense de San Andrés de Arroyo y el premonstratense de Santa Cruz de Ribas de Campos, renovaron su arquitectura en este momento. Por su parte, las otras fundaciones benedictinas y franciscanas languidieron lentamente sin experimentar apenas transformaciones, hasta su desaparición definitiva con las desamortizaciones operadas a mediados del siglo XIX.

⁶⁴¹ RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit. Provincia de Palencia (Vol. II)*, pp. 965-969.

⁶⁴² NAVARRO GARCÍA, R. (1930): *op. cit.*, p. 3-4 y NAVARRO GARCÍA, R. (1932): *op. cit.*, p. 125.

⁶⁴³ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1977): *op. cit.*, p. 69.

MONASTERIO DE SAN ANDRÉS DE ARROYO

En las proximidades de Santibáñez de Ecla, en el Valle de la Ojeda palentino, se yergue esta importante abadía de monjas cistercienses bajo la advocación de San Andrés Arroyo, que deriva según la tradición del hallazgo en el cauce que discurre próximo al monasterio de una imagen pétreo del citado apóstol. Su fundación se llevó a cabo el 23 de abril de 1181 por la condesa D^a Mencía de Lara (hija del rey Alfonso VII y hermana de D^a Berenguela), bajo la protección del rey Alfonso VIII (de quien llegaría a ser albacea testamentaria), siendo ella misma la primera abadesa hasta 1227⁶⁴⁴. Como tal, asistió al primer capítulo general de la orden celebrado en 1189 en el monasterio de Las Huelgas Reales de Burgos, casa que siempre actuó como matriz de esta abadía⁶⁴⁵.

El monasterio se comenzó a construir a principios del siglo XIII, siendo la traza artística más importante la correspondiente a esta centuria. Posteriormente se desarrollaron modificaciones y ampliaciones en los siglos XVI, XVII y XVIII⁶⁴⁶. El cenobio quedó configurado siguiendo el plan típico cisterciense, aunque adecuándose sin duda a las condiciones del terreno. En el centro de la vida monástica estaría el claustro, que ejercía la función de elemento distribuidor: edificios de monjas al este, conversas en el oeste, la iglesia en el norte y el refectorio en el sur. A continuación de la sacristía se disponía la sala capitular, con una puerta franqueada por dos anchos vanos a cada lado. El conjunto se completaba con otras dependencias auxiliares: dormitorios, calefactorio, cocina, bodega o cilla, almacenes, hospedería o salón, todas ellas dentro de la cerca monástica, que presentaba una amplia portada neoclásica y una esbelta espadaña de arco ojival contigua por donde se accedía al compás, plazoleta rodeada de las casas de los colonos y criados laicos de las monjas.

San Andrés de Arroyo constituye un exquisito ejemplar cisterciense en la transición del románico al gótico y tiene grandes semejanzas estilísticas con el monasterio de Las Huelgas. Ello indica que debieron trabajar los mismos canteros tanto en la cabecera eclesial como en su claustro, con un excelente oficio en el trabajo de los refinados capiteles vegetales en forma de cesta bautizados como “andresinos”⁶⁴⁷. La llegada del maestro Ricardo hasta el norte de Palencia en una fecha cercana al 1203,

⁶⁴⁴ MILLÁN GALLEGU, P. (2009): *op. cit.*, pp. 71-77.

⁶⁴⁵ MASOLIVER, A. (1985): *San Andrés del Arroyo: historia y arte de un monasterio de monjas cistercienses en tierras de Palencia*, Palencia, Diputación Provincial y GUTIÉRREZ PAJARES, M^a T. (1993): *El monasterio cisterciense de San Andrés de Arroyo*, Palencia, Diputación Provincial, pp. 33-35.

⁶⁴⁶ RIVERA BLANCO, J. (coord.) (1995): *op. cit.*, pp. 500-501.

⁶⁴⁷ YARZA LUACES, J. Y BOTO VARELA, G. (coord.) (2003): *Claustros románicos hispanos*, León, Edilesa, pp. 187-188.

cuando Alfonso VIII le concedía una heredad en Salazar de Amaya como dádiva por haber participado en la edificación de Las Huelgas, explicaría la profusión en estas tierras de esa huella inconfundible. La influencia de los maestros de obra y escultores de San Andrés de Arroyo será decisiva en el desarrollo del tardorrománico palentino, especialmente en lo que respecta a la difusión del gusto por la decoración no iconográfica de raíz cisterciense.



Ilustración 91. Conjunto monacal de San Andrés de Arroyo (Palencia)

La iglesia, terminada hacia 1230 (la lápida de consagración señala el año de 1222)⁶⁴⁸, presenta planta de cruz latina de una sola nave de cinco tramos, con crucero sobresaliente y cabecera de tres capillas absidiales, la central de sección poligonal y las laterales de forma cuadrada⁶⁴⁹.

El ábside principal presenta dos tramos separados por arcos fajones apuntados sobre dobles columnas adosadas. El del testero, heptagonal, tiene bóveda de ocho nervios radiales convergentes en una clave y apeados por columnas situadas en los vértices de cada lado. El de enlace con el crucero, más alto, está cubierto con bóveda cuatrimpartita de planta rectangular y nervios que se apoyan en columnas acodilladas. La plementería muestra un acabado perfecto de tipo protogótico. El nivel del ábside central está resaltado dos escalones sobre el resto.

⁶⁴⁸ NAVARRO GARCÍA, R. (1939): *op. cit.*, pp. 202-204.

⁶⁴⁹ GUTIÉRREZ PAJARES, M^a T. (1993): *op. cit.*, pp. 36-56.

En el exterior, presenta cuatro contrafuertes que lo dividen en cinco lienzos iluminados por otros tantos vanos, y otros dos estribos más anchos a cada extremo. Los ventanales están compuestos por arquivoltas de medio punto que se apoyan en una imposta que recorre todo el ábside. Presentan dos columnas a cada lado que se descansan en una basa compuesta de plinto y dos molduras convexas, entre las que se desarrolla una cóncava bastante profunda. El fuste es liso y termina en un listel que da paso a los capiteles de fina y variada decoración vegetal a base de hojas de acanto.

Las capillas absidiales menores son de planta cuadrada y están cubiertas por bóveda cuatripartita, con nervios sobre columnas enteras situadas en los rincones. Al exterior, terminan en contrafuertes rectos hasta el suelo y están iluminadas por ventanas idénticas a las del ábside mayor situadas en la pared frontal, además de otras abiertas en los laterales exteriores con posterioridad a la obra primitiva y que alteran la concepción lumínica original. La cornisa tiene nacelas de tipo gótico.

En el interior de la cabecera destaca la composición de los soportes, con columnas geminadas en los frentes. Aparecen dos tipos de pilares. Los que dividen la capilla central (tramo del ábside y tramo de enlace con el crucero) sólo tienen una columna en cada esquina, lo mismo que los que separan los ábsides menores del crucero. En cambio, los que separan el ábside principal del transepto tienen dos columnas en cada una de las dos esquinas.

El crucero está constituido por tres tramos rectangulares. No se conserva más que la bóveda original del brazo sur, con nervios compuestos por un bocel entre dos escocias que arrancan de una columna acodillada, de dos ménsulas y de uno de los ábacos del pilar de separación del ábside principal, la capilla menor y el tramo del crucero. Las columnas poseen capitel vegetal de traza muy geométrica. Por la forma de los nervios (más finos) y la decoración, se abovedó más tarde que el ábside mayor. Las cubiertas restantes del transepto están reconstruidas en los siglos XVII, XVIII y XX. La bóveda del tramo central es de medio cañón con lunetos entre arcos fajones y la del lateral norte, de arista. Los brazos del crucero ofrecen al exterior un ventanal románico al norte y una ventana ojival primitiva al sur, de arcos apuntados con un mainel que marca dos estrechas aberturas y, sobre él, un pequeño rosetoncillo.

La nave de la iglesia está ocupada por el coro, cerrado con tres arcos (el central bien conservado y los laterales rehechos), y aparece claramente separada de la cabecera. Las bóvedas originales que la cubrían se hundieron en el siglo XVIII y en su lugar se construyeron cinco tramos de medio cañón con grandes lunetos entre arcos fajones de

sección recta, que arrancan de una cornisa sobre ménsulas. Todo ello fue revestido y encalado en ese momento.

Exteriormente, el cuerpo de la nave destaca del resto de la iglesia al estar resaltado por hastiales en los extremos. En la parte sur, junto la sala capitular, hay una espadaña con arco apuntado gótico, que se apoya sobre una columna a cada lado con capitel decorado a base de motivos vegetales. En el muro norte se abre una serie de ventanales ciegos (salvo una pequeña lucera), similares pero de mayores dimensiones que otros dos de la cabecera. El otro costado tiene vanos altos y pequeños, de arcos apuntados muy abocinados, con columnas y capiteles de decoración vegetal.

El acceso del pueblo a la iglesia se verificaba a través del vestíbulo de fieles, situado en el lado septentrional del templo (nave del Evangelio) y junto a la cabecera. La entrada presenta una bella portada tardorrománica, con arquivoltas, baquetones, capiteles de hojas de acanto y molduras decoradas en picos, aunque la arquería es ya apuntada, anunciando el gótico⁶⁵⁰. A continuación y en comunicación con ese espacio se abre el salón del norte, precedido de un pórtico de cuatro arcos apuntados construido a principios del siglo XIV, que conserva muy bien su traza exterior, si bien su interior fue modificado a finales del siglo XVIII al cubrirse con bóvedas de arista resaltada. Debía ser un espacio de reunión y de visitas de las damas que, sin profesar, vivían en el monasterio de retiro voluntario.

Pero, sobre todo, la iglesia comunicaba con el claustro a través de tres huecos situados en su muro meridional. Cerca de la cabecera se encuentra la primitiva puerta de acceso de las monjas a la iglesia. Consta de tres arquivoltas apuntadas, la exterior con decoración de dientes de sierra, la intermedia de modillón liso y la inferior con baquetones dispuestos en diagonal. Está compuesta de cuatro columnas a cada lado sobre un gran plinto. La puerta central, reservada para enterramientos y procesiones, es de acusadas arquivoltas apuntadas, de baquetón y medias cañas, pero sin dientes de sierra ni ningún otro tipo de decoración, con tres columnas a cada lado que apoyan sobre capiteles vegetales. Y la puerta de las conversas, hoy tapiada, es más sencilla, con agudas arquivoltas apuntadas sin decoración, y está enmarcada por una columna a cada lado sobre un gran plinto y basa, con capiteles de decoración vegetal muy fina.

El magnífico claustro, construido una vez terminada la iglesia en 1230, se adosa al costado sur de la iglesia y está claramente emparentado con las Claustrillas del

⁶⁵⁰ GARCÍA GUINEA, M. A. (1995): *Monasterio de San Andrés de Arroyo, Becerril del Carpio, Vallespinoso de Aguilar*, Palencia, Diputación Provincial, pp. 5-21.

Monasterio de las Huelgas de Burgos⁶⁵¹. Con planta ligeramente trapezoidal, las galerías norte, sur y oeste conservan la traza medieval, con techumbre de madera que apoya sobre arcos diafragmáticos. Sólo la panda oriental rompe con la armonía del conjunto, pues fue modificada en el siglo XVI, cuando se trazaron en estilo gótico tardío grandes arcadas y bóvedas de crucería soportando un nivel superior con ventanales cuadrados de estilo plateresco, si bien esta transformación no ha sobrevivido. También en el lado este se producirá a finales del siglo XVIII la ampliación de un claustriillo a raíz de la reforma de la zona de dormitorios, que pasaron de ser colectivos a constituirse en celdas individuales⁶⁵².

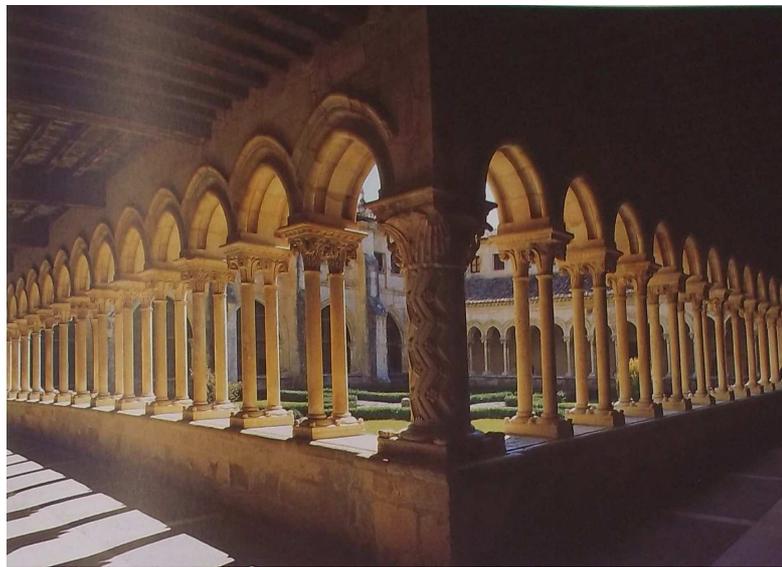


Ilustración 92. Claustro de San Andrés de Arroyo (Palencia)

Las crujías norte y sur presentan 16 arcos, mientras que en el oeste se disponen 18. Las arquerías están ligeramente apuntadas, tienen doble moldura baquetonada y apean sobre esbeltas columnas pareadas con basas áticas de toros aplastados que arrancan de un alto zócalo. Los soportes rematan en capiteles y cimacios finamente labrados con motivos vegetales de gran preciosismo, fundamentalmente con ovas y dobles cestas vegetales que adoptan múltiples composiciones: hojas lisas acogiendo

⁶⁵¹ GUTIÉRREZ PAJARES, M^a T. (1993): *op. cit.*, pp. 56-66.

⁶⁵² En los siglos XVII y XVIII se introdujeron otras modificaciones en el claustro. En la galería norte se construyeron seis tramos de bóveda de arista, con sus correspondientes contrafuertes a los que se añadieron tres pilares macizos con posterioridad. En la galería este, se sustituyeron las bóvedas del siglo XVI por seis arcos rebajados, que volteaban sobre contrafuertes y ménsulas. En la galería oeste fueron construidos seis tramos con sus respectivos contrafuertes, pero no fue abovedado. Y en el lado sur se levantaron otros cuatro contrafuertes, aunque tampoco hubo bóvedas, y se realizó otro piso superior.

bayas esféricas, palmas ramificadas con cogollos y anudados en sus extremos, acantos con hojitas cuadripétalas y pentapétalas adheridas al cuerpo, etc.

En los ángulos noroeste y suroeste se disponen gruesas columnas cuyos fustes acanalados, zigzagueante en el caso del primero, van ornados con flores hexapétalas y botones⁶⁵³. Los capiteles pareados se enfundan de carnosas hojas alargadas incurvadas en sus extremos superiores, albergando cogollos y frutos esféricos. Entre la exuberancia vegetal se aprecian composiciones de entrelazos, bayas y cálices florales. En otras ocasiones, las esquinas del cuerpo superior de la cesta adoptan pétalos con desarrollo espiral, y calados y filigranas de gran virtuosismo⁶⁵⁴.

Al sur de la sacristía y abierta a la crujía oriental del claustro, se dispone la sala capitular⁶⁵⁵. Es una estancia de planta cuadrada cubierta con una espléndida bóveda de crucería octopartita. La originalidad de este sistema de cubrición hace pensar que durante el transcurso de las obras de este espacio se produjo un cambio en el maestro constructor, en un momento posterior a la conclusión de la iglesia y el claustro.

La bóveda ojival presenta ocho nervaduras compuestas de tres boceles que arrancan de capiteles-ménsula colocados a mitad de los paramentos, que tienen a cada lado pequeñas columnillas correspondientes a los huecos exteriores de la sala. Para conseguir al interior una mayor unidad, se incorporan al conjunto cuatro columnas angulares de mayor diámetro, con sus respectivos fustes y capiteles. Esta original cubierta se remata con una roseta en la clave.

La entrada a la sala capitular desde el claustro se realiza a través de una portada con triple arquivolta apuntada y baquetonada, flanqueada por dos vanos geminados de idéntica estructura y menor tamaño a cada lado, los cuales descansan sobre columnas con capiteles “andresinos” minuciosamente tallados, dispuestas sobre un banco corrido.

El resto de dependencias monásticas⁶⁵⁶, que se construirían una vez terminados los tres elementos fundamentales (iglesia, claustro y sala capitular), fueron muy modificadas en época moderna.

Siguiendo el plan típico cisterciense, entre la iglesia y la sala capitular se situaría el *armarium* o biblioteca, con el archivo en la parte superior, y la sacristía, con acceso desde el brazo sur del crucero a través de una puerta de arco de medio punto y dos

⁶⁵³ ANDRÉS ORDAX, S., ZALAMA RODRÍGUEZ, M. A. Y ANDRÉS GONZÁLEZ, P. (2003): *Monasterios de Castilla y León*, León, Edilesa, pp. 179-183.

⁶⁵⁴ YARZA LUACES, J. Y BOTO VARELA, G. (coord.) (2003): *op. cit.*, p. 194.

⁶⁵⁵ GUTIÉRREZ PAJARES, M^a T. (1993): *op. cit.*, pp. 69-74.

⁶⁵⁶ *Ibidem*, pp. 66-69 y 76-86.

arquivoltas con decoración de hojas, que fue transformada en el siglo XVI. Esta última dependencia presentaba una bóveda de crucería apuntada de gruesa sección recta que arrancaba de columnas situadas en los rincones sobre pedestales rectos de bastante altura. Ambos espacios están muy transformados por las reformas llevadas a cabo entre los siglos XVI y XVIII, que afectarían sobre todo al lado este, sur y oeste del claustro.

En la galería sur se situaban tres estancias relacionadas. En primer lugar se disponía el calefactorio, que en la actualidad no ocupa el lugar originario, debido a los cambios introducidos desde el siglo XVII, ya que debía situarse en la confluencia de las alas este y sur del claustro y adosado a la cocina. A continuación está el refectorio, reformado de una manera importante en el siglo XVIII con un cambio de orientación de la estancia y cuya estructura primitiva, de planta rectangular, pertenecía a mediados del siglo XIII. Por último se encuentra la cocina, realizada en la segunda mitad del siglo XIII.

En el lado oeste se ubicaba el ala de conversas, que se transforma en cilla a partir del siglo XVII. También se disponía la hospedería. La obra primitiva dataría de finales del siglo XIII y su existencia está probada por la disposición de una portada apuntada que comunicaba el distribuidor con el locutorio, pero se vio transformada con reformas posteriores en los siglos XVII y XVIII. Así, se documenta la ejecución de la puerta central de su muro norte en 1786.

En el Setecientos se llevaron a cabo otras obras importantes en diferentes elementos del conjunto monacal⁶⁵⁷. Se traslada el rollo de justicia, símbolo de la jurisdicción civil y criminal de la abadesa de San Andrés de Arroyo⁶⁵⁸, a la entrada del monasterio. Se eleva sobre tres escalones y se compone de una sencilla y gruesa columna cilíndrica rematada con un capitel dórico, atribuible al siglo XVI. También el recinto monacal queda cerrado con una puerta de estilo neoclásico fechada en 1702, que tiene arco de medio punto enmarcado por dos pilastras como parte sustentante y con arquitrabe, friso de metopas y triglifos, cornisa y frontón como elementos sustentados. En el dintel de la puerta de paso del claustro grande a la huerta está grabada la fecha de 1743 y puede corresponder con la obra que contrata Juan de Sagarvinaga⁶⁵⁹. Finalmente, en dicha centuria se edificarán un molino de granos (en sustitución de otro destruido) y cuadras y establos.

⁶⁵⁷ RIVERA BLANCO, J. (coord.) (1995): *op. cit.*, pp. 502.

⁶⁵⁸ ALONSO MARTÍN, M. L. (1975): *El señorío de abadengo de San Andrés de Arroyo (s. XII-XIX)*, Madrid, Universidad Complutense.

⁶⁵⁹ IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (1992): *op. cit.*, p. 460.

A comienzos del siglo XX se emprende una serie de restauraciones en San Andrés de Arroyo⁶⁶⁰. Tenemos noticias de la reparación del ábside mayor de la iglesia a cargo de Matías Vielva⁶⁶¹. Al parecer fue ejecutada por el maestro de obras Felipe Rodríguez García, que también intervino en la restauración de San Martín de Frómista. Lampérez también afirma que las bóvedas central y norte del crucero se reconstruyeron también en ese momento⁶⁶².

A partir de los años 30, se efectuará una intervención general en el conjunto monástico a cargo de G. Valentín Gamazo y Anselmo Arenillas⁶⁶³, que afectará fundamentalmente a las estructuras de cubierta realizadas durante el siglo XVIII, sobre todo en el claustro. Estas operaciones obligaron a desmontarlo⁶⁶⁴, ya que se demolieron los pisos altos añadidos sobre las pandas norte, sur y oeste. Esta intervención acarreo transformaciones importantes, al eliminarse los contrafuertes instalados en las arquerías, perdiéndose los elementos del blasón real (castillos y leones) que los coronaban, y al cambiarse la posición muchos capiteles originales, que además se mezclaron con otros tallados en ese momento con un criterio mimético⁶⁶⁵.

Por lo demás, el monasterio conserva algunas obras de arte mueble interesantes. En el presbiterio aparecen esculturas de madera policromada de San Bernardo, San Benito y la Asunción, del siglo XVI, sin duda procedentes de un desaparecido retablo renacentista, al que además pertenecían una Virgen con el Niño gótica del XIV, sedente y bajo una gran corona real. También hay sendas estatuas del siglo XVII de San Andrés en el ábside del Evangelio y de Santa Bárbara en el de la Epístola⁶⁶⁶.

De 1714 data la sillería coral, realizada en nogal, en la que destaca el sitial de la abadesa, policromado y con una imagen de la Asunción. En el coro también se encuentra una Piedad de estilo gótico.

⁶⁶⁰ *Boletín de la Sociedad Castellana de Excursiones*, Tomo I, 1903-1904, pp. 183-184. En este artículo se señalan las iniciativas del obispo de Palencia para llevar a cabo algunos trabajos de reparación en San Andrés.

⁶⁶¹ VIELVA, M. (1904): "San Andrés de Arroyo. Restauración del ábside principal de la iglesia del monasterio", *La Propaganda Católica*, nº 1.873, p. 787 y VIELVA, M. (1904): "San Andrés de Arroyo. Restauración del ábside principal de la iglesia del monasterio", *Boletín Eclesiástico del Obispado de Palencia*, LIV, número extraordinario (19-VIII-1904), pp. 499-504.

⁶⁶² LAMPÉREZ Y ROMEA, V. (1908-1909): *Historia de la Arquitectura Cristiana Española en la Edad Media, según el estudio de los elementos y los monumentos*, Madrid, Tomo II, p. 443.

⁶⁶³ La restauración, que comenzó poco después por el lado oeste del claustro, fue paralizada al estallar la Guerra Civil. Las restauraciones continuaron a partir de 1941, siguiendo el proyecto de G. Valentín Gamazo y A. Arenillas.

⁶⁶⁴ ARA GIL, J. (1990): "Aspectos artísticos del Císter en la provincia de Palencia", en *Jornadas sobre el arte de las órdenes religiosas en Palencia*, Palencia, Diputación Provincial, pp. 35-70.

⁶⁶⁵ NAVARRO GARCÍA, R. (1939): *op. cit.*, p. 205.

⁶⁶⁶ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 177-178.

La sala capitular también acoge importantes manifestaciones escultóricas. En primer lugar, una talla románica en piedra de San Andrés, sedente bajo un dosel y con el aspa en el pecho, realizado en la época de la fundación. En segundo término, dos sarcófagos de piedra sostenidos por leones, donde descansan los restos de las dos primeras abadesas: el de D^a Mencía, con el báculo abacial en la tapa, que aparece ricamente decorado con los escudos de la familia Lara y con las escenas evangélicas del Nacimiento, la Adoración de los Reyes y la Crucifixión; y el de la abadesa sucesora, su sobrina D^a María, también con el símbolo de su dignidad, ambos del siglo XIII. En la nave de la iglesia se disponen otros tres sepulcros.

MONASTERIO DE SAN QUIRCE Y SANTA JULITA DE SAN QUIRCE DE RIOPISUERGA

La abadía de San Quirce y de Santa Julita aparece mencionada desde el siglo XI. Fue un priorato benedictino que dio nombre al poblado surgido en su entorno, San Quirce de Riopisuerga, con su iglesia dedicada a San Miguel Arcángel. Fue donado por el rey Alfonso VIII al monasterio premonstratense de Santa María la Real de Aguilar en 1181⁶⁶⁷. Los abades de éste mantuvieron, a mediados del siglo XIII, disputas con los obispos de Palencia y Burgos, que eran titulares de heredades en dicho pueblo. Parece ser que en esos años el convento cambió de advocación y de orden religiosa y pasó a denominarse de San Agustín. En 1255 se produjo la cesión de sus pertenencias, vasallos y derechos a la condesa Mencía, abadesa de San Andrés de Arroyo⁶⁶⁸. Dos siglos más tarde, concretamente en 1461 los monjes premonstratenses de Aguilar autorizaban el apeo o deslinde de las propiedades a ellos pertenecientes en la Granja de San Agustín, donde antes estuvo el monasterio⁶⁶⁹.

Poco más sabemos con posterioridad. Tan sólo hay una referencia en el siglo XVII a que en dicha granja trabajaban vecinos de San Quirce⁶⁷⁰. Apenas han quedado testimonios materiales del mismo. Tan sólo se conservan restos de un antiguo caserío con huerta cercada de piedra.

⁶⁶⁷ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 40, p. 19.

⁶⁶⁸ RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit.*, *Provincia de Burgos (Vol. I)*, p. 859.

⁶⁶⁹ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 55, p. 3.

⁶⁷⁰ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 40, p. 20.

CONVENTO DE SAN BERNARDINO DE HERRERA DE PISUERGA

Se levantaba a las afueras de la villa, hacia el este, en el camino de Burgos y junto al puente de San Francisco sobre el río Pisuerga. Aún pueden verse buena parte de sus tapias y un informe montón de piedras, ruinas seguras de alguna de sus dependencias⁶⁷¹. La tradición relaciona la fundación de este convento con la visita de San Bernardino de Siena a D. Pedro Fernández de Velasco y a su esposa Doña Beatriz Manrique en su casa de Herrera, camino de Santiago de Compostela. Por la intercesión del santo, D^a Beatriz habría superado su esterilidad.

Su establecimiento tuvo lugar en el siglo XV, pues sabemos que en 1478 ya estaba en pie. En él murió el obispo de Palencia D. Pedro Ruiz de la Mota el 22 de agosto de 1522 cuando regresaba de la costa cantábrica, donde había desembarcado tras un viaje a Flandes con el emperador Carlos V. Fue sepultado provisionalmente allí, hasta el posterior traslado para su definitiva sepultura en Burgos. En el mes de enero de 1527 una gran crecida del río provocó una inundación que derruyó buena parte del convento. A finales del XVII habitaban en él 20 religiosos.

Apenas tenemos noticias de cómo debió ser su conjunto arquitectónico. El cronista de la orden, Fray Francisco Calderón, señalaba que “[...] *la fábrica de su iglesia es buena, aunque de mediana grandeza, tiene diversas capillas que la ciñen por una y otra parte, aliñadas con decencia y devoción de sus Patronos, que son los principales linajes de esta villa [...]*”⁶⁷². Contaba, pues, con una iglesia no muy grande, con capillas abiertas en los muros y también con un dormitorio al oeste, todo ello realizado ya a mediados del XVII, pues en 1657 se derribó y se reedificó⁶⁷³.

En 1820 quedaban pocos moradores en el mismo, razón por la que se inicia el proceso para su supresión (el número de religiosos requerido para su mantenimiento era de doce)⁶⁷⁴. Finalmente, tras la publicación en octubre de 1835 del decreto de excomunión de los religiosos y la incautación de todos sus bienes, los franciscanos de San Bernardino abandonan la casa, la huerta y todas las posesiones el 25 de diciembre de 1835, consumándose la desaparición del convento⁶⁷⁵.

⁶⁷¹ MARTÍNEZ, R. (1990): “Aproximación al estudio de los conventos franciscanos en la provincia de Palencia”, en *Jornadas sobre el arte de las órdenes religiosas en Palencia*, Palencia, Diputación Provincial, pp. 139-140.

⁶⁷² *Ibidem*. Cita a CALDERÓN, F. (1679): *Primera parte de la Crónica de la Santa Provincia de la Purísima Concepción de Nuestra Señora de la Regular Observancia de N.S.P.S. Francisco*, Ms. pp. 287-289.

⁶⁷³ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 62, p. 8.

⁶⁷⁴ *Ibidem*, nº 27, p. 12.

⁶⁷⁵ *Ibidem*, nº 14, p. 15 y nº 31, p. 15.

MONASTERIO DE SAN MARTÍN DE FRÓMISTA

El monasterio benedictino de San Martín de Frómista fue fundado por D^a Mayor, viuda de Sancho III de Navarra, por cuyo testamento (fechado en 1066) sabemos que el conjunto monacal se estaba construyendo en esas fechas y que ya existía una iglesia. A partir de entonces, el cenobio pasó a formar parte del patrimonio regio⁶⁷⁶.

El privilegiado enclave de Frómista, encrucijada de caminos en pleno eje socioeconómico del reino castellano-leonés, favoreció la gran prosperidad del establecimiento monástico en sus primeros años. Pero en 1118 fue donado por la reina D^a Urraca al vecino priorato cluniacense de San Zoilo de Carrión de los Condes. De este modo, perdía su tradicional autonomía y se iniciaban las disputas por el barrio de San Martín entre San Zoilo y los señores de la villa de Frómista.

Durante el siglo XIII la enorme crisis que asolaba al conjunto de la orden cluniacense siguió imparable su curso. En 1220 San Zoilo hacía valer sus reivindicaciones jurisdiccionales sobre diversas posesiones. Ya en ese momento, en el subpriorato de Frómista la comunidad de monjes había prácticamente desaparecido y la iglesia se encontraba regida por dos presbíteros. Tras el informe de los visitantes llegados de Cluny en 1276, Gérard de Saint-Orens y Arnold de Lézer, el capítulo general de la orden exigía al monasterio de Carrión el nombramiento de prior en San Martín y la reparación de los edificios destruidos.

El frecuente vacío de poder y las precariedades económicas hicieron que en 1291 el abadengo sobre el barrio de San Martín fuera encomendado al poder señorial en la persona de D^a Juana Gómez de Manzanedo. A pesar de diversas tentativas de recuperar el control, su progresiva pérdida de influencia sería imparable.

Durante el primer tercio del siglo XIV San Martín perdió los últimos monjes que quedaban, y a fines de dicha centuria la entrega en encomienda del barrio a los señores de la población era ya una costumbre establecida. Las intromisiones sobre los derechos de San Zoilo en el barrio de San Martín concluyeron definitivamente en 1427 con la venta, por el prior Pedro Pérez de Belorado, de la jurisdicción al señor de la villa, Gómez de Benavides, excepción hecha de la iglesia, que pasaría a funcionar como una parroquia más de la villa (igual que San Pedro o Santa María).

A partir de entonces, el priorato se conservará como una mera institución jurídica que pervivirá hasta que en el siglo XIX se produzca su desaparición con las

⁶⁷⁶ RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit.*, *Provincia de Palencia (Vol. II)*, pp. 1033-1034.

desamortizaciones⁶⁷⁷. No obstante, tenemos conocimiento de que a mediados del siglo XVIII el monasterio fue reformado, aunque las obras acometidas no debieron de ser muy importantes, afectando al pórtico, la arquería del claustro y una puerta coronada por hornacina.

Las dependencias clausurales no se han conservado, como tampoco un hospital que existió en el conjunto monacal desde su misma fundación y hasta que fue destruido por un incendio en 1453, pero gracias a la ubicación de las puertas podemos intuir la primitiva disposición del establecimiento⁶⁷⁸. Siguiendo el plan monástico tipo, la zona de clausura se localizaba en el flanco meridional de la iglesia, a la que se accedería desde la puerta del transepto y desde la ubicada en la nave de la Epístola.

Nada ha quedado de las estancias que allí se encontraban, ya que es muy probable que desaparecieran pronto, debido a la debilidad de los materiales empleados en su construcción y al relativamente corto período de ocupación por parte de la comunidad. Seguramente las denuncias de los visitantes de Cluny en 1276 debían referirse a estas edificaciones. Por el contrario, la zona de acceso de fieles se encontraba en el lado opuesto. El flanco norte sería el acceso principal de los seglares y no debe ser casual que los iconogramas moralizantes (soberbia, avaricia, lujuria) se localizaran junto a la portada septentrional.

CONVENTO DE NUESTRA SEÑORA DE LA CONSOLACIÓN DE CALAHORRA DE RIBAS DE CAMPOS

Se localizó sobre una cárcava del río Carrión, dominando un extenso plantío. Bajo la advocación de la Consolación de Nuestra Señora, se llama también de Calahorra por el nombre del pago sobre el que fue erigido, donde existía una ermita de la Virgen perteneciente al cabildo de Palencia⁶⁷⁹. D. Pedro Manrique, Adelantado Mayor de Castilla, solicitó el lugar al obispo de Palencia D. Gutiérrez Gómez de Toledo, quien lo concedió. En 1427 Martín V autorizó mediante bula la fundación del convento.

La primitiva construcción fue modesta. Mejor obra debió de ser la emprendida por el nieto de los Manrique, el Duque de Nájera, en el siglo XVI. Según Calderón, “[...] *la fabricó (la capilla mayor) de fundamentos, haciendo un crucero muy hermoso*

⁶⁷⁷ NAVARRO GARCÍA, R. (1932): *op. cit.*, p. 18.

⁶⁷⁸ MORALEJO, S. (1990): “Cluny y los orígenes del románico palentino: el contexto de San Martín de Frómista”, en *Jornadas sobre el arte de las órdenes religiosas en Palencia*, Palencia, Diputación Provincial, pp. 7-34.

⁶⁷⁹ MARTÍNEZ, R. (1990): *op. cit.*, pp. 137-138.

*con su media naranja, según las obras más modernas (...) aumentó el edificio adornando la iglesia, fabricando la sacristía vieja, un altar de San Antonio debajo del mayor y una sala a la parte del norte de la capilla mayor que se llamó entonces cuarto del Duque, y ahora es hospicio de los seglares que vienen a este santuario y parte del atrio de la iglesia [...]*⁶⁸⁰. En medio de la capilla mayor se emplazó el sepulcro de su mujer D^a Luisa de Acuña, fallecida en 1570.

En el siglo XVII la iglesia se cerró, construyéndose una sacristía en ladrillo y yeso, y el altar mayor se completó con un camarín. También se reformaron otras dependencias del conjunto, como la hospedería y, sobre todo, la enfermería, con siete celdas y capilla. Las obras debieron ser costeadas por los Marqueses de Poza, Condes de Cabra, de ahí que en 1654 se puso su escudo en la puerta principal de la iglesia.

En la actualidad se conserva su espadaña, algún lienzo de los muros del convento, y una dependencia, quizá las antiguas caballerizas, reaprovechada. Pasó a manos particulares tras la desamortización⁶⁸¹.

MONASTERIO DE SANTA CRUZ DE RIBAS DE CAMPOS

El Monasterio de Santa Cruz de Ribas, también llamado de Santa Cruz de la Zarza o de San Cristóbal, está situado en la vega baja del río Carrión, entre las poblaciones de Ribas y Monzón de Campos.

La historiografía ha apuntado que, según la tradición, en dicho lugar el Conde Fernán Ansúrez fundó un monasterio en el año 922⁶⁸². Más tarde este priorato estuvo en posesión de la orden de los Comendadores de Santiago, dependiente de la jurisdicción de Uclés⁶⁸³. En 1171 el rey Alfonso VIII donó a la comunidad religiosa que allí residía una reliquia de la Santa Cruz (de ahí su advocación) en acción de gracias por sus victorias, y lo puso bajo protección real, concediéndole la exención del pago del portazgo y la explotación del cauce del Carrión. Finalmente, en 1176 lo concedió a la orden premostratense, otorgándole además la heredad de Santa Cruz y el infantazgo entre los ríos Carrión y el Ucieza. A partir de ese momento, comenzaron a llegar monjes norbertinos procedentes de la abadía vallisoletana de Santa María de Retuerta.

⁶⁸⁰ MARTÍNEZ, R. (1990): *op. cit.*, pp. 137-138. Cita a CALDERÓN, F. (1679): *op. cit.*, Ms. pp. 274-277.

⁶⁸¹ AHPP, Desam., leg. 73 (1835-1836).

⁶⁸² RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *op. cit. Provincia de Palencia (Vol. II)*, pp. 1139-1148

⁶⁸³ NAVARRO GARCÍA, R. (1930): *op. cit.*, pp. 21-22.

Los premonstratenses van a reutilizar la fábrica primitiva (iglesia, sacristía y capítulo) que se hallaba en construcción. En torno a 1200, la comunidad mostense acomete la renovación del monasterio con un proyecto más ambicioso y acorde con el léxico del momento, en el que se estaba fraguando el paso del tardorrománico al gótico.

En los años siguientes el cenobio siguió obteniendo prebendas. En 1218 Fernando III le ampara con donaciones de heredades y ganados, y en 1229 García de Villamayor permitió a su abad la explotación de árboles, molinos y aguas del río Carrión en su misma propiedad. No obstante, parece ser que la situación económica del monasterio nunca fue demasiado estable, llegando a declararse pobre para evitar la sustracción de beneficios eclesiásticos. Incluso, en 1256 Alejandro IV admitía la negativa de la casa a aumentar el número de monjes.

Conoció cierto esplendor y prosperidad durante el siglo XIV y la primera mitad del XV, debido al gran número de privilegios reales y al apoyo de diferentes particulares. Sin embargo, desde ese momento empieza su decaimiento, fundamentalmente por la expoliación de los abades comendatarios, de suerte que llega al siglo XVI con la amenaza de ser abandonado, dada la insalubridad del lugar y la precariedad de la vida en él. En 1581 el capítulo general de la orden decretó el traslado de la comunidad a Valladolid y se comenzaron los tratos para vender la propiedad de Ribas. No encontraron comprador, y al llegar este hecho a conocimiento de Felipe II en 1592, proveyó al monasterio con 50.000 ducados para que se reparase y renovase su fábrica. Como resultado, se construye un sobreclaustro con su escalera y chimenea, el refectorio bajo, la cocina y una hospedería con cuatro aposentos, obras llevadas a cabo por el arquitecto trasmerano Francisco del Río juntamente con Pedro de Herrada.

A pesar de ello, en 1627 se hizo efectiva la marcha de la mayoría de los monjes premonstratenses a la ciudad del Pisuerga, quedando Ribas reducido a la condición de priorato con muy pocos religiosos. En 1715 sufre un incendio y en 1739 una devastadora inundación, por lo que es necesario reconstruir parte de la fábrica del monasterio. Las obras se documentan entre 1743 y 1768 bajo la dirección del maestro montañés Francisco Pinedo, reparaciones que no han llegado hasta nosotros⁶⁸⁴. Con la desamortización de 1835 quedó abandonado, siendo subastado en 1841, momento en que pasa a manos privadas⁶⁸⁵.

⁶⁸⁴ ANDRÉS ORDAX, S., ZALAMA RODRÍGUEZ, M. A. Y ANDRÉS GONZÁLEZ, P. (2003): *op. cit.*, pp. 254-257.

⁶⁸⁵ AHPP, Desam., leg. 430 y 437 (1840-1842).

La actual fisonomía del maltrecho edificio de Santa Cruz de Ribas se debe a transformaciones sufridas con posterioridad a la exclaustación, cuando el recinto dejó de utilizarse como cenobio y pasó a estar integrado en una explotación agropecuaria. Actualmente se encuentra en estado de abandono y semirruina.



Ilustración 93. Iglesia del monasterio de Santa Cruz de Ribas de Campos (Palencia)

La iglesia es una obra del primer tercio del siglo XIII, en lo que respecta a la cabecera y el crucero. Está construida con sillares de piedra caliza y tiene una planta muy parecida a San Andrés de Arroyo, aunque con modificaciones, pues durante los siglos XV y XVI se añadieron los tramos de las naves.

Presenta una cabecera de tres ábsides, el central con un tramo recto y testero pentagonal con contrafuertes radiales al exterior, y los laterales de planta cuadrada, así como crucero alineado y dos naves de dos tramos cada una. Aparece incompleta la del sur (Epístola), pues junto al brazo meridional del transepto y en el que debería de ser su primer tramo, se halla un espacio cuadrado sobre el que se eleva el cubo de la torre, construida con aparejo de sillería pero con remate de ladrillo macizo en su cuerpo superior. Desde el mismo se producía el acceso a la sacristía y, a continuación, a la sala capitular.

El templo se cubre en la cabecera con bóvedas sencillas de crucería del siglo XIII, rematadas en las claves con modelos vegetales calados, rosetas centrales y cabezas antropomórficas. El resto, las del crucero y las naves, fueron reconstruidas en los siglos XV y XVI. Son de terceletes en las laterales, y estrelladas en la central, están ornadas con motivos heráldicos y recaen sobre ménsulas tardogóticas en las que destaca la variedad de temas, algunos de ellos figurados, como ángeles sosteniendo cartelas, salvajes, leones o el Tetramorfos del crucero.

La bóveda de la capilla mayor, de menor altura que el presbiterio, es pentapartita. Los nervios, que confluyen en una clave que alcanza el arco triunfal mediante ligadura, reposan sobre cinco columnillas instaladas entre las ventanas, en tanto que en su acceso los pilares portan media columnilla adosada en sus frentes y otra en codillo que coincide con las nervaduras diagonales del abovedamiento. Los ventanales absidales son ojivales rasgados, están abocinados con doble arquivolta y se remarcan por columnillas en el interior y en el exterior. El apuntamiento es menor en los vanos de las capillas laterales, que quedan flanqueadas por dobles columnillas, simples en el interior. Existen unas ventanas ahora cegadas sobre las arcadas que separan las naves y otras con función vigente en los brazos del crucero y hastial.

Varios de los capiteles que flanquean el acceso a las capillas, en especial alguna cesta de la Epístola, ostentan caracteres andresinos: se tallan en compacta arenisca blanquecina siguiendo modelos con acantos ramificados o lisos que en su desarrollo superior acogen frutos esféricos y bayas. Sin embargo, el grueso de los que se encuentran en la cabecera parecen tallados por canteros locales con escasa habilidad, a excepción de algunas piezas en el exterior de los ventanales absidales, con aves de cuellos afrontados y acantos helicoidales. Otros se decoran con flores de lis y crochets.

Tiene dos puertas. Una está en el hastial occidental (a los pies) y presenta tres arquivoltas apuntadas. Por encima de ella destaca una gran ventana, también ojival, y un relieve de la Trinidad con los símbolos de los Evangelistas en los ángulos. La otra, emplazada en el muro norte a la altura del primer tramo de la nave de este costado (Evangelio), es de arco de medio punto.

La iglesia fue restaurada a finales del XIX y comienzos del XX bajo la supervisión de Matías Vielva, siendo obispo Enrique Almaraz. Así consta en una clave de bóveda estrellada situada en el lado del Evangelio, donde aparece la fecha de 1897⁶⁸⁶.

⁶⁸⁶ RIVERA BLANCO, J. (coord.) (1995): *op. cit.*, pp. 498-499.

Del recinto claustral apenas se ha conservado nada. Quedan, entre escombros, algunos restos en el ángulo noreste, que se cubría con bóveda de crucería, en el que se abre la puerta de acceso a la iglesia, en arco apuntado y arquivoltas decoradas con palmetas⁶⁸⁷. En el interior de la iglesia aparece un capitel doble de acantos lisos y una basa doble completamente descontextualizados, elementos que muy probablemente pertenecieron al primitivo claustro monástico.

Tan sólo ha llegado hasta nuestros días en condiciones aceptables parte de las dependencias de la panda oriental. En primer término encontramos la sacristía, espacio cuadrangular compuesto por dos tramos cubiertos con bóvedas de cañón apuntado y separados por un amplio fajón doblado de refuerzo y, a continuación, la sala capitular.

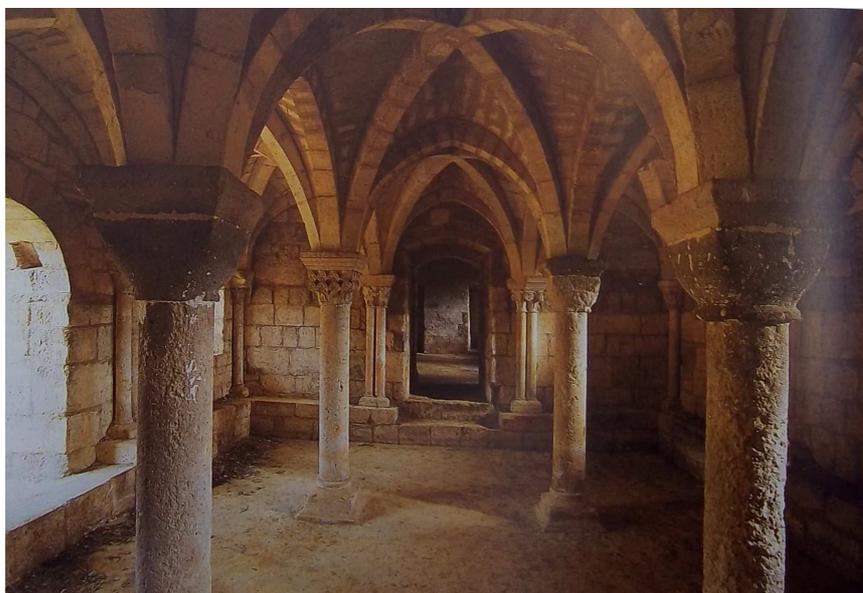


Ilustración 94. Sala capitular de Santa Cruz de Ribas de Campos (Palencia)

De planta rectangular, presenta cuatro columnas centrales, cilíndricas y de fuste liso, de las que parten al modo palmeriforme los nervios de la cubierta, formando nueve tramos de bóveda de crucería simple, que también apoyan en varias semicolumnas adosadas a lo largo de los muros. Parece ser que la sala capitular se levantó en las dos últimas décadas del siglo XII, inmediatamente antes que la construcción de la cabecera de la iglesia, ya que queda atestiguado que en su decoración escultórica participó un taller activo en Santa María la Real de Aguilar de Campoo hacia 1180 y 1190.

Los capiteles del capítulo cubren sus cestas con motivos vegetales, animalísticos y figurados, salvo tres de los cuatro soportes centrales que quedaron sin tallar. Entre los

⁶⁸⁷ YARZA LUACES, J. Y BOTO VARELA, G. (coord.) (2003): *op. cit.*, p. 219.

vegetales podemos distinguir hojas de acanto trepanadas de nervios perlados y provistas de bayas esféricas o simples hojas lisas que en sus desarrollos superiores se vuelven sobre sí mismas acogiendo frutos esféricos, de palmetas, racimos y piñas e, incluso, trifolias en dos niveles. En los de tema animalístico se representan aves enroscadas en tallos, arpías encapuchadas con capirotes ceñidos por soga y colas anudadas, leones en forzadas posiciones circulares entre frondas vegetales y grifos afrontados entre una máscara que vomita tallos. El único capitel figurado está en el muro norte: en el frente vemos un combate ecuestre entre dos caballeros, en la cara izquierda un Buen Pastor (tema clásico del moscóforo) y, por último, en la derecha una figura (San Jorge o San Miguel), armada con lanza y escudo, que lucha con un animal alado con la cola enroscada y el cuerpo cubierto de escamas (el dragón).

El muro orientado a la panda del claustro está abierto con dos ventanales geminados, con intradós consistente en dos arquillos apoyados en capiteles de hojas de acanto y columnillas pareadas a modo de ajimez. En medio se dispone una puerta, formando tres arcos de medio punto.

A excepción de la estructura arquitectónica de los espacios reseñados, regularmente conservada, el resto de las obras de arte que ornamentaban el monasterio ha sido desmantelado, permaneciendo sólo algunos retazos de retablos. En el presbiterio quedan restos de un expositor de mediados del XVII con escultura de un santo en su remate. En la nave de la Epístola se conservaba un retablo del segundo cuarto del siglo XVII con pinturas de las virtudes teologales (Fe, Esperanza y Caridad) en su predela y esculturas del Ecce Homo, Virgen con el Niño e Inmaculada⁶⁸⁸.

ARQUITECTURA CIVIL

Comprende un conjunto de edificaciones promovidas por las instituciones públicas, fundamentalmente los concejos (aunque también por otros protagonistas sociales que rivalizaron con ellos), para el desempeño de diferentes funciones y la satisfacción de las distintas necesidades de unas poblaciones en pujante desarrollo. La importancia adquirida por el poder civil en el desarrollo de cada localidad se expresará, pues, en la renovación de todos aquellos establecimientos que estaban bajo su control.

⁶⁸⁸ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1977): *op. cit.*, pp. 244-245.

La mayor parte de esos edificios, que provenían de época moderna e incluso medieval, no presentaban unas condiciones aceptables para responder a las crecientes demandas del vecindario y además su número era escaso, de ahí el carácter plurifuncional de muchos de ellos (en especial los ayuntamientos). Fue el ideario ilustrado, fundamentado en el concepto de progreso, el que favoreció la proyección de este tipo construcciones de una manera independiente y con adecuación a su uso. Tales obras se concibieron de acuerdo con los presupuestos de racionalidad, funcionalidad y eficacia, introduciendo progresivamente nuevos planteamientos en materia de higiene, seguridad y comodidad. La extensión de los servicios públicos básicos (abastecimiento de agua, alcantarillado, alumbrado eléctrico, etc.), ya en pleno siglo XX, supondrá el aldabonazo definitivo a un proceso que arranca en los albores de la contemporaneidad.

A continuación consideraremos las tipologías fundamentales de esta arquitectura pública de carácter civil: ayuntamientos, cárceles, escuelas, hospitales, edificios de abastos y alojamientos, mataderos, cementerios, otros servicios públicos y construcciones defensivas⁶⁸⁹.

Ayuntamientos

La casa consistorial ocupó, tradicionalmente, un lugar privilegiado como elemento de representación por excelencia del gobierno municipal⁶⁹⁰. Sobre la obligatoriedad de disponer de la misma para celebrar las reuniones del concejo y guardar los libros con sus acuerdos venía insistiéndose de forma asidua desde la época de los Reyes Católicos. Un siglo más tarde, irán apareciendo en los distintos núcleos edificios destinados específicamente a esos fines administrativos, aunque también se irán dotando de otros espacios para atender las necesidades de su vecindario.

Frecuentemente, el ayuntamiento incluía en su planta baja dependencias diversas, sobre todo locales para el abasto (mesones o carnicería), la cárcel o la escuela, y su entrada estaba precedida por un soportal que permitía las reuniones de los convecinos y la venta de determinados productos. El cuerpo superior daba cabida a la pieza esencial, la sala de juntas donde se reunían los ediles.

⁶⁸⁹ ALCALDE CRESPO, GONZALO (1988): *Arquitectura civil de los siglos XVI-XVII y XVIII de la provincia de Palencia (Inventario)*, Palencia, Diputación Provincial.

⁶⁹⁰ PAYO HERNANZ, R. J. (2007): *Historia de las casas consistoriales de Burgos*, Burgos, Instituto Municipal de Cultura. También IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (2002): *op. cit.*, pp. 107-117 y VIGURI, M. DE Y SÁNCHEZ, J. L. (1993): *op. cit.*, p. XXXII.

La fachada se componía de forma que se subrayase el carácter representativo del edificio y en ella se abría el piso principal al exterior mediante un balcón o corredor donde las autoridades se situaban para asistir a los distintos eventos públicos. El empleo de la piedra en las columnas y la puerta o el añadido de un escudo contribuían a destacar su frente.

La consolidación de estos elementos dio origen a un tipo de consistorio característico, de larga pervivencia en el tiempo y asumido como tal por el vecindario. Tan singularizada tipología pasó a presidir el espacio principal de cada núcleo, es decir, aquel recinto donde se celebraban los intercambios comerciales y tenían lugar los diferentes festejos públicos. Y esta armónica integración de tales funciones otorgó a dichos espacios el carácter de “Plaza Mayor”, llegando a adquirir un valor referencial.

Muchas de las poblaciones analizadas disponían a mediados del siglo XVIII de casas del concejo, ayuntamientos o salas consistoriales. Tal es el caso de San Quirce de Riopisuerga⁶⁹¹, Herrera de Pisuerga⁶⁹², Castrillo de Riopisuerga⁶⁹³, Olmos de Pisuerga⁶⁹⁴, Naveros de Pisuerga⁶⁹⁵, San Llorente de la Vega⁶⁹⁶, Melgar de Fernamental⁶⁹⁷, Osorno⁶⁹⁸, Las Cabañas de Castilla⁶⁹⁹, Lantadilla⁷⁰⁰, Requena de Campos⁷⁰¹, Boadilla del Camino⁷⁰², Frómista⁷⁰³, Piña de Campos⁷⁰⁴ y Amusco⁷⁰⁵. Algunas de ellas, como las de Olmos, Melgar, Piña y Amusco, servían de cárcel e, incluso, de escuela, como en el caso de Frómista. Consideraremos ahora las más relevantes y sus transformaciones.

El ayuntamiento de Herrera de Pisuerga constituía un edificio del siglo XVI que fue reformado hacia 1865⁷⁰⁶. Presidía la plaza mayor y presentaba tres plantas en altura. En la baja se encontraban las dependencias de Correos en el lado de la derecha y en el de la izquierda las de Telégrafos. El primer nivel se dedicaba a oficinas municipales y en el segundo había dos viviendas ocupadas por los maestros. Destacan el desván, que

⁶⁹¹ AGS, CE RG L070, fol. 38 y MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XIII, p. 347.

⁶⁹² AGS, CE RG L069, fol. 51 y MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. IX, p. 183.

⁶⁹³ *Ibidem*, T. VI, p. 203.

⁶⁹⁴ AGS, CE RG L479, fol. 83 y MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XII, p. 257.

⁶⁹⁵ AGS, CE RG L478, fol. 451.

⁶⁹⁶ *Ibidem*, L480, fol. 277.

⁶⁹⁷ MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. IX, p. 358.

⁶⁹⁸ AGS, CE RG L479, fol. 66.

⁶⁹⁹ *Ibidem*, L478, fol. 48 y MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. V, p. 21.

⁷⁰⁰ *Ibidem*, T. X, p. 66.

⁷⁰¹ AGS, CE RG L633, fol. 24.

⁷⁰² *Ibidem*, L476, fol. 360 y MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. IV, p. 363.

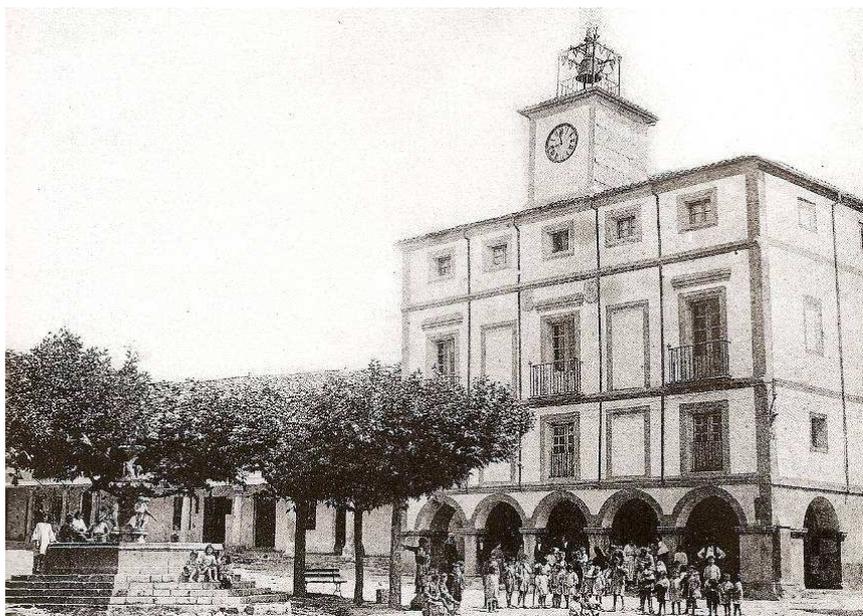
⁷⁰³ AGS, CE RG L477, fol. 387 y MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. VIII, p. 195.

⁷⁰⁴ AGS, CE RG L479, fol. 318 y MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XIII, p. 43.

⁷⁰⁵ AGS, CE RG L475, fol. 454 y MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. II, p. 265.

⁷⁰⁶ ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2008): *op. cit.*, pp. 17-18.

debía de ser de generosas proporciones a juzgar por el tamaño de los ventanales, y la torre del reloj⁷⁰⁷, superpuesta al tejado y sobre la cual se alzaba una campana. La fachada, con dos escudos fechados en 1774, dejaba libre un pórtico en el cuerpo inferior que protegía el acceso. Éste estaba realizado en piedra y salvaba los vanos con cinco arcos de medio punto. En la primera planta se abrían tres ventanas, en la segunda otros tantos balcones de forja y en el desván cinco pequeños huecos cuadrados.



**Ilustración 95. Ayuntamiento de Herrera de Pisuerga (Palencia).
Comienzos del siglo XX**

El ayuntamiento de Melgar de Fernamental, situado en el centro de la Plaza Mayor, es un palacete del siglo XVI de estilo plateresco⁷⁰⁸. Su portada, de arco rebajado, está flanqueada por bellas pilastras y flameros, y tiene en la parte superior un balcón central acompañado de columnas. Sobre el mismo luce el escudo de armas de la villa esculpido en piedra y dos tenentes en el ático de coronación. La casa fue mandada construir fuera de las puertas de la villa por el factor real de Felipe II, Fernán López, que en 1589 fue desposeído de sus bienes. Las obras se ejecutaron entre 1573 y 1577 por los maestros italianos Bartolomé Carlone y Angelo Bagut⁷⁰⁹. El edificio perteneció a la orden de Calatrava, aunque no aparece su emblema.

⁷⁰⁷ Presente en el edificio desde el siglo XVI, en 1778 fue arreglado por el maestro de herrería Francisco Suances. Tras la invasión francesa, se colocó uno nuevo en 1815. *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuerga*, nº 16, p. 19, nº 19, p. 13 y nº 27, p. 9.

⁷⁰⁸ ORTEGA GUTIÉRREZ, D. (1994), *op. cit.*, pp. 138-141.

⁷⁰⁹ HUIDOBRO Y SERNA, L. (1947): *op. cit.*, p. 46.

En algunas localidades, el edificio municipal continuó centralizando los servicios prestados por el concejo. Tal es el caso de Osorno. El ayuntamiento ocupaba un palacio blasonado del siglo XVII⁷¹⁰. A mediados del XIX la casa de la villa, que además de ayuntamiento servía de escuela y cárcel, se declara en ruina y se acuerda arreglar y ampliar el local. Pero hasta 1878 no se redacta el proyecto del nuevo consistorio, a cargo de Mariano Martín Bravo, arquitecto de Herrera de Pisuegra.

Las dependencias municipales comprendían dos salones para escuelas de niños, habitaciones para los maestros, despacho para el juzgado municipal, cárcel con dos divisiones, secretaría y archivo, rematando el edificio con una torrecita donde pudiera colocarse el reloj. El presupuesto ascendía a 28.261 ptas.

El informe sobre este proyecto elaborado por el arquitecto provincial advertía de la ausencia de antesalas y roperos, la falta de excusados y la escasa iluminación y capacidad en las aulas: 64 metros cuadrados por cada una, para 80 niños de cada sexo que se preveían en dicha enseñanza. Al año siguiente, en 1879, se presentaba el proyecto reformado, que subsanaba las deficiencias detectadas y aumentaba el presupuesto en 3.068'24 ptas.

Para la obra se recurriría a las prestaciones personales, al no disponerse de más recursos. En 1880 se efectuaba la recepción provisional del edificio por el arquitecto provincial Cándido Germán Esteban y el contratista Anacleto Carrillo. En 1881 se procedía a la liquidación definitiva de la obra, quedando inaugurada el 1 de julio.



Ilustración 96. Ayuntamiento de Osorno (Palencia)

⁷¹⁰ GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *op. cit.*, pp. 115-134 y 185-188.

Finalmente, hemos incluido en este apartado, como una manifestación representativa del poder municipal, el magnífico rolo jurisdiccional de Boadilla del Camino⁷¹¹. Fue erigido como símbolo de la autonomía que otorgó Enrique IV a la villa, por la que dejaba de estar sometida a los derechos de jurisdicción de los señores de Melgar de Yuso y Castrojeriz. Es una obra de finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI, según el estilo hispano-flamenco. Sobre una gradería circular de cinco escalones se levanta un pilar compuesto a base de varias columnillas adosadas en forma de pináculo, con decoración entrelazada en el cuarto inferior y de rosetas y conchas en los intercolumnios. Sigue en altura un anillo de crochets con decoración vegetal y animalística y otro más amplio encima con figuras monstruosas y humanas. A continuación aparecen tres toros sobre los que se asienta una macolla de crestería calada que rodea la picota, la cual sobresale apiramidada y en forma de pináculo tardogótico.

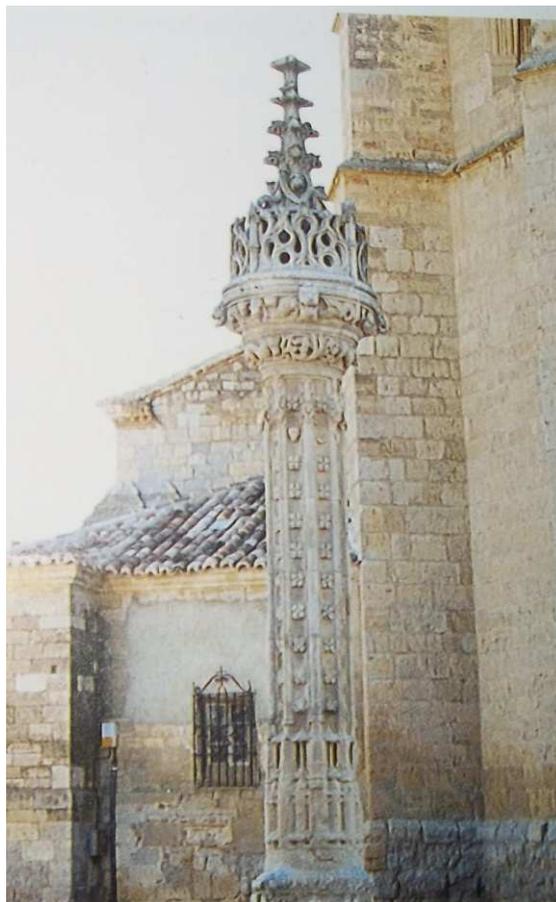


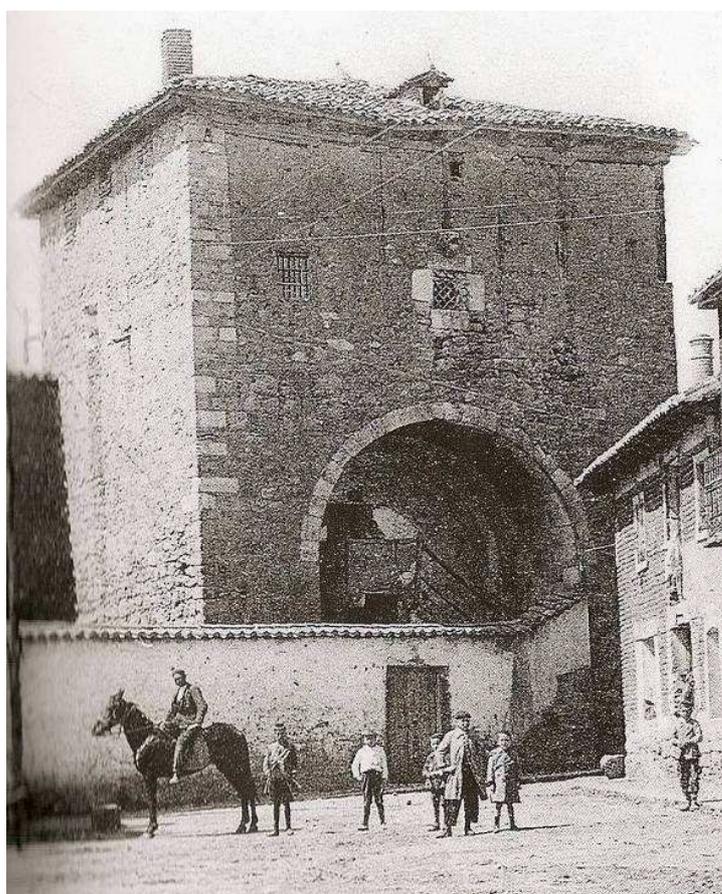
Ilustración 97. Rollo jurisdiccional de Boadilla del Camino (Palencia)

⁷¹¹ RIVERA BLANCO, J. (coord.) (1995): *op. cit.*, p. 456.

Cárceles

El edificio destinado a cárcel debía presentar las garantías de seguridad y las condiciones para atender con decoro a los reclusos. Las poblaciones más importantes contaron con un inmueble específico destinado a esta tipología, que solía situarse en la plaza o en una calle de significación. Dicha construcción solía presentar un cuarto y los calabozos en el piso bajo y la vivienda de los funcionarios en el nivel superior.

En nuestra zona, no obstante, predominó la disposición de la cárcel como una dependencia más dentro del ayuntamiento, aún cuando el edificio consistorial se remodelara o, incluso, se ejecutara de nueva planta. Tan sólo Herrera de Pisuergra contó con un espacio propio y particular para cárcel⁷¹², la puerta de Aguilar, uno de los cuatro accesos de la muralla (concretamente el oeste), construida en el siglo XVI y reedificada en 1746 empleando materiales procedentes del castillo⁷¹³.



**Ilustración 98. Cárcel de Herrera de Pisuergra (Palencia).
Comienzos del siglo XX**

⁷¹² MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. IX, p. 183.

⁷¹³ *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuergra*, nº 45, p. 10.

Se trataba de un torreón de considerable altura con tejado a cuatro aguas, así como una chimenea y una mansarda para dar luz al desván. La pared de la izquierda era de mampostería, con esquinas de sillería, y en su parte superior se podían vislumbrar tres huecos cegados, quizás de ventanas o tal vez de almenas. La escuadra de la derecha estaba construida de sillarejo hasta la altura del entramado de madera y, a partir de ahí, se completaba con una viga hasta el alero.

La pared frontal era de mampostería hasta la altura de las ventanas, y de ahí hasta el alero estaba armada con una estructura de madera, macizada entre medias con ladrillo o tapial, sobre el que se apoyaban las vigas que sujetaban el tejado. Este muro tenía dos ventanas: la izquierda, cerrada con unos barrotes verticales, y otra central, formada por cuatro piezas de sillería y una celosía de hierro, sobre la cual había una cabeza de animal (un jabalí) con la boca abierta. Un arco de medio punto permitía cruzar la puerta de lado a lado, siendo apuntado en la cara opuesta. En el escudo, del apellido Guevara, figuraban dos leones tenantes⁷¹⁴.

Escuelas

La educación se convirtió en una de las preocupaciones básicas del ideario ilustrado, que planteó un importante proceso de reforma en esta materia. Estas funciones, hasta el momento, habían dependido generalmente de instituciones eclesiásticas o de la beneficencia particular, pero una sociedad en continuo desarrollo no tardó en exigir a los poderes públicos que asumieran su responsabilidad en estas tareas⁷¹⁵. Así, la importancia concedida a la educación en el progreso y felicidad de los pueblos hizo que se multiplicaran los esfuerzos para disponer de modernas escuelas.

Fruto de esta preocupación son las nuevas dotaciones educativas realizadas en diferentes localidades. Disponían de amplias y alargadas salas con bancos o gradillas alrededor para los alumnos. Solían presentar dos alturas, con el fin de disponer en el segundo cuerpo las habitaciones de los maestros.

En el Catastro de Ensenada sólo se refiere la existencia a mediados del siglo XVIII de una escuela elemental en Frómista⁷¹⁶, aunque existían maestros de gramática y de primeras letras en las localidades de mayor importancia. También sabemos que los promotores de la ilustrada Sociedad Económica de Amigos del País de Herrera de

⁷¹⁴ ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2008): *op. cit.*, pp. 22-23.

⁷¹⁵ IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (2002): *op. cit.*, pp. 130-133.

⁷¹⁶ AGS, CE RG L477, fol. 387.

Pisuerga fundaron escuelas, una en dicha villa para que las niñas pobres aprendieran a hilar⁷¹⁷ y otra junto a la iglesia de San Miguel en la vecina San Quirce⁷¹⁸.

Un siglo más tarde, Madoz testimonia la existencia de escuelas de educación primaria⁷¹⁹, concurridas por ambos sexos, en todas las localidades (excepción hecha de las nuevas poblaciones surgidas en torno al Canal): San Quirce de Riopisuerga⁷²⁰, Herrera de Pisuerga⁷²¹, Ventosa de Pisuerga⁷²², Castrillo de Riopisuerga⁷²³, Olmos de Pisuerga⁷²⁴, Naveros de Pisuerga⁷²⁵, San Llorente de la Vega⁷²⁶, Melgar de Fernamental⁷²⁷, Osorno⁷²⁸, Santillana de Campos⁷²⁹, Las Cabañas de Castilla⁷³⁰, Lantadilla⁷³¹, Requena de Campos⁷³², Boadilla del Camino⁷³³, Frómista⁷³⁴, Piña de Campos⁷³⁵, San Cebrián de Campos⁷³⁶, Amayuelas de Abajo⁷³⁷, Amusco⁷³⁸ y Ribas de Campos⁷³⁹.

Los maestros de estas escuelas eran pagados con los fondos de propios del concejo y con la retribución aportada por los padres. En ocasiones, podía haber una dotación de obra pía, que proporcionaba rentas de tierras o de inmuebles pertenecientes

⁷¹⁷ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *op. cit.*, pp. 158-159. También ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (1995): “Algunas voces de la Ilustración en las actas municipales de Herrera de Pisuerga”, en *Actas del III Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III (Edad Moderna y Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 239-257.

⁷¹⁸ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 19, p. 18.

⁷¹⁹ LABRADOR, C. Y NIETO, M. (1987): “La escuela en el Antiguo Régimen. Los maestros de primeras letras en la provincia de Palencia”, en *Actas del I Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III (Edad Moderna y Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 497-537, y LABRADOR HERRÁIZ, C. Y NIETO BEDOYA, M. (1990): “La escuela en el Antiguo Régimen. Acciones benéfico-sociales y enseñanza en la provincia de Palencia”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo V (Historia del Arte y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 691-701. También GUTIÉRREZ BARBA, A. (1990): “Una aproximación a la enseñanza pública palentina de las primeras letras en el tránsito del siglo XVIII al XIX”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo V (Historia del Arte y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 717-729.

⁷²⁰ MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XIII, p. 347 (25-30 alumnos de ambos sexos).

⁷²¹ *Ibidem*, T. IX, p. 183 (80 niños y 40 niñas).

⁷²² *Ibidem*, T. XV, p. 665 (46 jóvenes de ambos sexos).

⁷²³ *Ibidem*, T. VI, p. 203 (40 niños).

⁷²⁴ *Ibidem*, T. XII, p. 257 (32 niños de ambos sexos).

⁷²⁵ *Ibidem*, T. XII, p. 141 (18 alumnos de ambos sexos).

⁷²⁶ *Ibidem*, T. XV, p. 623 (27 alumnos de ambos sexos).

⁷²⁷ *Ibidem*, T. XI, p. 358 (dos escuelas, una de 130 niños y otra de 150 niñas).

⁷²⁸ *Ibidem*, T. XII, p. 397 (60 niños de ambos sexos).

⁷²⁹ *Ibidem*, T. XIII, p. 836 (40 niños y 12 niñas).

⁷³⁰ *Ibidem*, T. V, p. 21 (24 niños de ambos sexos).

⁷³¹ *Ibidem*, T. X, p. 66 (70 niños y 30 niñas).

⁷³² *Ibidem*, T. XIII, p. 424 (18 niños).

⁷³³ *Ibidem*, T. IV, p. 363 (50 alumnos de ambos sexos).

⁷³⁴ *Ibidem*, T. VIII, p. 195 (80 niños de ambos sexos).

⁷³⁵ *Ibidem*, T. XIII, p. 43 (una escuela de 60 niños y otra de 12 niñas).

⁷³⁶ *Ibidem*, T. V, p. 382 (80 niños y 40 niñas).

⁷³⁷ *Ibidem*, T. II, p. 236 (33 niños de ambas Amayuelas).

⁷³⁸ *Ibidem*, T. II, p. 265 (80 ó 90 alumnos de ambos sexos).

⁷³⁹ *Ibidem*, T. XIII, p. 512 (20 niños).

al establecimiento tras ser legadas por benefactores de la localidad⁷⁴⁰. No obstante, las condiciones de estas instalaciones eran precarias y por eso a lo largo del siglo XIX (en especial tras la promulgación de la Ley Moyano de 1857) y a comienzos del XX, las autoridades municipales procuraron acondicionarlas adecuadamente para responder a las necesidades de la enseñanza. Como resultado, tenemos una serie de iniciativas de reforma y construcción de edificios de esta tipología.

En la nueva población de Alar del Rey también se levantaron *ex novo* construcciones con fines educativos. En 1850 Antonio Ortiz Vega, alcalde del distrito municipal de Nogales de Riopisuerga (al que pertenecía Alar del Rey), solicitó a José Rafo (Director Local de la Compañía del Canal) la concesión de un terreno de 80 por 40 pies para edificar una escuela de primeras letras. La petición fue atendida con la única obligación de pagar 4 reales anuales⁷⁴¹. En 1864 Vicente López, alcalde de Nogales, requería ante la misma instancia una autorización para ampliar o ensanchar el edificio de la escuela hasta los límites del terreno otorgado a Antonio Ortiz. Éste sólo había ocupado una parte del mismo y en ese momento el local resultaba insuficiente para el creciente número de niños, que estaba aumentado al igual que el vecindario de Alar. Le fue concedido⁷⁴². También en 1911 la Compañía del Canal cedió gratuitamente un terreno al Ayuntamiento de Alar para la construcción de una escuela de niñas⁷⁴³.

Las dependencias de la escuela de niños y la casa del maestro de San Quirce de Riopisuerga se encontraban dentro del edificio consistorial, que se encontraba en estado de ruina. Por ello, en 1873 el arquitecto provincial Luis Villanueva elaboró un proyecto para la construcción de una escuela nueva, con un presupuesto de 11.402'20 ptas.⁷⁴⁴. Pero unos años más tarde, concretamente en 1878, se efectuó un replanteo de las obras a cargo de Ángel Calleja, ya que según el informe del Inspector de Primera Enseñanza el plan inicial contemplaba unas dimensiones insuficientes para albergar al alumnado concurrente: siendo 67 metros la extensión superficial del edificio a levantar y 73 el número de niños, era preciso aumentar las dimensiones a razón de 9 pies por niño⁷⁴⁵. El

⁷⁴⁰ CALLE CARRACEDO, M. DE LA, HERNÁNDEZ DEL CAMPO, R. I., MEDRANO PASCUAL, M. Y ORIHUELA VILLAMERIEL, M. T. (1990): "La utilización de bienes de cofradías y fundaciones piadosas para la dotación de escuelas a mediados del siglo XIX", en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo V (Historia del Arte y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 673-689.

⁷⁴¹ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 67, nº 14.

⁷⁴² *Ibidem*, nº 20.

⁷⁴³ AGCHD, CC, S. XX, Caja 69, nº 25.

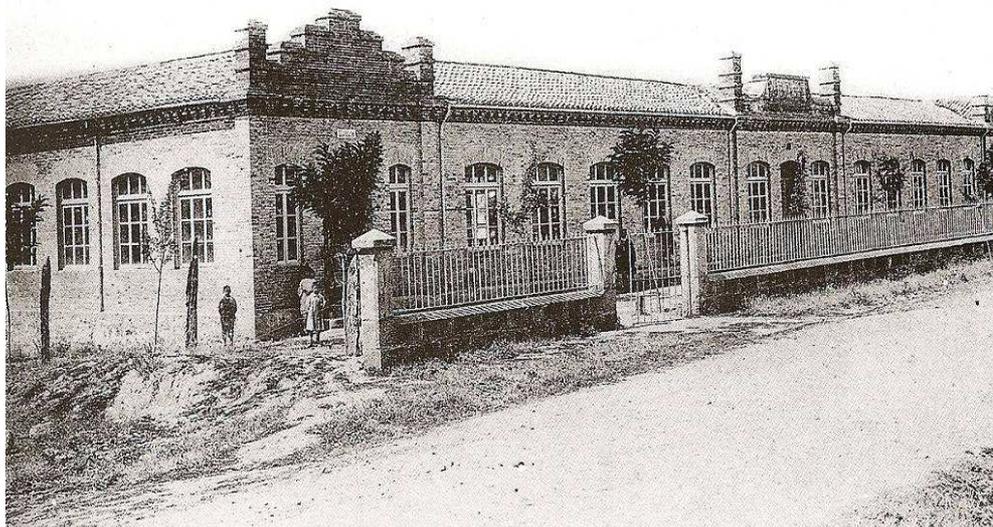
⁷⁴⁴ ADPB, sign. 225, nº 23.

⁷⁴⁵ *Ibidem*, nº 30.

pueblo de San Quirce solicitó una subvención al Estado para acometer dicha empresa y también puso a la venta algunas de sus tierras de propios.

También en 1876 el Ayuntamiento de Melgar de Fernamental solicitaba a la Dirección General de Instrucción Pública una subvención para terminar las obras de dos edificios destinados a escuelas públicas de primera enseñanza de niños de ambos sexos, con habitaciones para los maestros. En ellos había invertido 12.766 pesetas más las prestaciones personales de los vecinos. Se le concedieron 7.014 pesetas⁷⁴⁶, pero para el libramiento de esa cantidad se exigió en 1881 un reconocimiento por un arquitecto de los edificios, informando del cumplimiento de las prescripciones técnicas⁷⁴⁷.

En Herrera de Pisuegra también se erigieron escuelas públicas en los primeros años del siglo XX, estrechamente vinculadas al ayuntamiento⁷⁴⁸. A finales del siglo XIX existían en la villa una de niños y otra de niñas, pero los locales no eran idóneos para impartir la docencia en unas condiciones dignas tanto para los maestros como para los alumnos, dada su escasa capacidad y las malas condiciones higiénicas (sobre todo de luz y ventilación) y pedagógicas. En ese momento, los poderes públicos municipales son conscientes de la necesidad de edificar unas escuelas⁷⁴⁹.



**Ilustración 99. Escuelas Nacionales de Herrera de Pisuegra (Palencia).
Comienzos del siglo XX**

⁷⁴⁶ *Gaceta de Madrid*, 6 de diciembre de 1876, n° 341, p. 596.

⁷⁴⁷ ADPB, sign. 225, n° 45.

⁷⁴⁸ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *op. cit.*, pp. 203-210.

⁷⁴⁹ SANMILLÁN MERINO, J. (coord.) (1992): *op. cit.*, pp. 206-208. AMHP, LAS, 2° (1904-1905) y 7° (1912-1914).

En 1904, gracias a las gestiones realizadas por el Conde de Garay, el Ayuntamiento de Herrera consiguió una subvención del Gobierno de un 50 % para las nuevas escuelas, pero lo cierto es que las subastas de las obras realizadas en los años siguientes carecieron de postores. En 1909 la Junta Local de Primera Enseñanza reiteró al consistorio la propuesta de construcción de un centro escolar. Dos años después, en 1911, la petición fue atendida y se emprendieron los trabajos. Como resultado, el 26 de octubre de 1912 quedaron solemnemente inauguradas las nuevas escuelas unitarias de Herrera⁷⁵⁰. No obstante, hasta 1913 no empezaron a utilizarse. El edificio se componía de una sola planta, estaba hecho de ladrillo y presentan una especie de frontis en resalte, del mismo material, en las esquinas y en el centro de la fachada. El ala derecho se dedicaba a la escuela de niños y el izquierdo, a la de niñas.

Finalmente, como muestra del impulso que la 2ª República dio a la reforma educativa, en 1933 se aprobaba un proyecto redactado por la Oficina Técnica de Construcción de Escuelas para levantar en Frómista un edificio de nueva planta con destino a tres escuelas unitarias, dos para niños y una para niñas, con un presupuesto de 80.274'65 ptas. a ejecutar por el sistema de contrata⁷⁵¹. El Estado abonaría tres cuartas partes del importe establecido, mientras que el Ayuntamiento de la localidad facilitaría los materiales (piedra de mampostería y sillería) y una aportación en metálico hasta completar el 25 % restante, para el pago de las últimas certificaciones de obra ejecutada. Tres años más tarde, en 1936, las obras estaban concluidas. El edificio se hallaba en perfectas condiciones y había transcurrido el plazo de garantía para la recepción definitiva de las obras, así que se resolvió devolver la fianza al contratista, Francisco Domingo Amor⁷⁵².

Además de la enseñanza elemental o de primeras letras, existió un gran interés por recuperar las antiguas cátedras de latinidad o fundar nuevos centros de esta naturaleza, ya que al estudio de esa lengua se atribuían múltiples beneficios intelectuales. Fueron varias las poblaciones principales que dispusieron de dotaciones de este tipo bien acondicionadas, como Melgar de Fernamental y Frómista⁷⁵³. Conocemos algún dato significativo para el caso de Herrera de Pisuerga⁷⁵⁴. En 1607 Fabián de Piña, clérigo beneficiado de la villa, fundó una obra pía cuyas rentas se

⁷⁵⁰ *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuerga*, nº 27, p. 13.

⁷⁵¹ *Gaceta de Madrid*, 15 de septiembre de 1933, nº 258, p. 1716.

⁷⁵² *Ibidem*, 2 de julio de septiembre de 1936, nº 184, p. 73.

⁷⁵³ MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XI, p. 358 y T. VIII, p. 195.

⁷⁵⁴ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *op. cit.*, pp. 169-171.

destinarían al pago de un preceptor de latín y al mantenimiento de una casa destinada a estudio de gramática latina. Esta institución estuvo en funcionamiento durante dos centurias y llegó en una situación precaria al siglo XIX, debido al corto número de alumnos, a la carencia de un edificio adecuado y a la escasa dotación económica, todo lo cual contribuiría a su desaparición⁷⁵⁵.

Hospitales

Los avances experimentados en materia de higiene y condiciones sanitarias hacían imprescindible, también, actualizar el caduco sistema asistencial con el que contaban las localidades⁷⁵⁶. En su mayoría se trataba de hospitales dependientes con gran frecuencia de alguna institución religiosa, como cofradías u obras pías, cuyas rentas descendieron sensiblemente desde finales del siglo XVI. Además, los numerosos centros de atención a los enfermos y viajeros, concentrados sobre todo en torno al camino compostelano, presentaban unas condiciones deplorables. Y, ante las múltiples dificultades existentes, varios habían ido cerrando sus puertas a lo largo del siglo XVII.

Muchos eran los núcleos que disponían de un pequeño inmueble donde se atendía a un reducido número de enfermos, pobres, transeúntes y peregrinos a Santiago. Tales instalaciones fueron desapareciendo o, por el contrario, iniciaron una lenta renovación a lo largo del siglo XVIII. Una de las principales preocupaciones a la hora de acometer las nuevas obras se centraba en elegir el emplazamiento más adecuado de acuerdo a los presupuestos sanitarios del momento. Así, en ocasiones, se sustituye el viejo edificio situado en la plaza principal por una construcción realizada en un lugar apartado del núcleo. No obstante, en la mayoría de los casos sólo se logró mantener modestos albergues de reducidas dimensiones que repetían los viejos criterios asistenciales de épocas pasadas. En virtud de éstos, se disponía el núcleo esencial, constituido por las salas de los enfermos y articulado por crujías alargadas que permitían una cómoda circulación y un reparto conveniente de las camas⁷⁵⁷.

A mediados del siglo XVIII había hospital en San Quirce de Riopisuerga⁷⁵⁸, Herrera de Pisuerga⁷⁵⁹, Ventosa de Pisuerga⁷⁶⁰, Castrillo de Riopisuerga⁷⁶¹, Olmos de

⁷⁵⁵ *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuerga*, nº 19, p. 13.

⁷⁵⁶ IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (2002): *op. cit.*, pp. 125-130.

⁷⁵⁷ VIGURI, M. DE Y SÁNCHEZ, J. L. (1993): *op. cit.*, pp. XXXIX y XL.

⁷⁵⁸ AGS, CE RG L070, fols. 39 y 47 (casa del concejo regentada por un particular sin cobrar renta).

⁷⁵⁹ *Ibidem*, L069, fol. 58 (cofradía de Nuestra Señora de Burejo).

⁷⁶⁰ *Ibidem*, L068, fol. 265 (cofradía de San Juan Evangelista).

⁷⁶¹ *Ibidem*, L483, fol. 197.

Pisuerga⁷⁶², Melgar de Fernamental⁷⁶³, Osorno⁷⁶⁴, Santillana de Campos⁷⁶⁵, Lantadilla⁷⁶⁶, Requena de Campos⁷⁶⁷, Boadilla del Camino⁷⁶⁸, Frómista⁷⁶⁹, Piña de Campos⁷⁷⁰, San Cebrián de Campos⁷⁷¹ y Amusco⁷⁷². Casi todos estos establecimientos de beneficencia estaban regentados por instituciones eclesiásticas, sobre todo cofradías, aunque en ocasiones participaba en su mantenimiento el poder municipal o, incluso, destacados personajes de la sociedad civil.

Un siglo después la gran mayoría de esos edificios desapareció con motivo de las desamortizaciones efectuadas sobre las instituciones eclesiásticas que los sustentaban o, en el mejor de los casos, pasó a manos del poder municipal, con escasas perspectivas de prosperar. Sólo sobrevivieron los de las localidades más destacadas, pero fueron languideciendo a través de una existencia llena de penurias por su escasa dotación económica y su mal estado. Cabe hacer la excepción de aquellos situados junto a la ruta jacobea, como los de Boadilla del Camino y Frómista, que siempre dispusieron de mayores recursos para el mantenimiento de una actividad asistencial centrada en los peregrinos compostelanos.

Aludiremos brevemente a los más importantes. Herrera de Pisuerga contaba desde el siglo XVI con un hospital dependiente de la iglesia⁷⁷³. Durante el siglo XIX fue administrado conjuntamente con el Ayuntamiento y se denominó de San Blas. Desapareció en 1944.

Melgar de Fernamental disponía de otro edificio asistencial anejo a la fábrica de la iglesia en su frente occidental, administrado por el cabildo eclesiástico primero y por la junta de beneficencia después. Su renta fue siempre escasa y provenía de algunas tierras, casas y censos que tenía.

El hospital de Osorno estaba regentado por la comunidad eclesiástica, pero tras la desamortización del siglo XIX pasó a ser propiedad del municipio. A partir de

⁷⁶² AGS, CE RG L479, fol. 84 (patronato del cura y de los regidores).

⁷⁶³ *Ibidem*, L031, fol. 292 y MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XI, p. 358.

⁷⁶⁴ AGS, CE RG L479, fol. 64.

⁷⁶⁵ *Ibidem*, L480, fol. 186 (cofradía de Santa Juliana).

⁷⁶⁶ *Ibidem*, L478, fol. 108 y MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XI, p. 358.

⁷⁶⁷ AGS, CE RG L633, fol. 28 (cofradía de Nuestra Señora del Rosario).

⁷⁶⁸ *Ibidem*, L476, fol. 369 (cofradía de Santa Isabel) y MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. IV, p. 363.

⁷⁶⁹ AGS, CE RG L477, fol. 391 y MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XI, p. 358.

⁷⁷⁰ AGS, CE RG L479, fol. 321.

⁷⁷¹ *Ibidem*, L480, fol. 106 y MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. V, p. 382.

⁷⁷² AGS, CE RG L475, fol. 488 y MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. II, p. 265.

⁷⁷³ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *op. cit.*, pp. 184-185 y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2008): *op. cit.*, pp. 30-31.

entonces su actividad decayó. En 1908 presentaba una parte en estado ruinoso, sobre todo los muros y el tejado, que no se repararon hasta 1933⁷⁷⁴.

En Lantadilla hubo otro edificio de esta tipología enfrente de la iglesia, titulado de Santa María, regido en común por el poder eclesiástico y civil desde mediados del siglo XVI. Se sostenía con los réditos de un censo y de las rentas de varias tierras propiedad de la institución. Dejó de cumplir su misión en el primer cuarto del XIX⁷⁷⁵.

Frómista contaba con dos hospitales jacobeos, el de Santiago y el de los Palmeros. Sostenidos ambos con rentas propias, el primero pertenecía al marqués de Albaida y el segundo era patronato del obispo de Palencia. Ambos se mantuvieron en condiciones aceptables para la atención de los peregrinos compostelanos.

Y en Amusco estaba el hospital de San Millán de los Palmeros, fruto de la unión de otros dos pertenecientes a las cofradías de San Millán, de hombres y de Santa Cecilia, de mujeres. Ambas poseían una serie de viñas, tierras y casas donadas a cambio de los correspondientes aniversarios y que constituían, junto con la cuota de los cofrades y lo recaudado por multas, la base económica sobre la que se sustentó dicha institución. Tenía capacidad para asistir a doce personas y atendía principalmente a los peregrinos que se dirigían a Santiago⁷⁷⁶.



Ilustración 100. Hospital de San Millán de los Palmeros de Amusco (Palencia)

⁷⁷⁴ GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *op. cit.*, pp. 190-191.

⁷⁷⁵ VICENTE RENEDO, M. (1993): *op. cit.*, pp. 51-52.

⁷⁷⁶ TAMAYO SANTOS, T. (2005): *op. cit.*, pp. 114-117 y 166-167.

Edificios de abastos y de alojamiento

Los tradicionales edificios concejiles de abastos, como carnicerías, tabernas y pósitos, tampoco respondían a los criterios de racionalidad y eficacia requeridos por el ideario ilustrado⁷⁷⁷. En virtud de ello, se planteará una clara organización de los espacios y funciones que debían albergar tales inmuebles: recepción, pesado y almacenaje de los productos, despacho de los mismos y dependencias administrativas, con un pequeño archivo donde depositar el dinero obtenido en las ventas y la documentación generada. Las ventanas y puertas más accesibles estarían dotadas de ciertas medidas de seguridad, como rejas de hierro y redes metálicas. Delante del edificio se ordenarían pequeños espacios para atender la llegada de las carretas con las mercancías, pudiendo protegerse la entrada con un cuerpo asoportado. En otros casos tal necesidad era solventada integrando en el interior del inmueble un amplio patio.

Las carnicerías eran casas propias del concejo que se arrendaban para el suministro de este producto. A mediados del siglo XVIII existían en Herrera de Pisuerga⁷⁷⁸, Melgar de Fernamental⁷⁷⁹, Osorno⁷⁸⁰, Santillana de Campos⁷⁸¹, Lantadilla⁷⁸², Boadilla del Camino⁷⁸³, Frómista⁷⁸⁴, Piña de Campos⁷⁸⁵, San Cebrián de Campos⁷⁸⁶ y Amusco⁷⁸⁷. En ocasiones, podían aparecer asociadas a otros edificios municipales, como el matadero (Frómista) o el ayuntamiento (Amusco).

Las tabernas también eran de propios, pero podían ser administradas por el común o ser arrendadas a particulares. En este último caso, además de entregar al concejo una cantidad por la concesión del abastecimiento de vino y aguardiente, los arrendatarios, que generalmente las tomaban por un año, debían recaudar impuestos sobre los consumos y arbitrios municipales como el cuartillo o la sisa, que eran repercutidos sobre dichos productos. Encontramos estos edificios en Alar del Rey⁷⁸⁸, San Quirce⁷⁸⁹, Herrera de Pisuerga (dos)⁷⁹⁰, Ventosa de Pisuerga⁷⁹¹, Castrillo de

⁷⁷⁷ IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (2002): *op. cit.*, pp. 120-122.

⁷⁷⁸ AGS, CE RG L069, fol. 57.

⁷⁷⁹ *Ibidem*, L031, fol. 291.

⁷⁸⁰ *Ibidem*, L479, fol. 66.

⁷⁸¹ *Ibidem*, L480, fol. 176.

⁷⁸² *Ibidem*, L478, fol. 108.

⁷⁸³ *Ibidem*, L476, fol. 360.

⁷⁸⁴ *Ibidem*, L477, fol. 387.

⁷⁸⁵ *Ibidem*, L479, fol. 318.

⁷⁸⁶ *Ibidem*, L480, fol. 105.

⁷⁸⁷ *Ibidem*, L475, fols. 462-464.

⁷⁸⁸ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 67, nº 9. Entre 1832 y 1844 se efectuó su arriendo entre la Empresa del Canal y algunos particulares, siempre por 2 años y a cambio del pago de la renta en metálico.

⁷⁸⁹ AGS, CE RG L070, fol. 46.

Riopisuerga⁷⁹², Naveros de Pisuerga⁷⁹³, San Llorente de la Vega⁷⁹⁴, San Carlos de Abánades⁷⁹⁵, Osorno⁷⁹⁶, Santillana de Campos⁷⁹⁷, Requena de Campos⁷⁹⁸, Boadilla del Camino⁷⁹⁹, Frómista⁸⁰⁰, Piña de Campos⁸⁰¹, San Cebrián de Campos⁸⁰² y Amayuelas de Abajo⁸⁰³,

Los pósitos, paneras o alhóndigas eran almacenes de granos que funcionaban como “banco de labradores”. Tenían una función benéfica (en muchos casos eran obras pías), pues concedían préstamos a los campesinos y repartían grano para la siembra. En su labor era fundamental contar con instalaciones que estuvieran en condiciones óptimas, pues de ello dependía, en muchos casos, que el vecindario no sufriera períodos de escasez. En este sentido, su máxima preocupación era garantizar que el almacenaje no afectara a la calidad del grano. Por ello, debían prestar especial atención a la disposición del suelo, al que se dotaba de una cámara de aislamiento. Encontramos estos establecimientos en Melgar de Fernamental⁸⁰⁴, Osorno⁸⁰⁵, Santillana de Campos⁸⁰⁶, Las Cabañas de Castilla⁸⁰⁷, Lantadilla⁸⁰⁸, Requena de Campos⁸⁰⁹, Frómista⁸¹⁰, San Cebrián de Campos⁸¹¹, Amusco⁸¹² y Ribas de Campos⁸¹³.

Aludiremos brevemente al pósito de Osorno y a la panera de Herrera de Pisuerga. El primero, dotado de capital propio, presentaba en la década de 1880 mal estado en el enlosado y de la cubierta, y requería de obras de reparación antes de que el deterioro fuera alarmante. Por ello, en 1886 se puso en arriendo para financiar las obras.

⁷⁹⁰ AGS, CE RG L069, fol. 56.

⁷⁹¹ *Ibidem*, L068, fol. 264.

⁷⁹² *Ibidem*, L483, fol. 197.

⁷⁹³ *Ibidem*, L478, fol. 452.

⁷⁹⁴ *Ibidem*, L480, fol. 289.

⁷⁹⁵ AHPB, PN 10.156/3, fol. 36 (1827); 10.595/2, fol. 14 (1828); 10.027/1, fol. 1 (1829); 10.027/2, fol. 5 y 10.027/2, fol. 61 (1830).

⁷⁹⁶ AGS, CE RG L479, fol. 60.

⁷⁹⁷ *Ibidem*, L480, fol. 186.

⁷⁹⁸ *Ibidem*, L633, fols. 24-25.

⁷⁹⁹ *Ibidem*, L476, fol. 360.

⁸⁰⁰ *Ibidem*, L477, fol. 387.

⁸⁰¹ *Ibidem*, L479, fol. 321.

⁸⁰² *Ibidem*, L480, fol. 105.

⁸⁰³ *Ibidem*, L475, fol. 517.

⁸⁰⁴ MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XI, p. 358.

⁸⁰⁵ AGS, CE RG L479, fol. 66.

⁸⁰⁶ MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XIII, p. 836.

⁸⁰⁷ AGS, CE RG L478, fol. 48 y MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. V, p. 21.

⁸⁰⁸ *Ibidem*, T. X, p. 66.

⁸⁰⁹ AGS, CE RG L633, fols. 24-25.

⁸¹⁰ *Ibidem*, L477, fol. 387 y MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. VIII, p. 195.

⁸¹¹ *Ibidem*, T. V, pp. 382-383.

⁸¹² *Ibidem*, T. II, p. 265.

⁸¹³ *Ibidem*, T. XIII, p. 512.

Finalmente en junio 1910 el ayuntamiento acordó su enajenación⁸¹⁴. Por su parte, la segunda era una obra social fundada a mediados del siglo XV por Pedro Fernández de Velasco, Conde de Haro, la cual seguía funcionando en el siglo XVIII⁸¹⁵. Fue vendida a mediados del siglo XIX, juntamente con el castillo, a Jacinto Franco y recuperada posteriormente por el ayuntamiento en 1875. Se le añadieron en 1876 una serie de edificaciones auxiliares (portonera, patio y anejos) para rehabilitarla⁸¹⁶. Siguió funcionando hasta comienzos del siglo XX⁸¹⁷.

Los nuevos criterios ilustrados se aplicaron, también, a la renovación y modernización de la amplia red de establecimientos dedicados al alojamiento de viajeros: paradores, ventas y mesones o posadas⁸¹⁸. El decaimiento de la actividad comercial experimentado desde los últimos años del siglo XVI había ido afectando a estos edificios, que carecían de los requisitos mínimos de comodidad y eficacia. Desde la segunda mitad del siglo XVIII, la importancia concedida a la articulación viaria del territorio para el progreso de los pueblos, requería como complemento implementar adecuadamente de este tipo de locales. De ahí que en la proyección de los modernos caminos no se olvida la realización de posadas o ventas en los puntos más estratégicos.

Así pues, los paradores y las ventas se establecieron junto a importantes vías de comunicación como lugar de alojamiento, descanso y provisión de alimentos para los viajeros y los animales que los acompañaban. Los primeros eran del Estado y aparecían relacionados en nuestro ámbito con el Canal de Castilla, como el de Alar del Rey, situado en las proximidades del puente de las Monjas y regentado por Antonio Ortiz Vega desde 1845⁸¹⁹, o los de los lugares de Quintanilla la Real y Calahorra⁸²⁰. Las segundas, de propiedad particular, aparecieron junto al trazado de la carretera de Palencia a Santander, como la de San Quirce⁸²¹.

Muchas localidades también disponían de mesones situados en sus accesos o en su espacio público principal, los cuales generalmente no solían estar bien atendidos. Tales deficiencias obligaban a los arrieros y viajeros a buscar alojamiento en casas particulares, lo que originaba importantes pérdidas a los respectivos concejos,

⁸¹⁴ GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *op. cit.*, pp. 115-134.

⁸¹⁵ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 27, p. 8 y nº 31, p. 13.

⁸¹⁶ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *op. cit.*, pp. 187-188.

⁸¹⁷ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 38, p. 20.

⁸¹⁸ *Ibidem*, pp. 123-125.

⁸¹⁹ MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. I, p. 196. *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 23, p. 12, nº 30, p. 15 y nº 37, pp. 18-20 y *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 94, pp. 18-20.

⁸²⁰ AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01.

⁸²¹ AGS, CE RG L070, fol. 46.

propietarios de la mayoría de esos establecimientos. Ello explica que numerosas poblaciones acometieran el proceso de modernizar este tipo de inmuebles o que, con menor frecuencia, los efectuaran de nueva planta.

Los mesones solían ser amplios edificios de dos plantas. En la inferior se disponían las cuadras y las dependencias necesarias para carruajes y caballerizas, a las que se accedía a través de grandes portones. La superior acogía los cuartos con las alcobas, habitaciones para los responsables del establecimiento y la cocina (aunque en algunos casos se situaba en la planta baja). Los ubicados en la plaza de la localidad solían adoptar la tipología asoportada propia de estos espacios. Generalmente pertenecían a los propios del común y se podían explotar en régimen de administración o de arrendamiento, aunque también había algunos de propiedad particular. En nuestra zona hubo mesones en Alar del Rey⁸²², Herrera de Pisuerga⁸²³, Ventosa de Pisuerga⁸²⁴, Melgar de Fernamental⁸²⁵, Osorno (tres)⁸²⁶, Santillana de Campos⁸²⁷, Lantadilla⁸²⁸, Boadilla del Camino⁸²⁹, Frómista (tres)⁸³⁰, San Cebrián de Campos⁸³¹, Amayuelas de Abajo⁸³² y Amusco⁸³³. En ocasiones, estos locales se podían disponer juntamente con la taberna, como en Boadilla del Camino.

Mataderos

Eran los espacios destinados al sacrificio de los animales destinados al consumo humano, fundamentalmente ganado vacuno, porcino y lanar.

A mediados del siglo XVIII el Catastro de Ensenada atestigua la existencia de casas para matadero en Frómista⁸³⁴ y Amusco⁸³⁵.

⁸²² AGCHD, CC, S. XVIII, C.0006-22, y S. XIX, C.0077-01 y MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. I, p. 196. También *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, 37, pp. 18-20 y *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 94, pp. 18-20. Estuvo en funcionamiento desde 1793.

⁸²³ AGS, CE RG L069, fol. 57.

⁸²⁴ *Ibidem*, L068, fol. 265.

⁸²⁵ *Ibidem*, L031, fol. 291.

⁸²⁶ *Ibidem*, L479, fol. 60.

⁸²⁷ *Ibidem*, L480, fol. 176.

⁸²⁸ *Ibidem*, L478, fol. 108.

⁸²⁹ MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. IV, p. 363 y AGS, CE RG L476, fol. 360.

⁸³⁰ *Ibidem*, L477, fol. 387.

⁸³¹ *Ibidem*, L480, fol. 105.

⁸³² *Ibidem*, L475, fol. 515.

⁸³³ *Ibidem*, fols. 462-464.

⁸³⁴ *Ibidem*, L477, fol. 387.

⁸³⁵ *Ibidem*, L475, fol. 454.

A finales del siglo XIX tenemos noticias de que se habilitan espacios para estos fines en localidades de importante actividad económica, con preferencia en lugares cercanos a cauces de agua.

En Alar del Rey el alcalde José Agustín Zulaica solicitaba en 1875 a la Compañía del Canal la cesión de un terreno próximo al río Pisuegra, aguas arriba del puente de las Monjas, para construir un matadero, siendo su petición estimada⁸³⁶.

En Melgar de Fernamental también se decidió levantar un nuevo matadero en el local que antiguamente había sido fábrica de curtidos, en las proximidades del cauce molinar denominado El Cuérnago. El 26 de junio de 1895, el maestro de obra Eduardo Olasagasti elaboró la memoria para dicho proyecto⁸³⁷, presupuestado en 9.297'23 ptas.

Se planteaba la construcción de dos locales, uno para ganado vacuno y lanar, y otro para cerdos. El primer departamento tendría 15 metros de largo por 6 de ancho y a continuación el segundo sería de 4'50 de amplitud por 6 de longitud. Se emplearía sillería en el zócalo y la alcantarilla, siendo el resto de las paredes de pilastras de ladrillo y los cajones rellenos de morrillo sentados con mortero común y algo de hidráulico. La cubierta sería de madera, apoyando los caballetes en tres tirantes fuertes que servían a la vez para soportar el tejado y colgar las reses. Por debajo, se proyectaba un cielo raso colgado de unas viguetas sencillas con el objeto de que entre las maderas no se guarecieran moscas y otros insectos que pudieran estropear la carne, así como también para preservarla del polvo. El pavimento se compondría de losa dura.

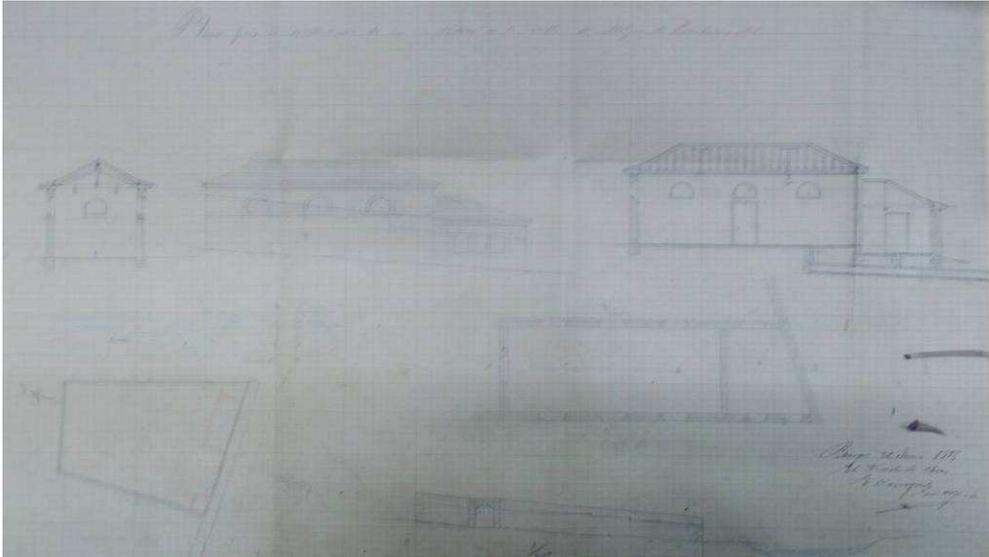
En enero de 1897 se celebró la subasta de su construcción, que recayó en Faustino García, vecino de Reinosa. Los trabajos se terminaron el 28 de junio de ese año, momento en que se solicitó al arquitecto provincial su reconocimiento y visto bueno para la recepción definitiva de la obra.

En Osorno también se planteó reemplazar el viejo matadero por otro nuevo a finales de la centuria decimonónica. Así, desde la década de 1880 se sacó a subasta la construcción antigua, que fue rematada en 1895 por Nicasio Bercedo en la cantidad de 442 ptas. Años más tarde, en 1907, los Hijos de Luis García solicitaron al ayuntamiento la construcción de un matadero municipal a 300 metros de la fábrica de la estación⁸³⁸.

⁸³⁶ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 69, nº 6.

⁸³⁷ ADPB, Proy., sign. 301.

⁸³⁸ GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *op. cit.*, pp. 115-134.



**Ilustración 101. Plano del matadero de Melgar de Fernamental (Burgos).
Eduardo Olasagasti, 26 de junio de 1895**



Ilustración 102. Matadero de Melgar de Fernamental (Burgos)

Cementerios

En este período se producirá la implantación definitiva de los cementerios fuera de los cascos urbanos de las poblaciones a partir de una Real Cédula de 1787, siguiendo criterios higienistas y de salubridad pública. Así, se fue abandonando, salvo algunas excepciones, la práctica seguida durante siglos de depositar los cadáveres en las naves de los templos, aunque no se acabó de inmediato con el uso de aquellas sepulturas, ya

que se siguió manteniendo la identificación de las mismas mediante rótulos o escudos labrados en la losa⁸³⁹.

En este proceso podemos distinguir dos fases. En un primer momento, en el siglo XVIII, los camposantos se dispusieron en terrenos anejos a las iglesias parroquiales, de modo que constituían un bloque unitario. En los núcleos pequeños, como en el caso de San Llorente de la Vega o de San Quirce de Riopisuerga⁸⁴⁰, esos espacios han llegado hasta nuestros días. Pero en las poblaciones de mayores dimensiones, a finales del siglo XIX y comienzos del XX comenzó a escasear el espacio y se construyeron cementerios municipales en las afueras de las localidades, a cargo de los fondos de los ayuntamientos.

En Herrera de Pisuerga se siguió este proceso. En una fecha tardía, en 1833, se acordó cesar el enterramiento de los difuntos en el templo parroquial y habilitar un lugar cerca del poblado para tal fin⁸⁴¹. Se optó por la placilla junto a la iglesia de Santa Ana. Pero la construcción entre 1878 y 1880 de la casa rectoral en la zona adyacente con el pórtico supuso una merma considerable del espacio disponible para las inhumaciones. Si a ello le unimos un probable aumento de la población durante esos años, es evidente que el cementerio presentaba una extensión insuficiente para las necesidades de la villa y, además, estaba situado en el centro de la población⁸⁴².

Pero hasta los primeros años del siglo XX no se construirá el nuevo cementerio municipal de Herrera de Pisuerga, en una era propiedad del ayuntamiento junto a la ermita de la Virgen de la Piedad. En noviembre de 1904 se decide levantar junto al ábside del citado santuario, cerca del cual se construiría la tapia. El final de las obras tuvo lugar en junio de 1905 y a partir de entonces se dejaría de usar el viejo camposanto parroquial, y se empezaría a enterrar en el nuevo⁸⁴³. El “ensanche” del cementerio, como se le denominaba en aquellos años, ofrecía dos peculiaridades: por un lado, acorde con el espíritu de los nuevos tiempos, se ubicaba lejos del casco urbano y por otro, manteniendo en cierto modo la vieja tradición, seguía guardando una estrecha relación con un recinto religioso⁸⁴⁴.

⁸³⁹ VIGURI, M. DE Y SÁNCHEZ, J. L. (1993): *op. cit.*, p. XLIV.

⁸⁴⁰ MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XIII, p. 347.

⁸⁴¹ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 19, p. 14.

⁸⁴² PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *op. cit.*, pp. 199-200.

⁸⁴³ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 27, p. 13.

⁸⁴⁴ SANMILLÁN MERINO, J. (coord.) (1992): *op. cit.*, pp. 203-205. AMHP, LAS, 1º (1902-1904) y 2º (1904-1905).

También en Melgar de Fernamental se acometió la construcción del cementerio municipal a finales del siglo XIX. En agosto de 1885 el ayuntamiento acordó, por razones de salud pública y de escasez de espacio para el enterramiento, trasladar el cementerio, que se encontraba muy próximo a la iglesia, fuera del casco de la población, a unos 500 metros por la carretera de Villadiego. La memoria del proyecto, redactada por el arquitecto provincial José Calleja el 19 de agosto de 1887⁸⁴⁵, establecía una superficie útil del mismo de 4.550 metros cuadrados, de los cuales 3.734 se destinaban para las sepulturas (3.434 de cementerio católico y 300 de cementerio neutro). El resto estaba ocupado por los paseos, un vestíbulo de ingreso, un depósito de cadáveres y una pequeña capilla con altar. El presupuesto se fijó en 21.153'14 ptas.

Las obras consistían en abrir las zanjas para la cimentación, que se llenarían con mampostería ordinaria hasta la altura de un metro sobre el suelo. Sobre este zócalo descansarían los muros de cerramiento, que se compondrían de pilastras de ladrillo y entre ellas se dispondría fábrica de adobes sentados con mortero y revocados por ambas caras. El remate de las paredes en su parte superior se haría con tres hiladas de ladrillo, dos de plano y la intermedia de canto formando dentellones. Sobre ellas se colocaría una albardilla de teja. Tanto el vestíbulo como las construcciones laterales llevarían una cubierta a dos aguas y un pavimento de hormigón. Se ejecutaría en sillería la fachada, con el cuerpo escalonado de coronación y la cruz de remate, y la puerta de acceso sería de hierro dulce, formando un arco de medio punto en su parte superior.

En junio de 1899 se adjudicó la ejecución de las obras a favor del albañil José del Olmo Pérez, en la cantidad de 18.650 ptas.⁸⁴⁶ En diciembre de 1901 ya se habían concluido los trabajos, pues el alcalde de Melgar remitió a la Comisión Provincial de Obras Civiles un oficio para que el arquitecto reconociese las obras del cementerio construido, las cuales se recibieron definitivamente el 20 de mayo de 1902.

En Osorno, desde 1792 los enterramientos se efectuaban en un solar contiguo a la iglesia y debidamente cercado de tapias. Hasta abril de 1849 no se acordó la construcción de un nuevo cementerio en el cerro donde estuvo la ermita de Santa Marina. Dos años más tarde se remató la compra de materiales a favor de Joaquín Pérez, por la cantidad de 1.000 reales. La saca de la tierra del campo santo se efectuaría por prestaciones personales del vecindario. Las obras se iniciaron en 1851. Diez años más tarde se acometió una reparación de las paredes, que pagaron en la cantidad de 6.000

⁸⁴⁵ ADPB, Proy., sign. 292.

⁸⁴⁶ AHPB, PN 10.241, fols. 132-133 (escri. n.º 60).

reales la comunidad eclesiástica y 10.000 el concejo. En 1863 se efectuó el trazado del camino del camposanto y al año siguiente se concluyeron las obras con la construcción de la capilla. En 1930-1931 se efectuaría una ampliación del cementerio municipal⁸⁴⁷.

Por último, en Lantadilla el cementerio parroquial había sido creado en 1731 al lado sur de la iglesia. Se dejó entonces de hacer enterramientos dentro del recinto del templo. Para no extraer los cadáveres periódicamente, y dado que el espacio era pequeño, se optó por ir recubriendo los nichos de tierra, aumentando la altura del piso del solar en más de un metro. Así se dio solución al problema de los enterramientos en la localidad hasta que 1949 se hizo el nuevo cementerio civil⁸⁴⁸.

Otros servicios públicos

A finales del siglo XIX y comienzos del XX los ayuntamientos de las localidades más destacadas manifestaron una honda preocupación por prestar a su vecindario servicios básicos como el abastecimiento de agua o el alumbrado público.

El suministro de agua se efectuaba mediante fuentes (para el consumo humano), abrevaderos (para el ganado de labor) y lavaderos públicos (para la ropa).

En Herrera de Pisuerga el ayuntamiento acordó en diciembre de 1877 la construcción de una fuente en el centro de la plaza mayor, consciente de que para el vecindario era útil la traída de aguas para el abastecimiento⁸⁴⁹.

Entonces se encargó al Ingeniero Provincial de Obras Públicas, Manuel Rivera, un estudio sobre las características del terreno para decidir la forma más conveniente de realizarse. En abril de 1879 ya se tenía hecho el proyecto y el presupuesto, pero el consistorio no pudo sufragar los gastos.

A principios de 1882 se vuelve a retomar el asunto. Se contrata la obra con el santanderino López Doriga por un importe de 2.100 pesetas y se trae la piedra del pilón y de la escalinata de las canteras de Becerril del Carpio. En agosto del mismo año ya se había concluido las obras, y en septiembre se inauguró y puso en funcionamiento. Posteriormente, en julio de 1884, se instalarían cuatro aparatos de hierro dentro del pilón, como soporte de los cántaros mientras se llenaban⁸⁵⁰.

En Herrera también había un pilón (el Alberque) construido a mediados del siglo XVI, y a finales del XIX, en 1888-1889, se construyó un nuevo bebedero (la

⁸⁴⁷ GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *op. cit.*, pp. 85 y 133-135.

⁸⁴⁸ VICENTE RENEDO, M. (1993): *op. cit.*, pp. 103-117.

⁸⁴⁹ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 27, p. 23.

⁸⁵⁰ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *op. cit.*, p. 182.

Chorquilla) aprovechando las aguas de un manantial que tenía un pequeño estanque casi a ras de suelo⁸⁵¹.

No obstante, el proyecto de conducción de agua para el abastecimiento de la villa fue confeccionado por el ingeniero Gonzalo Alonso en 1925, quien efectuó el replanteo previo al año siguiente. Las obras se liquidaron en 1928 a cargo de Gonzalo Santamaría⁸⁵².

En Osorno, por su parte, se construyó en 1906 un lavadero público en la Fuente de los Caños⁸⁵³. La escasez de agua era un problema crónico de la localidad. Se obtenía de los pozos y era muy cruda. Se pensó en traerla de los ríos, pero finalmente se optó por habilitar 3 fuentes y un depósito que se surtían del manantial de Fuente Hornato. La captación de agua para el abastecimiento de Osorno sería proyectada por el ingeniero Virgilio García entre 1922 y 1923, efectuándose el replanteo previo en 1926. Las obras quedaron inauguradas el 28 de mayo de 1928 y se liquidaron en 1929 a cargo de Longinos Luengo⁸⁵⁴.

En otras poblaciones destacadas también se acometieron las obras de canalización del agua en la década de 1920. El proyecto de abastecimiento de Piña de Campos fue elaborado por Gonzalo Alonso en 1924 y el replanteo previo se realizó tres años más tarde⁸⁵⁵. En Amusco, el mismo ingeniero redactó la memoria en 1926, aunque Gonzalo Santamaría la modificó en 1929. Su ejecución se extendió hasta 1931, bajo la supervisión del ingeniero Enrique García⁸⁵⁶. También en la década de 1930 se emprendieron en Melgar de Fernamental las obras de conducción y distribución de agua y de alcantarillado⁸⁵⁷.

En cuanto al alumbrado público, en Herrera de Pisuerga se hacía a finales del siglo XIX mediante contrato en subasta pública con algún vecino que pudiera distribuir fluido para iluminar las calles durante los meses de invierno (desde octubre hasta marzo). En torno a 1850 se empleaba aceite y, posteriormente, en la década de 1880 había 20 farolas de petróleo que eran encendidas y apagadas por los serenos⁸⁵⁸.

Pero la gran innovación será la incorporación de la electricidad, a partir de la invención de la bombilla eléctrica por Edison en 1879. Así, el 13 de septiembre de 1896

⁸⁵¹ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *op. cit.*, pp. 187-191.

⁸⁵² AGMF, sign. ant. [2349] y [2350].

⁸⁵³ GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *op. cit.*, p. 201.

⁸⁵⁴ AGMF, sign. ant. [2369].

⁸⁵⁵ *Ibidem*, [2348].

⁸⁵⁶ *Ibidem*, [2379].

⁸⁵⁷ *Ibidem*, [2289].

⁸⁵⁸ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 51, p. 16.

Federico Villanueva, propietario de la fábrica de harinas “La Piedad” situada en el río Burejo y dueño de una pequeña central eléctrica, ofreció establecer lámparas eléctricas para servicio público. El 30 de octubre de 1898 el municipio acordó pagar al referido señor 900 pesetas al mes a cambio de la colocación y conservación de 36 luces para el alumbrado durante los 6 años del contrato, que se firmó el 1 de enero de 1899⁸⁵⁹. No obstante, en 1903 Guillermo Illera presentó una nueva propuesta para abastecer la localidad de fluido eléctrico desde su fábrica de harinas de Nogales de Pisuerga⁸⁶⁰.

En Alar del Rey, el 8 de diciembre de 1899 se inauguraba la instalación del alumbrado público por electricidad efectuada por los Hermanos Manterola. Éstos explotaban en arrendamiento la central que se encontraba en el edificio conocido como “Molino Pisón”, propiedad de la Compañía del Canal. El edificio contaba con una turbina de 18 caballos de potencia que, con las transmisiones convenientes, accionaba una dinamo blindada de 60 amperios y 100 voltios que daba 100 revoluciones por minuto. La corriente eléctrica que ésta generaba pasaba a un original cuadro de distribución, montado sobre mármol y con material procedente del extranjero, que estaba unido a dos pararrayos bipolares sistema Brown Boveri para protegerlo de la electricidad atmosférica. La red estaba constituida por cables convenientemente aislados y colocados sobre postes y palomillas, apoyadas estas últimas en las fachadas de los edificios⁸⁶¹. Como en el caso de Herrera, también en 1903 Guillermo Illera presentó una nueva propuesta para el alumbrado público de Alar desde su fábrica de Nogales⁸⁶².

El ayuntamiento de Osorno propuso en enero de 1907 el suministro de electricidad para el alumbrado público, acordando la elaboración del pliego de condiciones para su subasta. Su coste se sufragaría con los ingresos del pósito. El 1 de septiembre 1912 se adjudicó el servicio a la empresa “Víctor Vázquez Deiró”, de Melgar de Fernamental⁸⁶³. Se instalaron 90 lámparas de 10 bujías y, según el contrato, se habrían de abonar anualmente 2.375 ptas. durante 20 años. La inauguración del fluido eléctrico se produjo el 1 de mayo de 1913. Pero en torno a 1923 surgieron problemas de abastecimiento desde la central del concesionario, mientras la empresa local “Hijos de Luis García” entró en competencia suministrando luz desde su fábrica de harinas a 15 abonados sin autorización municipal. La subida excesiva de precios por

⁸⁵⁹ PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *op. cit.*, p. 183.

⁸⁶⁰ AGMF, sign. ant. [8115].

⁸⁶¹ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 23, p. 13 y *AMDEALAR*, nº 11, pp. 47-50.

⁸⁶² AGMF, sign. ant. [8115].

⁸⁶³ *Ibidem*, [8116].

la empresa de Vázquez Deiró motivó que se rescindiera su contrato y el 14 de mayo de 1933 se adjudicó a la “Distribuidora Palentina de Electricidad” por 10 años⁸⁶⁴.

Por lo demás, en las poblaciones principales fueron surgiendo compañías locales dedicadas a la producción de electricidad que, a la postre, se destinaría al alumbrado público de sus calles. La “Sociedad Eléctrica de las Villas”, desde su central de Frómista, efectuó el suministro a la propia localidad (1905)⁸⁶⁵, a Boadilla del Camino (1910)⁸⁶⁶ y a Piña de Campos (1915)⁸⁶⁷. La “Eléctrica La Florida”, por su parte, instaló la iluminación eléctrica en Amusco entre 1907 y 1911⁸⁶⁸. En Melgar de Fernamental se tardó algo más. La primera propuesta para llevar la electricidad a la villa hubo de esperar a 1924 y fue presentada por Juan Sanz⁸⁶⁹. Dos años más tarde, Apolinar del Río solicitaba que se ampliara esa concesión, ahora en sus manos, a otros pueblos de las provincias de Burgos y Palencia, entre ellos San Llorente de la Vega, donde se encontraba su central eléctrica⁸⁷⁰.

Construcciones defensivas

A comienzos de la época moderna, los castillos medievales, concebidos como fortalezas situadas en un lugar estratégico, pasaron de ser valiosos enclaves militares a constituirse en palacios y residencias señoriales, a medida que disminuían las tensiones bélicas en el interior. En ese momento, también las puertas de las murallas perdieron su misión defensiva y comenzaron a integrarse en el conjunto urbano con nuevas funciones (conmemorativas, religiosas, de cárcel), sin perder de vista su tradicional carácter de instrumento fiscal para la recaudación de impuestos.

En nuestro ámbito tenemos algunos elementos de este tipo, como el castillo de Herrera de Pisuegra. Fue obra de los primeros señores de la villa y pasó luego a ser propiedad de la familia Fernández de Velasco. Su origen se remontaría a los siglos XIV ó XV, y su fábrica era de sillería y mampostería de piedra.

En el siglo XVIII el edificio se encontraba en estado de abandono y su dueño, el Duque de Frías, autorizó en 1746 al ayuntamiento para que extrajera materiales (piedra, teja y madera) con destino a la reedificación de la puerta de Aguilar. El proceso de ruina

⁸⁶⁴ GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *op. cit.*, pp. 198-200.

⁸⁶⁵ AGMF, sign. ant. [8114].

⁸⁶⁶ *Ibidem*, [8115].

⁸⁶⁷ *Ibidem*, [8118] y [776].

⁸⁶⁸ *Ibidem*, [8114] y [8116].

⁸⁶⁹ *Ibidem*, [812].

⁸⁷⁰ *Ibidem*, [8116] y [777].

y saqueo del castillo de Herrera se vio agravado durante los años de la Guerra de la Independencia, ya que en 1812 fue quemado por las tropas españolas para evitar que sirviera de refugio al ejército francés. Tras el incendio, el castillo quedó prácticamente reducido a un conjunto de paredes de piedra.

A mediados del XIX se produce su venta a un particular, Jacinto Franco, y en 1875 el ayuntamiento acuerda la adquisición del solar para ensanchar la plaza destinada al mercado semanal de ganado vacuno, lanar y porcino⁸⁷¹. En 1878 se autoriza el derribo de la pared del mediodía y la piedra que se saca se vende y en parte se emplea en la construcción de la casa rectoral⁸⁷². Al año siguiente se edifica un cobertizo para el resguardo de los asistentes a dicho mercado, y en 1880-1881 se arregla el piso de la plaza de ganados.

A comienzos del siglo XX estaba avanzado su proceso de decadencia, ruina y destrucción, pues apenas quedaban tres paredes con varias saeteras, que serían demolidas definitivamente en los años 50 para levantar en su solar la plaza de toros, aprovechando sus piedras como cimientos⁸⁷³.

Herrera de Pisuerga también presentaba dos puertas de interés en su antigua muralla: la de Aguilar, que ya hemos descrito al señalar su utilización como cárcel, y la denominada Puerta Nueva o del Emperador Carlos V. Construida con piedra sacada en 1552 del castillo, es una obra renacentista. La portada presenta arco de medio punto y sobre él, tres escudos con escaques ondulados. En el lado que mira a la plaza mayor hay una hornacina cobijada bajo un tejazoz, en cuyo interior se alberga una magnífica escultura de piedra de La Piedad. Conserva el alero primitivo, con gran vuelo, que la decora y protege⁸⁷⁴.

Por su parte, en Las Cabañas de Castilla se halla una interesante torre señorial de los Condes de Osorno, del siglo XV. Está flanqueada por cuatro cubos en las esquinas, aparece rodeada de una muralla que tiene una puerta ojival y postigo para la entrada y presenta perforados sus muros con algunos huecos cerrados por rejas y balcones, unos saledizos y otros no⁸⁷⁵. Formaba parte originariamente de un pequeño castillo de estructura sencilla, que presentaba una barrera rectangular típica del nordeste de

⁸⁷¹ *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuerga*, nº 38, p. 20.

⁸⁷² *Ibidem*, nº 45, p. 11.

⁸⁷³ ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2008): *op. cit.*, p. 27 y PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *op. cit.*, pp. 187-191.

⁸⁷⁴ NAVARRO GARCÍA, R. (1939): *op. cit.*, pp. 13-16.

⁸⁷⁵ ALCALDE CRESPO, GONZALO (1988): *op. cit.*, pp. 358 y 714. También NAVARRO GARCÍA, R. (1932): *op. cit.*, p. 19 y MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 44-46.

Castilla. La torre tiene talud y garitas, que se parecen por su estilo a las del castillo de Peñafiel, y en ella figuraban las armas del apellido Castañeda. La sillería, con un perfecto ensamblaje, servía de revestimiento para tapias de un gran grosor, y al interior las paredes estaban enlucidas de yeso. Disponía de un pozo y los ventanales tenían los clásicos poyos laterales del siglo XV. La bóveda sobre la que descansa el tejado es de cañón, de perfil gótico, reforzada con dos arcos fajones, y hay tres forjados intermedios⁸⁷⁶.



Ilustración 103. Torre de Las Cabañas de Castilla (Palencia)

Por último, en Piña de Campos también se conservó una puerta de la muralla, del siglo XVI. Se trata de un lienzo de piedra con un arco apuntado, rematado con una construcción contemporánea de ladrillo. Una imagen de la Virgen dentro de una hornacina se encuentra situada en el paño que mira hacia el interior del pueblo⁸⁷⁷.

⁸⁷⁶ COOPER, E. (1991): *Castillos señoriales de la Corona de Castilla*, Salamanca, Junta de Castilla y León, Vol. I, p. 207.

⁸⁷⁷ PARRADO DEL OLMO, J. M. (1993), *op. cit.*, p. 5 y MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1977): *op. cit.*, pp. 228-231.

3. La arquitectura del trabajo

Bajo esa denominación⁸⁷⁸ consideraremos aquellos edificios que sirvieron para desarrollar una actividad económica de tipo industrial (de transformación de los recursos naturales en productos elaborados o semielaborados) o de carácter agropecuario (en relación con la agricultura y la ganadería).

Partiendo del amplio abanico de soluciones constructivas tradicionales, analizaremos las transformaciones y la renovación que introdujo en los medios de producción y, por ende en su arquitectura, el proceso de industrialización alentado a partir del Canal de Castilla y las vías de comunicación articuladas en su entorno.

EDIFICACIONES TRADICIONALES

Como punto de partida tenemos, por un lado, los establecimientos preindustriales que antecedieron y convivieron con el Canal hasta mediados del siglo XIX: sobre todo los “ingenios hidráulicos”⁸⁷⁹ (molinos harineros, batanes y tenerías de curtidos), pero también tejas, fraguas y talleres textiles.

Además, por otro lado, se encuentra la arquitectura auxiliar propia de la actividad agropecuaria, en sus diversas tipologías: palomares, bodegas, graneros, pajares, cuadras, etc., que comparten las características básicas de la construcción tradicional de la zona.

Establecimientos preindustriales

Se trata de un conjunto de edificaciones destinadas a la fabricación de diferentes artículos: harina (molinos), paños y productos textiles (batanes, tenerías y telares),

⁸⁷⁸ GARCÍA GRINDA, J. L. (1984): *Burgos edificado*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, p. 143.

⁸⁷⁹ GONZÁLEZ TASCÓN, I. (1987): *Fábricas Hidráulicas Españolas*, Madrid, MOPT y CEHOPU. También MORÍS MENÉNDEZ-VALDÉS, G. (2001): *Ingenios hidráulicos históricos: molinos, batanes y ferrerías*, Oviedo, Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Asturias y León.

materiales de construcción (tejas) o utillaje y aperos agrícolas (fraguas). El proceso productivo en ellas desarrollado presentaba, salvo contadas excepciones, una dimensión reducida, un uso poco intensivo de la mano de obra y un empleo de maquinaria o tecnología convencional, con escasas innovaciones. No obstante, estos edificios respondían a una estricta adecuación entre forma y función, obteniendo una gran eficacia con la máxima economía de medios.

“INGENIOS HIDRÁULICOS” O “CASAS DE AGUA”

Estas construcciones⁸⁸⁰, conocidas genéricamente como “molinos”, constituyen un ejemplo notable de arquitectura productiva tradicional en la que se aprovecha la fuerza motriz del agua para realizar un determinado trabajo: moler grano para obtener harina, o tratar el trapo y las pieles en orden a producir bienes como papel, tejidos o curtidos. Estos artefactos, que sin duda alguna tuvieron suma trascendencia en la economía rural tradicional⁸⁸¹, adoptaban los materiales locales y una organización diferenciada en función de su tipología. En este sentido, dentro del concepto general de molino, tenemos las siguientes modalidades: los establecimientos harineros, los batanes y, por último, las tenerías o fábricas de curtidos.

No obstante, hay una serie de rasgos comunes a todos ellos. El modelo más sencillo y extendido de funcionamiento estaba compuesto por un eje vertical movido mediante transmisión directa desde una rueda horizontal con paletas curvas denominada “rodezo”, aunque también existía la posibilidad de disponer un eje horizontal con rodete vertical, solución conocida como “aceña”. Los molinos se emplazaban sobre un “caz”, derivación de agua canalizada que nacía de la creación de una presa o azud sobre el curso de un río próximo. Mediante la configuración de un pequeño salto se movían los rodeznos, donde iban engranados las piedras y los mecanismos correspondientes⁸⁸².

⁸⁸⁰ GARCÍA GRINDA, J. L. (2006): “La Arquitectura del Agua”, en VV. AA., *La Arquitectura Vernácula. Patrimonio de la Humanidad*, Badajoz, Diputación Provincial, Tomo I, pp. 157-282. También GARCÍA GRINDA, J. L. (2009): “Arquitectura e ingenios hidráulicos: orígenes y presencia medieval”, *Biblioteca de Estudio e Investigación*, nº 24, pp. 143-168.

⁸⁸¹ Las principales instituciones de la época y los miembros privilegiados solían incluirlos entre sus posesiones más preciadas. Los molinos podían pertenecer a uno o más propietarios (sobre todo de procedencia eclesiástica) o, más frecuentemente, al concejo. En este último caso, eran aprovechados bien de manera comunal (los vecinos del lugar lo usaban por turnos, veces, días) o bien se cedían en arrendamiento para obtener unos ingresos en especie o en metálico que iban al común.

⁸⁸² Después de ser aprovechada la fuerza motriz del agua, el caz volvía a enlazar otra vez con la corriente natural de agua, configurándose en ese espacio intermedio las conocidas islas de los molinos, donde el encargado del establecimiento disponía de un terreno de cultivo, generalmente una huerta.

En cuanto a las características constructivas de estas edificaciones, hay que señalar la relativa calidad de los materiales empleados y de su tratamiento, lo cual está directamente relacionado con la enorme importancia que tuvieron en la vida cotidiana de las poblaciones rurales. El basamento inferior, donde se conformaban los ojos o “cárcavos”, presentaba siempre una fábrica de cantería (frecuentemente sillería) con el fin de garantizar su mayor durabilidad, toda vez que era la parte que se encontraba permanentemente en contacto con el agua. En el resto aparecían intercalados piedra, adobe e, incluso, ladrillo en los paramentos y madera en la estructura y los huecos.

MOLINOS HARINEROS

Son los más conocidos y numerosos, y se destinaban a transformar el grano del cereal en harina. Su funcionamiento era sencillo⁸⁸³.

La captación del agua se efectuaba mediante una presa y se conducía por el canal hasta el edificio en sí, que por extensión se denomina como la máquina (molino). Previo a él se encontraba la balsa, de gran importancia, pues almacenaba el agua y una vez llena permitía conseguir la potencia necesaria mediante el gradiente de caída del agua, por lo que su tamaño determinaba el rendimiento. En la mayoría de los casos estaba constituida por un doble muro a base de bloques de mampostería trabajados con gran cuidado, ya que era la parte donde el agua ejercía toda su presión.

Atravesándolos había un canal dotado de una trampilla que regulaba el caudal de entrada y se accionaba desde el interior del molino. Para evitar una subida incontrolada del nivel del agua estaba el aliviadero, en forma de compuerta. El circuito se completaba con una salida, más baja que la entrada, por donde irrumpía el chorro de agua que movía el elemento motriz, la rueda, que con una ligera inclinación aprovechaba al máximo la fuerza de la corriente. Esa salida también estaba dotada de compuertas que regulaban la cantidad de agua que entraba y, de esta forma, la velocidad de giro de la muela.

Ya en el interior del edificio, el rodezno transfería el movimiento, mediante un eje longitudinal, a una gran piedra o muela, la volandera, que giraba sobre otra fija, molandera, siendo éstos los elementos molturantes. Ambas presentaban un agujero central pasante que permitía la entrada del trigo entre ambas, y se encontraban cubiertas

⁸⁸³ GARCÍA CASTELLÓN, F. (1997): *Los molinos y fábricas de harina en Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 94-110. También GARCÍA TAPIA, N. (1997): *Molinos tradicionales*, Valladolid, Castilla Ediciones.

por una estructura o carcasa de madera denominada guardapolvos, que las protegía y soportaba la tolva, depósito del trigo que permitía ir dosificando la cantidad a moler. Si era mucha podía salir sin triturar o parar el ingenio, y si era poca producía un desgaste innecesario de las muelas. Para evitar ambos extremos, se disponía un ingenioso sistema de dosificación, el trique-traque, ejemplo de primitiva y eficaz automatización que utilizaba el propio movimiento de la piedra mediante una rueda dentada, produciendo un ruido que es la causa de su onomatopéyico nombre.

La piedra volandera se dividía en tres partes, que de dentro a afuera y en secciones concéntricas eran “entrante”, “moliente” y “saliente”. En ella se realizaba la molienda completa, en el recorrido que impulsado por el giro hacía el cereal desde el centro hacia el borde de la misma. El triturado se basaba en el corte por cizallamiento del grano al entrar en contacto con las estrías, de ahí la gran importancia del picado de la piedra⁸⁸⁴. Este movimiento generaba calor por rozamiento y, si era muy largo o lento, se producía un sobrecalentamiento que quemaba la harina haciéndola inservible.

Los molinos carecían de elementos que limpiaran el trigo, pues el molinero se limitaba a la molienda y cobraba por ese servicio una cantidad fija en especie, la denominada maquila, razón del nombre “molinos maquileros”. La calidad de la harina producida dependía principalmente del tipo de trigo, aunque también influían otros factores como las condiciones de las piedras o el buen hacer del molinero. La operación de separar el salvado de la harina se hacía manualmente, gracias al cribado con cedazos de agujeros de tamaño diverso, dependiendo de la finura que se quisiera obtener.

Las limitaciones fundamentales del molino eran de tipo cuantitativo. Se estableció un diámetro óptimo de las piedras de un metro y treinta centímetros y, pese a que en el siglo XVIII se mejoró la calidad de su material (se sustituyeron las muelas del país por las francesas de La Ferté), la capacidad productiva por máquina siguió siendo escasa. Para conseguir un aumento de la producción sólo quedaba incrementar el número de piedras. Por ende, se optará por la multiplicación de los molinos en cada explotación, siendo el primer paso su duplicación, dedicando uno a la producción de harina para el consumo humano, el “molino de pan”, y el otro para triturar cereales para la alimentación del ganado, el denominado “molino de pienso”.

⁸⁸⁴ Esta labor consistía en tallar periódicamente las estrías de la piedra volandera. Esta operación exigía desmontarla de su emplazamiento, operación muy penosa por su peso y por el espacio angosto en el que se alojaba. Para ello los molinos disponían de la cabria, especie de semicírculo metálico suspendido de un tornillo que, apoyado en un soporte de madera, permitía mediante rosca subir y bajar la muela.

En el siglo XIX aparecieron molinos con tres, cuatro y hasta cinco piedras, número que no se superó ya que era muy complicado el poder adaptar los edificios a esa maquinaria. Además, al aumentar el número de molinos funcionando se precisaba el apoyo de máquinas que facilitasen las labores de limpieza del trigo y que separasen el salvado de la harina, pues el molinero no podía hacer tales cantidades a mano. Como resultado, muchos molinos harineros fueron incorporando sistemas de limpia y cernido en una segunda planta, que eran abastecidos desde abajo a través de unos conductos con cangilones y un mecanismo de engranajes y poleas. La progresiva introducción de tecnología avanzada y su propio desarrollo constructivo, en aras de la mejora de la productividad y de la calidad de la molinería, permitieron la transformación de estos establecimientos en fábricas de harinas, exentas de maquila y con libertad de mercado, que constituyen muestras ya de una verdadera arquitectura industrial.

Desde el punto de vista arquitectónico, los molinos tradicionales eran sencillas construcciones realizadas en fábrica de piedra en el basamento o cuerpo de aguas, donde se abrían los cárcavos en forma de arcos de medio punto, y materiales térreos (adobe, tapial o ladrillo) en los muros perimetrales. Con cubierta a dos aguas sobre armadura de madera, presentaban una composición elemental de su fachada, donde únicamente aparecían la puerta de acceso y un pequeño hueco para dar iluminación y ventilación. Se solía disponer en ellos una vivienda para el encargado o molinero, la cual se podía habilitar en el propio molino, generalmente en la planta primera (pues el resto de dependencias auxiliares se situaba en la inferior), o podía constituir un cuerpo perpendicular al edificio principal, con una forma de “L” ó de “T”.

A mediados del siglo XVIII, a la luz de las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada (en concreto la contestación a la 17ª pregunta del interrogatorio), está documentada la existencia de numerosos molinos harineros en nuestra zona. Algunos de ellos eran propiedad de particulares, generalmente vecinos de las poblaciones. De este tipo eran los de San Quirce, de tres ruedas y situado sobre el río Pisuerga, que no molía por el rompimiento de su presa⁸⁸⁵; Frómista, de dos ruedas y en el río Ucieza, que estaba en renta⁸⁸⁶; Amusco, de idénticas características que el anterior, que no molía de continuo por el escaso caudal⁸⁸⁷, y San Cebrián de Campos, de cuatro paradas sobre el

⁸⁸⁵ AGS, CE RG L070, fol. 36.

⁸⁸⁶ *Ibidem*, L477, fol. 385.

⁸⁸⁷ *Ibidem*, L475, fol. 445.

río Carrión, comprado por varios habitantes de la villa a las monjas de Santa Ana de Valladolid, que estaba en renta⁸⁸⁸.

Algunos pertenecían a instituciones eclesiásticas, como el de Alar del Rey, de cuatro muelas (tres funcionaban continuamente) y con habitación para el encargado, que emplazado sobre el río Pisuerga era propio del Monasterio de San Andrés de Arroyo y estaba en renta⁸⁸⁹. Otros eran propiedad de los señores de las villas, como los de Sopeña y de Arriba en Ribas de Campos, de tres muelas cada uno y situados sobre un cauce derivado del río Carrión, que eran bienes del Duque de Arcos y estaban arrendados⁸⁹⁰. En ambos casos, dada su proximidad con la cabecera y el término del Ramal Norte, respectivamente, se incorporarían a la explotación del Canal.

Pero sobre todo abundan los molinos de propios que se explotaban en régimen de arrendamiento. En Herrera había dos, el de la Bastida y el de Prado, ambos con cuatro piedras y casilla para el molinero⁸⁹¹. Ventosa de Pisuerga poseía otro de tres ruedas⁸⁹². En Castrillo aparecía uno de cuatro paradas sobre un cuérnago nacido del río Pisuerga y junto a un puente de madera⁸⁹³. Melgar de Fernamental contaba con cuatro casas de molino, todas ellas de otras tantas ruedas movidas con las aguas del río Pisuerga que se dirigían por un cauce: el del Paso, el de la Magdalena, el del Cubo y el de la Dehesa, participado este último en un tercio por la villa de Arenillas⁸⁹⁴. En Osorno se disponían otros tres molinos de dos ruedas cada uno sobre el cuérnago del río Valdavia, siendo una propia de la comunidad eclesiástica y las cinco restantes del común, todas en arriendo⁸⁹⁵. Lantadilla explotaba dos casas de molino de tres ruedas de cubo, situadas en un cauce que nacía del río Pisuerga: la de Fuenteguinda (una rueda no molía por falta de aguas) y la de Lantada⁸⁹⁶. Finalmente, en Piña de Campos existía un pequeño molino de dos muelas sobre el río Ucieza⁸⁹⁷.

Tenemos algunas noticias al respecto de estos establecimientos y de otros no contemplados en el Catastro. En Herrera de Pisuerga, además de los señalados, había otro molino sobre el río Burejo. Se trataba de un antiguo pisón que había sido

⁸⁸⁸ AGS, CE RG L480, fol. 100.

⁸⁸⁹ *Ibidem*, L068, fol. 84.

⁸⁹⁰ *Ibidem*, L480, fol. 34.

⁸⁹¹ *Ibidem*, L069, fol. 49. También MIÑANO Y BEDOYA, S. DE (1826): *op. cit.*, T. IV, p. 452.

⁸⁹² AGS, CE RG L068, fol. 258.

⁸⁹³ *Ibidem*, L483, fol. 192. También MIÑANO Y BEDOYA, S. DE (1826): *op. cit.*, T. II, p. 484.

⁸⁹⁴ AGS, CE RG L031, fol. 286. MIÑANO Y BEDOYA, S. DE (1826): *op. cit.*, T. V, pp. 464-465 y MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XI, pp. 358-359, ya no recogen el del Cubo.

⁸⁹⁵ AGS, CE RG L479, fol. 64.

⁸⁹⁶ *Ibidem*, L478, fols. 92-93.

⁸⁹⁷ *Ibidem*, L479, fol. 314.

reconstruido en 1707 con dos ruedas y cuatro pilas⁸⁹⁸. Parece ser que a lo largo del siglo XVIII se transformó en molino harinero, pues a finales de dicha centuria estaba en arrendamiento por un período de dos años y una renta en especie⁸⁹⁹, al igual que los molinos de la Bastida y de Prado sobre el río Pisuerga, siendo todos ellos propios de la villa⁹⁰⁰. De estos dos últimos, el de La Bastida era el más lejano al núcleo y parece ser que ya funcionaba en el siglo XV⁹⁰¹. En 1813 se efectuó su arreglo con dinero del común, reparándose principalmente su presa, con cuyas aguas se regaban las huertas⁹⁰².

Lantadilla, por su parte, emprendió en las últimas décadas del siglo XVIII la construcción de un molino entre el puente nuevo y la presa en el río Pisuerga, siendo éste el único que funcionaba en la villa a mediados de la centuria siguiente⁹⁰³. Entre agosto y octubre de 1780 José Fresno y Francisco Orbea (maestro de obra), vecinos de Melgar, se obligaron a levantarlo⁹⁰⁴. El artefacto, de dos paradas, presentaría un primer piso de piedra labrada y el resto de mampostería. En las condiciones de la obra se estipulaba que *“todo lo tocante a canales, rodeznos y ruedas se practicará en la forma en que está el molino que llaman de la Magdalena en la villa de Melgar de Fernamental, uno de los mejores molinos de la ribera”*. El acopio de materiales (madera, piedra, cal, hormigón, etc.) y la traída de aguas correría a cargo de la villa.

De Osorno también tenemos noticias de finales del Setecientos sobre el arriendo de los molinos de Palacio y de Vega⁹⁰⁵, de dos ruedas, propios de su junta municipal. También aparecía el molino de Pinilla, de iguales características, en el cual una piedra pertenecía al concejo y la otra a la comunidad eclesiástica de la villa⁹⁰⁶.

Pero la información más abundante sobre este tipo de establecimientos proviene de Melgar de Fernamental. Tenemos documentada la explotación prácticamente ininterrumpida de los molinos de la Dehesa, el Puente y la Magdalena durante la primera mitad del siglo XIX⁹⁰⁷.

⁸⁹⁸ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, n° 38, p. 14.

⁸⁹⁹ AHPP, PN 2.008, fols. 121-122 (1791).

⁹⁰⁰ *Ibidem*, 2.010, fol. 88 (1796).

⁹⁰¹ Aparece mencionado en 1408, en una carta de venta otorgada por el concejo de Barrialba a favor del monasterio de San Felices, cerca de Peña Amaya, de los molinos del Castillo y de la Bastida. *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, n° 62, p. 3.

⁹⁰² *Ibidem*, p. 11.

⁹⁰³ MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. X, p. 66.

⁹⁰⁴ AHPP, PN 5.577, fols. 1-2 y 5.

⁹⁰⁵ *Ibidem*, 4.952, fols. 75 y 110 (1793).

⁹⁰⁶ *Ibidem*, fol. 48 (1792).

⁹⁰⁷ El molino del Cubo no aparece, lo cual vendría a indicar que la explotación de dicho establecimiento se abandonó, aunque desconocemos las causas.



Ilustración 104. Molino de la Magdalena en Melgar de Fernamental (Burgos)

En los contratos de arrendamiento⁹⁰⁸, se estipulaban una serie de condiciones generales y comunes a todos ellos. Se fijaba una renta anual en especie, consistente en un número de fanegas o cargas de grano (sobre todo trigo y, en menor medida, cebada) que habían de entregar al concejo los arrendatarios, generalmente vecinos de la villa o de los pueblos próximos. El plazo estipulado comprendía entre uno y cuatro años y se podía proceder al subarriendo en las mismas condiciones suscritas por el cesante.

Estos establecimientos funcionaban en régimen de maquila y antes de que se produjera su entrega se efectuaba una tasación de la maquinaria, las piedras y el edificio, en orden a calcular las mejoras o menoscabos introducidos durante el arriendo, que se habrían de abonar o exigir respectivamente. El mantenimiento de la maquinaria, del edificio y del desagüe corría por cuenta de los arrendatarios. Por su parte, el concejo

⁹⁰⁸ Molino de la Dehesa: AHPB, PN 10.221/2, fols. 108-109 (1802); 10.072/2, fols. 2-3 (1805); 10.072/3, fol. 78 (1808); 10.073/1, fol. 120 (1812); 10.073/2, fols. 43-44 (1813); 10.073/3, fols. 47-48 (1814); 10.222/1, fol. 268 (1815); 10.074/1, fol. 84 (1816); 10.155/4, fols. 38-39 (1820); 10.025/4, fol. 328 (1822); 10.075/4, fol. 4 (1825); 10.076/1, fol. 94 (1826); 10.077/1, fol. 136 (1827); 10.077/2, fol. 109 (1828); 10.077/3, fol. 66 (1829); 10.027/2, fols. 86-87 (1830); 10.078/2, fols. 89-90 (1831); 10.079/2, fol. 65 (1833); 10.027/5, fol. 95 (1834); 10.080/1, fol. 135 (1835); 10.080/3, fol. 118 (1837); 10.029/1, fol. 281 (1838); 10.030/0, fol. 247 (1839); 10.034/2, fol. 155 (1845); 10.035/1, fols. 296-297 (1846); 10.035/2, fols. 241-242 (1847) y 10.070/1, fols. 242-245 (1854).

Molinos del Puente y de la Magdalena (se arrendaban conjuntamente): *Ibidem*, 10.072/5, fols. 37-38 (1810); 10.072/5, fol. 58 (1810); 10.072/6, fols. 70-71 (1811); 10.073/1, fols. 62-63 (1812); 10.073/2, fol. 41 (1813); 10.073/3, fols. 29-30 (1814); 10.025/4, fol. 278 (1822); 10.078/2, fols. 56-57 (1831); 10.078/2, fol. 105 (1831); 10.080/1, fol. 58 (1835); 10.029/1, fol. 361 (1838); 10.032/1, fol. 183 (1840); 10.034/2, fol. 155 (1845) y 10.069/1, fols. 230-231 (1851).

se obligaba a proporcionar las aguas corrientes a los artefactos, a recoger la presa, a la limpia y el desove del cauce y, en caso de rotura, a su reparación.

La Ley de Desamortización de Madoz de 1 de mayo 1855 ordenó la incautación y venta de los molinos de propios y supuso un golpe definitivo a la molienda maquilera de los concejos⁹⁰⁹. Los grandes industriales harineros vieron entonces la posibilidad de edificar sobre ellos fábricas de nueva planta aprovechando sus presas, sus instalaciones (generalmente en pésimo estado) y su modesta maquinaria⁹¹⁰.

En Herrera de Pisuerga, Francisco Illera levantará dos fábricas de dos piedras cada una sobre los molinos concejiles que adquiere: el de La Bastida, en el Pisuerga, y el de La Piedad, sobre el río Burejo, aunque sabemos que durante el motín del pan de 1856 sólo funcionaba como fábrica de harinas La Bastida⁹¹¹. También en Castrillo de Riopisuerga se hizo con el molino de “La Campesina” y lo convirtió en fábrica.

En Osorno el municipio decidió enajenar el cuérnago derivado del río Valdavia, donde se encontraban los tres molinos ya señalados, dado que la presa que lo alimentaba se encontraba rota desde hacía más de 50 años y por ello no producía ninguna utilidad⁹¹². Se impusieron como obligaciones al comprador la construcción de una presa sólida, la limpia y acondicionamiento del cauce y el montaje de 3 fábricas, una de ellas funcionaría como molino maquilero de dos piedras para el servicio del vecindario⁹¹³. El mismo Francisco Illera lo adquirió en 1855, pero hasta 1868 no comenzó las obras.

En Melgar de Fernamental, los molinos concejiles del Puente, la Magdalena y la Dehesa fueron comprados en 1856 por Antonio Ortiz Vega, industrial harinero avecindado en Alar del Rey, con vistas a edificar fábricas de harinas. En 1858 arrendó los dos primeros por un bienio⁹¹⁴ y en 1861 hizo lo propio con los dos últimos por otro año, a condición de que se garantizase el funcionamiento de la “*fábrica de harinas del Puente*”⁹¹⁵.

⁹⁰⁹ MALUQUER DE MOTES, J. (1985): *op. cit.*, pp. 275-296.

⁹¹⁰ Estos compradores verdaderamente no adquirían un molino, sino su salto, su aprovechamiento hidráulico. MORENO LÁZARO, J. (1991b): *op. cit.*, pp. 166-167.

⁹¹¹ *Apuntes Históricas de Herrera de Pisuerga*, nº 27, p. 12 y SANMILLÁN MERINO, J. (coord.) (1992): *op. cit.*, pp. 194-196.

⁹¹² GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *op. cit.*, pp. 123-124.

⁹¹³ Dicho artefacto estuvo en funcionamiento hasta 1933, momento en que la familia Illera retiró las dos piedras (una francesa y otra ordinaria).

⁹¹⁴ AHPB, PN 10.353/2, fols. 155-156.

⁹¹⁵ *Ibidem*, 10.595/4, fol. 33. Este artefacto experimentó una importante transformación en su capacidad productiva, la cual afectaría tanto a su maquinaria como al edificio. Tenemos noticia de que en 1860 se efectuó un encargo de carpintería para dicho establecimiento, que incluía la realización de 5 puertas y 7 ventanas, lo cual permite pensar en que se produjo un desarrollo arquitectónico del establecimiento (*Ibidem*, 10.071/4, fol. 111).



Ilustración 105. Fábrica del Puente en Melgar de Fernamental (Burgos)

Además, sabemos que estableció por esos años un nuevo molino en Melgar, el de Zorita. La primera noticia sobre el mismo, situado en el mismo cauce que los anteriores, corresponde al año 1863 y recoge su arrendamiento por seis años⁹¹⁶. En 1869 se procedió a su renovación por el mismo plazo de tiempo⁹¹⁷, si bien ese mismo año se subarrendó en los mismos términos⁹¹⁸.

Pero en 1865 Ortiz Vega se declaró en quiebra⁹¹⁹. Esta circunstancia influyó negativamente en sus establecimientos harineros radicados en Melgar, que contabilizaban un total de 20 piedras, como se desprende de una descripción de 1868 sobre el estado de las “*fábricas de la Dehesa y de la Magdalena*”, apelativo indicativo de que ambos artefactos experimentaron el mismo proceso que el del Puente. En ella se hacía constar que ambos no funcionaban desde el año anterior, razón por la cual no había ni trigo ni harina en sus dependencias, que las 6 piedras que tenían cada uno se encontraban desmontadas y que el resto de la maquinaria no funcionaba⁹²⁰. De la fábrica del Puente no se apuntaba nada. Intuimos que la titularidad de todos estos

⁹¹⁶ AHPB, PN 10.064, fols. 203-206.

⁹¹⁷ *Ibidem*, 9.273, fols. 279-283 (escr. n° 128).

⁹¹⁸ *Ibidem*, 9.289/2, fols. 399-400 (escr. n° 180).

⁹¹⁹ AGCHD, CC, S. XIX, C.0104-06.

⁹²⁰ AHPB, PN 9.289/2, fols. 27-28 (escr. n° 14).

establecimientos cambió y pasaron a manos de sus acreedores, quienes los arrendarían o venderían a personas con intereses económicos en la villa de Melgar.

Algunos de estos molinos harineros se reconvirtieron, en el primer tercio del siglo XX, en pequeñas centrales eléctricas (“molinos o fábricas de luz”) para facilitar el abastecimiento de energía a los núcleos vecinos. Para acometer la adaptación a ese nuevo uso, fue necesario el reemplazo de las piedras de molienda por la turbina, a la cual se añadieron los correspondientes generadores y transformadores que estaban enlazados con la red de suministro eléctrico. Tal es el caso del molino de Zorita. Así, el 15 de octubre de 1936 la sociedad denominada Electra Popular-Zorita S. A. de Melgar remitió a la Dirección de Obras Hidráulicas del Duero un proyecto para el aprovechamiento de energía eléctrica en dicho establecimiento⁹²¹.

BATANES

Ligados también al aprovechamiento de la fuerza del agua se encontraban los batanes o pisones, donde se preparaban los paños docenos, milenos y estameñas tejidos en los tradicionales telares familiares. Presentaban una gran semejanza con los molinos harineros, aunque introducían algunas modificaciones. La máquina solía presentar una o más ruedas verticales que movían pesadas mazas de madera con las que se golpeaban y apelmazaban los tejidos, haciéndolos más consistentes, y se desengrasaban y enfurtían empleando talco molido y cernido, que se echaba al trapo humedecido antes de ser pisado⁹²². Estas construcciones disponían de algunas dependencias auxiliares específicas de esta actividad, como lavaderos donde remojar la materia prima o tendaderos.

En nuestra zona, el Catastro de Ensenada menciona la existencia de cuatro batanes a mediados del siglo XVIII: el de Alar del Rey, de dos ruedas y situado sobre el río Pisuerga, que era propio del Monasterio de San Andrés de Arroyo y se explotaba en régimen de arrendamiento⁹²³; otro en Herrera de Pisuerga, de dos ruedas y propio del concejo⁹²⁴; el de Melgar de Fernamental, sobre el cuérnago y también propiedad del común⁹²⁵, y el último en Lantadilla, el pisón de Salcedo, de una rueda con tres pilas y seis mazos sobre el cauce molinar, arrendado en quinquenios por la villa⁹²⁶.

⁹²¹ AGCHD, CC, Carp. 218 CICCP.

⁹²² Los artesanos untaban con aceite los paños para obtener una mayor facilidad en el manejo.

⁹²³ AGS, CE RG L068, fol. 84.

⁹²⁴ *Ibidem*, L069, fol. 49.

⁹²⁵ *Ibidem*, L031, fol. 286. También MIÑANO Y BEDOYA, S. DE (1826): *op. cit.*, T. V, pp. 464-465 y MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XI, pp. 358-359.

⁹²⁶ AGS, CE RG L478, fols. 92-93.

Pocas noticias tenemos de ellos. Tan sólo conocemos algo del batán de Melgar de Fernamental, que tenía dos ruedas y seis pilas. En torno a 1780 Francisco Orbea, maestro arquitecto entendido en la construcción de este tipo de establecimientos, efectuó obras en el mismo, que incluían la reparación de las roturas en su máquina, obras de albañilería, la recomposición de la presa y la limpieza del canal. También aparecen diversos testimonios sobre la explotación de este artefacto: un pleito sobre su tasación de 1795⁹²⁷; varias escrituras de arriendo suscritas entre 1809 y 1838 por vecinos de Astudillo, destacado centro textil de la zona que disponía de un gran número de batanes⁹²⁸; un expediente para su compostura de 1814⁹²⁹, y un procedimiento judicial por el impago de su renta en 1841⁹³⁰.

Hacia mediados del siglo XIX se produce el cese de la actividad de este artefacto. Parece ser que en este hecho tuvo gran incidencia la aparición, en torno al Canal de Castilla⁹³¹, de establecimientos similares con características casi industriales, con maquinaria más evolucionada y mayor desarrollo arquitectónico, que en definitiva presentaban una capacidad productiva superior y contaban con un mejor acceso a las vías de comunicación. Esos artefactos restaban caudal al Pisuerga, haciendo que los molinos y batanes levantados en sus márgenes perdiesen potencia, pero sobre todo ejercían una competencia insoportable para los centros tradicionales. Éstos perdían inevitablemente clientela y se veían abocados a su reconversión (en fábricas de harinas primero o en “molinos de luz” después), a una lánguida subsistencia para responder a la demanda local o, en la mayoría de los casos, a su abandono y desaparición. Así ocurriría con los batanes de Astudillo, cuya actividad se desvió en gran medida hacia Frómista, donde se levantaron dos grandes batanes junto a su grupo de cuatro esclusas⁹³².

⁹²⁷ AHPB, JM 1.519.

⁹²⁸ *Ibidem*, PN 10.222/1, fol. 232 (1809); 10.073/3, fols. 13-14 (1814); 10.074/1, fols. 39-40 (1816); 10.074/4, fol. 31 (1821); 10.025/4, fol. 280 (1822); 10.075/3, fol. 17 (1824) y 10.029/1, fol. 193 (1838).

⁹²⁹ *Ibidem*, JM 1.527.

⁹³⁰ *Ibidem*, 1.569.

⁹³¹ Este panorama fue anticipado por el clérigo ilustrado Manuel José de Hoyos en 1796 en su respuesta al interrogatorio de Tomás López: “[...] y muy pronto llegará tiempo en que su rendimiento (de los molinos y del batán de la villa) no alcance para los reparos precisos, así por las muchas casas de molinos que se han fabricado por quanta de la Real Hacienda en el Canal, como porque éste se sorbe a Pisuerga de modo que casi la mitad del año se puede pasar a pie enjuto, por más que aquélla crezca, nunca podrá equivaler el perjuicio que sienten los pueblos [...]”. CADIÑANOS BARDECI, I. (1993): *op. cit.*, pp. 127-128. BN Ms. 7.296, fols. 302-306v.

⁹³² PRIETO HERRERA, R. (1992): *Tres estampas del siglo XVIII astudillano*, Santander, pp. 9-36.

TENERÍAS Y FÁBRICAS DE CURTIDOS

Adoptaban un mecanismo de funcionamiento similar al de los batanes, aunque también hay que señalar que empleaban el agua para ablandar las pieles y para cocer la corteza de madera con la que se obtenía el tanino empleado en la elaboración de sus productos. El proceso era el siguiente: en la planta baja se separaba la piel salándola y tratándola con cal para que perdiera el pelo; luego se introducía en unos pilones denominados “noques”, donde permanecía dos semanas para que se curtieran y, finalmente, se tendían en la planta superior, habilitada como secadero.

A comienzos del siglo XIX, tenemos algunas tenerías en nuestro ámbito: en Herrera de Pisuerga se disponían cuatro para curtir y hacer suela y becerro⁹³³ y en Melgar de Fernamental había otras tantas sobre el cauce molinar⁹³⁴. Pero en esta villa se implantó unos años antes, concretamente en 1768, la Real Fábrica de Curtidos a la inglesa de Antonio Tomé⁹³⁵, personaje oriundo de la localidad que fue prior del Consulado del Mar, regidor de la ciudad de Burgos y destacado defensor de los planteamientos del reformismo ilustrado.

En un memorial presentado el 3 de junio de 1770 al monarca solicitando la real protección para su establecimiento, Tomé explicaba el motivo por el que se decidió a instalar una factoría de tal tipo y magnitud en su localidad natal:

“[...] Deseando el suplicante dar una evidente prueba de bien patrio se determinó a emprender la grande y útil obra de construir a sus expensas en la villa de Melgar de Fernamental, una fábrica de todo género de curtidos a la inglesa, sacándola de pie y nueva planta con casa aparente y veintiocho pozos, ocho caleros, tres almacenes y demás oficinas, haciendo della desde el río hasta la fuente erigida en la casa un encanalado para traer el agua necesaria hasta la misma fuente para el surtido de dos mil quinientas corregeles y suela a la inglesa; tres mil becerrillos finos a la francesa, con partidas de becerros, baquetas encarnadas imitando al Moscobia; tres mil cordobanes y badanas de todos colores, cuyas operaciones ha tenido de coste al suplicante desde el año 1767 hasta el presente pasados de 600.000 reales de vellón y actualmente mantiene maestros y oficiales extranjeros que continúan con doce operarios y jornaleros del país, cuya fábrica por la situación en Melgar es útil a sus vecinos y proporcionando sitio para surtimiento de las Castillas y ciudades principales

⁹³³ MIÑANO Y BEDOYA, S. DE (1826): *op. cit.*, T. IV, p. 452.

⁹³⁴ *Ibidem*, T. V, pp. 464-465. También MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. XI, pp. 358-359.

⁹³⁵ ORTEGA GUTIÉRREZ, D. (1987): *op. cit.*

*de ellas y cesará la necesidad que tienen los mercaderes de recurrir a proveerse de los géneros a Inglaterra, Francia y Vizcaya, por cuanto los ensayos y obras perfeccionados dellas executadas a costa del suplicante han tenido feliz suceso [...]*⁹³⁶.

En 1771 le fueron concedidas por la Junta de Comercio y Moneda una serie de franquicias y privilegios⁹³⁷: exenciones de impuestos (alcabalas, cientos, aduanas) en las primeras ventas y autorización para colocar el escudo de armas reales en la fábrica y los almacenes. Pero, tal y como testimonia E. Larruga⁹³⁸, su establecimiento contaba con el rechazo del vecindario y las autoridades municipales. Éstos justificaban su malestar contra la fábrica por los malos olores y la insalubridad que, a su juicio, generaban los vertidos de la misma, que iban a parar al cauce molinar, con cuyas aguas supuestamente contaminadas se regaban las “Huertas Viejas” y se movían los molinos harineros propios de la villa. Esta argumentación sobre el peligro que representaba dicho establecimiento no parecía tener fundamento y más bien ocultaba el descontento por el excesivo número de gracias que había recibido por parte de los poderes públicos.

Dicha tenería alcanzó enorme notoriedad entre sus contemporáneos, tal y como se desprende del admirativo comentario que Jovellanos hizo de ella en sus *Diarios*:

*“[...] Melgar es un buen pueblo, notable por su industria de curtidos, establecida por D. Antonio Tomé, y dirigida por un fabricante francés (Juan Bautista Chimalet). Esta fábrica es grande, está afuera, pero cerca de la villa. De lejos parece un palacio con sus 72 noques, sin contar los diez de cal para pelar... Beneficianse cueros al pelo y comunes de todas las clases para correajes, suela común, becerro, cabra, badán, todo sin color [...]*⁹³⁹.

Sin embargo, a finales de la centuria, al decir de los contemporáneos, experimentaba la competencia del batán instalado en la 7ª esclusa del Canal de Castilla, según reflejó el informante de Tomás López:

*“[...] su producto ha decrecido mucho por haberse fabricado otra muy superior por cuenta de la Real Hacienda en el Canal predicho cerca de Alar, más arriba de Herrera, donde se trabaja el ante de cualquier color muy perfectamente [...]*⁹⁴⁰.

⁹³⁶ ADPB, Consl., leg. 96, fols. 63-64.

⁹³⁷ AGS, Hac., leg. 279, fol. 9. También en AHPB, Conc., 94/14, fols. 1-10.

⁹³⁸ LARRUGA, E. (1995) [1793]: *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España, con inclusión de los reales decretos, órdenes, cédulas, aranceles y ordenanzas expedidas para su gobierno y fomento*, Zaragoza, Instituto Fernando el Católico, Ed. facsímil, Vol. XI (Tomo XXXI), pp. 341-357.

⁹³⁹ JOVELLANOS, G. M. DE (1956) [1791-1801]: *op. cit.*, T. IV, pp. 42 y 211.

⁹⁴⁰ CADIÑANOS BARDECI, I. (1993): *op. cit.*, pp. 127-128. BN Ms. 7.296, fols. 302-306v.

El 3 de noviembre de 1801 se produjo un hecho decisivo: un incendio que redujo a cenizas el edificio principal y las dependencias anejas. A partir de 1804 los sucesores de Antonio Tomé, fallecido en 1797, emprendieron su reconstrucción, pero la documentación no proporciona mucha más información al respecto. No obstante, es de suponer que ya no gozó de la importancia alcanzada en el último tercio del siglo XVIII.

Las dificultades económicas que atravesó la familia en las primeras décadas del siglo XIX propiciaron una unión de conveniencia con la nueva y ascendente burguesía de Burgos, representada por Feliciano Gallo⁹⁴¹. A manos de éste pasaría la propiedad de la factoría de curtidos melgarenses en 1817 por la cantidad de 100.000 reales, alrededor de la sexta parte de lo que el fundador invirtió en su constitución⁹⁴². El cambio de titularidad supuso, sin duda, una inyección de inversiones en el establecimiento, lo cual se tradujo en la introducción de innovaciones tecnológicas, si bien se mantuvo un sistema de producción básicamente manual, en el que un grupo de operarios trabajan bajo la supervisión de uno o varios maestros y oficiales de curtiduría.

En 1818 le fue encargado a Joaquín Ignacio de Zunzunegui, arquitecto de la Real Academia de San Fernando, un reconocimiento del terreno y la nivelación de las aguas del cuérnago con vistas a la construcción de un molino para cortezas, el cual se abastecería mediante un nuevo canal contiguo a esa derivación⁹⁴³. Este proyecto contó con la oposición frontal del concejo de Melgar, al considerar que nuevamente constituía un perjuicio para los establecimientos harineros de propios que la villa tenía sobre ese cauce molinar. Así, pese a contar con el dictamen favorable del Intendente de la provincia y de la Academia, no tenemos constancia de que la obra se llevara a término, en tanto que sí sabemos que el Ayuntamiento de Melgar emprendió en 1819 un pleito para impedir su construcción⁹⁴⁴. A partir de entonces, desaparecen casi por completo las alusiones a este establecimiento, con la salvedad de la referencia a un robo producido en 1833⁹⁴⁵.

⁹⁴¹ Se trataba de un hombre de negocios que se había enriquecido con la lucrativa actividad de los suministros de guerra. Su perfil económico era totalmente diferente al del fundador de la fábrica, Antonio Tomé, afamado industrial especializado en el tratamiento de la lana.

⁹⁴² AHPB, PN 1.635/7.255, fols. 484-488.

⁹⁴³ AGS, Hac., leg. 219, fol. 17.

⁹⁴⁴ AHPB, PN 10.074/2, fols. 60-62.

⁹⁴⁵ *Ibidem*, JM 1.523.

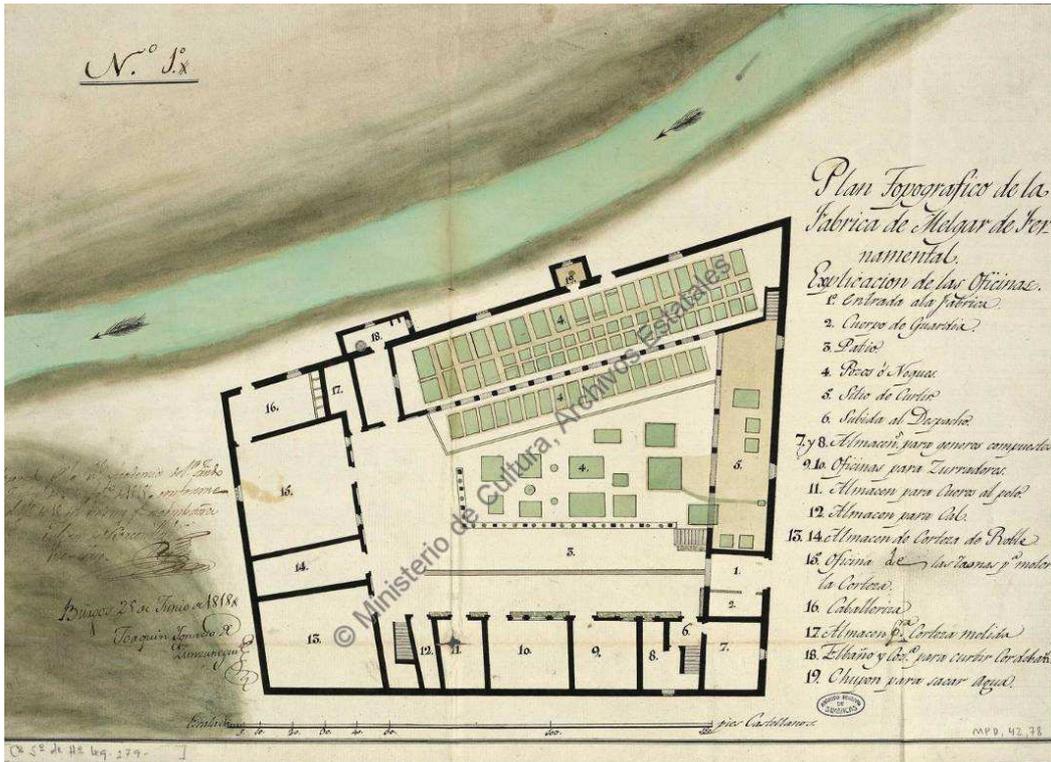


Ilustración 106. Plano topográfico de la fábrica de curtidos de Melgar de Fernamental (Burgos). Joaquín de Zunzunegui, 25 de junio de 1818

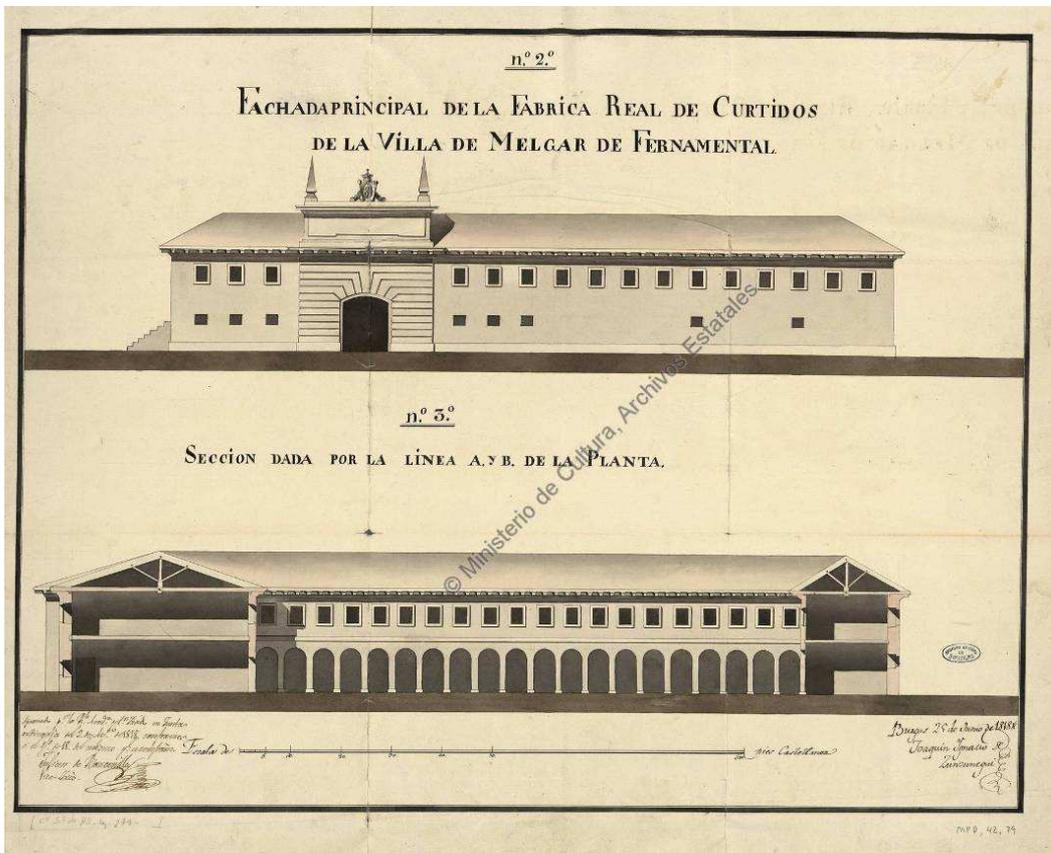


Ilustración 107. Fachada y sección de la fábrica de curtidos de Melgar de Fernamental (Burgos). Joaquín de Zunzunegui, 25 de junio de 1818

TEJERAS

Se trataba de establecimientos destinados a la elaboración de diversos productos cerámicos, principalmente ladrillo, teja y baldosa. Su arquitectura no presentaba unas características especialmente definitorias, pues se reducía a un edificio que albergaba los diferentes hornos en los que se cocían las piezas de barro y, a lo sumo, alguna dependencia destinada a secadero o almacén. Las tejas solían pertenecer a los concejos, que las arrendaban a cambio de una contraprestación dineraria o, más comúnmente, de un canon en especie, en forma de una cantidad fija del producto facturado en cada hornada, sistema que recuerda el régimen de maquila de los molinos harineros. La importancia económica que tuvieron estos centros preindustriales debió ser considerable, especialmente a medida que se fue introduciendo el ladrillo como material de construcción en detrimento de las fábricas de adobe o tapial.

A mediados del siglo XVIII está documentada la existencia de tejas en San Quirce de Riopisuerga⁹⁴⁶, Olmos de Pisuerga⁹⁴⁷, Osorno⁹⁴⁸, San Cebrián de Campos⁹⁴⁹ y Amusco⁹⁵⁰. Más adelante, aparecen estas construcciones en Alar del Rey⁹⁵¹ y Frómista⁹⁵², en relación con la actividad constructiva del Canal de Castilla. Y entre las décadas de 1820 y 1860 aparece un establecimiento de estas características en Melgar de Fernamental⁹⁵³, del cual tenemos algunas noticias.

En 1820, el encargado de la tejera proponía al concejo una reforma y la reparación de la cubierta de la misma⁹⁵⁴. En los años sucesivos se suceden contratos de arriendo, que recayeron generalmente en individuos procedentes del concejo de Llanes (Asturias)⁹⁵⁵. En ellos se estipulaba el número de hornos que se podían cocer, el precio de venta del ciento de ladrillos, de baldosas y tejas, la cantidad de producto que de cada hornada se debía entregar al concejo en concepto de renta, el tamaño del marco de las

⁹⁴⁶ AGS, CE RG L070, fol. 39.

⁹⁴⁷ *Ibidem*, L479, fol. 83.

⁹⁴⁸ *Ibidem*, fol. 66.

⁹⁴⁹ *Ibidem*, L480, fol. 100.

⁹⁵⁰ *Ibidem*, L475, fol. 454.

⁹⁵¹ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0006-22. Se arrienda por vez primera en 1794. Más tarde, Isidro del Campo abrió en 1852 un horno de materiales de teja, ladrillo y cal. *Ibidem*, S. XIX, Caja 67, nº 15.

⁹⁵² *Ibidem*, S. XVIII, C.0005-05. En 1781 se estableció, a expensas de la Real Hacienda, una tejera para fabricar ladrillo que abasteciera a las obras del Canal.

⁹⁵³ En el callejero actual de la villa aún se conserva una calle con la denominación de “La Tejera”, localizada en el extremo occidental de la antigua cerca y próxima al cauce molinar, condiciones favorables para su instalación.

⁹⁵⁴ AHPB, JM 1.530.

⁹⁵⁵ *Ibidem*, PN 10.076/1, fol. 53 (1826); 10.077/1, fol. 20 (1827); 10.077/2, fol. 1 (1828); 10.078/2, fol. 46 (1831); 10.027/4, fol. 41 (1833); 10.027/5, fol. 288 (1834); 10.029/1, fol. 204 (1838); 10.030/0, fol. 130 (1839); 10.032/1, fol. 3 (1840); 10.032/2, fol. 2 (1841); 10.069/3, fols. 242-243 (1853); 10.071/3, fols. 192-193 (1859) y 9.270, fols. 39-40 (1865).

piezas y el lugar que se autorizaba para extraer la tierra. Además, se señalaban las tareas de mantenimiento que el arrendatario debía efectuar en el establecimiento, como la reposición del techo del horno o el arreglo de la caseta y el pajar adyacentes. Las obras de reparación de cierta importancia, tanto del edificio como del horno, debían ser costeadas por el concejo de la villa.

FRAGUAS Y HERRADEROS

Los herraderos o potros eran elementos que respondían a una necesidad básica de las sociedades tradicionales: el herraje del ganado de labor o dedicado al acarreo. Frecuentemente estaban al servicio del común de los vecinos. Su estructura básica estaba compuesta por una serie de troncos de madera más o menos desbastados dispuestos de una manera funcional. En torno al yugo horizontal, donde iba sujeta la testa del animal, había cuatro postes o pies derechos como elementos de sustentación, una serie de travesaños horizontales para amarrar las correas que sujetaban al ganado y unos pequeños pivotes verticales para apoyar la pezuña a cortar o a herrar. Este armazón, que podía tener un carácter mueble, se podía encontrar bien a la intemperie o bien dentro de una edificación aislada o adosada a otras construcciones relacionadas, como por ejemplo la fragua comunal, conformando una unidad.

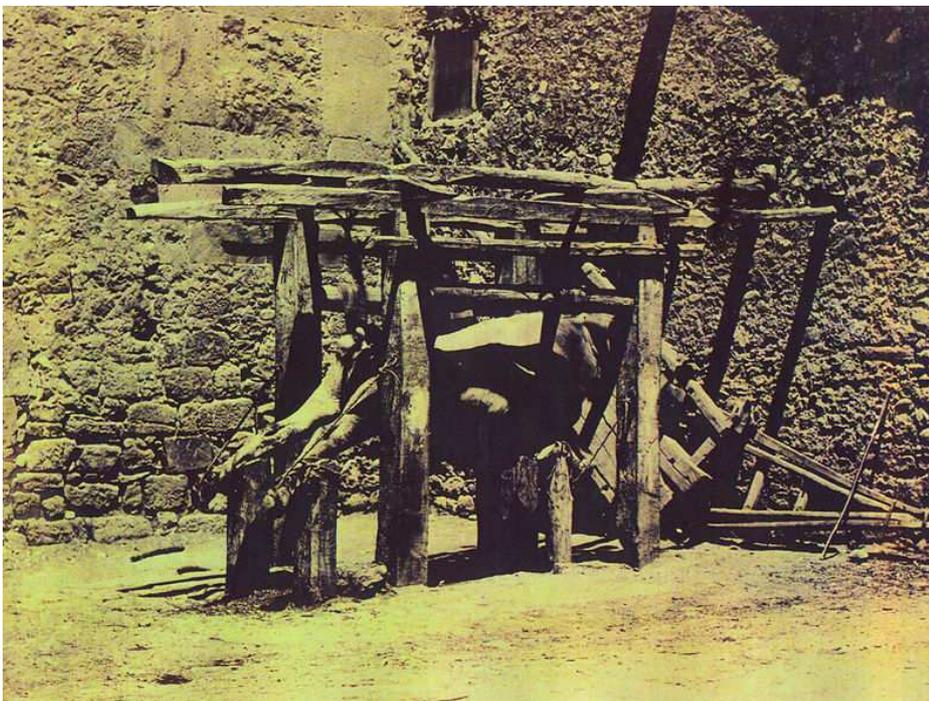


Ilustración 108. Potro o herradero de bueyes. William Atkinson, 1855-1857

La fragua era el lugar donde se realizaban las herraduras y los clavos y donde se efectuaba la elaboración y la reparación de las herramientas empleadas en los trabajos del campo. Solían pertenecer a los propios del común y se explotaban en régimen de arrendamiento. Desde el punto de vista constructivo, constaban de un simple fogón con su chimenea, del fuelle, del yunque y del correspondiente almacén de leña o carbón.

En el Catastro de Ensenada aparecen recogidas las fraguas de San Quirce de Riopisuerga⁹⁵⁶, Olmos⁹⁵⁷ y Naveros⁹⁵⁸ de Pisuerga, San Llorente de la Vega⁹⁵⁹, Osorno⁹⁶⁰, Santillana de Campos⁹⁶¹, Las Cabañas de Castilla⁹⁶², Lantadilla (dos)⁹⁶³, Requena de Campos⁹⁶⁴, Boadilla del Camino⁹⁶⁵, Frómista⁹⁶⁶, Piña de Campos⁹⁶⁷ y Amusco⁹⁶⁸.

A finales del Setecientos aparecen algunas más. En Alar del Rey surge un establecimiento de este tipo en el parque de almacenes y casas de los empleados que constituyó el germen de la nueva población⁹⁶⁹. En Herrera de Pisuerga tenemos noticia de las condiciones de explotación de la fragua en 1796⁹⁷⁰. El concesionario se obligaba a despachar a los labradores durante cuatro años, comprometiéndose a proporcionar una reja nueva a cambio de dos reales y un azumbre de vino. En Osorno también hubo otra en una de las casas del concejo, pero desapareció en 1879 coincidiendo con el derribo de la casa de la villa. Y Amusco procedió en 1797 a la reparación de su forja con cargo a arbitrios municipales, sin que tengamos más detalles de las obras efectuadas⁹⁷¹.

También hay constancia documental de la remoción de una fragua en Melgar de Fernamental en el año 1817⁹⁷², a través de un litigio que enfrentaba a dos maestros herreros, Antonio Bilbao Jofre y Manuel Calvo, sobre la adecuación del establecimiento de éste último a las ordenanzas municipales. El concejo dispuso su demolición y reconstrucción siguiendo el plan trazado por un perito, pero nada se dice de las características de la edificación derruida ni de la nueva.

⁹⁵⁶ AGS, CE RG L070, fol. 39.

⁹⁵⁷ *Ibidem*, L479, fol. 83.

⁹⁵⁸ *Ibidem*, L478, fol. 451.

⁹⁵⁹ *Ibidem*, L480, fol. 277.

⁹⁶⁰ *Ibidem*, L479, fol. 66.

⁹⁶¹ *Ibidem*, L480, fol. 176.

⁹⁶² *Ibidem*, L478, fol. 48.

⁹⁶³ *Ibidem*, fols. 92-93.

⁹⁶⁴ *Ibidem*, L633, fols. 24-25.

⁹⁶⁵ *Ibidem*, L476, fol. 360.

⁹⁶⁶ *Ibidem*, L477, fol. 387.

⁹⁶⁷ *Ibidem*, L479, fol. 318.

⁹⁶⁸ *Ibidem*, L475, fol. 454.

⁹⁶⁹ AGCHD, CC. S. XIX, sign. L-3.

⁹⁷⁰ AHPP, PN 2.010, fol. 88.

⁹⁷¹ *Ibidem*, 11.037, fols. 85 y 86.

⁹⁷² AHPB, JM 1.527 y 1.528.

LA INDUSTRIA TEXTIL RURAL

Alcanzó un notable desarrollo en la segunda mitad del siglo XVIII, en correspondencia con el incremento demográfico y de la producción agraria. En ella destacó como principal centro productor la villa de Amusco. Ésta se localizaba en el centro de Tierra de Campos, espacio agrario capaz de producir un excedente que permitiese la división social del trabajo. En este sentido, la mayor parte de su población activa se dedicaba al trabajo textil bien a tiempo completo, bien compaginándolo con la actividad agraria⁹⁷³. Así, a mediados del siglo XVIII, Amusco contaba con 127 operarios textiles (98 de ellos tejedores), frente a los 8 de Lantadilla, los 4 de Frómista o los 3 de Osorno⁹⁷⁴.

El número de telares de esta villa siguió una clara tendencia ascendente⁹⁷⁵ durante dicha centuria (en 1729, 29; en 1750, 31 y en 1784, 48) y en la documentación de finales del Setecientos abundan referencias a los oficios de cardador de lana, tejedor de paños (sobre todo bayetas de lana ordinarias) o perchante en la “fábrica de la villa de Amusco”⁹⁷⁶. En efecto, se podría emplear tal denominación para referirnos a un establecimiento textil destacado desde el siglo XVII tanto por su trayectoria productiva como por su estructura interna, pese a que no incorporó maquinaria avanzada en el proceso productivo.

La crisis del primer tercio del siglo XIX desencadenó la desindustrialización del textil rural⁹⁷⁷. Sólo quedaron unos pocos telares que atendían al débil mercado comarcal, con una producción de paños bastos para el vestido destinada a la poco exigente demanda campesina. Amusco conservó los restos de su antaño floreciente industria textil, pero no acometió la renovación de su utillaje, tal y como atestigua Madoz:

“[...] el principal ramo de riqueza después de la agricultura es la fáb. de bayetas ordinarias, con que se sostiene más de la mitad de su vecindario: hay de 65 a 70 telares montados a la ant. que dan al año sobre 2.500 piezas de 60 varas cada una, las que los fabricantes venden tintadas y también en blanco en Palencia, Valladolid, Medina del Campo, Rioseco, Tordesillas y, sobre todo, en las montañas de Santander y Asturias; la lana para la fáb. se compra en toda esta prov. y en las grandes pobl. del centro de Campos, pertenecientes a las de Valladolid, Zamora y León: esta fáb. se halla

⁹⁷³ GARCÍA COLMENARES, P. (1991): *op. cit.*, pp. 132-136.

⁹⁷⁴ HERNÁNDEZ GARCÍA, R. (2003): *op. cit.*, p. 40.

⁹⁷⁵ DÍAZ MENÉNDEZ, C. (1990): *op. cit.*, pp. 77-101.

⁹⁷⁶ Así, por ejemplo, AHPP, PN 11.137 (1780), 11.138 (1785) y 11.037, fols. 493-494 (1799).

⁹⁷⁷ ESTEBAN DE VEGA, M. (1995): *op. cit.*, p. 329.

hoy en decadencia notable, debido sin duda a que sus prod. no pueden competir ni en finura ni en baratura con los de otras fáb. de Castilla, donde el mayor trabajo, que es el de las manos, se ha sustituido por la maquinaria, desconocida a los fabricantes de Amusco. También hay 2 tintes para las bayetas, aunque muchas se tintan en Palencia, así como se blanquean otras en los batanes de Sta. Cruz por no ser suficientes los dos del arroyo de Monzón [...]”⁹⁷⁸.

En la segunda mitad del XIX se producirá la desaparición de esta tradicional estructura productiva, con la práctica eliminación de los viejos telares manuales de carácter familiar y la destrucción de batanes, pisones y pequeños tintes locales. Como resultado, Amusco pasará a tener sólo 7 telares a principios del siglo XX.

Arquitectura auxiliar agropecuaria

También encontramos un amplio abanico de soluciones constructivas relacionadas con la mayoritaria especialización agraria. Son edificaciones que llegaron a alcanzar un desarrollo arquitectónico propio e independiente con respecto a la vivienda, dotándose de una gran diversidad morfológica⁹⁷⁹.

Nos referimos a las instalaciones relacionadas con la viticultura (bodegas y lagares), con la colombofilia (palomares), la actividad agrícola (graneros, pajares, casetas) y la ganadería (cuadras, tenadas, refugios pastoriles).

BODEGAS Y LAGARES⁹⁸⁰

Aunque podían estar integradas en la casa, en sótanos o en la planta baja, la gran mayoría de ellas aparece desagregada del edificio residencial. Se excavaban en lugares favorables, generalmente en pequeñas laderas de altozanos, tanto dentro del propio núcleo como en sus bordes o, incluso, en parajes más alejados. Formaban agrupaciones en línea con un cierto componente unitario, visible en su modo de ejecución y en el tratamiento de las fachadas, abiertas a los caminos de acceso⁹⁸¹.

⁹⁷⁸ MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, Tomo II, p. 265.

⁹⁷⁹ GARCÍA GRINDA, J. L. (1988): *op. cit.*, pp. 255-299. También GARCÍA GRINDA, J. L. Y GONZÁLEZ FRAILE, E. M. (2007): *Arquitectura tradicional. Arquitectura preindustrial, industrial y del hierro. Vol. 5*, en J. R. Nieto González (coord.), *Patrimonio arquitectónico de Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 115-124, e IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (2002): *op. cit.*, pp. 166-176.

⁹⁸⁰ La presencia destacada de este tipo de construcciones destinadas al almacenamiento del vino es reveladora de la importancia económica y de la extensión en el terrazgo que la vid tuvo en épocas pasadas.

⁹⁸¹ Hay que señalar, además, que las bodegas se asentaban generalmente en terrenos que eran propiedad comunitaria, pudiendo compartir el lugar con otras edificaciones auxiliares, y que el concejo

Los materiales empleados en su construcción eran los propios y característicos de la arquitectura del lugar: donde hubiere, piedra y donde ésta escaseaba, barro en forma de adobe, tapial y ladrillo, empleándose canto rodado para dar consistencia a los laterales de las entradas, las cuales se solían proteger con ramajes o cubiertas vegetales.

Al exterior, la fachada solía definirse por un modesto frente de mampostería o de fábrica de tierra y presentaba una puerta de madera calada con diversas aberturas para favorecer la oportuna ventilación y, en ocasiones, el ventano del lagar. En el acceso se disponía una entrada o zaguán, consistente en un pequeño cuerpo delantero destinado a espacio de reunión y estancia, el cual estaba dotado de cubierta de una o dos aguas realizada en bóveda de adobes o con estructura de madera. Desde ahí arrancaba una escalera estrecha y de notable pendiente excavada sobre el terreno, que podía presentar o no un recodo y permitía acceder al espacio propio de almacenaje, donde se situaban las cubas y tinajas de vino.

Las galerías y naves presentaban una techumbre abovedada que se reforzaba con arcos de sillería o ladrillo de diferentes características, desde los apuntados del Bajomedievo a los de medio punto habituales en los siglos XVI, XVII y XVIII. La ventilación de dicha estancia subterránea, esencial para evitar la concentración de gases nocivos y de humedad excesiva, se efectuaba a través de “zarceras”, especie de chimeneas que presentaban un remate externo variado tanto en sus formas (cónica o torreada) como en sus materiales (ladrillo, adobe, mampostería), y que estaban protegidas por un tejadillo. Otro elemento básico de la bodega era el sumidero o pozo, cuyo fondo rehundido respecto al nivel de la cámara principal de depósito permitía el drenaje de las aguas del terreno y su utilización para el lavado de los recipientes.

Por lo que respecta al lagar, que era el lugar donde se pisaba y prensaba la uva para obtener el mosto que más adelante se transformaría en vino tras la fermentación, podía ubicarse en el espacio subterráneo de la bodega o en la superficie. Si se trataba simplemente de una prensa, se situaba a la entrada. Pero si era de mayor tamaño, es decir, disponía de una viga de prensado con una cierta longitud, requería la construcción de una edificación específica e independiente comunicada con la bodega subterránea. En este caso, los lagares estaban dotados de una planta rectangular, que normalmente destacaba por su piñón resaltado, como contrapeso de la viga interior. Solían ser de

los cedía o vendía para el establecimiento de dichas construcciones. Tenemos noticia, incluso, de que en algunas localidades el concejo contaba entre sus bienes de propios con una bodega con lagar para el servicio de todos los vecinos, como en el caso de Lantadilla. AGS, CE RG L478, fols. 92-93.

propiedad mancomunada de grupos de vecinos que los utilizaban por turnos o veces, siendo construidos por especialistas, debido a la complejidad de sus piezas.

En la actualidad, las bodegas y los lagares que se conservan tienen un uso festivo y recreativo. Así, existe una clara tendencia a su ampliación con una edificación exterior destinada para merendero e, incluso, se puede producir su conversión en segunda residencia. En cualquier caso, se han ido introduciendo formas y materiales nuevos ajenos a la concepción tradicional de estas construcciones.

PALOMARES

La cría de palomas constituía, sin lugar a dudas, un aporte esencial a la alimentación como complemento de la dieta (en forma de pichones) y a la agricultura (la palomina era un abono muy preciado). Esta actividad exigía disponer de unas construcciones y unos espacios adecuados para el refugio de estos animales. En este sentido, se adoptaron dos posibles soluciones. En las áreas no cerealistas, donde la paloma no era especialmente abundante, se dedicó para tal fin un lugar reducido bajo la cubierta de la vivienda, al cual accedían las aves a través de una buhardilla o de pequeños orificios situados en la fachada. En las comarcas como la nuestra, donde existían grandes extensiones de cultivo de cereal y, por ende, las posibilidades de alimentación de estos animales era mucho mayores, se optó por edificaciones específicas, exentas y aisladas de la casa: los palomares.

Éstos debían situarse en lugares prominentes y despejados, en los bordes de los núcleos⁹⁸², juntamente con otras edificaciones de carácter agropecuario y formando agrupaciones de cierta entidad o, en menor medida, dentro de una finca cercada (generalmente una huerta). Su propiedad solía constituir un signo de distinción. De ahí que los miembros más privilegiados contaran con estas construcciones entre sus bienes más preciados y procuraran evitar cualquier tipo de abuso sobre ellas. En este sentido, se ha señalado el origen señorial de los palomares de mayor tamaño, reflejado en las legislaciones castellanas del siglo XV, que protegían estas construcciones pertenecientes a señores, monasterios y concejos frente a la caza y las necesidades de los campesinos.

⁹⁸² En Melgar de Fernamental, por ejemplo, aún se conserva en la toponimia local la referencia a la ubicación de este tipo de construcciones, pues un pago de cierta elevación situado en la periferia de la localidad se conoce con la denominación de “Alto Palomares”.

Los ejemplares más destacados y de mayor complejidad disponen de varios muros concéntricos (normalmente tres o cuatro) y pueden presentar o no patio central. Su planta puede ser cuadrada, circular o poligonal, alcanzando notables dimensiones. Los modelos sin patio crean siluetas espectaculares con cuerpos escalonados, aprovechando los saltos para crear los accesos de las palomas. Cuando aparece el patio se destina a la estancia de las palomas, colocándose en él una pila de bebedero.

Pero el tipo básico y habitual de palomar de nuestra zona⁹⁸³, que se repitió sin apenas variaciones significativas a lo largo del tiempo, presentaba unas características de gran sencillez y elementalidad. Se trataba de una construcción de planta cuadrada o circular (en este caso de mayor antigüedad), con muros perimetrales únicos en cuyas caras internas se abrían los nichos u “hornillas” donde nidificaban y dormían las aves. Su espacio interior se encontraba dividido en dos alturas por un forjado intermedio o plataforma que servía de posadero y comedero⁹⁸⁴. Se empleaban fundamentalmente fábricas de tierra (tapial y adobe), con algún elemento pétreo (mampostería), revocándose frecuentemente con barro y cal. Las cubiertas eran variadas.

Los palomares de planta cuadrada presentaban paredes de adobe e, incluso, una mezcla superpuesta de sillarejo en el basamento y de ladrillo enfoscado en la parte superior. La cubierta podía disponerse de diversas maneras: a un agua, orientada a mediodía y formando un pequeño resalto, a modo de cortavientos, como continuación de los muros; a dos aguas, con dos petos en los testeros, ó a cuatro aguas, pudiéndose implementar tramos a diferente altura situados unos sobre otros para dejar entrada a las palomas, además de los accesos que se disponían a través de buhardillas y de pequeños huecos abiertos en el muro de la fachada. En el interior se apreciaban muros paralelos en forma de peines para obtener un mayor número de nidales. En las esquinas del edificio, además, se establecían posaderos para las aves.

Por lo que respecta a los palomares de planta circular, contaban con una fábrica de tapial continua y uniforme que sólo quedaba interrumpida por el hueco de acceso. En cuanto a su cubierta, generalmente solía ser a un agua, en un solo faldón con buhardillas y pequeños orificios en la fachada, o con uno o dos tramos resaltados. También podía adoptar una forma cónica, con accesos en forma de pequeños huecos con trampillas

⁹⁸³ ROLDÁN MORALES, F. P. (1983): *Palomares de barro de Tierra de Campos*, Valladolid, Caja de Ahorros.

⁹⁸⁴ No obstante, se facilitaba el tránsito de las palomas entre los dos niveles y existía un hueco donde se colocaba una escalera de mano para que el criador pudiera acceder a proporcionar alimento.

debajo del alero y de buhardilla en la zona de mediodía, buscando la vertiente más soleada.



Ilustración 109. Palomar de planta circular

Ha llegado hasta nosotros un escaso número de este tipo de construcciones, ya que al abandonarse la cría de palomas perdieron su función y se vieron sometidas a un gradual proceso de deterioro que en muchos casos condujo a la ruina o, directamente, se derribaron.

GRANEROS, PAJARES, CUADRAS, CASSETAS Y TENADAS

Estas construcciones podían aparecer incluidas en el desarrollo arquitectónico de la vivienda tradicional, pero también se disponían de manera independiente y con entidad diferenciada cuando era manifiesta la incapacidad o la incompatibilidad con respecto al edificio residencial. En tal caso, pueden considerarse como tipologías específicas con sus propios caracteres.

En cuanto al granero (también denominado panera o troje), hemos de señalar, como peculiaridad de nuestra comarca, que solía disponerse juntamente con el pajar en edificios propios y con ausencia de animales. Construidos en fábricas térreas no revocadas y dotados de planta rectangular, dejaban el nivel superior para el pajar, mientras que el cuerpo bajo se destinaba al almacenamiento de grano.

En el caso de que se cobijasen animales, el modelo de organización espacial se repetía sustituyendo el granero por la cuadra en la zona inferior, que además incorporaba un corral anejo y cercado. Tanto los pajares-graneros como los pajares-cuadras solían agruparse constituyendo manzanas monofuncionales en los bordes de las poblaciones o en los espacios de eras.



Ilustración 110. Cuadra-pajar en Melgar de Fernamental (Burgos)

Las casetas o refugios, por su parte, se solían localizar en las inmediaciones de las eras o de ciertos espacios de cultivo, de manera especial en los de regadío (como huertas y herrenes) y en las viñas, y servían para guardar los aperos empleados en las diferentes tareas agrícolas y para la vigilancia del terrazgo. Presentaban planta cuadrada o rectangular, paredes de tierra (adobe o tapial) y una cubierta a una o dos aguas compuesta por armadura de madera y teja curva. En su interior no aparecía una clara compartimentación espacial, dadas sus reducidas dimensiones, aunque sí podían disponerse unos pesebres para el ganado de labor y una pequeña cocina tradicional de chimenea. Aquéllas de mayores dimensiones se dotaban de un portón para albergar la carreta o el trillo y contaban con una cubierta a cuatro aguas.

Por último, las tenadas eran establos o refugios para el albergue del ganado, principalmente lanar. Se localizaban formando agrupaciones, bien en las inmediaciones de los núcleos o bien en lugares más alejados denominados “majadas”, espacios despejados a modo de grandes campos donde la hierba era abundante. Eran construcciones de escasa altura y proporción alargada que adoptaban plantas

rectangulares en forma de “L” ó en “U” y, en ocasiones, redondeada (“corralas”). Las tenadas solían disponer de un corral cercado hacia donde se abría un cobertizo y, a veces, presentaban un portón protegido por un tejeroz. Generalmente tenían un carácter comunal, siendo utilizadas bien por un grupo de vecinos o bien por el conjunto de los lugareños. Tal es el caso de los que se destinaban al ganado mayor, pertenecientes al concejo, como el que existía a mediados del XVIII en Amusco⁹⁸⁵ o el que se construyó un siglo después (concretamente en 1846) en Osorno⁹⁸⁶. Su espacio interno no aparecía compartimentado y en cuanto a los materiales empleados en su construcción destacaban la piedra tosca o la fábrica térrea en los muros, la madera en la estructura y la teja cerámica y los ramajes en la cubierta.

ARQUITECTURA DEL PROGRESO

Los nuevos agentes de desarrollo promovieron diversas manifestaciones de arquitectura productiva o del trabajo en nuestra zona. De manera particular, el Canal de Castilla actuó como un destacado factor de localización industrial en los albores de la contemporaneidad, en un ámbito fundamentalmente rural. De ahí que los edificios que poblaron sus márgenes, partiendo de modelos tradicionales, fueron incorporando nuevos elementos y evolucionando hacia formas “protoindustriales”⁹⁸⁷. Este impulso inicial del Canal sirvió de acicate para que, desde mediados del siglo XIX, fueran apareciendo construcciones que, por su planteamiento novedoso tanto a nivel constructivo como técnico, pueden considerarse ejemplos de “arquitectura industrial”.

Arquitectura proto-industrial en el Canal de Castilla

La explotación del Canal de Castilla generó dos conjuntos diferenciados de construcciones: por un lado, los artefactos industriales, en sus diversas modalidades y por otro, las construcciones auxiliares de la navegación y de las actividades transformadoras.

⁹⁸⁵ AGS, CE RG L475, fol. 454.

⁹⁸⁶ GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *op. cit.*, p. 137.

⁹⁸⁷ Esta caracterización hace referencia a que dichos edificios compartían características constructivas con la arquitectura preindustrial tradicional (materiales, distribución espacial, alzados, soluciones de cubierta, etc.), pero fueron incorporando una nueva concepción económica (la orientación de la producción hacia mercados lejanos como Ultramar o la periferia española) y elementos técnicos (maquinaria) que los situaron cerca de planteamientos casi industriales.

LOS ARTEFACTOS

El aprovechamiento industrial, pese a no ser contemplado como un posible uso en el proyecto inicial, se convirtió desde fecha temprana en una de las actividades más importantes que se desarrollaron en torno al Canal de Castilla. A raíz de la visita de inspección que efectuó a las obras del Ramal Norte Francisco Sabatini (Director del Cuerpo de Ingenieros) en 1775, propuso que se estableciesen algunos “artefactos” en las esclusas ya construidas, con objeto de empezar a obtener alguna rentabilidad de las obras⁹⁸⁸. Así, la fuerza motriz de los saltos permitió la instalación en las décadas de 1780 y 1790 de molinos harineros, batanes de paños y curtidos, y algunos establecimientos en los que se fabricaban papel o útiles de metal. De esta manera, comenzó a aparecer en la línea del Canal una interesante arquitectura “protoindustrial”, con edificaciones de variada tipología, que mostró una sorprendente capacidad de adaptación a medida que avanzaba su construcción y explotación, hasta el punto de que en unos pocos años se pasó de los primeros artefactos, de gran simplicidad, a estructuras más complejas y evolucionadas.

Jun de Homar, en su “Memoria de edificios, máquinas, tierras y huertas que tiene la Real Hacienda en los Canales de Castilla la Vieja”⁹⁸⁹, fechada el 6 de abril de 1800, constataba que en las 24 esclusas del Canal del Norte se habían establecido 18 artefactos⁹⁹⁰, a los que había que unir otros dos más, el molino y el batán en Alar, situados en la presa del río Pisuerga, muy anteriores a la construcción del Canal.

Por su singularidad destacaban 2 establecimientos: el martinete de la 1ª y la fábrica de papel de la 11ª y 12ª esclusas. Se trataba de edificios de cierta entidad que seguían un mismo esquema. Su planta era sensiblemente cuadrada, organizada en torno a un patio, y presentaban una o dos plantas sobre el cauce de derivación. El cuerpo de aguas estaba dividido en varios canales que permitían alojar las ruedas hidráulicas.

También se instalaron 4 batanes: uno de antes y curtidos en Herrera de Pisuerga, (7ª) y otros tres de paños, dos en Frómista (19ª y 20ª) y uno en Calahorra de Ribas (24ª). Todos ellos respondían al mismo patrón constructivo. Tenían instaladas dos ruedas en el centro del edificio que movían sus correspondientes juegos de mazos a cada lado. Estos

⁹⁸⁸ Cuando la esclusa no estaba funcionando al servicio de las barcazas, el agua podía derivarse, a través de un canal de entrada, hacia un “artefacto”. Por este término se entiende un edificio con máquinas capaz de aprovechar la energía hidráulica de los saltos para distintos usos: moler cereales, abatanar paños, elaborar papel, cuero y objetos de metal, etc.

⁹⁸⁹ AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01.

⁹⁹⁰ Además, en el segundo salto estaba aprobada la construcción de un molino harinero y en las esclusas 3ª, 4ª, 5ª y 6ª se iban a construir cuatro máquinas para barrenar cañones de fusil, pero todas estas construcciones no se llegaron a realizar.

establecimientos fueron pensados inicialmente para alojar tres pilas a cada lado de las ruedas y sobre cada una batían dos mazos alternativamente. La altura del cuerpo de aguas (entre 5 y 6 metros) era mayor que en los molinos y permitía la disposición de las ruedas y un aliviadero central. Las dimensiones de su planta (17 metros de largo por 9 de ancho) resultaban algo menores que en los artefactos maquilero. Cuando aparecían juntamente con éstos en los grupos de esclusas (como en el caso de Frómista o Calahorra), los batanes se emplazaban aguas abajo para no perjudicarlos con sus vertidos, pues en ellos se utilizaban productos como cenizas, cortezas y cal para lavar y enfurtir los paños y, a veces, tintes para colorearlos.

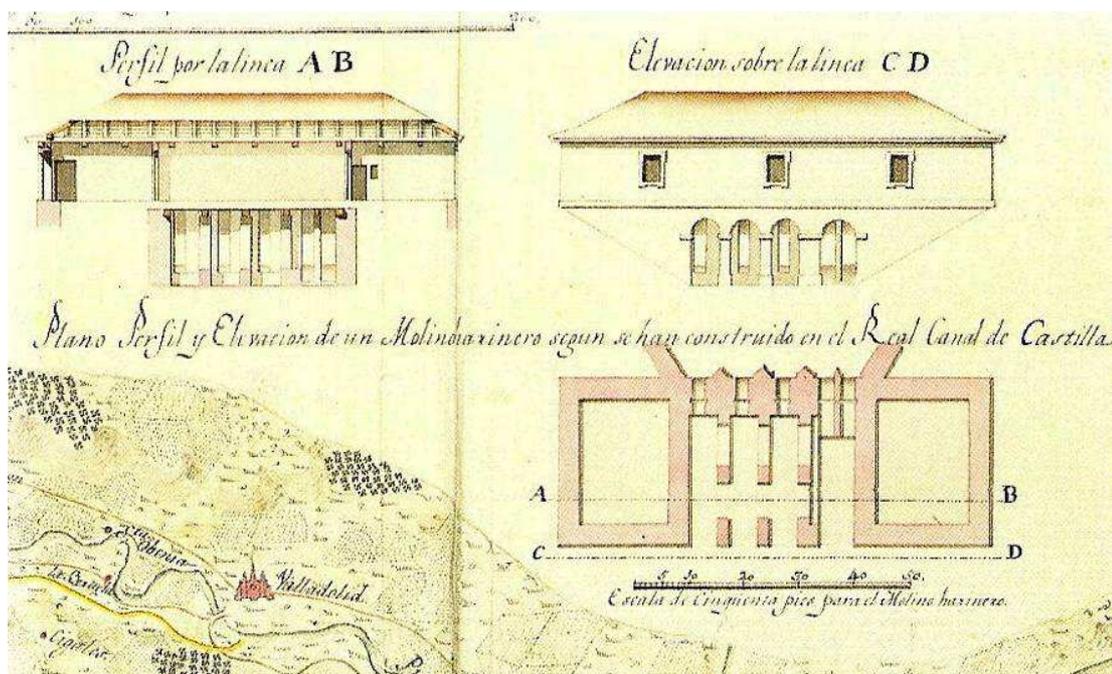


Ilustración 111. Modelo de plano, perfil y alzado de un molino harinero del Canal de Castilla. Juan de Homar, 22 de diciembre de 1806

Pero los artefactos predominantes (12) fueron los molinos harineros. Instalados sobre el cuénago de derivación que arrancaba de la parte superior de la esclusa, sus dimensiones aproximadas eran 78 pies de largo, 31 de ancho y 26 de alto (21'9 metros de largo, 8'6 de ancho y 7'2 de alto). El cuerpo de aguas tenía cuatro canales de entrada abiertos entre robustos tajamares: tres de ellos se destinaban al movimiento de los correspondientes rodeznos y el cuarto, de distinta dimensión, se reservaba como aliviadero. A la salida de las aguas, en la parte inferior de la fachada principal, se abrían cuatro cárcavos en forma de arcos de medio punto construidos en sillería,

diferenciándose por dimensión y separación el del desagüe con respecto a aquéllos en los que se alojaban los rodeznos.

El cuerpo del molino, con su única planta, se dividía en tres departamentos claramente diferenciados, cada uno con su correspondiente ventana. En el espacio central se instalaban los tres rodeznos con los tres pares de piedras para la molienda y otras máquinas para el cernido de la harina, quedando los laterales para la limpia y la vivienda del molinero, respectivamente.

En las décadas centrales de la centuria decimonónica, se produjeron una serie de cambios en estos establecimientos industriales, impulsados por la propia Compañía del Canal⁹⁹¹. Así, se operó la transformación de algunos molinos maquileros y batanes en fábricas de harina a través del arrendamiento de los saltos en condiciones muy ventajosas a aquellos empresarios que asumiesen, por su cuenta y riesgo, las obras de del edificio (adición de dos o más pisos) y una mejora del utillaje (introducción de elementos para la limpia del trigo y el cernido de la harina)⁹⁹². Como resultado, asistimos a un crecimiento en altura de los molinos maquileros, que mantuvieron la traza original de su cuerpo de aguas por debajo de las plantas levantadas en este momento. En la agrupación de esclusas (como en el caso de Frómista o Calahorra), donde los artefactos se encontraban muy próximos, se procedió a conectarlos, toda vez que cada uno se especializó en una fase o actividad dentro del proceso productivo.

Las últimas décadas del siglo XIX trajeron importantes cambios en las técnicas de molturación, ya que se generalizó en el sistema motriz el uso de la turbina, en lugar de las viejas ruedas hidráulicas de madera, y se reemplazaron las tradicionales piedras de moler por el “sistema austro-húngaro” de rodillos. La mayoría de las fábricas de harinas del Ramal Norte no acometió la renovación de su utillaje y resultaron afectadas por la crisis finisecular, especialmente en el espacio comprendido entre Herrera y Frómista, donde se produjo la clausura de un número significativo de factorías. Por su parte, los molinos maquileros más antiguos y pequeños languidecieron ocupándose de la prestación de la maquila local⁹⁹³, ante la competencia que aún ejercían los establecimientos tradicionales, con importante presencia en las pequeñas poblaciones.

A partir de los años 20 del siglo pasado, algunos de estos establecimientos se reconvirtieron en pequeñas centrales hidroeléctricas, equipadas con turbinas hidráulicas

⁹⁹¹ MORENO LÁZARO, J. (1991b): *op. cit.*, pp. 170-172.

⁹⁹² En el Ramal del Norte sólo se construyó *ex novo* el molino maquintero de la 4ª esclusa.

⁹⁹³ MORENO LÁZARO, J. (1992a): *op. cit.*, pp. 188-189.

y generadores de potencia. Aunque producían poca energía eléctrica, desempeñaron un importante papel en el suministro de fluido a los pueblos vecinos. En las décadas siguientes, gran parte de estos artefactos se abandonaron definitivamente y sólo aquéllos que quedaron en manos particulares continuaron aprovechándose, para lo cual fue necesario realizar ciertas obras y reformas. El resto padeció un gradual proceso de deterioro que, en la mayoría de los casos, llevaría a su estado de ruina actual.

A continuación consideraremos la evolución de los artefactos del Ramal Norte.

MOLINO Y BATÁN DE ALAR DEL REY

Ambos artefactos, una casa de molino con cuatro paradas y un batán de dos ruedas y seis pilas, con sus respectivas viviendas para el molinero y el batanero, estaban situados sobre un cuérnago naciente del río Pisuerga en el lugar de Alar. Fueron propiedad del monasterio de San Andrés de Arroyo, que los explotó desde 1679 hasta 1792 en régimen de arrendamiento⁹⁹⁴. Ese año la Real Hacienda adquirió por compra la presa de Alar y ambos establecimientos⁹⁹⁵, que puso en renta como el resto de artefactos de la línea del Canal⁹⁹⁶. El molino lo arrendaron generalmente vecinos de las localidades próximas por una renta en especie, mientras que el batán corría a cargo de personas procedentes generalmente de Prádanos, localidad con tradición textil en el norte palentino, a cambio de un canon en metálico.

A mediados del siglo XIX tomó las riendas de ambos establecimientos Ignacio Linazasoro, que en 1856 pagaba 1.600 reales por el molino y 1.200 por el batán⁹⁹⁷. Este industrial empleó ambos artefactos para la fabricación de harinas, estando dotados con una maquinaria de tres pares de piedras. El primero disponía de habitación para los empleados y el segundo, de un cuerpo general sin desván⁹⁹⁸.

Unos años más tarde, en la década de 1870, Agustín Zulaica se hizo cargo de los dos molinos y transformó el segundo, titulado “Pisón” (por su dedicación productiva original), para la fabricación de cal hidráulica⁹⁹⁹. El arrendatario desmontó en 1897 la fábrica de vapor que tenía en Alar y la instaló en ese artefacto¹⁰⁰⁰, donde sería accionada por una turbina de 18 C. V. Ésta ponía en movimiento tres pares de piedras, el triturador

⁹⁹⁴ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0002-01.

⁹⁹⁵ *Ibidem*, 07.

⁹⁹⁶ *Ibidem*, C.0006-22.

⁹⁹⁷ *Ibidem*, S. XIX, Caja 19, nº 10.

⁹⁹⁸ *Ibidem*, nº 9.

⁹⁹⁹ *Ibidem*, C.0125-02.

¹⁰⁰⁰ *Ibidem*, S. XX, sign. L-5.

para la cal hidráulica y la dinamo para la producción de luz eléctrica destinada al alumbrado público de Alar¹⁰⁰¹, del que se encargaba la empresa “Electra Alarense”, fundada por los Hermanos Manterola y transferida en 1916 a Joaquín Campuzano y Avilés, Conde de Mansilla¹⁰⁰².

Este industrial creó en dichas instalaciones, actualizadas técnicamente, la central eléctrica “Santa Bárbara”, que abasteció de fluido eléctrico a los pueblos limítrofes de Alar (Nogales, Barrio de San Vicente, San Quirce, Becerril del Carpio, etc.)¹⁰⁰³. No obstante, en dicho artefacto se seguían efectuando las labores de molienda de la cal, ahora a cargo de Malaquías Fraile, que en 1919 también llevaba en renta el otro molino harinero de Alar y el artefacto maquilero de la 4ª esclusa, pagando por todos ellos la cantidad anual de 3.500 ptas.¹⁰⁰⁴. Parece ser que finalmente este señor se hizo con la propiedad de los dos molinos de Alar en 1920¹⁰⁰⁵, una vez verificada la reversión del Canal al Estado y tras comprárselos a la Compañía, que era su titular en virtud de la entrega efectuada en 1843 en contrapartida por los terrenos de la Laguna de la Nava.

MARTINETE DE LA 1ª ESCLUSA

La primera noticia de este establecimiento metalúrgico nos la proporciona Juan de Homar en su Memoria de 1800, donde indicaba que “[...] *en la caída de esta (primera) inclusa está al concluirse, de orden del Rey, un martinete para la construcción de collares, tenazas, tejuelos, gorriones, gatos, herrajes para carros, clavazones de todas especies y otros muchos útiles que se necesitan para el surtido de estas Reales Obras y del Público, así para la Agricultura como para las Artes [...]*”¹⁰⁰⁶.

Una descripción completa de este establecimiento la encontramos en el Inventario de 1851, en un momento en el que parece que ya no estaba funcionando:

“[...] Martinete. *Contiguo a esta esclusa, en forma de paralelogramo de lados desiguales, se halla construido un edificio llamado martinete, que consta de 2 cuerpos en su altura. En el 1º, la distribución y oficinas correspondientes a este artefacto, almacenes para el hierro en tosco y elaborado, pajar, leñera, fragua, balsa de aguas para el movimiento de las máquinas (aunque de éstas no existe más que una rueda con*

¹⁰⁰¹ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 69, nº 16 y 18.

¹⁰⁰² AMDEALAR, nº 11, pp. 47-50 y nº 5, pp. 19-20.

¹⁰⁰³ AGCHD, CC, S. XX, Caja 69, nº 26.

¹⁰⁰⁴ *Ibidem*, sign. L-4.

¹⁰⁰⁵ *Ibidem*, Carp. 189 CICCPC, p. 870.

¹⁰⁰⁶ *Ibidem*, S. XIX, C.0077-01. También *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 15, p. 16 y *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 55, p. 11.

su eje de movimiento y unos fuelles), todo muy maltratado y sin uso. En el segundo cuerpo se hallan distintas oficinas y habitaciones para los trabajadores en esta fábrica. Consta de 122 pies de longitud por 102 de latitud y su altura media sobre el terreno es de 22 pies. Su fábrica en las paredes principales hasta la imposta de piedra sillería y lo mismo los ángulos y jambas de puertas y ventanas, éstas con sus correspondientes rejas de hierro en la mayor parte, así en el exterior como en las paredes interiores que forman el patio que hay en el centro de este edificio. En el segundo cuerpo, las paredes interiores y exteriores de dicho patio de fábrica de ladrillo trasdosado, aumentando su grueso con adobes sentados con barro y guarnecidos por el interior con mortero de cal. Sus divisiones interiores construidas de adobes guarnecidos con el mismo estuco, con distintas puertas y ventanas en las habitaciones que están distribuidas en este piso, todo bien tratado y especialmente la cubierta del tejado, notándose algunos desperfectos en varios puntos de este piso superior y tramados de la armadura de las divisiones interiores. Su valor, 400.000 reales. Mejoras de la Empresa para habilitar vivienda para el esclusero, 64.134. Valor total, 464.134 [...] ¹⁰⁰⁷.

No hay referencias a la explotación de este artefacto, lo que invita a pensar que quedó sin uso desde fecha temprana. En la tasación de los artefactos efectuada en 1843 con motivo de la compensación por los terrenos de la Nava, se indicaba que desde 1811 cesaron los trabajos en el mismo, sin que se hubiera aplicado allí otra industria ¹⁰⁰⁸.

El edificio, sin ninguna función fabril, permaneció cerrado y en un proceso de deterioro creciente hasta la década de 1920, cuando se remodeló y transformó para albergar una central de producción de energía eléctrica ¹⁰⁰⁹. El proyecto fue redactado por el ingeniero Eduardo Fungairiño el 7 de enero de 1922 ¹⁰¹⁰. El arrendamiento de dicho salto había sido solicitado y concedido al Conde de Mansilla.

Se proponía, por un lado, una reparación limitada de la parte aprovechable del edificio (el ala norte se encontraba en estado ruinoso), donde se precisaba reparar las cubiertas, los pisos, los enlucidos y las puertas y ventanas, así como reconstruir los tabiques para mejorar la distribución interior. La planta superior del edificio se habilitaría para oficina y dos viviendas del personal encargado de la central. Por otra parte, se acometería el acondicionamiento de la cámara de mecanismos y de los canales de tomas y desagüe para la instalación de la turbina, con la polea, el tubo de aspiración

¹⁰⁰⁷ AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-3.

¹⁰⁰⁸ *Ibidem*, C.0034-13.

¹⁰⁰⁹ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 16, p. 20.

¹⁰¹⁰ AGCHD, Proy. CC, Caja 2.177, nº 2.601.

y el alternador. El presupuesto de ejecución por el sistema de administración ascendía a 24.971 '90 ptas. Las obras se concluyeron en 1923¹⁰¹¹.

En 1932 el salto de la primera esclusa seguía arrendado por el Conde de Mansilla para generar energía eléctrica¹⁰¹². Éste propuso en 1938 una línea que enlazara las centrales de “El Martinete” y la de “El Campo”, de su propiedad, para convertir a aquélla en auxiliar de ésta. También preveía establecer otra que enlazara la central de “El Campo” con la de “Santa Bárbara”, que suministra fluido eléctrico a Barrio de San Vicente y a San Quirce, abastecimiento del que ahora se encargaría la central de “El Martinete”. Desde esta última se derivarían pequeños ramales que terminarían en los transformadores de la fábrica de harinas de Santa Isabel, del suministro a Alar del Rey, de la fábrica de galletas de Siro, de los depósitos de agua de la Compañía de Ferrocarriles del Norte y del alumbrado de Barrio de San Vicente¹⁰¹³.

MOLINO DE LA 4ª ESCLUSA

La primera mención a este artefacto corresponde a 1877, cuando este molino de 3 piedras y 4 rodeznos era llevado en renta por José Agustín Zulaica, juntamente con los de Alar¹⁰¹⁴. Parece ser que se construyó en fecha avanzada, tal vez en la década de 1860 y bajo los auspicios de la Compañía del Canal, pero no tenemos noticias al respecto. Tan sólo sabemos que en 1919 su arrendatario era Malaquías Fraile Bravo, que pagaba 3.500 ptas. anuales por los mismos establecimientos que llevaba Zulaica¹⁰¹⁵.

Una vez que se produjo la reversión del Canal al Estado, la Compañía vendió este molino y su salto, siendo adquiridos en 1920 por la firma “Sobrinos de Policarpo Zorita”¹⁰¹⁶. Éstos establecieron sobre el mismo la fábrica de harinas de “Santa Ana”, movida por la energía eléctrica generada en ese salto, que se encontraba en las inmediaciones de la estación de ferrocarril de Herrera¹⁰¹⁷.

Consistía en una construcción de ladrillo de tres plantas, con grandes ventanales. El establecimiento utilizaba el sistema Daverio y molía de manera continua unos 30.000 kilos diarios, trabajando en tres turnos. A ambos lados del edificio principal aparecían

¹⁰¹¹ AGCHD, Proy. CC, Caja 2.152, nº 2.498.

¹⁰¹² *Ibidem*, CC, S. XX, C/01039-1, nº 2.120.

¹⁰¹³ *Ibidem*, Proy. CC, Caja 2.277, nº 2.935, sign. 3.

¹⁰¹⁴ *Ibidem*, CC, S. XIX, C.0125-02.

¹⁰¹⁵ *Ibidem*, S. XX, sign. L-4.

¹⁰¹⁶ *Ibidem*, Carp. 189 CICCPC, p. 870.

¹⁰¹⁷ ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2008): *op. cit.*, pp. 173 y 177.

dos construcciones idénticas, cuya planta baja se dedicaba a almacenes y en la alta vivían los empleados.

En 1932 los propietarios perpetuos del aprovechamiento del salto de la 4ª esclusa seguían siendo los mencionados, que lo empleaban para obtener energía eléctrica y fabricar harinas¹⁰¹⁸.



Ilustración 112. Fábrica de harinas “Santa Ana” de la 4ª esclusa. 1929

BATÁN DE LA 7ª ESCLUSA

En 1792 se decidió levantar un batán para fabricar ante y curtidos junto a la 7ª esclusa, en el término del despoblado de Nestar¹⁰¹⁹. El emplazamiento se explicaba en razón de la proximidad a las materias primas: las cortezas de madera que se empleaban en el martinete próximo y, sobre todo, los cueros que procedentes de América a través del puerto de Santander veían muy facilitado su transporte hasta este punto una vez concluido el Canal del Norte.

¹⁰¹⁸ AGCHD, CC, S. XX, C/01039-1, nº 2.120.

¹⁰¹⁹ *Ibidem*, S. XVIII, C.0002-09.

Este artefacto estaba en funcionamiento en 1793, siendo explotado en régimen de administración por la Real Hacienda. Junto al edificio principal se fueron construyendo nuevos departamentos con diversas funciones: almacén para los cueros al pelo, secadero y otro local para los géneros manufacturados¹⁰²⁰. Juan de Homar, promotor de su establecimiento, lo describía así en su Memoria de 1800:

“[...] Este edificio tiene todas las comodidades que se necesitan en tendaderos, pelambres, noques, tinas y prensa, con una tahona para moler la corteza y cedazo para cernerla, todo movido por el agua, ahorrando por este medio el gasto de 8 mulas diarias. Y como en las demás fábricas el pelar, descalar y zurrar se hace a brazo y en ésta lo ejecuta el agua, se sigue un considerable ahorro de jornales. Y con otras dos fábricas como ésta que se estableciesen se lograría cubrir el consumo de los cien mil cueros curtidos que nos introducen los extranjeros por las provincias exentas y Reino de Navarra, después de habernos extraído muchos al pelo, perdiendo la Nación en este tráfico millón y medio de reales al año, con los cuales podría aumentar nuestra población sólo en esta pequeña parte en más de doscientas familias. También hay una casa separada que admite cómodamente diez familias, y por este medio se ha logrado la repoblación del despoblado de Nestar [...]”¹⁰²¹.

Tenemos noticias, incluso, de la existencia en esta fábrica de un oratorio dedicado a San Fernando, que fue dotado de ornamentos en 1797¹⁰²² y que en 1798 recibió el reconocimiento del visitador del obispado palentino, hallándolo con decencia y aseo¹⁰²³. Parece ser, pues, que en torno a este artefacto se sentaban las bases de una nueva población.

Pero en mayo de 1820 la fábrica de curtidos se hallaba inactiva y se levantó sobre ese edificio otra de harinas titulada “La Séptima o El Batán”¹⁰²⁴. Dotada de tres piedras, elementos para la limpia y el cernido y almacén, fue explotada en un primer momento por el comerciante santanderino Balbino López Iglesias, que era su arrendatario en 1837 por 15.110 reales¹⁰²⁵. La obra de transformación queda reflejada en el Inventario de 1851:

¹⁰²⁰ AGCHD, CC, S. XIX, C.0067-03.

¹⁰²¹ *Ibidem*, C.0077-01.

¹⁰²² *Ibidem*, S. XVIII, C.0002-14.

¹⁰²³ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 6, p. 6 y nº 5, p. 10 y *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuegra*, nº 19, p. 12.

¹⁰²⁴ MORENO LÁZARO, J. (1990b): *op. cit.*, p. 42.

¹⁰²⁵ AGCHD, CC, S. XIX, C.0092-02.

“[...] Fábrica de harinas. En este punto se halla construido un edificio destinado para curtidos de cueros, en forma rectangular, de 66 pies por el lado mayor, 30 ½ el menor y 30 la altura. Consta de 2 cuerpos. Su fábrica, de mampostería hasta la imposta, con los ángulos y jambas de sillería, y en el 2º cuerpo las paredes exteriores de fábrica de ladrillo trasdosado de adobes, y todo con su cubierta de teja en buen estado. Contiguo a éste se hallan dos departamentos en forma de alas, en los cuales están contruidos en forma de martillo un total de 38 noques de sillería y 26 de mampostería. Todas las paredes de estos departamentos están formadas con pilares y cimiento de mampostería; el resto de aquéllas, de tapias aceradas de cal y las del piso superior, de fábrica de ladrillo de adobes. Todas ellas y la armadura del tejado que la cubre se encuentran en buen estado, notándose que la pared superior de uno de los departamentos donde están los noques tiene un poco de vencimiento o desplomo hacia la parte del patio o corral que hay en el promedio que forman dichos departamentos. En la primera oficina que va descrita se halla colocado un molino harinero con 3 piedras, sirviendo las demás oficinas que contiene de depósito de granos, harinas y máquinas de cedazos y ventadores. Su valor, 140.000 reales. Sobre este molino se ha montado una fábrica de harinas con 4 pares de piedras. Su valor, 210.000. Valor total, 350.000 [...]”¹⁰²⁶.



Ilustración 113. Fábrica de harinas de la 7ª esclusa. 1920-1930

¹⁰²⁶ AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-3.

En 1856 el establecimiento lo llevaba en renta Domingo de la Portilla por 21.000 reales de renta¹⁰²⁷, siendo su administrador en ese año, en que se produjo el “motín del pan”, Basilio González¹⁰²⁸. Juan Díez de la Espina tomó la fábrica en arriendo desde 1859 a 1869 por 36.150 reales¹⁰²⁹. Durante el transcurso de este contrato, se produjo un incendio a raíz de una tormenta eléctrica el 18 de agosto de 1866, de nefastas consecuencias para el edificio y la maquinaria, con la subsiguiente interrupción de la actividad industrial en la misma¹⁰³⁰. En ese momento el conjunto se componía de una pieza dedicada a empaque, un local destinado a enfriadero y del edificio de la fábrica propiamente dicha, que resultó el más afectado, llegando a hundirse sus pisos. El fuego no se propagó a los cuerpos y departamentos contiguos a la fábrica.

La fábrica, no obstante, siguió funcionando unos años más, pues en 1877 el titular de su arrendamiento era Justo Gutiérrez Vélez, pero en junio de 1887 quedó vacante, siendo la última renta abonada de 3.000 ptas. anuales¹⁰³¹. A partir de ese momento, se abandonó.

MOLINO DE LA 8ª ESCLUSA

Respondía al modelo típico de molino maquilero de tres piedras y tres rodeznos, siendo uno de los que se puso en arrendamiento en 1793¹⁰³². Su descripción, más de medio siglo después, revela las escasas transformaciones a que estuvo sujeto:

[...] Molino harinero. *Contiguo a ella se halla construido un molino harinero con 3 piedras y sus máquinas correspondientes para moler granos, y una caballeriza en su extremo. Toda su longitud 58 pies, 27 de latitud y 11 de altura sobre el terreno. Su fábrica hasta la imposta del primer cuerpo de sillería, igualmente sus ángulos y costados de las puertas. Las paredes del segundo cuerpo de mampostería, con ángulos y pilares de sillería, con su atirantado y cubierta de tejado. En lugar de la longitud que dice, habiéndose medido de nuevo, resulta son 81 pies. Valor, 98.645 reales [...]*¹⁰³³.

Otro dato revelador del escaso dinamismo de este establecimiento lo encontramos en los seguros de incendios: en 1847 la prima anual ascendía a 123

¹⁰²⁷ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 19, nº 10.

¹⁰²⁸ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 27, p. 12 y SANMILLÁN MERINO, J. (coord.) (1992): *op. cit.*, pp. 194-196.

¹⁰²⁹ AGCHD, CC, S. XIX, C.0125-02.

¹⁰³⁰ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 35, pp. 14-15.

¹⁰³¹ AGCHD, CC, S. XX, sign. L-4 y L-5.

¹⁰³² *Ibidem*, S. XVIII, C.0006-22.

¹⁰³³ *Ibidem*, S. XIX, sign. L-3.

reales¹⁰³⁴ y en 1860, a 120¹⁰³⁵. Conocemos la identidad de sus arrendatarios por esos años. Eloy López lo llevó entre 1851 y 1856 por 4.500 reales de renta anual¹⁰³⁶ y Mariano Cantero, desde 1861 hasta 1864 por 7.000. En 1877 su ocupante era Pedro de Abia Herrero, a la postre su último ocupante en 1919, año en el que pagó 1.250 ptas. por su renta¹⁰³⁷. En adelante no hay más referencias a su explotación, por lo que quedaría desocupado y abandonado.

MOLINO DE LA 9ª ESCLUSA

Este artefacto estuvo en funcionamiento, como el anterior, desde 1793¹⁰³⁸. Se levantó sobre un despoblado del siglo XIV denominado San Lorenzo, donde aún se conservaban los restos de la iglesia-ermita¹⁰³⁹. Se fue arrendando en régimen de maquila, como de costumbre, a vecinos de las localidades limítrofes a cambio de una renta en especie, hasta que un incendio lo dejó prácticamente reducido a cenizas en 1835. La Compañía del Canal lo recibió en 1843 en compensación por los terrenos de la Laguna de la Nava¹⁰⁴⁰ y lo transformó en una fábrica de harinas (denominada “San Lorenzo”) con cuatro piedras “La Ferté”, como queda atestiguado en el Inventario de 1851:

“[...] Molino (Compañía). *Este artefacto se incendió en 1835 y sólo quedaron los cimientos de sillería y las paredes superiores de mampostería ordinaria. Estos restos fueron adjudicados a la Empresa como parte del valor de la Laguna de la Nava en 50.716 reales de vellón, que era su valor, y sobre ellos montó la Empresa una fábrica de harinas titulada de San Lorenzo, de 83 pies de longitud, 28 de latitud y 29 de altura, con 3 pisos además del de la maquinaria, con un aumento de valor de 182.617, siendo el valor total de esta fábrica 233.333 reales [...]*”¹⁰⁴¹.

Por esos años, sus arrendatarios fueron Tadeo Ortiz en 1855 y Vicente Gutiérrez Dosal en 1856, ambos por la cantidad de 14.000 reales anual¹⁰⁴². Desde el 1859 a 1869 fue llevada por José Obeso Martínez, a cambio de 25.260 reales por anualidad, y en

¹⁰³⁴ AGCHD, CC, S. XIX, C.0127-02.

¹⁰³⁵ *Ibidem*, 03.

¹⁰³⁶ *Ibidem*, Caja 19, nº 10.

¹⁰³⁷ *Ibidem*, C.0125-02.

¹⁰³⁸ *Ibidem*, S. XVIII, C.0006-22.

¹⁰³⁹ *Apuntes Históricos de Herrera de Pisuerga*, nº 32, p. 8 y nº 89-90, p. 50.

¹⁰⁴⁰ AGCHD, CC, S. XIX, C.0034-13.

¹⁰⁴¹ *Ibidem*, sign. L-3.

¹⁰⁴² *Ibidem*, Caja 19, nº 10.

1877 estaba al frente del establecimiento Pedro de Abia Herrero¹⁰⁴³. Desde junio de 1882 el establecimiento quedó vacante, siendo la última renta de 4.000 ptas. anuales¹⁰⁴⁴.



Ilustración 114. Fábrica de harinas de la 9ª esclusa o de “San Lorenzo”. 1920-1930

A la reversión del Canal al Estado, la Compañía puso a la venta la fábrica, que pasó a ser propiedad perpetua de la sociedad “Hijos de Luis García S. A.”, quienes lo destinaban en 1932 a la producción de energía eléctrica y a la fabricación de harinas¹⁰⁴⁵. Unos años más tarde, concretamente en 1938, se acometió la ampliación del salto según el proyecto del ingeniero Miguel García Ortega¹⁰⁴⁶, con vistas a poder instalar un grupo hidráulico compuesto de 2 turbinas acopladas a un solo eje. Esta central hidroeléctrica, juntamente con la de San Llorente de la Vega (14ª esclusa), generaban energía eléctrica destinada a una fábrica de harinas de Villadiego.

MOLINO DE LA 10ª ESCLUSA

La primera noticia referida a este artefacto, construido en el paraje denominado Pradojo dentro del término de Castrillo de Riopisuerga, la encontramos en dos escrituras de arrendamiento para los años 1793 y 1794¹⁰⁴⁷. Según éstas, el establecimiento era explotado en régimen de maquila a cambio de una renta en especie, situación que se extenderá hasta mediados del siglo XIX.

En la tasación de los artefactos del Canal de 1843, se hacía la siguiente descripción del mismo:

¹⁰⁴³ AGCHD, CC, S. XIX, C.0125-02.

¹⁰⁴⁴ *Ibidem*, S. XX, sign. L-4 y L-5.

¹⁰⁴⁵ *Ibidem*, S. XX, C/01039-1, nº 2.120.

¹⁰⁴⁶ *Ibidem*, Proy. CC, Caja 2.182, nº 2.626.

¹⁰⁴⁷ *Ibidem*, CC, S. XVIII, C.0006-22.

“[...] Molino harinero de 82 pies de longitud, 28 de latitud y 29 de altura total: su fábrica igualmente de sillería en las canales y muros inferiores, ángulo del cuerpo superior y jambas de puertas y ventanas, y de mampostería ordinaria, lo restante de las paredes del mismo cuerpo alto; su maquinaria, lo mismo que la de los anteriores, consiste en 3 piedras con sus rodezno y demás para su servicio; todo se halla en buen estado, notándose únicamente algunas filtraciones en lo interior del muro de retenida [...]”¹⁰⁴⁸.

Manuel Ortega (vecino de Rezmondo) era su arrendatario en ese momento, pues en 1854 adeudaba la mitad de la renta del molino (3.000 reales)¹⁰⁴⁹, que había tomado por 3 años a contar desde 1853¹⁰⁵⁰. Poco tiempo después se produjo un acontecimiento fundamental: Francisco Illera Trancho arrendó el establecimiento el 1 de junio de 1860 por ocho años, que se prorrogarían otros veinte más a la conclusión de las obras que acometería para convertir el artefacto en una fábrica de harinas¹⁰⁵¹. El canon anual sería el mismo que el del arrendatario anterior y el nuevo titular suscribía una póliza de seguros contra incendios con una prima de 126 reales¹⁰⁵².



Ilustración 115. Fábrica de harinas la 10ª esclusa o de “Pradojo”. 1920-1930

Conocemos algunas obras realizadas en el mismo por esos años. Se procedió a la reparación de un muro de sostenimiento situado en su cuérnago, el cual se hallaba bastante deteriorado y expuesto a un hundimiento, razón por la que daba lugar a filtraciones. Además, se efectuó una rehabilitación del edificio, ya que era necesario

¹⁰⁴⁸ AGCHD, CC, S. XIX, C.0034-13.

¹⁰⁴⁹ *Ibidem*, Carp. 151 CICCP.

¹⁰⁵⁰ *Ibidem*, S. XIX, C.0127-02.

¹⁰⁵¹ *Ibidem*, C.0125-02.

¹⁰⁵² *Ibidem*, C.0127-03.

recomponer los cubos empotrados y los canales del molino, así como realizar un retejo general¹⁰⁵³.

En 1863 aparece por primera vez la denominación de “fábrica” para referirse a este establecimiento harinero, con motivo de la limpia de la muleta¹⁰⁵⁴. Parece ser que por entonces se había concluido ya la transformación del molino maquilero, que no sólo afectaría al edificio, sino también a la maquinaria.

Algunas noticias son indicativas de que este establecimiento experimentó un incremento notable en su dimensión productiva. El importe del seguro de incendios alcanzaba en 1867 la cuantía de 400 reales, más del triple que siete años antes¹⁰⁵⁵. Además, según una relación sobre contribución industrial fechada en 1877¹⁰⁵⁶, dicha fábrica de harinas contaba con 5 piedras, dos más de las que tenía como molino.



Ilustración 116. Almacén de la fábrica de “Pradojo”. 1920-1930

A partir de 1885 Luis García, cuñado de Illera, llevó en renta el artefacto. Se trataba de uno de los fabricantes de harinas que mayores fletes realizaba por el Canal, ya que tenía otra fábrica de harinas de su propiedad sobre el río Pisuerga, en el paraje denominado La Campesina dentro del mismo término de Castrillo¹⁰⁵⁷. En junio de 1894, García presentó una propuesta de renovación del arriendo por 5 años y una renta anual de 3.000 pesetas. A cambio, exigía que la Compañía del Canal construyera un almacén próximo al artefacto para el depósito de trigos y harinas y que realizara las reparaciones

¹⁰⁵³ AGCHD, CC, S. XIX, C.0114-18.

¹⁰⁵⁴ *Ibidem*, C.0103-08.

¹⁰⁵⁵ *Ibidem*, C.0127-02.

¹⁰⁵⁶ *Ibidem*, C.0125-02.

¹⁰⁵⁷ *Ibidem*, C.0111-04.

necesarias en la fábrica¹⁰⁵⁸. En la escritura del arriendo, formalizada el 13 de noviembre de 1895, se hacía una pequeña descripción de la fábrica. Constaba, además del depósito de los motores y del piso natural, de dos cuerpos generales y un tercero o buhardilla, así como de otras edificaciones anejas, y contenía cuatro pares de piedras harineras. El almacén, con su cuadra, se construiría entre 1894 y 1899.

El artefacto quedó vacante el 30 de junio de 1899¹⁰⁵⁹. Años más tarde, la noche del 9 de octubre de 1932 se produjo un terrible incendio en el mismo, que no funcionaba por estar sin arrendar¹⁰⁶⁰. La fábrica ardió totalmente y sólo se salvó el almacén adosado a la misma en la fachada que miraba al Canal. Se quemaron todos los mecanismos y enseres, que eran los siguientes: cuatro piedras movidas por ruedas de paleta, con árboles y juego de engranajes para el movimiento del mecanismo de molinería, poleas y correas de transmisión, limpia, cernido, ventiladores, cabría para mover las piedras y algunos efectos varios de madera y metálicos que se encontraban muy deteriorados.

FÁBRICA DE PAPEL DE LA 11ª Y 12ª ESCLUSAS

La primera alusión a este establecimiento, emplazado junto a las esclusas 11ª y 12ª y dentro del término de Olmos de Pisuerga, la proporciona Jovellanos en septiembre de 1791. En sus *Diarios*, recoge un apunte del mismo en el transcurso de una expedición que efectuó al Canal de Castilla: “[...] *Es un edificio cuadrado, de noventa sobre ochenta pies, con la altura de veintinueve pies, y dos pisos sobre las aguas; aún no están hechas las máquinas [...]*”¹⁰⁶¹. Pronto entró en funcionamiento, a tenor de dos escrituras de obligación para su abasto de pan y vino durante 1793 y 1795¹⁰⁶².

Juan de Homar describió con detalle este artefacto, sin duda uno de los más espectaculares de todo el Canal, en su Memoria de 1800:

“[...] tiene cuatro baterías con seis pilas cada una, dos tinas, tendaderos, prensas, almacén, sala de contador y caldera para encolar. Se fabrican al año 3.800 resmas de papel de todas clases, aprovechando el trapo que antes de este establecimiento se arrojaba a los muladares. Hay un almacén separado para depósito de maderas y para 12 familias otras tantas casas que ocupan el administrador, maestre

¹⁰⁵⁸ AGCHD, CC, S. XIX, C.0111-05.

¹⁰⁵⁹ *Ibidem*, S. XX, sign. L-5.

¹⁰⁶⁰ AGCHD, Carp. 149 CICCIP.

¹⁰⁶¹ JOVELLANOS, G. M. DE (1953-1956) [1791-1801]: *op. cit.*, T. I, pp. 200-219.

¹⁰⁶² AGCHD, CC, S. XVIII, C.0006-22.

*de sala, y otros operarios, de suerte que esta sola fábrica, con las 12 familias que sostiene, forman ya una pequeña población [...]*¹⁰⁶³.

Fue explotada en régimen de administración desde finales del siglo XVIII, a diferencia de los molinos maquileros, que eran arrendados. En 1829 la Junta Directiva del Canal propuso su arriendo¹⁰⁶⁴, pero no hubo licitador.

Por esos años, la fábrica de papel empezaba a padecer dificultades. En 1830 se elaboró un informe sobre su situación y las posibles medidas a adoptar¹⁰⁶⁵. A resultados del mismo, se redujeron sus trabajos de fabricación, debido a que se despachaban pocas resmas. Se ordenó no acopiar más trapo y que los operarios se limitasen a manufacturar lo que ya tenían. Mientras tanto, se meditaría su conversión en otro artefacto. Hasta obtener un dictamen definitivo, un empleado se encargaría de la custodia y el mantenimiento del edificio y de su maquinaria.

Años más tarde, parece que se retomó su arrendamiento. En 1837, Juan Álvarez entregó 4.000 reales de renta anual por el mismo, que explotó hasta 1842. Dos años más tarde, Manuel Hilario Sáiz presentó una propuesta por 3 años y un canon anual de 6.380 reales. En 1847, salió nuevamente en arriendo, con la novedad de que se preveía la posibilidad de su transformación en un establecimiento harinero¹⁰⁶⁶. Se presentaron diversas proposiciones, pero ninguna se admitió.



Ilustración 117. Fábrica de papel de las esclusas 11 y 12. 1920-1930.

¹⁰⁶³ AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01.

¹⁰⁶⁴ *Ibidem*, C.0103-02.

¹⁰⁶⁵ *Ibidem*, 03.

¹⁰⁶⁶ *Ibidem*, C.0113-02.

En 1850 la Compañía solicitó a Francisco Javier Sáiz (Visitador Facultativo del Ramal Norte), que remitiera un informe sobre el destino que se podría dar a este establecimiento, el estado en que se hallaba y las obras necesarias a acometer en el mismo. Sáiz dictaminó que la fábrica de papel se podría dedicar a la elaboración de harinas, de objetos metalúrgicos o de otro producto que no fuera papel, pero para albergar cualquier tipo de artefacto el edificio requería grandes reparaciones en su planta y alzados, en particular el patio central y los muros laterales.

El Inventario de 1851 nos proporciona la descripción más detallada del estado del mismo, mencionando todas las construcciones que lo componían:

“[...] Fábrica de papel. *En el salto de éstas se aprovechó y situó un artefacto de molino de papel; su principal edificio es rectangular de 108 pies de longitud, 90 de latitud y 28 de altura: y, en ésta, dos cuerpos: el primero construido de piedra mampostería con ángulos y jambas de sillería y en su interior están colocadas 2 baterías con 12 pilastras de piedra la una, y 11 la otra, con sus correspondientes tinas para las pastas, y 2 bastidores de igual calidad, con otras varias divisiones para las oficinas necesarias, con sus ruedas, ejes y mazos de madera, bien tratado y en uso toda la parte maquinaria. Las paredes exteriores del piso superior, también de mampostería, con los ángulos y jambas de las ventanas de sillería; el resto de estas paredes, y con especialidad las que corresponden al sur y poniente, de fábrica de ladrillo de medio pie de grueso y el resto de adobe, sentado con barro y guarnecida como las anteriores; su cubierta de tejado y armadura en buen estado: sus puertas y ventanas bastante deterioradas, especialmente éstas últimas. Todo el cuadro de éste segundo piso sirve de tendedero de papel. Contiguo a este molino se halla la oficina de la cola, con el fogón y caldera para deshacerla. Esta oficina consta de 49 pies de largo, 32 de anchura y 12 de alto: sus paredes y cimientos de mampostería, con ángulos de sillería y lo restante de fábrica de ladrillo, con su cubierta de tejado, al parecer, en buen estado. El piso que cubre las pilas de la 2ª batería se halla maltratado y podridas, en parte, las maderas que le forman.*

Tendedero. Poco distante del edificio anterior, se halla construido otro de dos cuerpos en su altura; su figura en paralelogramo de 75 pies de largo, 36 de ancho y 22 de alto. En el primer piso están los talleres de carpintería y almacén de maderas, y el segundo solamente sirve de tendedero de papel: sus cimientos y paredes, hasta la imposta, de piedra mampostería y las del segundo tramadas con pies derechos y

*cerramientos de adobes, con varias ventanas, aunque maltratadas todas ellas, con sus armaduras de tirantes, pares, entablado y retejo todo en buen estado [...]*¹⁰⁶⁷.

Parece ser que en 1853 se retomó de nuevo la idea de la reconversión de la fábrica de papel en establecimiento harinero. Sáiz realizó con fecha de 12 de junio de ese año un nuevo reconocimiento de la situación del edificio¹⁰⁶⁸. En él afirmaba que, a excepción de las paredes exteriores, se encontraba en muy mal estado y que era necesario desmontar todo el interior y, aprovechando los materiales extraídos, formar una nueva construcción. Los trabajos de consolidación y acondicionamiento se iniciaron en octubre de ese año, con el retejo general “*a teja desenvuelta*”, y el 10 de noviembre Sáiz elaboró el proyecto para la transformación del establecimiento en fábrica de harinas. La obra ascendía a 138.463 reales (100.000 para la maquinaria). La parte central y los dos muros laterales constituían el espacio más ruinoso, razón por la que se desperdiciaba el primer salto. Se planteaba que el desagüe del artefacto estuviera situado fuera del edificio, evitándose así más obras, y que las piedras y la maquinaria fueran por las boquillas del segundo salto¹⁰⁶⁹.

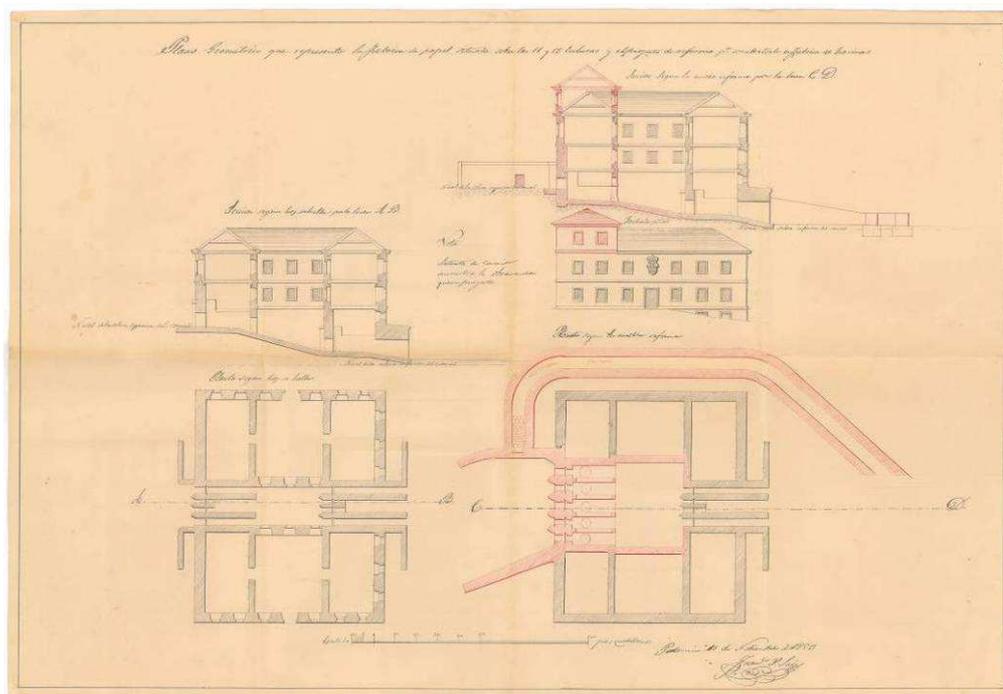


Ilustración 118. Proyecto de transformación de la fábrica de papel de la 11ª y 12ª esclusas para la elaboración de harinas. Francisco Javier Sáiz, 10 de noviembre de 1853

¹⁰⁶⁷ AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-3.

¹⁰⁶⁸ *Ibidem*, C.0113-02.

¹⁰⁶⁹ Estaría compuesta por tres o cuatro rodeznos, otras tantas piedras de moler y los útiles para la limpia y el cernido, y debía ser costeada por el arrendatario entrante en la fábrica.

El plan no cuajó, pues en un informe de reconocimiento y valoración de los artefactos del Canal elaborado en 1854 por el propio Sáiz, se recogía que las esclusas 11 y 12 se hallaban vacantes y sin arrendar¹⁰⁷⁰. A partir de ese momento no volvemos a tener noticias de este edificio hasta 1862, año en que se acomete la reparación del desagüe, obra que resultaba de gran necesidad porque todo el edificio se encontraba amenazado de ruina¹⁰⁷¹. Dicho elemento tenía sus paredes laterales tan desplomadas que los pisos de las habitaciones inmediatas se habían rehundido. Por ello, era indispensable el derribo y reconstrucción de los muros que lo constituían.

Hasta 1863 no aparece una nueva propuesta para el arriendo. Pedro Pombo, Vicente del Campo y Francisco Miguel Perillán se comprometían a montar en dicho salto una fábrica de papel continuo dotada de 12 cilindros y del resto de útiles necesarios (calderas, turbinas, etc.), con un presupuesto de 700.000 ú 800.000 reales. La cesión se realizaría por 20 años, contados desde su puesta en funcionamiento, y la renta anual ascendería a 8.000 reales. La proposición fue aprobada con reticencias pero no se llegó a formalizar el arrendamiento, ya que los proponentes disolvieron la compañía que constituyeron al efecto aduciendo dificultades financieras¹⁰⁷².

Tras este último intento de poner en explotación el establecimiento, éste quedó vacante y sumido en el abandono. Como muestras de ello, en 1864 sus efectos (piezas de hierro y mazos de olmo) fueron trasladados al almacén de Frómista y en 1868 se encontraba derruido el almacén anejo¹⁰⁷³.

La situación no varió hasta la segunda década del siglo XX. En 1921 los sucesores de Francisco Gil y Pablos, vecinos de Melgar, estaban dispuestos a tomar en arrendamiento el salto de las esclusas 11 y 12 en orden a obtener energía eléctrica¹⁰⁷⁴. Para ello, era preciso que el Estado acometiera los trabajos de reforma y adecuación del edificio para permitir ese aprovechamiento industrial. Los arrendatarios se comprometían, por su parte, a instalar la maquinaria necesaria.

El 29 de noviembre de 1921 el ingeniero Eduardo Fungairiño elaboró el proyecto de las obras de acondicionamiento¹⁰⁷⁵. En él recogió una descripción del edificio, que presentaba una planta cuadrada con patio y dos pisos, excepto en su parte

¹⁰⁷⁰ AGCHD, CC, S. XX, C.0106-04.

¹⁰⁷¹ *Ibidem*, S. XIX, C.0104-05.

¹⁰⁷² *Ibidem*, C.0113-01. Pedro Pombo, por ejemplo, era fabricante de harinas y afirmaba que había recibido perjuicios en ese negocio, por lo cual disponía de menos medios.

¹⁰⁷³ AGCHD, CC, Carp. 151 CICCPC.

¹⁰⁷⁴ *Ibidem*, 121.

¹⁰⁷⁵ *Ibidem*, Proy. CC, Caja 2.176, nº 2.598.

meridional, donde aparecía un tercer nivel por debajo del terreno correspondiente a la cámara de los mecanismos. Este piso inferior y los muros de la fachada hasta la segunda planta eran de sillería y el resto de las paredes, de adobe y ladrillo. En el interior se encontraban techos de vigas de madera y forjados de yeso, tabiques de adobes y suelo de losa o baldosa ordinaria. Dado que el estado de los dos pisos era ruinoso, tan sólo se preveía reformar una parte de la planta baja.

Se contemplaba la ejecución de dos clases de trabajos. Por un lado, la adaptación del edificio para disponer la central eléctrica. Para ello era preciso adecuar la cámara de mecanismos para el emplazamiento de la sala de máquinas, modificar los antiguos canales de salida y el muro de las compuertas para alojar los tubos de doble aspiración de acceso a las turbinas y los aparatos para su maniobra, y convertir el patio del edificio en un depósito. Por otro, la habilitación de la vivienda del encargado de la central, en el ángulo noroeste, entre el canal de entrada y el patio. Dispondría de despacho, comedor, cuatro alcobas, cocina y retrete, además de la entrada a la cámara de mecanismos.

Según la memoria de liquidación elaborada en 1924¹⁰⁷⁶, las obras se desarrollaron entre junio de 1922 y marzo de 1923, con una variación esencial: la colocación de una tubería de palastro que diera entrada a la turbina a través del patio.

En 1932 el salto aparecía arrendado a la Eléctrica Melgareense para la obtención de energía eléctrica¹⁰⁷⁷. No obstante, el 29 de diciembre de ese año efectuó el traspaso del arrendamiento a la Sociedad Distribuidora Palentina de Electricidad¹⁰⁷⁸. La central siguió funcionando unos años más, hasta al menos 1956.

MOLINO DE LA 13ª ESCLUSA

Este artefacto maquilero, situado en la localidad de Naveros de Pisuerga, también estaba en explotación en la última década del siglo XVIII¹⁰⁷⁹. Sus arrendatarios generalmente fueron vecinos de la localidad o de pueblos próximos. Así, por ejemplo, tenemos constancia de que Juan Martín, natural de Naveros, llevaba en renta este molino en 1854 por tres años a cambio de un canon anual de 6.000 reales¹⁰⁸⁰, y en 1860 renovó el arriendo en las mismas condiciones. Unos años más tarde, concretamente en

¹⁰⁷⁶ AGCHD, Proy. CC, Caja 2.153, nº 2.506.

¹⁰⁷⁷ *Ibidem*, C/01039-1, nº 2.120.

¹⁰⁷⁸ AGCHD, CC, Carp. 218 CICCPC.

¹⁰⁷⁹ *Ibidem*, S. XVIII, C.0006-22.

¹⁰⁸⁰ *Ibidem*, S. XIX, C.0127-02 y Carp. 151 CICCPC.

1877, el titular del aprovechamiento era Ramón de la Peña¹⁰⁸¹. A partir de este momento no tenemos más noticias de su funcionamiento. Sólo sabemos que en 1899 el artefacto se encontraba sin arrendar¹⁰⁸².

Diez años más tarde, se realizó un inventario valorado del molino el 2 de julio de 1909¹⁰⁸³, con vistas a su arrendamiento por cinco años a Teógenes Manuel Bilbao, que había propuesto su rehabilitación a cambio de que se le concediese madera y 1.090 ptas. que calculaba gastar en el cuerpo de aguas y los aparatos del mismo.

En el dicho documento se efectuaba una detallada descripción del artefacto. El edificio tenía forma de paralelogramo rectangular de 23 metros de longitud, 7 de latitud y 6'7 de altura. El cuerpo de aguas estaba dividido en tres depósitos embovedados de sillería, donde se encontraban montados otros tantos rodeznos con todos los accesorios. La construcción de sus cimientos estaba realizada a base de hormigón hidráulico y se levantaba sobre un zócalo de cantería. Esquinas, impostas, jambas, dinteles y enlosado eran también de piedra de buen aparejo y el resto de los muros del perímetro, de tapial calicastro. La armadura de madera presentaba pies derechos, carreras y zapatas de terciá y se cubría con un atirantado de viguetas y entarimado de tabla, sobre el que se disponía la teja ordinaria. Su distribución espacial era la siguiente: a la izquierda de la entrada había una cocina y un local contiguo para la limpia¹⁰⁸⁴, en el centro del edificio se encontraba el castillete de madera de pino en el cual estaban montados los tres pares de piedras harineras de La Ferté completas con sus accesorios, y por último, en el otro extremo, se disponía una cuadra para las caballerizas del acarreo.

En enero de 1915, Teófilo Herreras (vecino de Frómista) presentó una nueva proposición de arriendo de este molino, en la cual se comprometía a la reparación del mismo por su cuenta. La duración del contrato se extendería hasta el 30 de noviembre de 1919 y la renta anual ascendía a 800 ptas.¹⁰⁸⁵. Se aceptaron las condiciones y se formalizó la escritura de arriendo. En ella se estipulaba que el molino tendría un uso maquilar y que por cada carga molida se descontarían 2 celemines. El arrendatario introdujo algunas mejoras en 1916: colocó una abañadora para la limpieza del grano y sustituyó un rodezno partido por otro que estaba retirado en el molino de la esclusa 14^a.

¹⁰⁸¹ AGCHD, CC, S. XIX, C.0125-02.

¹⁰⁸² *Ibidem*, S. XX, sign. L-5.

¹⁰⁸³ *Ibidem*, C.0111-07.

¹⁰⁸⁴ Se señalaba que estaba formada por los siguientes aparatos, provistos todos ellos de las poleas y el correaje necesarios para su movimiento: bastidores sencillos con sus ventiladores, una criba plana y otra cilíndrica, dos elevadores, un árbol vertical con corona, un árbol horizontal con piñón de engrane, un tramoyón para el trigo sucio y una caja de pino donde se encontraba montado el cedazo para las clases.

¹⁰⁸⁵ AGCHD, CC, S. XX, C.0111-06.



Ilustración 119. Molino de la 13ª esclusa. 1920-1930

Una vez concluido dicho arriendo, el artefacto quedó vacante hasta que se redactó el proyecto de transformación para albergar una central eléctrica, a cargo de Eduardo Fungairiño, con fecha de 15 de noviembre de 1926¹⁰⁸⁶. El edificio se encontraba en mal estado y requería una reparación. El piso y la cubierta (ambos de madera) estaban maltrechos, por lo que era necesaria su sustitución. Además, la instalación de la central requería tres obras. Primero, la reforma de las tomas y de los desagües. Se dispondría un canal artificial de entrada a las turbinas y se instalaría una rejilla de protección y las correspondientes compuertas. Segundo, la modificación de la sala de piedras para la instalación de la maquinaria (turbinas, alternador y accesorios). Y tercero, la construcción de dependencias para el encargado (tres habitaciones, cocina con gloria, retrete y despensa). Como resultado, quedaría una distribución del edificio en tres zonas, en correspondencia con los muros de la cámara de mecanismos: la central, la antigua sala de piedras y la zona de vivienda.

En febrero de 1927 Fortunato Suazo (vecino de Aguilar de Campoo) obtuvo la concesión para la ejecución de las obras, a realizar en el plazo de cuatro meses. Poco después la central estaba en funcionamiento, pues el 14 de septiembre del mismo año, José Luis Aymar (vecino de Melgar de Fernamental) solicitaba autorización para tender una línea de transporte eléctrico que, atravesando el Canal aguas arriba de la esclusa 13, condujera la energía desde la central situada en ese punto y que él explotaba hasta el inmediato pueblo de Naveros¹⁰⁸⁷.

¹⁰⁸⁶ AGCHD, Proy. CC, Caja 2.155, nº 2.527.

¹⁰⁸⁷ *Ibidem*, CC, Carp. 123 CICCPC.

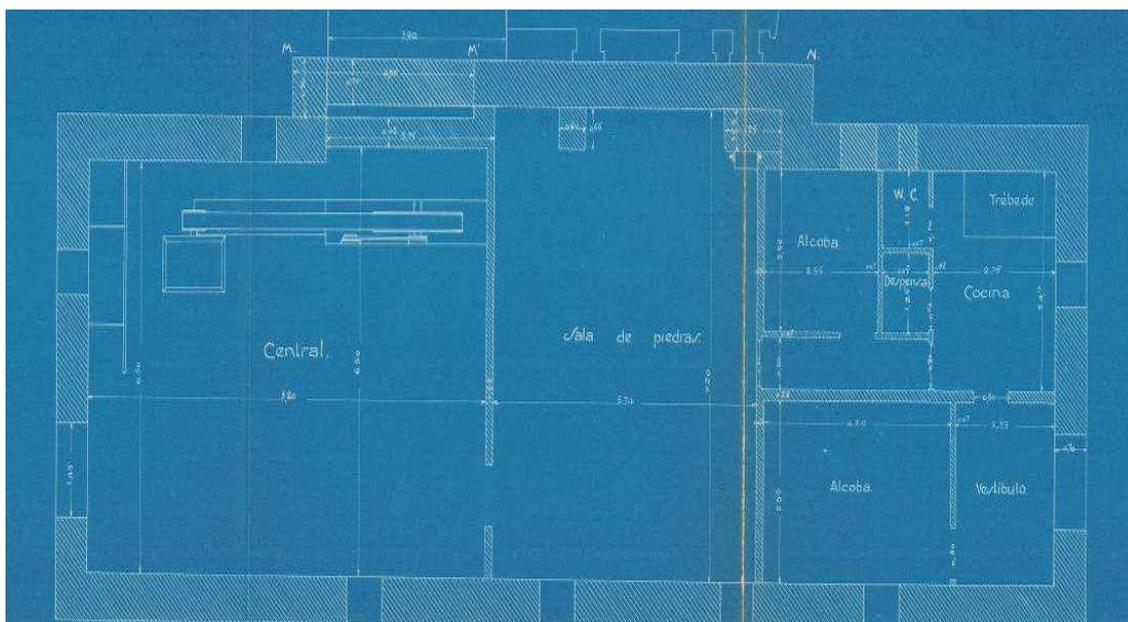


Ilustración 120. Proyecto de transformación del molino de la 13ª esclusa en central eléctrica. 1926

Años más tarde, concretamente en 1932, la central estaba arrendada a la Eléctrica Melgareña¹⁰⁸⁸. En mayo de ese año esta compañía solicitó autorización para construir por su cuenta, dentro de la sala de entrada, un muro para disponer dos habitaciones. El 23 de diciembre se hizo efectiva la cesión del arriendo del artefacto a la Sociedad Distribuidora Palentina de Electricidad¹⁰⁸⁹.

MOLINO DE LA 14ª ESCLUSA

Situado en el término de San Llorente de la Vega, se encontraba arrendado desde los años 1793 y 1794, como todos los molinos maquileros situados entre las esclusas 8ª y 15ª¹⁰⁹⁰.

Desde el punto de vista constructivo era idéntico a éstos, con la particularidad de que “[...] a su entrada está construida una pequeña habitación para el molinero y un pórtico para el molino: la construcción de esta habitación y pórtico, de adobes y barro con su cubierta de tejado [...]”¹⁰⁹¹.

Este artefacto fue uno de los señalados para indemnizar a la Empresa del Canal por los terrenos de la Laguna de la Nava, efectuándose su permuta el 5 de julio de

¹⁰⁸⁸ AGCHD, Proy. CC, C/01039-1, nº 2.120.

¹⁰⁸⁹ *Ibidem*, CC, Carp. 218 CICCPC.

¹⁰⁹⁰ *Ibidem*, S. XVIII, C.0006-22.

¹⁰⁹¹ *Ibidem*, S. XIX, sign. L-3.

1843¹⁰⁹². Esta circunstancia es fundamental para entender su evolución, ya que una vez efectuada la reversión del Canal al Estado en 1919 quedó en manos de la Compañía, que lo vendió, pasando por tanto a ser de propiedad particular.

Algunos de sus arrendatarios fueron Juan Ortega, entre 1854 y 1857, a cambio de un canon anual de 6.000 reales¹⁰⁹³ y Petra Castrillo, de 1860 a 1863 por 6.500¹⁰⁹⁴. En 1877 estaban al frente del mismo Higinio Mazorra (vecino de Melgar) y Cristóbal del Hoyo (procedente de Frómista)¹⁰⁹⁵. En 1893 ambos suscribieron nuevamente el arriendo por el término de cinco años y a cambio de una renta anual de 1.500 ptas.¹⁰⁹⁶. Transcurrido dicho plazo, Mazorra volvió a hacerse cargo, ahora en solitario, del establecimiento. En 1898 lo tomó por otro quinquenio a razón de 1.750 ptas. por anualidad¹⁰⁹⁷. Por esos años el estado del artefacto no era el adecuado. En 1903 Mazorra comunicó a la Compañía del Canal la necesidad de hacer reparaciones en el cernido y los empotrados, y la amenaza de ruina de la pared de la puerta principal¹⁰⁹⁸. No obstante, en 1904 renovó el arriendo por otros cuatro años (desde 1903 hasta 1907) y por el mismo canon.

En 1907 se formalizó una nueva escritura de arriendo a favor de Teógenes Manuel Bilbao, por cinco años y una renta anual de 2.100 ptas. En dicho instrumento se efectuaba una descripción exhaustiva del conjunto de construcciones que componían el establecimiento. El edificio principal o artefacto, situado en el lado izquierdo del Canal, estaba compuesto por un cuerpo de aguas sobre el que se elevaban dos pisos sin desván. La cámara de mecanismos contenía 4 rodeznos que daban movimiento a 3 pares de piedras y al árbol que movía la maquinaria de limpia de trigo y cernido de harinas, compuesta por tres cribas, un frapor de hélice con bastidor doble, cuatro ventiladores y cuatro cedazos de tres cajas con todos los útiles necesarios. Unido al molino por la parte que daba al Canal estaba un almacén para harina, de un solo piso sin desván. También adosado al artefacto por el lado norte había otro almacén para trigo, de iguales características. La cuadra para el ganado de arrastre estaba unida al molino y a esta última construcción.

¹⁰⁹² AGCHD, CC, S. XIX, C.0034-11.

¹⁰⁹³ *Ibidem*, C.0127-02.

¹⁰⁹⁴ *Ibidem*, C.0125-02.

¹⁰⁹⁵ *Ibidem*, C.0034-11.

¹⁰⁹⁶ *Ibidem*, C.0113-09.

¹⁰⁹⁷ *Ibidem*, 07.

¹⁰⁹⁸ *Ibidem*, 06.

Dos años más tarde, se produciría un acontecimiento crucial: un incendio en la madrugada del 11 de junio de 1909¹⁰⁹⁹. El siniestro destruyó el edificio y la maquinaria del establecimiento, a excepción del almacén situado en su lado norte.



Ilustración 121. Molino de la 14ª esclusa. Anterior a 1920

A partir de entonces el artefacto quedó vacante¹¹⁰⁰. No tenemos más noticias hasta 1921. El 25 de abril de ese año, Apolinar del Río (vecino de Melgar), dueño de ese molino por compra efectuada el 23 de julio de 1920 a la Compañía del Canal, obtuvo autorización para levantar sobre los muros de dicho edificio un piso de 8 pies¹¹⁰¹. Dicha obra era necesaria para la reconstrucción del artefacto, ya que su parte superior se encontraba totalmente destruida. Además, en dicho año se consiguió tapar herméticamente con cal hidráulica las filtraciones de la alcantarilla de piedra próxima al molino, que tenía por objeto el desagüe del cuérnago del mismo, con el doble beneficio de mejorar la obra de fábrica y evitar la pérdida de aguas¹¹⁰².

Parece ser que a partir de entonces el molino se destinó a producir energía eléctrica y a fabricar harinas¹¹⁰³. Con posterioridad se convertiría exclusivamente en una minicentral que ha venido funcionando hasta tiempos recientes.

¹⁰⁹⁹ AGCHD, CC, S. XX, C.0113-04.

¹¹⁰⁰ *Ibidem*, sign. L-5.

¹¹⁰¹ *Ibidem*, Carp. 102 CICCPC.

¹¹⁰² *Ibidem*, S. XX, C.0105.

¹¹⁰³ *Ibidem*, Proy. CC, C/01039-1, nº 2.120.



Ilustración 122. Molino de la 14ª esclusa en la actualidad

MOLINO DE LA 15ª ESCLUSA

Este artefacto, construido por la Real Hacienda en el término de Osorno, ya se arrendaba a finales del siglo XVIII en régimen de maquila a cambio de una renta en especie¹¹⁰⁴. A mediados del siglo XIX y a iniciativa de la Compañía del Canal se transformó en fábrica de harinas, adoptando una maquinaria de 4 piedras y 5 rodeznos y construyendo un almacén con cuadra y panera. La documentación referida al seguro de incendios refleja esta situación a través del cambio de denominación de “molino” a “fábrica” y la variación en los importes de la prima a pagar. Así, en 1847 el entonces “molino harinero” se valoraba en 107.000 reales el edificio y 5.437 la maquinaria, estableciéndose una prima anual de 149 reales¹¹⁰⁵. En 1859, aparecía una notable mejora del establecimiento, que se estimaba en 60.000 reales, por lo que pagaba un canon de 500 reales por año. En 1863 se había incrementado la valoración del edificio hasta los 200.000 reales, con un importe anual del seguro de 1.080 reales¹¹⁰⁶.

En este lapso temporal, pues, se operó dicho cambio, en el que en buena medida intervino el arrendatario Ángel Gutiérrez, que tomó el artefacto desde 1855 hasta 1863 a razón de 18.000 reales de renta anual, lo cual indica que el establecimiento tenía una importante capacidad productiva¹¹⁰⁷. Unos años más tarde, en 1877, el titular del aprovechamiento de la fábrica de harinas era Juan Echeandía y Alday. Hacia finales del

¹¹⁰⁴ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0006-22.

¹¹⁰⁵ *Ibidem*, S. XIX, C.0127-02.

¹¹⁰⁶ *Ibidem*, 03.

¹¹⁰⁷ *Ibidem*, C.0125-02.

siglo XIX el establecimiento experimentó un decaimiento notable por su situación lejos de la población y por el mal estado de su maquinaria, quedando reducido otra vez a un simple molino maquilero. Así, en 1919 su arrendatario Cleto Borés pagaba tan sólo 1.000 ptas. anuales por su disfrute¹¹⁰⁸.

Una vez efectuada la entrega al Estado, se estudió la conversión de este artefacto en una central eléctrica, toda vez que los arrendatarios, los Hijos de Martín Vázquez, habían solicitado instalar por su cuenta una turbina y un alternador que permitiera aprovechar la fuerza del salto con destino a la molienda de granos y la producción de energía para transportarla a otras fábricas de su propiedad.

El proyecto fue redactado por Eduardo Fungairiño el 3 de noviembre de 1922¹¹⁰⁹. La parte del edificio destinada a vivienda y anejos se encontraba en buen estado, así que las obras de reforma se centraron en habilitar los locales destinados a cámara de mecanismos. Se contemplaba la preparación del desagüe y el basamento para acoger la turbina y el alternador, y la construcción de un departamento para aparatos eléctricos y el cuadro. Se proponían, además, las obras de pavimentos, enlucidos y cierres necesarios para dejar en buen estado la nave de mecanismos eléctricos y la parte acondicionada para la instalación de la turbina. Por último, era necesaria la adquisición de cuatro compuertas metálicas para regular el acceso del agua por los canales de toma, que se correspondían con los antiguos rodetes. El montante de los trabajos por administración ascendía a 19.523´68 ptas.

En 1932 la central estaba arrendada por la Eléctrica Melgarese para la producción de energía eléctrica y la fabricación de harinas y el 29 de diciembre de ese año se efectuó el traspaso del arriendo a la Sociedad Distribuidora Palentina de Electricidad¹¹¹⁰. No obstante, el 12 de marzo de 1934 ésta fue autorizada a retirar la instalación y línea eléctrica de dicho salto¹¹¹¹.

MOLINO DE LA 16ª ESCLUSA

Situado en el término de Boadilla del Camino, este molino maquilero se construyó algo más tarde que los precedentes, de ahí que introdujera algunas variaciones constructivas, como queda de manifiesto en la descripción efectuada en el Inventario de 1851:

¹¹⁰⁸ AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-5.

¹¹⁰⁹ *Ibidem*, Proy. CC, Caja 2.150, nº 2.484.

¹¹¹⁰ *Ibidem*, CC, S. XX, C.01039-1, nº 2.120.

¹¹¹¹ *Ibidem*, Carp. 218 CICCPC.

“[...] Molino harinero (Estado). *En este punto hay un molino harinero con 3 piedras y sus máquinas correspondientes semejante a los anteriores en su fábrica y construcción, con sólo la diferencia de que los trampones de sus canales están separados y contruidos más adelante de la pared del molino, distando de ésta 10 pies, sobre los cuales se forma un tránsito o paso de comunicación de uno a otro lado. Diferenciándose también de que todas sus paredes de alto a bajo son de piedra sillería a excepción de la parte que media entre las ventanas de luces del cuerpo superior, que son de mampostería concertada sobre los arcos de la salida de las aguas, y en la de su entrada, de tapias calicestradas, con su cubierta de tejado, al parecer todo en el mejor estado de uso y servicio. Su valor, 93.000 reales. La Empresa lo transformó en fábrica de harinas con 4 pares de piedras con sus correspondientes máquinas. Consta de 2 pisos y una buhardilla, y ha recibido un aumento de valor de 227.166 reales, que en junto hacen 320.166 [...]*¹¹¹².

En este testimonio queda de manifiesto, también, que este artefacto se transformó en fábrica de harinas de cuatro piedras, cinco rodeznos, nueve cedazos, cuatro cribas y tres frapores, algo que se produjo entre 1845 y 1850 durante el arriendo de Manuel Pombo. Posteriormente lo tomó su hermano Juan Pombo, primero desde 1851 hasta 1860 a razón de 20.000 reales de renta anual y después desde 1861 hasta 1870, juntamente con la fábrica de la 21ª esclusa, pagando por ambas 44.000 reales al año¹¹¹³. Pero a partir de 1870 Juan Pombo se centra en sus establecimientos de Frómista y deja la fábrica de Boadilla del Camino, que se queda sin arrendar¹¹¹⁴.

En adelante, pocas noticias más hay del edificio. En 1899 el edificio presentaba el tejado quemado y su maquinaria se había desmontado¹¹¹⁵ y veinte años más tarde se había demolido, quedando sólo el solar y los muros del recinto¹¹¹⁶.

MOLINO DE LA 17ª, MOLINO DE LA 18ª, BATÁN DE LA 19ª Y BATÁN DE LA 20ª ESCLUSAS

En las cuatro esclusas unidas de Frómista se dispusieron dos molinos maquileros, ambos con habitación para el encargado, y dos batanes, uno de ocho y otro de seis pilas. Dentro de este conjunto industrial, los dos establecimientos harineros de la

¹¹¹² AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-3.

¹¹¹³ *Ibidem*, C.0125-02.

¹¹¹⁴ *Ibidem*.

¹¹¹⁵ *Ibidem*, S. XX, sign. L-5.

¹¹¹⁶ *Ibidem*, L-4.

17ª y 18ª esclusas se arrendaban conjuntamente por una renta en fanegas de trigo, mientras que los pisones de la 19ª y la 20ª también se explotaban unidos por el mismo sistema pero a cambio de una canon en metálico, recayendo generalmente en vecinos de Astudillo, localidad cercana con gran tradición en las labores de abatanado¹¹¹⁷.

Todos ellos fueron adjudicados en 1843 a la Empresa del Canal como compensación por la Laguna de la Nava, siendo transformado el segundo molino en fábrica de harinas, para lo cual se le añadieron dos cuerpos y se mejoró su maquinaria.

Tenemos algunas noticias de los arrendatarios de estos establecimientos a mediados del siglo XIX. El molino de la 17ª lo llevaba en 1855 Vicente Viñé por 17.000 reales y, entre 1860 y 1869, Pedro Pérez Viñé por 25.000. La fábrica de la 18ª estaba en manos de Juan de la Pedraja en 1855 por 17.250 reales, pero pasó a Juan Pombo en 1861 por una renta anual de 25.000. Por último, Ángel Aguado explotaba en 1855 los batanes de la 19ª y 20ª por una renta de 7.100 reales, pasando después hasta 1862 a Nemesio Casado con un canon de 6.000¹¹¹⁸.



Ilustración 123. Vista general del conjunto industrial de Frómista. 1920-1930

Juan Pombo se hizo cargo en 1870 del primer artefacto, introduciendo en éste y en la fábrica de la 18ª que llevaba mejoras técnicas por un importe de 170.000 reales, a desembolsar por la Compañía del Canal. Como resultado, ambas fábricas se dotaron de

¹¹¹⁷ PRIETO HERRERA, R. (1992): *op. cit.*, p. 26.

¹¹¹⁸ MORENO LÁZARO, J. (1990a): *op. cit.*, pp. 174-175. AGCHD, CC, S. XIX, Caja 19, nº 10.

tres piedras, cuatro rodeznos, dos cribas, un batidor y un frapor. En 1877, el batán de la 19ª también lo había convertido en un molino de 3 piedras y estaba unido a los otros dos establecimientos harineros, formando una misma unidad productiva. Por su parte, el batán de la 20ª, que sólo tenía una rueda, lo llevaba Gregorio Fernández Laza¹¹¹⁹.

Pero en 1882, tras la firma del tratado comercial con EE. UU. que contemplaba la paulatina reducción de los derechos devengados por la entrada de harinas norteamericanas en Cuba, Juan Pombo rescindió el contrato de arriendo de sus harineras en Frómista con la Compañía del Canal de Castilla. A partir de ese momento, las fábricas de harinas de la 17ª y 18ª y el molino de la 19ª quedaron vacantes. El batán de la 20ª se siguió explotando de una manera residual, produciendo una renta exigua.



Ilustración 124. Batán de la 20ª esclusa. 1920-1930

En 1899 se constituyó la sociedad “Hijos de Valentín Calderón”, que tomaría a su cargo los establecimientos harineros de Frómista¹¹²⁰. Así, en 1919 pagaban 6.500 pts. por las dos primeras fábricas y 6.775 por el molino del tercer salto¹¹²¹. En 1920 adquirieron los edificios y el aprovechamiento de los cuatro saltos unidos¹¹²², que en 1932 eran destinados a obtener energía y a la fabricación de harinas¹¹²³. Posteriormente, siguió funcionando como una central eléctrica.

¹¹¹⁹ AGCHD, CC, S. XIX, C.0125-02.

¹¹²⁰ MORENO LÁZARO, J. (1992a): *op. cit.*, pp. 194-199.

¹¹²¹ AGCHD, CC, S. XX, sign. L-4.

¹¹²² *Ibidem*, Carp. 189 CICCPC, p. 870.

¹¹²³ *Ibidem*, C.01039-1, nº 2.120.

MOLINO DE LA 21ª ESCLUSA

Este molino también fue explotado desde la década de 1850 por la familia Pombo. En primer lugar lo tomó Manuel, quien lo transformó en una fábrica de cuatro piedras y cinco rodeznos, pasando a su viuda e hijo tras su muerte en 1856, momento en el que abonaban 16.000 reales de renta anual¹¹²⁴. Pero a partir de 1860 su hermano Juan se hizo cargo del mismo, llevándolo juntamente con el de la 16ª¹¹²⁵.

Este establecimiento fue abandonado al mismo tiempo que los de Frómista, en la década de 1880. Desde entonces quedó vacante y abandonado, sin que haya más noticias. Tan sólo sabemos que la fábrica, de cuatro plantas sobre el cuerpo de aguas, fue demolida en 1928 por la Confederación Hidrográfica del Duero, debido seguramente a su avanzado estado de deterioro¹¹²⁶.



Ilustración 125. Fábrica de harinas de la 21ª esclusa. Anterior a 1928

MOLINO DE LA 22ª, MOLINO DE LA 23ª Y BATÁN DE LA 24ª ESCLUSAS

Los molinos de la 22ª y 23ª esclusas, de tres piedras cada uno, y el batán de la 24ª, de dos ruedas y siete pilas, conformaban un conjunto industrial destacado en Calahorra de Ribas, punto donde finalizaba el Ramal del Norte. Desde finales del siglo XVIII estos establecimientos se arrendaron, los primeros a vecinos de las localidades circunvecinas por una renta en especie y el segundo a bataneros de Astudillo, Amusco o Monzón¹¹²⁷, centros de gran tradición textil, a cambio de un canon en metálico.

¹¹²⁴ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 19, nº 10.

¹¹²⁵ *Ibidem*, C.0125-02.

¹¹²⁶ *Ibidem*, Carp. 18.

¹¹²⁷ *Ibidem*, Caja 20, nº 1 (1800) y Caja 19, nº 3 (1834-1837). También AHPP, PN 11.141, fols. 34 y 38 (1801).



Ilustración 126. Vista general de los establecimientos industriales de Calahorra. 1920-1930

Los dos últimos artefactos fueron entregados en 1843 a la Compañía del Canal en compensación por la Laguna de la Nava y dos años más tarde, el industrial Enrique de la Cuétara (vecino de Amusco) transformó el conjunto en una fábrica de harinas.

Este señor llevaba desde 1832 como arrendatario de los molinos de Calahorra¹¹²⁸. En 1837 se efectuó la prórroga del arriendo por un período de cuatro años y 18.140 reales de renta anual y al año siguiente, atendiendo a la ampliación que había acometido en el edificio del primer molino, se renovó el arrendamiento veinte años más hasta 1861¹¹²⁹. Para evitar problemas con los arrendatarios del batán, en 1845 decidió tomar dicho artefacto por el tiempo que llevaba los otros molinos y 4.000 reales de renta anual, a cambio de poder destinarlo también a la fabricación harinas¹¹³⁰.



Ilustración 127. Batán de Calahorra. 1920-1930

¹¹²⁸ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 19, nº 8.

¹¹²⁹ *Ibidem*, nº 9.

¹¹³⁰ *Ibidem*, nº 4 y 5.

El 14 de mayo de 1861 Enrique de la Cuétara y Juan de Abarca (vecino de Santander) prorrogaron el arriendo de los tres molinos por espacio de 10 años y 50.000 reales anuales¹¹³¹. En ese momento se efectuó una descripción de los artefactos. El primero se componía de un paralelogramo de 80 pies de longitud por 28 de latitud, con una distribución de cuerpo de aguas, piso de tierra, segundo piso y guardillón. Contenía tres pares de piedras movidas por rueda hidráulica y un engrane de ángulo. El segundo, de iguales características constructivas, tenía una turbina para la limpia y cernido y tres piedras con sus útiles corrientes. Finalmente, en el tercer salto aparecía el edificio de construcción más sólida: muros de sillería en el cuerpo de aguas y tres pisos con paredes de ladrillo. Disponía de dos turbinas con ocho piedras cada una y la maquinaria correspondiente para su movimiento. Los tres artefactos estaban conectados por pasillos que comunicaban con la fábrica de harinas que Abarca tenía en Calahorra¹¹³².

El 13 de noviembre de ese año Cuétara cedía a Abarca su mitad del arriendo de la fábrica de harinas de Calahorra¹¹³³. Al fallecimiento de éste, su viuda e hijo constituyeron en 1870 la sociedad “Estanislao de Abarca y Cía.”¹¹³⁴, que al año siguiente renovó el arrendamiento de los molinos por cinco años a razón de 42.500 reales de renta anual¹¹³⁵, prorrogando de nuevo en 1876 en las mismas condiciones¹¹³⁶. Pero en 1881, al vencimiento del contrato, no se renovó¹¹³⁷. A partir de ese momento, se procedió a desocupar la maquinaria de los tres molinos, y a desmontar la mitad de las galerías que los unían con la fábrica de Calahorra, que aún pertenecía a los Abarca¹¹³⁸.

Se barajaron diversas posibilidades de aprovechamiento de los artefactos. En primer lugar, se contempló realizar una importante reforma para hacerlos funcionar de forma independiente, pero el presupuesto para las obras de fábrica y, sobre todo, para la compra de maquinaria era muy abultado. Más tarde, se planteó instalar una sierra mecánica para maderas en el segundo salto, pero el proyecto tampoco prosperó. Otra posibilidad era habilitar el primer salto y su edificio para molino maquilero, opción que finalmente se adoptó.

Habría que esperar a 1897 para que nuevamente la Empresa “Estanislao de Abarca y Cía.” tomara ese establecimiento por un período de dos años, prorrogable a

¹¹³¹ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 19, nº 11.

¹¹³² MADDOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. II, p. 236.

¹¹³³ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 19, nº 12.

¹¹³⁴ *Ibidem*, nº 14.

¹¹³⁵ *Ibidem*, nº 17 y 18.

¹¹³⁶ *Ibidem*, nº 20.

¹¹³⁷ *Ibidem*, nº 21.

¹¹³⁸ *Ibidem*, nº 22.

cinco, a contar desde la finalización de las obras de reparación y habilitación del artefacto, pagando de renta 500 ptas. el primer año y 1.250 en los siguientes¹¹³⁹. El contrato se irá renovando en las mismas condiciones en 1902¹¹⁴⁰, 1907¹¹⁴¹, 1910¹¹⁴², 1913¹¹⁴³ y 1916¹¹⁴⁴. En 1917 la viuda de Estanislao de Abarca deja de explotar el primer molino de Calahorra¹¹⁴⁵. Cesáreo López asume el arrendamiento de ese artefacto hasta finales de noviembre de 1919 por 1.350 ptas. anuales, si bien el último año lo subarrendó a Higinio Melero¹¹⁴⁶.

Tras la reversión del Canal al Estado se planteó la instalación de una central eléctrica en Calahorra, según el proyecto elaborado por Eduardo Fungairiño con fecha de 6 de abril de 1922¹¹⁴⁷. El arrendamiento del triple salto había sido concedido a la sociedad “Unión Industrial Palentina” para generar energía eléctrica aplicable a diversos usos. Se eligió el edificio del batán para tal cometido, pues era el más apropiado por su sólida construcción y su buen estado de conservación. Las obras incluían dos tipos de trabajos. Por un lado, la reparación de los deterioros del edificio (muros, cubiertas, tabiques) para hacerlo habitable en el piso superior como vivienda para el personal encargado. Por otro, la reforma para su adaptación a los sistemas de turbinas y a la maquinaria necesaria: era preciso acondicionar el desagüe y la cámara de mecanismos y ampliar el depósito a la entrada de la embocadura de la tubería. El presupuesto de las obras por el sistema de administración fue de 99.417’85 ptas.

Ese mismo año también se redactó otro proyecto para los otros dos edificios, los molinos de Calahorra¹¹⁴⁸. El segundo molino, que se encontraba en estado ruinoso, se derribó. El primero, que presentaba un estado de conservación regular, se habilitaría como almacén, dado que Calahorra constituía un importante centro de embarque de mercancías y no disponía de un local adecuado para tal objeto. Para ello precisaba unas reparaciones: rehacer el techo, arreglar el piso de la planta baja, acondicionar una habitación que sirviera de despacho y construir una escalera de acceso al piso superior. El presupuesto de administración ascendió a 24.829’89 ptas.

¹¹³⁹ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 19, nº 24.

¹¹⁴⁰ *Ibidem*, nº 25.

¹¹⁴¹ *Ibidem*, nº 26.

¹¹⁴² *Ibidem*, nº 27.

¹¹⁴³ *Ibidem*, nº 28.

¹¹⁴⁴ *Ibidem*, nº 30.

¹¹⁴⁵ *Ibidem*, nº 31.

¹¹⁴⁶ *Ibidem*, nº 32.

¹¹⁴⁷ *Ibidem*, Proy. CC, Caja 2.177, nº 2.606.

¹¹⁴⁸ *Ibidem*, Caja 2.150, nº 2.480.

Pero además de los artefactos instalados en las esclusas, las aguas sobrantes del Canal en la presa de Calahorra eran aprovechadas en la ribera de Ribas de Campos, a través de un cauce, por una serie de establecimientos tradicionales pertenecientes al Priorato de Santa Cruz (los molinos del Soto y de la Olla y el batán de Abajo o de Santa Cruz) y al Marqués de Montealegre (los molinos de Ruiz y Sopeña). Según el convenio suscrito en 1794 entre la Real Hacienda y los propietarios¹¹⁴⁹, éstos debían pagar a aquélla un tercio del rendimiento de esos bienes. Estos artefactos eran explotados en régimen de arriendo por vecinos de Ribas, que debían satisfacer dos terceras partes a los titulares y la restante a la Compañía del Canal.

En 1853 el Marqués de Montealegre solicitó a la Compañía del Canal¹¹⁵⁰ que le comprara sus molinos de Ruiz y Sopeña, pero la petición no se hizo efectiva. Dichos establecimientos no resultaban atractivos: ocupaban una posición marginal, las aguas que aprovechaban era muy escasas (sobre todo en verano), y tenían importantes gastos de conservación, como la limpia continua del cauce. Por ello, su productividad era escasa y presentaban un estado ruinoso, razón por la que se fueron vendiendo o abandonando.

En este sentido, tenemos una interesante información sobre su funcionamiento y conservación en 1899¹¹⁵¹. El batán titulado de Abajo o de Santa Cruz era propiedad de la Vda. de Osorio y estaba arrendado a Mariano Bellota (vecino de Amusco), siendo posteriormente transferido a José Vigil, con el cual abandonó su actividad. El molino del Soto pertenecía a Antonino Pablos y desde 1881 no operaba. El molino de la Olla, primero de Lucio Asensio y después de José Vigil, cesó su actividad en 1883 y se encontraba arruinado y desmontado. Por último, los molinos de Ruiz y de Sopeña pasaron a Isaías Valderrábano y eran los únicos que funcionaban en 1919¹¹⁵².

CONSTRUCCIONES AUXILIARES

Para responder a las necesidades de la navegación y del aprovechamiento industrial del Canal de Castilla, se levantó una serie de construcciones auxiliares, entre las que hay que destacar principalmente los almacenes y las cuadras.

¹¹⁴⁹ AGCHD, CC, S. XVIII, C.0012-14.

¹¹⁵⁰ *Ibidem*, S. XIX, Caja 20, nº 23.

¹¹⁵¹ *Ibidem*, nº 29.

¹¹⁵² *Ibidem*, S. XX, sign. L-4.

ALMACENES

En ellos se depositaban las mercancías que se transportaban por el Canal, en especial cereales y harinas, pero también carbones y otros efectos. Constaban de una sola planta alargada de enormes dimensiones, y los materiales empleados en su construcción eran adobe, tapial calicastro y ladrillo en las paredes, piedra de mampostería en los cimientos y de sillería en jambas y dinteles, y madera en la armadura de la cubierta. En ocasiones aparecían asociados a algún establecimiento industrial, pero los más importantes se disponían de forma independiente.

En Alar del Rey se encontraba la mayor concentración de este tipo de edificaciones, ya que como cabecera del Canal y punto de enlace con el ferrocarril, constituía el lugar de mayor movimiento en cuanto a carga y descarga de mercancías. Los primeros locales destinados al depósito de los productos transportados se levantaron a finales del siglo XVIII y formaron parte importante del núcleo originario de la villa, surgido en torno al muelle viejo del Canal. Se trataba de un conjunto de doce almacenes y otras construcciones auxiliares (talleres, fragua, etc.) que se disponían en dos manzanas paralelas situadas aguas abajo de la retención y frente al puente que daba comunicación con la otra orilla, donde se ubicaban las bodegas y las casas. Entre estos locales destacaba el denominado como “Parque”, que originariamente servía de puerto de embarque y que con posterioridad se empleó como almacén de granos.

La mayor actividad constructiva en lo que se refiere a la construcción de almacenes se produce en las décadas de 1840 y 1850, cuando el gran movimiento comercial del Canal hace que escaseen este tipo de edificios. En ese momento se multiplican las solicitudes de terrenos por parte de particulares con vistas a edificar de nueva planta o ampliar este tipo de locales en Alar del Rey¹¹⁵³. La propia Empresa concesionaria del Canal también levantaría almacenes con objeto de dar servicio público, ante la creciente necesidad de estas obras¹¹⁵⁴.

Así, en 1840 erigió el “Almacén Nuevo”, de una sola nave, con cimientos de mampostería, esquinas, jambas y dinteles de sillería, paredes de adobes o tapiales y cubierta a teja vana. Sus dimensiones eran 250 pies de largo y 50 de ancho, y en él se

¹¹⁵³ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 67, nº 7, 8 (Isidro del Campo, 1840), 10 (Francisco Javier Zuazo, 1842), 12 (Hermanos Polanco, Joaquín Fernández de los Ríos, Manuel María Sáiz y Antonio Ortiz Vega, 1847; Vicente López, Vicente Castilla, Pantaleón Rodríguez y José García Ríos, 1848; Viuda de Sigler e Hijos y Matías Bedoya, 1849), 15 (Marcelo López, 1850; Isidro del Campo, para un horno de materiales de teja, ladrillo y cal, 1852; Álvaro Olea y Modoya, 1854) y 23 (Julián Termens, 1855).

¹¹⁵⁴ *Ibidem*, sign. L-3.

depositarían los cargamentos de las barcas¹¹⁵⁵. Fue levantado, conforme a las condiciones y presupuestos dados por el arquitecto Francisco Javier Sáiz, a cargo del maestro de obra palentino Rufino Casado, que remató su contrata en 86.000 reales. Se comenzó a cimentar en abril y en diciembre de dicho año se concluyeron las obras. Los nuevos locales quedaron divididos en 16 departamentos que fueron puestos en renta.

En la década de 1860, época de mayor prosperidad en el tráfico del Canal, siguió aumentando el número de almacenes propiedad de la Compañía y que se explotaban en arrendamiento¹¹⁵⁶. Entre todos ellos destacaban el de Santa Cruz y, sobre todo, el “Almacén Grande”, que se construyó a medias con el Ferrocarril de Isabel II al pie de la nueva dársena, erigida entre 1857 y 1858¹¹⁵⁷. Era un paralelogramo de 100 metros de longitud por 32 de latitud. Su construcción era ciertamente sólida: sus cimientos y paredes eran de mampostería concertada, con esquinas, jambas y dinteles de sillería. El interior quedaba distribuido en 12 naves de 30 pies con cubierta a dos aguas sostenida por pies derechos y armaduras sobre los que se disponía tabla de madera y teja, con simas, canalones y bajadas de zinc. Las puertas y ventanas estaban cuidadosamente tratadas, con marcos de machón, entrepaños de tableros engargolados, rejas y doce tragaluzes cubiertos de cristal. El piso estaba enladrillado y el edificio fue provisto de líneas férreas en las fachadas de mayor longitud y en su interior.



Ilustración 128. Almacén Grande de Alar del Rey. 1920-1930

Ambas construcciones fueron objeto de reforma en los años 20 del siglo pasado, una vez que se produjo la reversión del Canal al Estado. El almacén de Santa Cruz

¹¹⁵⁵ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 67, nº 6.

¹¹⁵⁶ *Ibidem*, Caja 69, nº 22.

¹¹⁵⁷ *Ibidem*, Caja 68, nº 22.

requería la reposición de un trozo de cubierta demolido y la recomposición de sus muros y pavimentos, obras que se acometieron en 1922¹¹⁵⁸. Por su parte, el proyecto de reparación del “Almacén Grande”, que afectaba a la mitad del edificio, pues la parte restante pertenecía a la Compañía del Norte, fue redactado por el ingeniero Eduardo Fungairiño en 1923¹¹⁵⁹. Entre las obras indispensables para su acondicionamiento se incluían las siguientes: el saneamiento del edificio por una cuneta exterior y la recogida de las aguas de la cubierta por medio de canalones de zinc, la sustitución de piezas de madera en la armadura y los pies derechos, el recorrido del enlatado y del tejado, la construcción de un piso nuevo con hormigón hidráulico, la división del local en seis departamentos, el enlucido de las paredes inferiores, el reemplazo y pintura de puertas y ventanas, la adición de doce claraboyas y el refuerzo del arco de la puerta principal. La obra se ejecutó por el sistema de contrata, siendo adjudicada a Prudencio Herrero en la cantidad de 72.923 ptas., y la liquidación se efectuó en 1924¹¹⁶⁰.

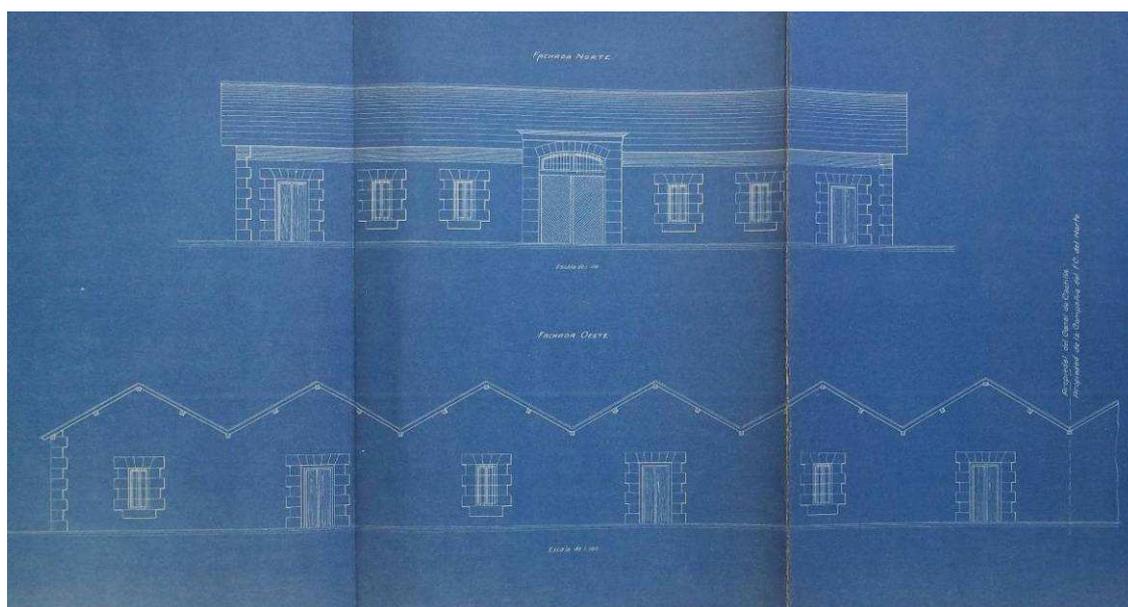


Ilustración 129. Alzado del Almacén Grande de Alar. Eduardo Fungairiño, 14 de febrero de 1923

Otro punto de vital interés para el intercambio de mercancías lo constituía el lugar de Carrecalzada, donde se había construido el importante puente de comunicación del mismo nombre. Ese papel de núcleo logístico de referencia se explica en función de su posición estratégica, ya que se encontraba en el lugar del Canal más próximo a

¹¹⁵⁸ AGCHD, Proy. CC, Caja 2.177, nº 2.602.

¹¹⁵⁹ *Ibidem*, Caja 2.151, nº 2.489.

¹¹⁶⁰ *Ibidem*, Caja 2.154, nº 2.522.

Melgar de Fernamental, núcleo destacado en la producción agraria, que sin duda constituía el principal suministrador de los productos allí almacenados. Además, a todo ello se unían las posibilidades de transporte y comunicación que abrieron la construcción del puente sobre el Pisuerga y la carretera de Villadiego al Canal.

En atención a estas circunstancias, la Compañía del Canal decidió en la década de 1860 construir allí un importante hangar. Para ello se emplearon los materiales procedentes del derribo de un almacén y de otros locales derruidos del Canal en 1862 y 1863¹¹⁶¹. Se trataba de un edificio de una sola planta rectangular, muy alargada, dividido en cuatro departamentos de almacenaje y al que se adosaban unos anejos: cuadra, gallinero y casilla. Sus muros perimetrales se levantaban sobre un zócalo de piedra caliza, estando compuesto el cerramiento de adobe con ladrillo prensado en las esquinas y recercado en los huecos. Su estructura interior se componía de pies derechos y correas de madera y en su cubierta, a dos aguas, se empleó teja cerámica curva.

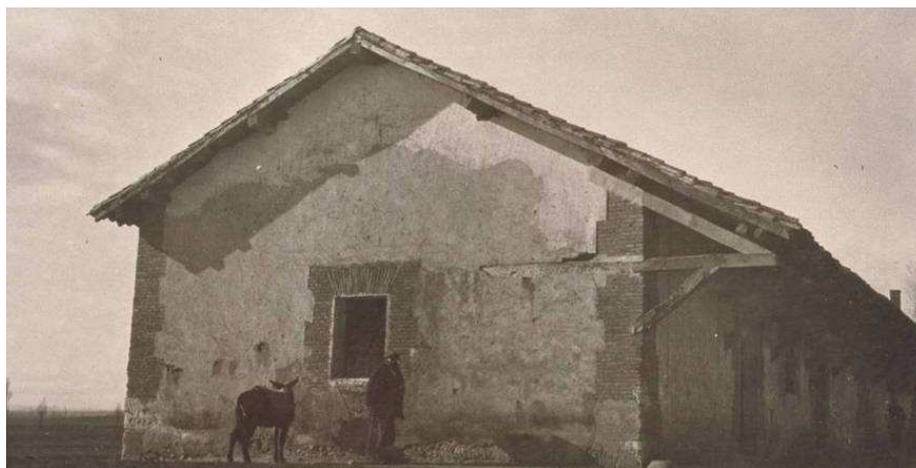


Ilustración 130. Almacén de Carrecalzada. 1920-1930

El almacén de Carrecalzada alcanzó, pues, un desarrollo arquitectónico notable. Su existencia no tenía vinculación directa con un establecimiento industrial, es decir, no era dependencia auxiliar de ningún artefacto, sino que alcanzó una entidad propia como centro de depósito y distribución de mercancías destinadas a la navegación por el Canal, fundamentalmente cereales y harinas. Como resultado, allí se estableció uno de los fielatos más importantes que tuvo el Canal en cuanto al volumen de mercancías que facturaba. Un indicador de su intensa actividad lo encontramos en la propuesta de

¹¹⁶¹ AGCHD, CC, Carp. 151 CICCPC. Se conserva copia realizada por Felipe Represa.

construcción en ese punto de un muelle o embarcadero¹¹⁶². El 14 de febrero de 1928, el alcalde de Melgar y otros industriales de la localidad solicitaron la ejecución de dicha obra. El 29 del mismo mes José González (Ingeniero Encargado del Canal) emitía un informe sobre tal petición. En él, pese a admitir su conveniencia para los intereses del Canal, pues facilitar las operaciones de carga y descarga se traducían en un aumento del tráfico, argumentaba que la limitación del presupuesto no permitía realizar esa inversión. Así, proponía que su ejecución se realizase con el auxilio de los solicitantes, en forma de acopio de materiales y de personal, en tanto que principales beneficiarios de la obra. En vista de todo ello, se desestimó definitivamente su realización.

Finalmente destacamos el almacén de Frómista, titulado “del Rey”. Sus antecedentes se remontan al momento en que llegan las obras del Canal a la villa y se establece un complejo de edificaciones a su servicio. En 1777 se construyen¹¹⁶³ en ese punto un depósito de materiales, talleres de carpintería y herrería, una tejera, unos corrales con tinglados para el ganado de las obras y unas casas para los operarios.

El almacén originario, a base de paredes de tierra y cubierta de madera y teja, estaba en ruinas a mediados del siglo XIX¹¹⁶⁴, razón por la que se construyó otro nuevo de 205 pies de largo y 30 de ancho, inmediato al Canal y con su embarcadero. Presentaba cimientos de mampostería, zócalo y ángulos de sillería, y paredes aceradas de cal. La cubierta se componía de atirantado de madera y tejado, y presentaba ventanas con rejas y alambreras de hierro. Estaba dividido por un pasillo central embaldosado de piedra, estando una mitad ocupada como taller de puertas de esclusa y la otra destinada al servicio público como depósito de mercancías, en forma de paneras enladrilladas¹¹⁶⁵.

CUADRAS

Eran construcciones destinadas a albergar y dar cobijo al ganado de tiro que arrastraba las barcas por el Canal o a los animales cuya fuerza se empleaba para transportar mercancías y llevar a cabo determinadas labores. Realizadas en los mismos materiales señalados anteriormente para los almacenes (mampostería en los cimientos, adobe en las paredes, armadura de madera y tejado), podían aparecer como dependencias anejas a otras construcciones principales (artefactos, almacenes, viviendas) o como edificaciones independientes, siendo éstas las más interesantes.

¹¹⁶² AGCHD, CC, Carp. 189 CICCPC.

¹¹⁶³ *Ibidem*, S. XVIII, C.0004-10.

¹¹⁶⁴ *Ibidem*, S. XIX, sign. L-3.

¹¹⁶⁵ *Ibidem*, Carp. 151 CICCPC.

Estas caballerizas, que incorporaban pesebreras y a veces cocina, fueron levantadas en su mayoría por el Estado en el momento de la construcción del Canal, a excepción de la que se encuentra en la 4ª esclusa, acometida por la Compañía con posterioridad¹¹⁶⁶. Encontramos estas construcciones en puntos neurálgicos del trazado del Ramal Norte, como los dos puntos extremos y los grupos de esclusas, ya que las maniobras para el paso de las mismas suponían bastante tiempo. Entonces, los barqueros aprovechaban para dar descanso al ganado y, en ocasiones, los tiros tenían que pernoctar en ese punto. Por ello era preciso construir unas cuadras adecuadas.

Así, en Alar del Rey se dispuso una inmediata al molino harinero, mientras que en las esclusas 11ª y 12ª, junto a las casas de la fábrica de papel, encontramos la más interesante. Esta construcción presentaba una planta rectangular con cubierta a 4 aguas y en el cerramiento aparecía tapial con refuerzos de sillarejo de piedra caliza en las esquinas. Su estructura era de madera y en la cubierta se utilizaba teja cerámica curva.



Ilustración 131. Cuadra de arrastres de las esclusas 11ª y 12ª. 1920-1930

También hubo cuadra de arrastres en Frómista, contigua a los dos batanes, y en Calahorra, punto de vital interés para la navegación. Ante el deficiente estado que presentaba esta última, Eduardo Fungairiño elaboró en 1924 un proyecto para su demolición y la construcción de otra nueva¹¹⁶⁷. Ésta, dotada con los locales anejos necesarios como dos alcobas para los cuadreros, granero y pajar, presentaría unas dimensiones de 18'40 metros de longitud por 4'30 de anchura y diez pesebreras de madera. Para su ventilación, se disponían ocho ventanas grandes y elevadas, cuatro por

¹¹⁶⁶ AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-4.

¹¹⁶⁷ *Ibidem*, Proy. CC, Caja 2.154, nº 2.517.

fachada, y para su saneamiento se preveía dar una pequeña pendiente al piso para verter a una cuneta. En cuanto a los materiales, se utilizaba mampostería en el zócalo y los machones; ladrillo en los muros de la fachada y los tabiques divisorios; hormigón hidráulico en los cimientos, el desagüe y los pisos de las habitaciones, el granero y el pajar; empedrado de morrillo en el piso de la cuadra, y solado de baldosín cerámico en las alcobas. En la cubierta, la armadura estaba formada por pares y tirantes descansando en soleras a las que se unían por medio de clavazón, con cielo raso para evitar el frío extremo. Las paredes interiores se revestían de enfoscado con mortero de cal. En lo que respecta a los cierres, se disponía una gran puerta rústica en el centro de la fachada y tres interiores para el acceso al pajar y a las alcobas, así como ocho ventanas apaisadas, cuatro para las habitaciones anejas, provistas de rejas para la seguridad.

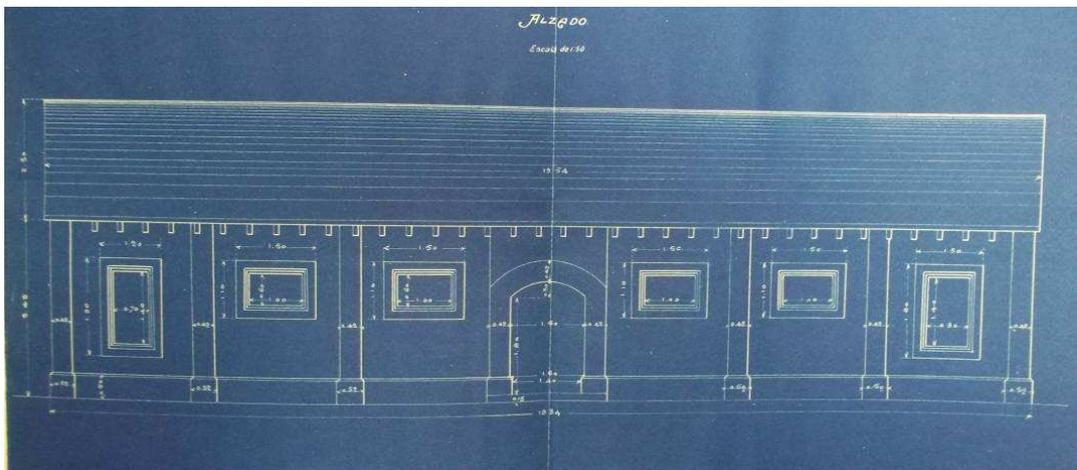


Ilustración 132. Alzado de la cuadra de Calahorra. Eduardo Fungairiño, 18 de julio de 1924

OTRAS CONSTRUCCIONES

Por último, nos referiremos por su originalidad a las bodegas de Alar del Rey¹¹⁶⁸. En la margen izquierda de la dársena se levantó esta sólida construcción de piedra, con tres departamentos alargados con sus correspondientes portones flanqueados por contrafuertes y cubiertos con sendas bóvedas de cañón bajo una cubierta de tejado¹¹⁶⁹. Semienterrada, ante la imposibilidad de ser soterrada, la techumbre exterior se recubrió de una buena capa de tierra y se dispuso un pórtico o tinglado de madera a su entrada. Carecía de ventanales y solamente tenía unos pequeños respiraderos de gases.

¹¹⁶⁸ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 40, p. 3-4.

¹¹⁶⁹ AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-3.

Arquitectura industrial fuera de la línea del Canal

Una caracterización general de la arquitectura industrial¹¹⁷⁰ permite hablar de una serie de construcciones que desarrollan o complementan un programa de fabricación industrial. Por tal se entiende la producción masiva y seriada, pero también otras implicaciones derivadas de la presencia de la máquina, no sólo en un sentido mecánico, sino también de organización y división del trabajo, como la especialización de la mano de obra.

En relación con ello, la arquitectura industrial explotó inmediatamente las posibilidades del contenedor, de la gran nave que cubre y cierra un espacio polivalente, capaz de albergar distintos tipos de máquinas y de adaptar su estructura y disposición de tabiquería sin alterar la envolvente general, ampliable y versátil. Ello supone el triunfo de la construcción racional y económica, llena de pragmatismo, que se había impuesto desde la época de la Ilustración con el Neoclasicismo. Es la contundencia y eficacia espacial, geométrica y constructiva.

Son estructuras abiertas al futuro crecimiento, construidas con elementos simples y duraderos, económicos, insertos en una trama geométrica estudiada para optimizar la producción, coordinados en su volumetría para ofrecer fáciles lecturas monumentales y de masas articuladas. Como resultado, las factorías presentarán espacios longitudinales de gran anchura, volúmenes gigantes y funcionales, que alojan un bosque aéreo de poleas, correas y mecanismos de transmisión, repeticiones seriadas de elementos muy simples.

Este concepto de arquitectura industrial es aplicable, con ciertos matices, sobre todo en cuanto a limitación en la magnitud productiva y en las dimensiones constructivas, a una serie de construcciones que surgen en nuestro ámbito desde mediados del siglo XIX hasta comienzos del siglo XX.

Se trata fundamentalmente de edificios tales como fábricas de harinas y de galletas, industrias textiles, centrales eléctricas, factorías para materiales de construcción o estaciones ferroviarias.

¹¹⁷⁰ GARCÍA GRINDA, J. L. Y GONZÁLEZ FRAILE, E. M. (2007): *op. cit.*, pp. 192-201. Véanse AGUILAR CIVERA, I. (1998): *Arquitectura industrial. Concepto, método y fuentes*, Valencia, Diputación de Valencia y SOBRINO SIMAL, J. (1996): *Arquitectura Industrial, 1830-1990*, Madrid, Cátedra.

FÁBRICAS DE HARINAS

Suponen una dimensión totalmente distinta de la molinería tradicional, pues en ellas rigen unos criterios empresariales cuantitativa y cualitativamente distintos a los anteriores de carácter artesanal, lo cual permite la búsqueda de nuevos mercados¹¹⁷¹. La evolución del molino harinero a la fábrica de harinas encuentra su razón de ser en la mejora tecnológica del sistema de molienda y en la incorporación de los sistemas de cernido y limpia. A partir de 1880 se producirá la progresiva implantación de estas novedades.

Primero se operó la sustitución de los pares de piedras circulares por los de cilindros metálicos (“sistema austro-húngaro”), de distintos diámetros y estriados, que giraban enfrentados, dando al grano una trituración por cizallamiento. Este cambio suponía un adelanto cualitativo y cuantitativo. Dichos cilindros giraban a una velocidad impensable para la piedra, lo que permitía una capacidad de producción enorme, ya que el contacto de las superficies molientes en movimiento con el trigo era muy breve, con lo que la mercancía tampoco se deterioraba por el calentamiento. Además, la molturación completa del grano no la hacía un solo elemento, sino una sucesión de ellos con distintos grosores de estriado, encargándose cada par de dar una molienda selectiva. Por último, a diferencia de las antiguas muelas, para aumentar la producción no había que incrementar el diámetro del dispositivo, sino su longitud.

Los cilindros se encontraban montados en una carcasa metálica, de dos en dos, y podían ser de dos tipos: de trituración, los primeros en actuar y que tenían los estriados más gruesos, siendo su finalidad preparar el germen y el salvado para su retirada en las primeras calles de los planchister; y de compresión, que eran los últimos y presentaban estrías mucho más finas e incluso acabados mates y pulidos, cuya función era disponer la selectiva separación de la harina, dándole la finura y blancura características.

Esta innovación se vería complementada con otro invento trascendental, el sator, máquina que permitía, mediante ese corte selectivo y el cribado del planchister, separar el germen del resto del grano y conseguir así una harina no perecedera. Los planchister eran grandes cedazos que mediante rápidos movimientos de vaivén iban haciendo pasar la mercancía por sus distintos bastidores y bandejas, que estaban superpuestos en torre. Las bandejas tenían el fondo cubierto de chapa y estaban divididas transversalmente por “calles”. Sobre ellas estaban los bastidores, recubiertos de telas de metal o seda

¹¹⁷¹ GARCÍA CASTELLÓN, F. (1997): *op. cit.*, pp. 118-125.

calibradas, que variaban el grosor de sus agujeros de forma selectiva, según las calles coincidentes con las bandejas, para conseguir la separación de cada parte del grano.

Para que todo este proceso se pudiera realizar, las máquinas se distribuían en distintos pisos, siendo conectadas mediante elevadores de cangilones que subían y tubos por donde caía el producto por gravedad. En el sótano estaban las transmisiones, la planta baja se destinaba a los molinos, en la primera se encontraba el piso de tubos junto con el sistema de aspiración, y en la segunda y tercera se situaban los planchister y sasores. En un lateral y habitualmente separada, se disponía la sección de limpia.

Además, en las décadas finales del siglo XIX, se comenzará a difundir el empleo de la electricidad como energía motriz en estos establecimientos, dejándose de utilizar de manera determinante la fuerza del agua, lo cual permitió un emplazamiento de la producción cerca de los centros de consumo y no ya de los cursos fluviales¹¹⁷².

En nuestro ámbito es perceptible claramente la evolución en los sistemas técnicos a través de las diversas fábricas de harinas que se establecen junto los principales ríos, sobre todo el Pisuerga.



Ilustración 133. Fábricas de harinas de Alar del Rey. William Atkinson, 1855-1857

En Alar del Rey Antonio Ortiz Vega concluyó en 1850 las obras de sus dos fábricas de harinas, de cinco y tres plantas, con cinco piedras cada una, levantadas en el río Pisuerga sobre los antiguos molinos denominados de “El Campo”, propios del

¹¹⁷² En nuestro ámbito, muchos de los artefactos existentes instalaron turbinas para generar electricidad que era empleada para dar movimiento a la maquinaria que efectuaba la molturación, la limpia y el cernido de la harina.

concejo de Nogales y que habían pasado a Antonio de Cossio. Tras su quiebra en 1865, las fábricas de harinas de Alar pasarán a manos de José Ignacio de Zulaica en 1872, que no introdujo apenas mejoras ni las hizo prosperar, pasando finalmente su propiedad a la familia Campuzano en la década de 1880, que reorientó su actividad hacia la producción textil¹¹⁷³. En sus proximidades, concretamente en Nogales de Pisuegra, se constituyó por esos años otra empresa harinera con su correspondiente factoría¹¹⁷⁴. En este caso sí perduró en el tiempo, pues su titular Guillermo Illera procedió a la renovación de su utillaje con la introducción en 1892 de los cilindros centroeuropeos¹¹⁷⁵.

En Osorno, Francisco Illera construyó “La Constancia”, de 4 piedras, que después pasaría junto a las factorías de Castrillo a manos de su cuñado Luis García, quien en 1890 también implantó en la misma el sistema austrohúngaro.

Otras experiencias de interés las encontramos en “La Concha” de Frómista, perteneciente a la familia Calderón (los hermanos Valentín y Abilio), la cual adoptaría en 1909 la molturación mediante cilindros, o en la curiosa y fugaz explotación de una fábrica movida al vapor e izada el mismo año en Amusco, que más tarde sería empleada como molino maquilero.

A comienzos del siglo XX se introdujo de manera definitiva la electricidad como principal fuente de energía, con la turbina como pieza esencial. Así ocurrirá en las fábricas de Herrera de Pisuegra y Melgar de Fernamental. Esta última se denominó “La Melgarera” y en 1908 fue dotada de la nueva tecnología por los hermanos Bühler.

INDUSTRIAS TEXTILES

Manuel Fernández Gutiérrez y su esposa Josefa Campuzano, de origen montañés, fundaron en 1880 la fábrica textil de mantas, tapices, bayetas, paños, lanas e hilaturas de “El Campo” en Alar del Rey, sobre unos establecimientos harineros preexistentes¹¹⁷⁶. La instalación primigenia era movida a vapor y hacia 1900 contaba con la siguiente maquinaria: dos lavaderos de lana, dos máquinas de hilar de 250 y 300 husos, cinco telares mecánicos, dos telares con Jacquard¹¹⁷⁷, dos batanes, dos perchas, dos ramblas y otros útiles menores¹¹⁷⁸.

¹¹⁷³ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 11, p. 17.

¹¹⁷⁴ *Ibidem*, nº 5, pp. 14-15; nº 11, p. 16 y nº 16, p. 18.

¹¹⁷⁵ MORENO LÁZARO, J. (1992a): *op. cit.*, pp. 188-189.

¹¹⁷⁶ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 11, p. 22 y nº 23, p. 12.

¹¹⁷⁷ Éstos permitían la confección de varios hilos de distintos colores a la vez en un mismo tejido, con lo que la vistosidad del producto variaba ostensiblemente.

¹¹⁷⁸ GARCÍA COLMENARES, P. (1991): *op. cit.*, p. 157.

A comienzos del siglo XX, Joaquín de Campuzano, Conde de Mansilla, dio un mayor impulso y modernización a la fábrica bajo la denominación “Manufacturas de Castilla”. La maquinaria, compuesta por 24 telares mecánicos y 4 Jacquard, era movida por dos turbinas que producían fluido eléctrico. Se realizaron profundos cambios en las instalaciones, con la construcción de un secadero, un pabellón de tintes, lavaderos, y talleres de carpintería y herrería. Además, se edificaron a ambas orillas del río viviendas para los empleados con sus corrales y huertos, escuela, economato y una capilla dedicada a Nuestra Señora del Perpetuo Socorro¹¹⁷⁹. Las dos márgenes quedaron unidas por un esbelto puente colgante de madera y cables tirantes de acero de 30 metros de longitud por uno de anchura, que fue construido en 1921 según el diseño de Alberto Corral¹¹⁸⁰. Todas estas mejoras fueron inauguradas el 14 de julio de 1922¹¹⁸¹.

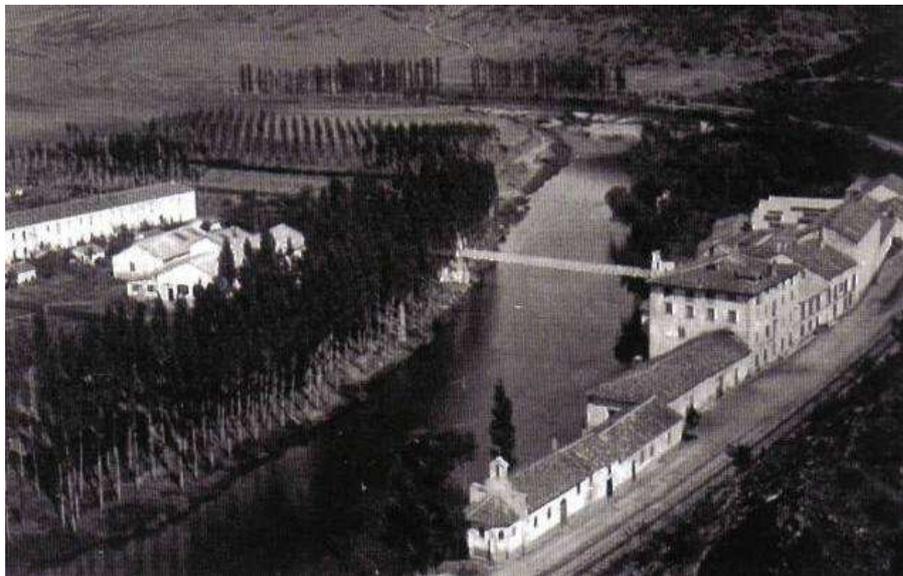


Ilustración 134. Fábrica textil “El Campo” en Alar del Rey. Década de 1920

Por lo demás, en Herrera de Pisuerga también se constituyeron otros centros textiles sobre antiguos establecimientos harineros. En 1897 Guillermo Illera montaba

¹¹⁷⁹ De sólida construcción y sin comunicación con la fábrica ni otras edificaciones, tenía una pequeña espadana con una campana. El recinto era sobrio y estaba presidido por un sencillo retablo con pintura de Nuestra Señora del Campo.

¹¹⁸⁰ El 14 de julio de 1924, durante la celebración anual de las concurridas fiestas de Nuestra Señora del Perpetuo Socorro, la pasarela peatonal que unía los dos sectores del complejo industrial (instalación fabril y poblado), cedió en uno de los estribos de los que pendía por exceso de peso, precipitándose al agua un número importante de gente. Murieron siete personas y hubo muchos heridos, algunos graves. *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 5, p. 21.

¹¹⁸¹ *Ibidem*, p. 20 y nº 37, pp. 5-6.

una fábrica de yute¹¹⁸² sobre la harinera “La Bastida”, aguas abajo de la presa sobre el Pisuerga, estando dotada de 50 telares y 2 máquinas de aprestar¹¹⁸³. Este establecimiento seguía en funcionamiento en los años 30 del siglo pasado, cuando “La Yutera Palentina” se hizo cargo de la factoría para destinarla a la elaboración de sacos para trigo, harina o piensos¹¹⁸⁴. La otra harinera de la localidad, “La Piedad”, fue convertida a comienzos del siglo XX en una fábrica automatizada de curtidos por Luis Lobejón.

INDUSTRIAS DE LA CONSTRUCCIÓN

La producción de materiales cerámicos con destino a la construcción (tejas, ladrillos, baldosas) también dio lugar a la aparición de establecimientos industriales.

Así, por ejemplo, en Herrera de Pisuerga se levantó una tejera llamada “La Concha”, construida por Francisco Arana Franco¹¹⁸⁵. De mayo de 1905 datan los planos de las plaquetas de cerámica, realizados por la casa “G. Pinette” de Chalon-sur-Saône (Francia), y de septiembre del mismo año son los planos del molino-pulverizador para tierras, realizado por la casa “Juan Guitart” de Zaragoza. Todo ello pone de manifiesto que en esas fechas el propietario estaba realizando las gestiones oportunas para abrir la fábrica y es de suponer que ésta empezaría a funcionar en los años siguientes. Sabemos que sus ladrillos macizos se emplearon en 1911 para construir las Escuelas Nacionales de la localidad. El establecimiento contaba con un edificio para los hornos, con tejado a dos aguas abierto en su parte superior, por donde salía el humo cuando se cocían los productos cerámicos. Detrás de esta construcción se encontraba la cuesta de donde se extraía la arcilla, concedida a la tejera mientras estuviera en funcionamiento.

Por su parte, la saga harinera de los Martínez de Azcoitia levantó una factoría de cerámica en Piña de Campos y su sociedad “Unión Industrial Palentina”, creada en 1923, se convirtió en uno de los grupos empresariales más poderoso del sector¹¹⁸⁶.

INDUSTRIA GALLETERA

A finales del siglo XIX la crisis de sobreproducción que afectó duramente a la industria harinera obligó a ésta a reorientar sus inversiones hacia el establecimiento de las primeras galleteras. En este contexto, el norte de Palencia estaba llamado a

¹¹⁸² Era un tejido que se utilizaba para los sacos de harina y que fue sustituyendo al barril, que se empleaba fundamentalmente en los giros interoceánicos.

¹¹⁸³ MORENO LÁZARO, J. (1992a): *op. cit.*, p. 210.

¹¹⁸⁴ ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2008): *op. cit.*, p. 171.

¹¹⁸⁵ *Ibidem*, pp. 178-179.

¹¹⁸⁶ MORENO LÁZARO, J. (1992a): *op. cit.*, p. 211.

convertirse en el motor de este sector: por un lado, debido a la abundancia y calidad de las harinas procedentes de los trigos duros cosechados en la Tierra de Campos, los más aptos para la elaboración de sus productos y, por otro, gracias a la tradicional especialización en la producción de chocolate, resultado de la privilegiada posición en la distribución de los productos coloniales. Será en este espacio en donde se concentre un mayor número de factorías galleteras, de suerte que en 1920 será la principal región productora del país. Destacará principalmente como centro neurálgico Aguilar de Campoo¹¹⁸⁷ y, en un segundo plano, se situó Alar del Rey.

En 1887 Bonifacio Peña, un comerciante local que regentaba la taberna, la posada de la estación de ferrocarril y el puesto de Derechos de Consumo, inauguró un horno de galletas en Alar del Rey¹¹⁸⁸. Peña allanó el camino al reinosano José Palacios del Barrio, quien en 1892 abrió su fábrica en el centro urbano de esta misma localidad¹¹⁸⁹. Ésta se encontraba dotada a comienzos de los años 20 de un horno cilíndrico, una amasadora de hélices y un molino de cacao, azúcar y almendra movido por energía eléctrica, entre otros ingenios, todos ellos suministrados por las casas catalanas “Prat-Sabadell” y “Guitart”. Sus productos revolucionaron el mercado español, gracias a la oferta de una galleta elaborada con una harina de inferior calidad y salvados, la “Tostaduca”, de consumo generalizado en todo el país, que garantizó a su titular la percepción de cuantiosas utilidades. Los hijos del fundador continuaron con la trayectoria de la empresa en los años 30.

Durante la I Guerra Mundial, Siro Fernández García montaría su galletera en la propia localidad¹¹⁹⁰. En 1916 construyó su factoría “La Flor del Pisuerga” en Alar del Rey, trasladada más tarde a Venta de Baños, aunque todavía permanecía activa en 1935.

En la década de 1930 todavía se abrieron otros dos establecimientos galleteros en Alar: en 1930, a cargo de C. Ruiz Esteban y en 1932, por V. López García¹¹⁹¹.

¹¹⁸⁷ En Aguilar de Campoo se ubicaron las empresas Gullón (1904), Siro (1918) y, particularmente, Fontaneda (1912), pero ninguna era filial de una harinera, de manera que no se produjo una integración vertical del negocio. La iniciativa fabril más meritoria fue la protagonizada por Eugenio Fontaneda. En 1881, el propietario burgalés izaba en Aguilar una fábrica de galletas y chocolates movida por caballerías que en 1912 era dotada de una nueva maquinaria británica (en concreto, un horno giratorio continuo), movida por energía eléctrica. Con anterioridad a la Guerra Civil, y convertida ya en la empresa galletera más potente de la región, sus responsables habían dotado a la factoría de un utillaje modélico, con una automatización completa del preparado de las materias primas y del transporte de harinas y azúcares: 14 amasadoras, 5 batidoras, 4 prelaminadores, 2 troqueladoras y 9 hornos continuos. MORENO LÁZARO, J. (1992a): *op. cit.*, pp. 202-204.

¹¹⁸⁸ MORENO LÁZARO, J. (2008): *op. cit.*, p. 24.

¹¹⁸⁹ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 38, p. 16.

¹¹⁹⁰ AHPP, Hac., leg. 3.524.

¹¹⁹¹ MORENO LÁZARO, J. (2008): *op. cit.*, p. 24.

INDUSTRIA ELÉCTRICA

Los primeros pasos de la industria productora de energía eléctrica están también relacionados con la aportación de capital harinero. Desde los años de la Primera Guerra Mundial, se constituyeron “sociedades electro-harineras”, simultaneándose en el seno de la factoría la obtención de energía eléctrica y la trituration del trigo¹¹⁹². Incluso los fabricantes podían optar por renunciar a la elaboración de harina para dedicarse en exclusiva a la generación de energía, alterando las condiciones de aprovechamiento del salto. Esas sociedades eléctricas aparecieron en las cabeceras de comarca, como la *Eléctrica Melgareense* (Melgar de Fernamental) o la *Electra de las Villas* (Frómista).

En nuestra zona existían varias fábricas de harinas generadoras de electricidad a comienzos del siglo XX que, además de producir energía para su propio consumo, abastecían de suministro al alumbrado público. En Nogales estaba la factoría de Guillermo Illera, que producía 7 Kw./h. En Herrera de Pisuerga, la harinera “La Piedad”, sobre el río Burejo, pertenecía a Federico Villanueva y generaba 4 Kw./h. Y en Osorno, había dos: “La Constancia”, propiedad de los Hijos de Luis García, que proporcionaba 5 Kw./h. y la central de Víctor Vázquez Deiró, establecida en 1913. Incluso este último intentó en 1915 instalar otra en el salto del molino de la Dehesa, en Melgar de Fernamental, pero la iniciativa no prosperó y la concesión caducó¹¹⁹³.

ESTACIONES DE FERROCARRIL

Los edificios ferroviarios son también una importante manifestación de arquitectura industrial¹¹⁹⁴. En nuestro ámbito se construyeron dos líneas férreas de enorme importancia: el Ferrocarril de Isabel II (o de Alar a Santander), que se puso en funcionamiento en 1857 en el tramo de Alar a Reinosa, y el ramal de la línea del Norte que enlazaba Venta de Baños con la dársena donde nacía el Canal, inaugurado en 1860. Ambos proyectos coincidieron en la nueva población de Alar del Rey, que se constituyó en un destacado nudo ferroviario donde se concentraron un amplio número de instalaciones para la explotación y el funcionamiento de los trenes de ambas compañías.

La Empresa del Ferrocarril de Isabel II comenzó a construir en noviembre de 1856 una modesta estación provisional a 300 pies de la orilla del Canal, detrás de una

¹¹⁹² MORENO LÁZARO, J. (1992a): *op. cit.*, pp. 212-214.

¹¹⁹³ AGMF, sign. ant. [7.983].

¹¹⁹⁴ AGUILAR CIVERA, I. (2005): *Caminos de hierro, estaciones, puentes, viaductos y locomotoras*, Valencia, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Comunidad Valenciana.

línea de almacenes, según el trazado del ingeniero Campuzano¹¹⁹⁵. Éste había previsto que, a izquierda y derecha de la vía férrea, se levantarían edificios de tabla para talleres, casetas para los trabajadores y almacenes, en terrenos de la Compañía del Canal.

A continuación, William Atkinson procedió en marzo de 1857 al establecimiento de unas vías provisionales en el muelle de Alar, donde habían comenzado ya las obras¹¹⁹⁶. Se trataba de una línea de carriles situada a la orilla del embarcadero, paralela a los almacenes de la Compañía del Canal y en frente de la estación provisional por donde pasaba la línea principal, con la cual quedaba conectada.

Estas vías provisionales serían sustituidas en 1863 por otras de enlace, según el proyecto del ingeniero Cayetano González de la Vega y las modificaciones del Manuel Estibaus (Visitador Facultativo del Canal). Comprendían 1.046 metros lineales, con tres vías, una central y dos laterales, que habrían de servir para las faenas del nuevo almacén. Debían partir de una sola aguja, colocada en la vía general del Isabel II, y tenían que enlazar en uno de los frentes del almacén por medio de una transversal de enlace y tres placas giratorias.

Por esos años iniciales de la década de 1860 se levantaron la estación y las instalaciones auxiliares definitivas del ferrocarril de Alar a Santander. La Empresa de Isabel II disponía de un edificio principal de viajeros, de una sola planta, y la plataforma que servía para acceder al tren¹¹⁹⁷. Limítrofe al andén, haciendo línea en dirección de Santander, estaba el depósito de coches, también con un cuerpo único. El resto de las instalaciones de mantenimiento y conservación se encontraban agrupadas en torno a un camino de titularidad estatal. Gracias a una aguja situada a la altura del nacimiento del Canal de Castilla, se podían desviar los convoyes hasta este punto, donde se situaba la plataforma circular giratoria para las pesadas máquinas de vapor¹¹⁹⁸. El edificio más alejado era el taller de reparaciones de coches y vagones, a continuación estaba el depósito de máquinas y, en último lugar, un depósito de carbón y agua. Como complemento de todo este entramado, aunque bastante más apartado, se encontraba el almacén que servía para el depósito de los géneros transportados.

Por otra parte, la Compañía del Norte también contó con su propio parque de construcciones. El edificio más emblemático lo constituye la estación, construida hacia

¹¹⁹⁵ AGCHD, CC, S. XIX, Caja 68, nº 5.

¹¹⁹⁶ *Ibidem*, nº 6.

¹¹⁹⁷ AMDEALAR, nº 12, pp. 25-27.

¹¹⁹⁸ Las locomotoras no tenían ejes que las permitiesen cambiar de sentido, por lo que utilizaban dichos elementos para enfilear la máquina hacia la posición elegida.

1860, momento en que se pone en funcionamiento la línea, que acabaría por centralizar el servicio de las dos líneas una vez que el Norte se hizo cargo de la empresa de Isabel II en 1871¹¹⁹⁹. Estaba considerado de segundo orden y presentaba dos vías principales para el servicio de viajeros y dos para apartadero, con otras dos placas giratorias. Entre sus dependencias se encontraba la oficina del jefe de estación, el despacho de billetes y una sala de espera para los viajeros. Otras estancias que incluía eran la cantina, las consignas y, en la parte superior, la vivienda del jefe de estación. Sabemos que sufrió un violento incendio el 4 de febrero de 1925, quedando destruida totalmente¹²⁰⁰.

En el primer andén, un poco más alejado del edificio principal de viajeros, se encontraba el local de retretes y el almacén que sirvió para la facturación de mercancías. Frente a estas construcciones se disponía la vivienda del sobrestante de la línea, con su huerta-jardín, y había otro pequeño almacén que sirvió de taller. Más adelante, pero en la misma línea, aparecía una gran extensión de terreno donde se situaban múltiples edificaciones: el depósito de carbón y agua para el suministro de las máquinas de vapor, dos locales rectangulares para seis locomotoras, la plataforma circular que permitía el cambio de las máquinas¹²⁰¹, un gran foso para reparaciones y un extraordinario edificio destinado a talleres, conocido por sus dimensiones como “cocherón”. Frente a estas últimas construcciones existía un grupo de viviendas de ferroviarios y un conjunto de “dormitorios de agentes”, edificado en 1928 para los empleados¹²⁰².



Ilustración 135. Estación del Norte en Alar del Rey. Comienzos del siglo XX

¹¹⁹⁹ AMDEALAR, nº 12, p. 18.

¹²⁰⁰ *Apuntes Históricos de Alar del Rey*, nº 38, p. 20.

¹²⁰¹ Se sustituye entre 1926 y 1936 por otro puente giratorio de 23 metros. AGA, OP, sign. 24/19427.

¹²⁰² *Ibidem*, 24/08488.

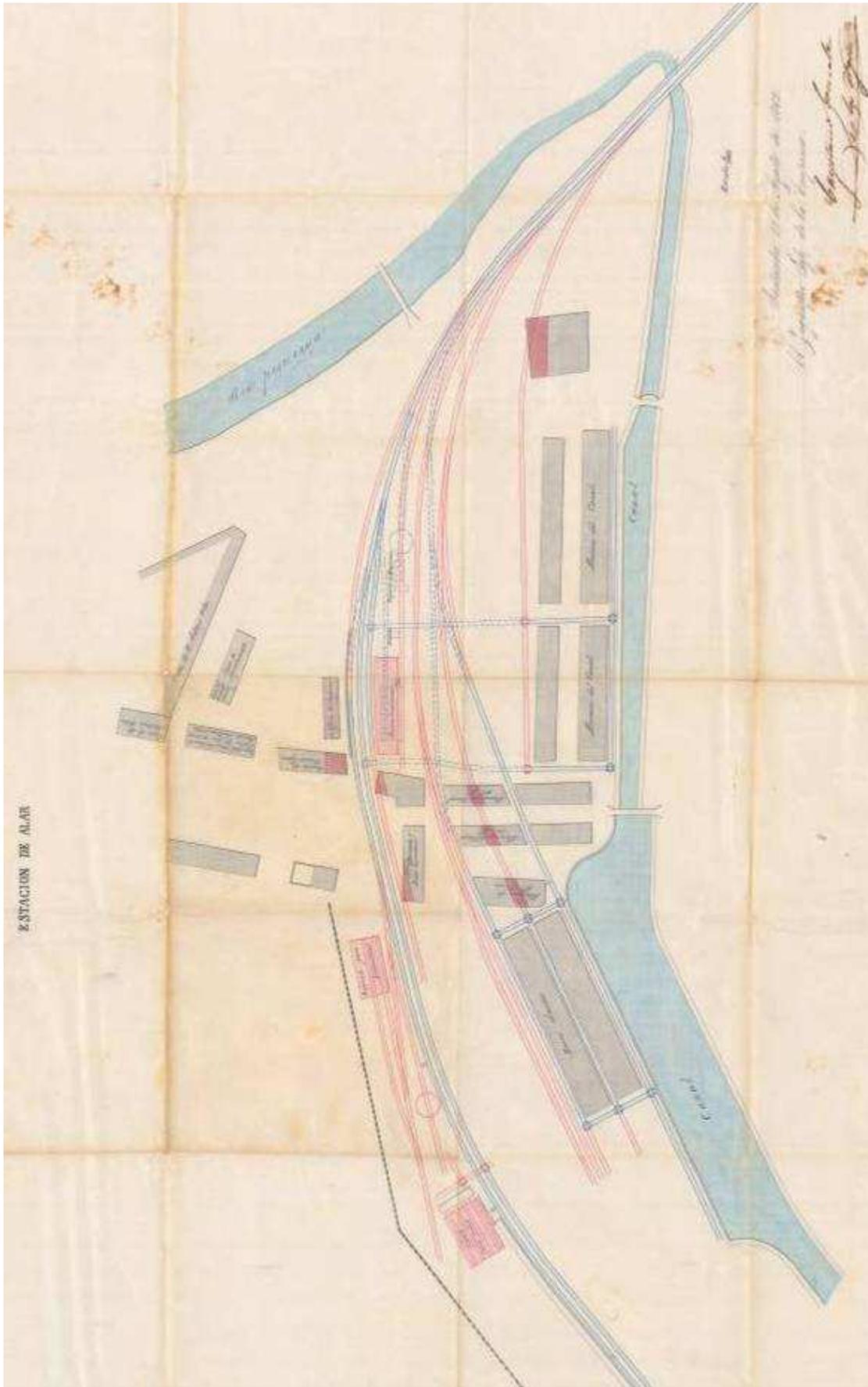


Ilustración 136. Plano de la estación del Ferrocarril de Isabel II en Alar del Rey. Cayetano González de la Vega, 22 de agosto de 1862

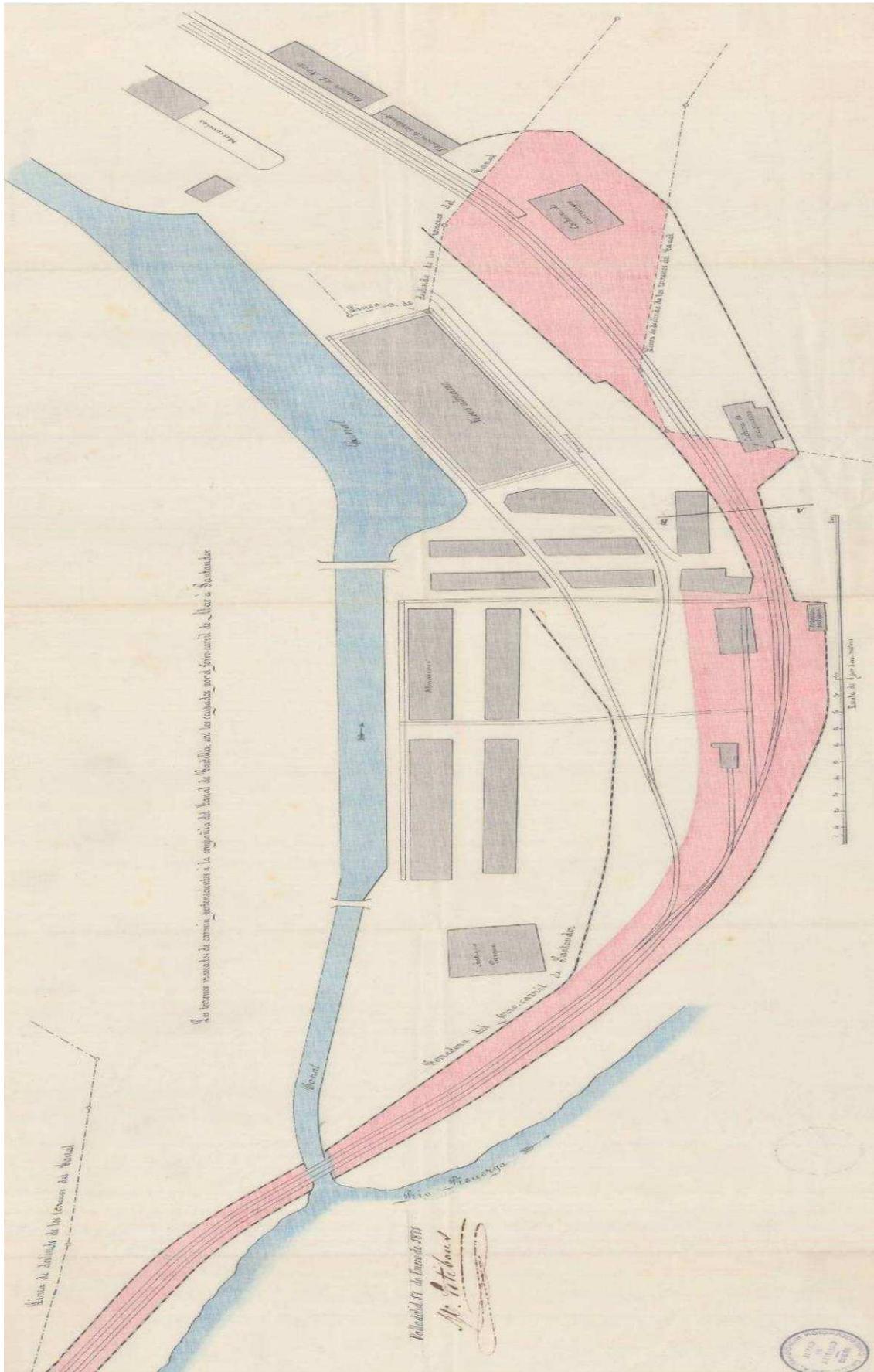


Ilustración 137. Plano de los terrenos de la Compañía del Canal ocupados por el Ferrocarril de Alar a Santander. Manuel Estibau, 17 de enero de 1871

Del resto de estaciones del Norte en nuestra zona, tenemos pocas noticias. La de Herrera de Pisuerga se inauguró en 1862 y en Osorno sabemos que la estación definitiva se erige entre 1890 y 1901, siendo ampliadas sus instalaciones en 1926¹²⁰³.

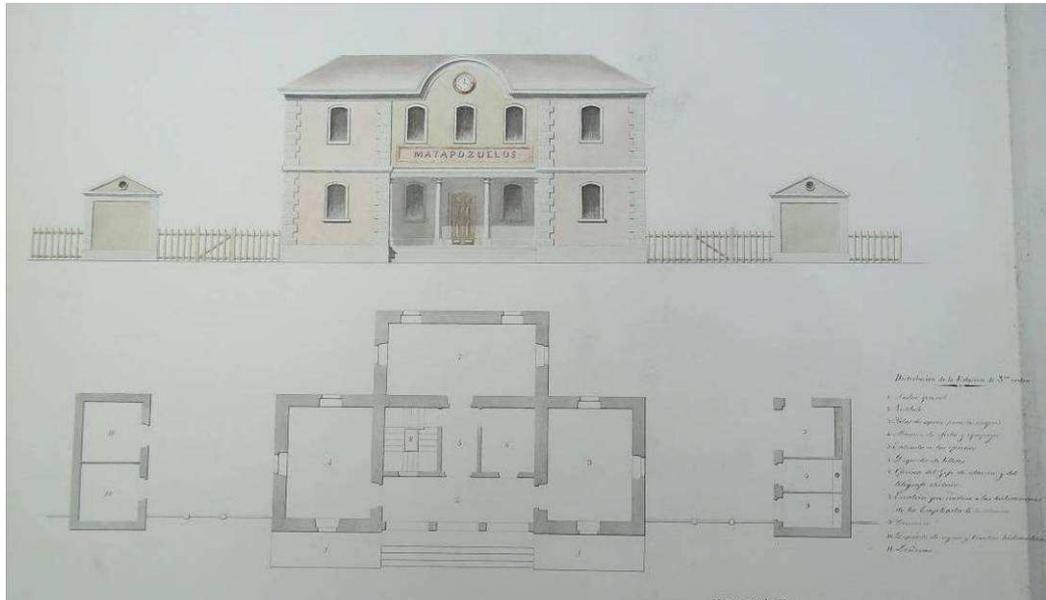


Ilustración 138. Modelo de estación y casetas de guarda del Ferrocarril del Norte. 1856

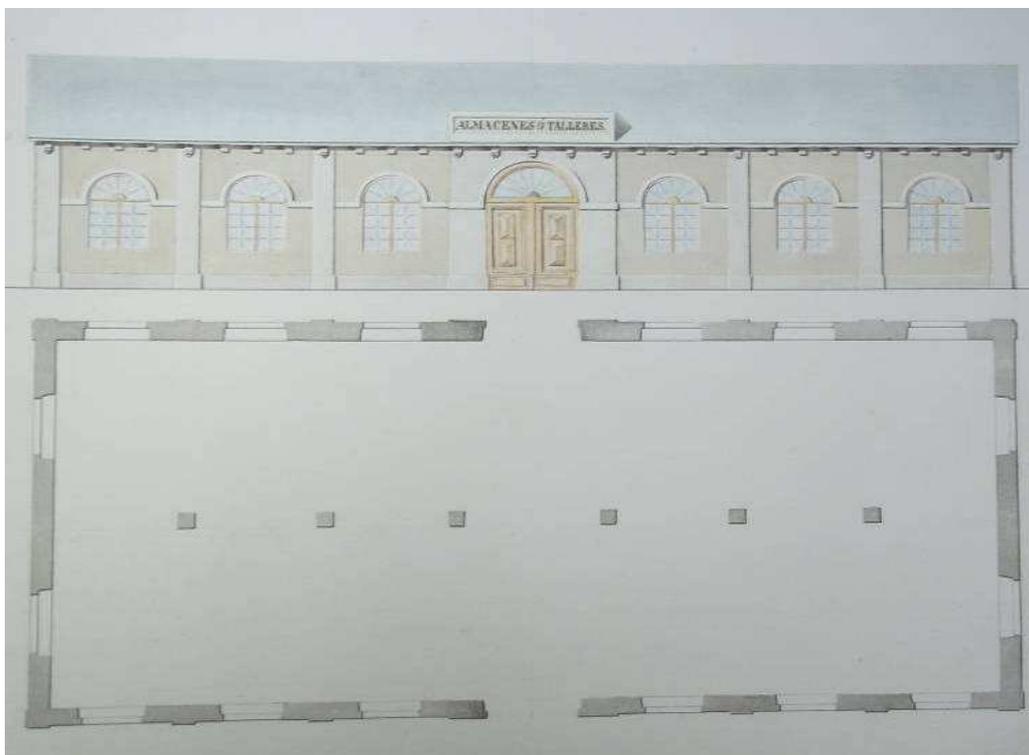


Ilustración 139. Modelo de almacenes o talleres del Ferrocarril del Norte. 1856

¹²⁰³ AGA, OP, sign. 24/19449 y AGMF, sign. ant. [22.324].

4. Arquitectura doméstica

En este apartado se abordan las construcciones que sirvieron para vivienda desde tres perspectivas. En primer lugar, se analiza el modelo tradicional presente en los núcleos de población de nuestra comarca, que pervivió durante siglos con escasas modificaciones. En segundo término, se considera la arquitectura doméstica dispuesta a lo largo del trazado del Canal de Castilla, la cual partiendo de los caracteres básicos de las edificaciones populares representa una evolución, visible a través de ciertas transformaciones y mejoras que acabarán por introducirse en aquéllas. Por último, se encuentran las manifestaciones de una arquitectura culta o representativa del poder socioeconómico de las élites locales que, ávidas de un deseo de autoafirmación y diferenciación, alentaron una importante renovación de sus casas.

LA VIVIENDA TRADICIONAL

La simbiosis entre arquitectura y paisaje alcanza su mejor expresión en la arquitectura doméstica. Los recursos que la naturaleza brinda condicionan las actividades de cada zona y, de acuerdo con unas y otras, el hombre concibe su hogar, en armonía con el medio y bajo los principios de máxima economía y funcionalidad. Es entonces cuando las más sencillas obras adquieren toda su perfección, convirtiéndose en verdaderas expresiones artísticas. Tal comprensión queda recogida en la arquitectura doméstica con un carácter de continuidad a lo largo de épocas muy diferentes. Sólo cuando en la segunda mitad del siglo pasado se impusieron nuevos materiales y procedimientos ligados a la revolución tecnológica, ha empezado a perderse el legado de tan aquilatada tradición. Y, con ello, están en proceso de desaparición las expresiones más genuinas de una identidad colectiva con muy ricas manifestaciones¹²⁰⁴.

¹²⁰⁴ IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (2002): *op. cit.*, pp. 137-138.

La arquitectura popular¹²⁰⁵ de nuestra zona comparte sus rasgos sustanciales con la de las campiñas septentrionales de la cuenca del Duero¹²⁰⁶, fundamentalmente la Tierra de Campos. Su modelo de asentamiento se caracteriza por la presencia de núcleos concentrados de disposición continua, que en origen presentaban un recinto cerrado. El tejido urbano aparece estructurado en torno a un viario que compartimenta claramente el espacio. Las manzanas resultantes son grandes (entre 3.000 y 5.000 m²), irregulares y de perímetro envolvente. Las parcelas, también amplias (entre 200 y 500 m²), están unidas por medianería y presentan la edificación principal con su fachada de acceso orientada hacia la calle y un corral trasero con instalaciones auxiliares al fondo, que puede disponerse en una posición interior o abierto hacia otro eje secundario mediante portalón independiente. Este tipo de vivienda característico fue denominado por J. L. García Grinda como “casa de la vega”¹²⁰⁷ y F. Benito Martín la incluye en su modelo 12¹²⁰⁸. Analizamos ahora sus principales rasgos constructivos y su distribución espacial.

En cuanto a los materiales, hay que señalar el empleo preferente de la tierra no cocida en los muros, en forma de adobe o tapial, con un característico revestimiento de paja y barro denominado “trullado” o “capeado”, que cubre toda la fachada y requiere de un continuado mantenimiento, siendo sustituido con el tiempo por un encalado. La madera aparecía en el entramado del nivel superior, sobre todo en los ejemplares más antiguos, en la estructura sustentante (pies derechos, vigas, cargaderos) y en los elementos de cubierta (correas, pares, entablados). Procedía de especies como el pino o, sobre todo, el chopo, y también se empleaba en las labores de carpintería (escaleras, puertas y ventanas).

En bastante menor medida se constata la presencia de productos cerámicos de un color rojizo intenso: el ladrillo en algunos elementos de la fachada (sobre todo el alero), la teja doble (canal y cobija) en la cubrición y la baldosa en los pavimentos de las

¹²⁰⁵ Como aproximación general al estudio de la arquitectura popular, véanse GARCÍA GRINDA, J. L. (1990): “La aplicación y el concepto del tipo en la arquitectura popular: evolución versus permanencia en el territorio castellano-leonés”, en J. Caro Baroja (dir.): *Arquitectura popular de España* (Actas de las Jornadas celebradas del 1 al 5 de diciembre de 1987), Madrid, CSIC y GARCÍA GRINDA, J. L. (2002): “La arquitectura popular en sus cuestiones básicas”, *Biblioteca de Estudio e Investigación*, nº 17, pp. 45-70.

¹²⁰⁶ Los principales estudios sobre la arquitectura tradicional en Castilla y León son BENITO MARTÍN, F. (1998): *Arquitectura tradicional de Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 2 Vols., PONGA MAYO, J. C. Y RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, A. (2000): *Arquitectura popular en las comarcas de Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León y BÁEZ MEZQUITA, J. M. (1992): *Arquitectura popular de Castilla y León: bases para un estudio*, Valladolid, Universidad de Valladolid.

¹²⁰⁷ GARCÍA GRINDA, J. L. (1988): *op. cit.*, pp. 191-203.

¹²⁰⁸ BENITO MARTÍN, F. (1998): *op. cit.*, Vol. II, pp. 500-513 y 531-533.

plantas superiores. Estos materiales de barro¹²⁰⁹ cocido salían de las tejas localizadas en los núcleos destacados de la zona y su utilización se fue extendiendo durante el siglo XIX y, sobre todo, en el XX. También aparecía de manera puntual la piedra¹²¹⁰, generalmente procedente de los páramos cercanos, que se utilizaba en los zócalos y en los elementos de refuerzo (esquinas), con un tratamiento poco cuidado.



Ilustración 140. Casa tradicional en Melgar de Fernamental (Burgos)

En lo que respecta a la organización de la vivienda, la casa se concebía como un todo en el que se disponía, además del edificio principal, una serie de construcciones auxiliares de carácter agropecuario (granero, pajar, cuadras, pocilga, gallinero). Estas dependencias se ordenaban en torno al corral, elemento configurador del espacio, rodeado con muros de tierra sobre zócalo de bolo pétreo de dos o tres metros de altura, que podía contar con un acceso independiente en forma de portón carretal, situado en una fachada trasera y protegido por un tejeroz.

La edificación residencial tenía en origen una sola planta, con un desván superior o sobrado que se manifestaba como un cuerpo independiente, pero con el tiempo lo habitual fue la disposición en dos alturas. El programa de vivienda se desarrollaba, básicamente, en el nivel inferior, con el portal o zaguán como distribuidor

¹²⁰⁹ ALONSO PONGA, J. L. (1994): *La arquitectura del barro*, Madrid, Junta de Castilla y León.

¹²¹⁰ GARCÍA DE LOS RÍOS COBO, J. I. (1994): *La piedra en Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León.

básico¹²¹¹, la cocina (generalmente de trébede) con despensa, una sala principal y los dormitorios o alcobas. Dentro de la edificación principal y junto a estas estancias habitables, se podía localizar parte de las cuadras de los animales de tiro y el pajar. Por su parte, el piso superior era destinado a granero e, incluso, como pajar, situándose generalmente sobre la cuadra, aunque una parte del mismo (la que recaía a la fachada) sería ocupada por los dormitorios en los modelos de evolución. El remate lo proporcionaba el desván, que era un lugar de almacenamiento de la cosecha.

La composición formal de la fachada principal revelaba esa disposición en dos plantas. Sobre el zócalo de piedra, a base de cantos rodados, se levantaba el muro de carga de barro, con el referido revoco de barro y paja, presentando el piso superior entramado de madera volado y alero pronunciado. Los vanos se reducían a la puerta, central o lateral, y a pequeñas ventanas regulares, encuadradas por piezas de madera, siendo poco usual la presencia en ellas de rejería de forja. Las portadas secundarias se abrían hacia el corral, eran más ciegas y su capeado se rehacía con menor frecuencia.

Este sistema de arquitectura, que tanto por la potencia visual de su material básico como por los volúmenes creados alcanza un alto valor estético y gran plasticidad, fue muy uniforme a lo largo del tiempo. Los modelos de evolución, con mayor altura, fachada simétricamente ordenada y utilización del ladrillo de tejar en sus fachadas exteriores, se extenderán a partir del siglo XIX, especialmente en forma de fábricas mixtas con tierra, creando machones, verdugadas y recercados de huecos. No fueron raras las soluciones en forma de portadas en arcos de medio punto, rebajados o carpaneles, incorporando alfiles y arcos de descarga sobre los dinteles, colocando a sardinel el ladrillo. Su empleo podía extenderse al conjunto de la fachada, empleando hiladas voladas o a diente de perro, con bocatejas voladas¹²¹².

Otra importante novedad que comenzó a introducirse a finales del siglo XIX fue la gloria, sistema de calefacción que se fue imponiendo debido a su limpieza y comodidad. Venía a sustituir a la cocina de trébede, que era una evolución de la tradicional, compuesta por un pequeño hogar sobre el que se disponía una chimenea de campana. En la trébede se reunían las dos misiones básicas de cocinar y calentar gracias a la disposición de dos zonas diferenciadas: sobre la plataforma elevada, que alcanzaba una parte pequeña de la estancia y dejaba a cubierto el fuego, se colocaban los

¹²¹¹ En ocasiones, podía aparecer debajo del mismo una bodega, en el caso de que las condiciones del terreno permitieran su excavación bien por su consistencia o bien por no estar por debajo de la capa freática del subsuelo.

¹²¹² GARCÍA GRINDA, J. L. Y GONZÁLEZ FRAILE, E. M. (2007): *op. cit.*, pp. 91-100.

recipientes con la comida, mientras que frente a la bocana del hogar se situaban la mesa, el banco y las sillas para habilitar un espacio de estancia y trabajo. La gloria, por su parte, constituía una adaptación del hipocausto romano. Se disponía en la estancia principal de la planta baja, cuyo solado se apoyaba sobre tabiques de ladrillo para permitir el establecimiento del conducto calefactor que comunicaba con la chimenea, y su bocana se establecía fuera de esa habitación, en el zaguán o en un espacio de paso. Al exterior, se disponía el volumen de su pequeña y esbelta chimenea prismática.

Fue en los espacios centrales de los núcleos principales donde el modelo descrito experimentó las variantes más importantes¹²¹³. El aumento de la densidad que conllevaba la concentración de población determinó unas características peculiares. La parcela, de forma rectangular y reducida dimensión, se encontraba intensamente ocupada y presentaba una importante disminución del espacio libre, limitado a un pequeño patio de luces.

En consecuencia, se producía un crecimiento en altura de la edificación, hasta alcanzar los tres o cuatro niveles, desarrollándose los espacios de habitación en los pisos superiores, a menudo compartidos con el granero, e incorporando ocasionalmente en la planta baja, además del portal, un uso artesanal o comercial. La reducción de la longitud de fachada también determinaba la existencia de ejes verticales de vanos, con presencia de balcones volados en las plantas vivideras, los cuales contribuyen intensamente a la configuración del espacio público. También, en este sentido, aparece en las calles más concurridas y en las plazas un elemento fundamental de naturaleza urbana, los soportales, cuyas originales estructuras de vigas, zapatas y postes de madera fueron sustituidas progresivamente por elementos de piedra, al tiempo que se regularizó su disposición.

Desde el punto de vista constructivo, estas variantes presentaban dos modalidades. Por un lado, se encontraban los edificios levantados mediante entramados de madera, sobre todo en los niveles superiores. Este tipo de estructura permitía una mayor movilidad y variedad de volúmenes, siendo muy habitual la presencia de soportales o de solanas y de los volados sucesivos. Por otro lado, estaban las viviendas construidas con muros de fábrica, ya sean de materiales pétreos, de ladrillo o mixtos, que presentaban una ordenación regular de huecos y un encuadramiento de los mismos, siendo este patrón constructivo más reciente.

¹²¹³ BENITO MARTÍN, F. (1998): *op. cit.*, Vol. II, pp. 543-555.

ARQUITECTURA DOMÉSTICA EN TORNO AL CANAL DE CASTILLA

A lo largo del trazado del Canal se fue levantando un número importante de construcciones destinadas a servir de vivienda para las personas que trabajaban en su entorno. En los establecimientos industriales y las edificaciones auxiliares (almacenes y cuadras) se solían disponer habitaciones para sus encargados. Pero sobre todo aparecieron casas dispuestas de forma independiente para albergar, por un lado, a los empleados del Canal (en especial los escluseros) y, por otro, agrupaciones de viviendas destinadas a los vecinos de las nuevas poblaciones. Todas estas construcciones se ejecutaron empleando modelos y materiales tradicionales, pero experimentaron importantes transformaciones en la década de 1920 al albur de la renovación arquitectónica que se impulsó tras la reversión del Canal al Estado.

Las casillas del personal del Canal

El Estado primero y la Compañía después mostraron una especial preocupación por proporcionar instalaciones adecuadas para la vivienda de los agentes del Canal. Desde finales del siglo XVIII, se levantaron casas para los encargados en los puntos de mayor importancia (Alar, Frómista y Calahorra) y también para los guardas y los peones de conservación. Pero, sobre todo desde mediados del siglo XIX, se dispusieron casillas para los escluseros, personas que estaban al cargo durante el día y la noche del paso de las barcas por los saltos. El conjunto de estas construcciones es numeroso, pues prácticamente había una junto a cada esclusa, a excepción de aquellas que disponían de importantes artefactos con otros espacios de habitación. Así, aparecen junto a la 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 8ª, 9ª, 10ª, 13ª, 14ª, 15ª, 16ª, Frómista, 21ª y Calahorra¹²¹⁴.

En el Inventario de 1851 se recogía una completa descripción de estos edificios. Aquéllos ocupados por el personal de administración del Canal presentaban unas mejores condiciones constructivas, como es el caso de las cuatro casas de Alar del Rey, destinadas a los directores, al ayudante, al fiel y al peón, o de la vivienda de Calahorra:

[...] Cuatro casas en Alar (Estado). *Estos edificios, que se hallan próximos unos de otros, sirven para habitación de los empleados. Su construcción de piedra mampostería en los cimientos y zócalos y lo restante de las paredes de fábrica de ladrillo y adobe sentados con barro. Sus interiores distribuidos por medio de tabiques*

¹²¹⁴ AGCHD, CC, S. XX, sign. L-5.

de panderete con sus correspondientes puertas y ventanas. En cada una de ellas hay además una pequeña cuadra, formando en el todo paralelogramos de 42 ½ pies de largo, 24 ½ de ancho y 10 de alto, todo bien tratado. Su valor, 18.000 reales. En la del encargado se hicieron mejoras por valor de 6.400. Total, 24.400 [...]

*[...] Casa en Calahorra (Estado). La casa del encargado y esclusero y la otra contigua que sirve de taberna con sus correspondientes habitaciones y, a continuación, una panera, cuyos 3 edificios forman un paralelogramo de 111 pies de largo, 35 de ancho y 12 de alto. Su construcción sobre cimientos de mampostería, sus ángulos y cercos de puertas de sillería y el resto de la fábrica, de ladrillo y tapias calicestradas. Su piso horizontal de maderas e, igualmente, la cubierta del tejado y sus puertas y ventanas, bien tratadas, con los herrajes correspondientes. Este edificio se halla compuesto y reparado. Su valor, 36.000 [...]*¹²¹⁵.

Por su parte, las viviendas de los escluseros eran más modestas, tanto en sus dimensiones como en su fábrica. Sirva de ejemplo la siguiente referencia:

“[...] Casa de la esclusa 10ª (de la Compañía). Una casa para el esclusero de 30 pies de longitud, de 20 de latitud y 10 de altura: su construcción es de mampostería hasta el zócalo y el resto de adobes, el atirantado y armadura parhilera de madera nueva con zarzos y tabla en el tejado, puertas y ventanas con rejas y demás herrajes: tasada en 3.200 (reales) [...]”¹²¹⁶.



Ilustración 141. Antigua casilla de la 10ª esclusa. Anterior a 1926

¹²¹⁵ AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-3.

¹²¹⁶ *Ibidem.*

Todas estas construcciones pervivieron hasta el siglo XX con escasas modificaciones y reformas, como pequeñas obras de mantenimiento y conservación o, sobre todo, la incorporación de la gloria. Pero una vez efectuada la reversión del Canal al Estado en 1919, se acometió un conjunto de intervenciones de renovación y adecuación de todos los edificios situados en su trazado, entre ellos las viviendas.

En este sentido, se emprendió primero el acondicionamiento de las casas de mejores prestaciones, dedicadas al personal encargado. Así, se repararon las edificaciones de Alar, según el proyecto de Eduardo Fungairiño de 1922¹²¹⁷. En él se preveía reconstruir los muros derruidos, los enlucidos, los pavimentos, las cubiertas y las partes de madera, para hacer habitables esas construcciones. El presupuesto de los trabajos, a realizar por el sistema de administración, ascendía a 13.000'53 ptas.

También se desarrollaron obras en los edificios de Calahorra, siguiendo el plan diseñado por el mismo ingeniero en 1923¹²¹⁸. Se trataba de dos construcciones unidas: la primera de dos plantas, la baja destinada a los agentes y la segunda para el personal director y el hospedaje eventual de algún encargado de obra o montador de maquinaria; y la segunda de cuerpo único, con varios cobertizos y un palomar. Se perseguía dotar de completa independencia a ambas y a sus patios posteriores, con sus respectivos anejos, y proporcionar una distribución y disposición adecuadas a las habitaciones, pero conservando los muros de la fachada. Las reparaciones afectarían a las cubiertas y armaduras, los solados, el revoco exterior y los cierres. Los trabajos, a desarrollar también en régimen de administración, alcanzaban una suma de 49.151'44 ptas.

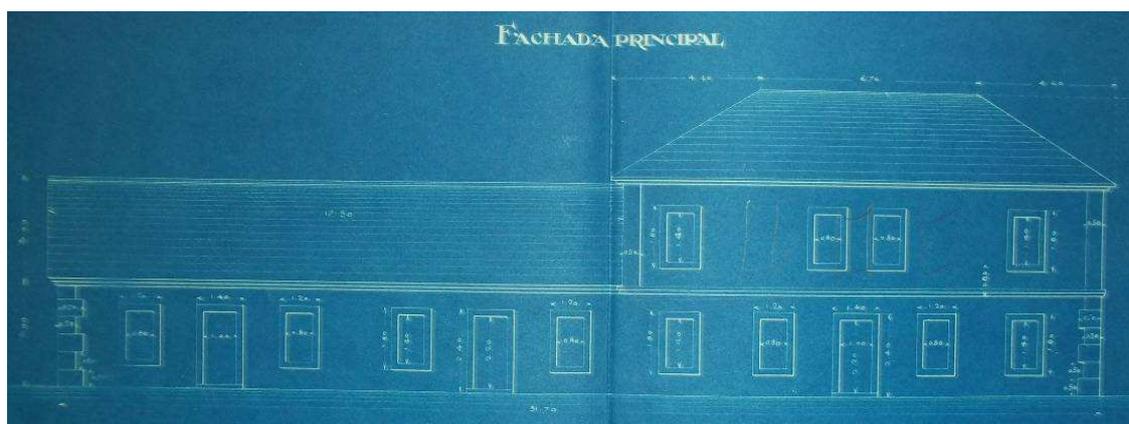


Ilustración 142. Proyecto de viviendas en Calahorra. Eduardo Fungairiño, 20 de junio de 1923

¹²¹⁷ AGCHD, Proy. CC, Caja 2.177, nº 2.602.

¹²¹⁸ *Ibidem*, Caja 2.152, nº 2.494.

Pero, fundamentalmente, se redactaron sucesivos proyectos (hasta 5 para el Ramal Norte) de sustitución de las antiguas casillas de los escluseros por otras construcciones nuevas, que incorporaban nuevos materiales (sobre todo el ladrillo) y una disposición más habitable y confortable.

El primero de todos ellos, el de la casilla de la 2ª esclusa, fue elaborado por el mismo Eduardo Fungairiño en 1921¹²¹⁹ y serviría de modelo para los sucesivos. La vivienda estaba compuesta en planta de la casa, con sus distintas dependencias (cocina, despensa, dos habitaciones de buenas dimensiones para comedor y dormitorio y otras dos menores para alcobas), y del patio, con sus respectivos anejos (cuadra, pajar, gallinero, retrete y otra habitación). En cuanto a los materiales, se preveía utilizar la mampostería como material principal, ordinaria con mortero común en el cuerpo de los muros y concertada con hormigón hidráulico en el zócalo, aunque también tapial en los muros de la cerca y ladrillo en los pilares. La cubierta, a dos aguas, descansaba sobre la fábrica de tres muros paralelos, los dos de la fachada y el interior.

El presupuesto de la obra, a ejecutar por el sistema de administración, era de 13.351'04 ptas. Los trabajos se desarrollaron entre diciembre de 1921 y septiembre de 1922, con pequeñas variaciones¹²²⁰, como la disminución de 0'50 metros en la altura de la casilla (3'50) y, sobre todo, el empleo de ladrillo prensado en los muros de fábrica.



Ilustración 143. Proyecto de la casilla de la 2ª esclusa. Eduardo Fungairiño, 5 de octubre de 1921

¹²¹⁹ AGCHD, Proy. CC, Caja 2.176, nº 2.597.

¹²²⁰ *Ibidem*, Caja 2.115, nº 2.385.



Ilustración 144. Casilla de la 2ª esclusa. Medios del siglo XX

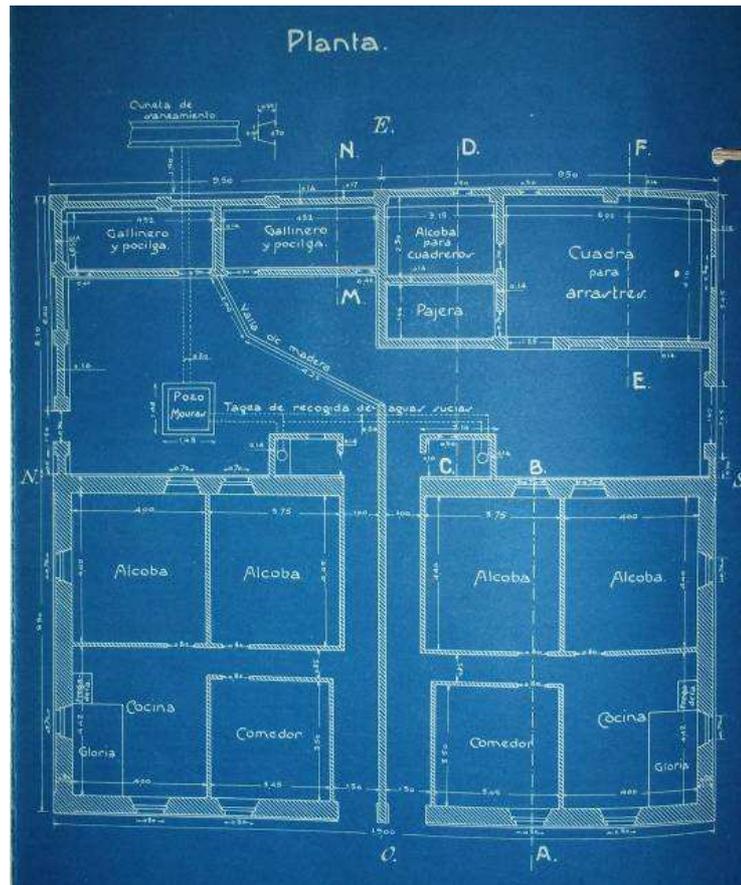
El siguiente proyecto correspondió a la casilla de la 4ª esclusa, que se iba a destinar a dos agentes del Canal, el esclusero y un peón conservador. Eduardo Fungairiño lo elaboró en 1922¹²²¹.

Partiendo del modelo descrito, se proyectó una entrada independiente para ambas viviendas, fraccionando la puerta en dos. Cada una dispondría de cocina y tres habitaciones, una para comedor y otras dos para dormitorios, con un área total ligeramente inferior a la casilla de la 2ª esclusa (74,55 frente a 76'97 m²). Exteriormente al cuerpo del edificio, en el patio posterior, se disponían la cuadra de arrastres y los gallineros y pocilgas. En cuanto a los materiales, se eligió la mampostería para los muros de la fachada, con motivos decorativos a base de aristones y arcos de ladrillo moldeado, con salmeres y claves de sillería. Se empleó ladrillo en los tabiques interiores y los pilares, adobe en la cerca exterior y las paredes de los gallineros, y madera en la armadura de la cubierta. Las obras accesorias se limitaban al empedrado del patio, la acera que bordeaba la casa y al pozo Mouras para las aguas sucias.

El presupuesto de contrata fue de 40.485'82 ptas., siendo adjudicada la obra a Julio Mazuelas, que desarrolló los trabajos entre el 25 de diciembre de 1922 y el 22 de junio de 1923¹²²². La única variación que se produjo fue la modificación del emplazamiento de la casilla, que se efectuó en la margen izquierda, para lo cual fue necesario el derribo de la antigua vivienda, que se iba a reparar como cuadra.

¹²²¹ AGCHD, Proy. CC, Caja 2.150, nº 2.477.

¹²²² *Ibidem*, Caja 2.153, nº 2.514.



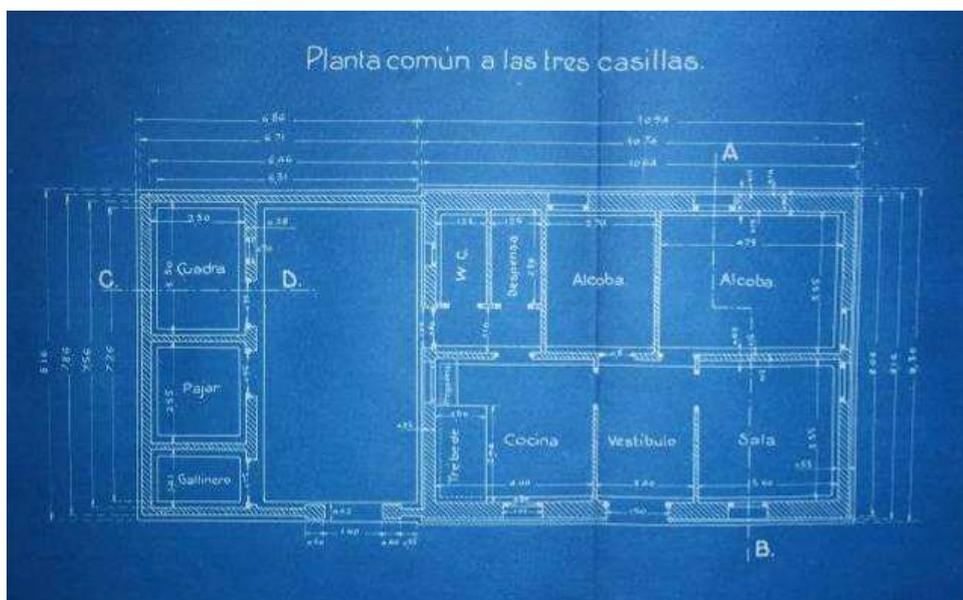
**Ilustración 145. Proyecto de la casilla doble de la 4ª esclusa.
Eduardo Fungairiño, 30 de abril de 1924**

Unos años más tarde, concretamente en 1924, el propio Fungairiño confeccionó el proyecto de las casillas nuevas de las esclusas 3ª, 5ª y 21ª y de otra destinada a un peón conservador que se situaba en el término de Piña¹²²³. El tipo propuesto para todas ellas era único y resultaba de la adecuación del modelo general. La casa estaba formada por una amplia alcoba para el matrimonio y los dos niños pequeños, cocina, sala y otra alcoba capaz para dos camas, además de un amplio vestíbulo, dispensa y retrete con salida a un Pozo Mouras. En el patio se disponía un cobertizo corrido dividido en cuadra, pajar y pocilga con gallinero encima.

Como materiales se adoptó el ladrillo para los muros y tabiques, resaltando los elementos resistentes (aristones, dinteles, jambas y zócalo). Se empleó hormigón en la cimentación y para asentar el solado de baldosín, que en las cuadras se sustituía por empedrado de morrillo. Las armaduras de madera, distanciadas entre sí a 3'30 metros, servían para el apoyo de un entablonado sobre el que se disponía la cubierta de teja plana, siendo árabe en los cobertizos.

¹²²³ AGCHD, Proy. CC, Caja 2.153, nº 2.510.

El sistema de ejecución escogido fue el de contrata, con un presupuesto de 65.278'55 ptas. La obra fue adjudicada a Daniel Santos, que inició los trabajos el 28 de febrero de 1925 y los concluyó el 29 de agosto de ese año¹²²⁴. La única modificación que introdujo, obligada por la falta de terreno, fue el cambio en la disposición del patio y sus dependencias auxiliares, que pasaron de ubicarse en la parte posterior a un costado.



**Ilustración 146. Proyecto de las casillas de la 3ª, 5ª y 21ª esclusas.
Eduardo Fungairiño, 5 de abril de 1926**

En 1925 Fungairiño redactó el proyecto de sustitución de las casillas situadas en las esclusas 6ª, 8ª, 10ª y 13ª¹²²⁵. Las antiguas construcciones, de tapial y adobe, presentaban unas condiciones deplorables: amenazaban ruina, tenían dimensiones reducidas y techos bajos, y disponían de pocas habitaciones, además mal ventiladas.

Se adoptaba el modelo de la 2ª esclusa pero con una modificación sustancial, la disposición lateral del patio con respecto a la vivienda. En torno al corral se establecerían el retrete, la cuadra, el pajar y un anejo para gallinero y cochiguera. En su construcción se preveía emplear hormigón hidráulico en la cimentación, ladrillo traído de Palencia o Monzón a través del Canal para las fachadas, tabiques y muros de cierre, destacándose en el zócalo, las jambas y los dinteles; madera en la armadura, y teja plana en la cubierta de la vivienda y árabe en los anejos del patio.

¹²²⁴ AGCHD, Proy. CC, Caja 2.156, nº 2.533.

¹²²⁵ *Ibidem*, Caja 2.155, nº 2.528.

Se recurrió a la contrata como sistema de ejecución, con un presupuesto de 73.172,70 ptas. La subasta de las obras se adjudicó a Eugenio Pajares, que las realizó entre el 4 de diciembre de 1925 y el 31 de julio del año siguiente¹²²⁶. En su desarrollo sólo introdujo una modificación destacada: en la casilla de la esclusa 10, el patio y los anejos irían en la parte posterior de la vivienda, dado que había terreno disponible.



Ilustración 147. Nueva casilla de la 13ª esclusa. 1927

Finalmente, en 1927 el ingeniero Mariano Laguna redactó el proyecto de las casillas de las esclusas 9ª, 14ª y 15ª¹²²⁷. Se justificaba el reemplazo de las mismas atendiendo a su mal estado de conservación (casi de ruina), a la insuficiencia de sus plantas y a su insalubridad, derivada de una mala ventilación, la disposición de las cuadras dentro de las casas o la ausencia de evacuadores. Con la construcción de las nuevas casillas se pretendía proporcionar una vida más confortable a sus moradores.

Las casillas de las esclusas 9ª y 15ª adoptaron el modelo general, disminuyendo un poco sus dimensiones y rebajando algo la altura y espesor de sus muros. Dada la escasez del terreno, se introdujo una modificación en el emplazamiento del patio y los anejos, que serían dispuestos lateralmente a la casilla, en vez de en su parte posterior.

En cuanto a la vivienda de la esclusa 14ª, la construcción de su casilla y cuadra planteó las mayores dificultades. Con respecto a la vivienda, que se dispondría contigua a la fábrica quemada, no adoptaría el modelo seguido al no disponer de terreno suficiente. Se decidió articular dos pisos, resultando una disposición aceptable por su

¹²²⁶ AGCHD, Proy. CC, Caja 2.157, nº 2.544.

¹²²⁷ *Ibidem*, Caja 2.159, nº 2.554.

amplitud y distribución. La planta baja presentaría un vestíbulo de entrada, una cocina con gloria, despensa y retrete detrás de una escalera de dos tramos y protegida con barandilla. En el piso superior, se ubicarían tres dormitorios y, encima, la buhardilla de la cubierta.

Todas las dependencias, además de entrada independiente, tendrían ventanales amplios para una buena ventilación e iluminación, con contraventanas y rejas en el piso bajo e, incluso, la puerta de entrada estaría presidida por una vidriera en su parte superior. Se emplearía ladrillo prensado en la fachada y los muros, madera en la armadura, en los entramados de los pisos y en la escalera, y teja árabe en la cubierta.

En cuanto a la cuadra, situada al extremo norte de la casilla, se propuso su reparación, dado su estado deplorable. Sus muros se recrecerían con ladrillo y mortero de cemento y se recubrirían con un enfoscado de cal. El entramado de la cubierta se sustituiría. La puerta de entrada se reemplazaría y, además, se preveía colocar una ventana con cristal, reja y contraventana, así como una pesebrera nueva de seis plazas, a base de fábrica de ladrillo con mortero de cemento. El piso sería empedrado.

El presupuesto de ejecución por el sistema de contrata fue de 70.844,74 ptas. Felipe Adán Palomino recibió la adjudicación de las obras. En el acta de replanteo se varió la posición de la casilla y la cuadra de la 14ª, invirtiendo su colocación, situando la segunda junto a la fábrica y la primera aguas arriba. Los trabajos se desarrollaron entre el 14 de septiembre de 1927 y el 30 de junio siguiente¹²²⁸, con dos modificaciones importantes: la construcción de una nueva cuadra, al ser la anterior inaprovechable, y la colocación de la pocilga y el gallinero anejos a la casilla por falta de espacio.



Ilustración 148. Nueva casilla de la 14ª esclusa. 1929

¹²²⁸ AGCHD, Proy. CC, Caja 2.183, nº 2.628.

Viviendas de las nuevas poblaciones

Son las construcciones domésticas que aparecieron en los nuevos enclaves de población surgidos en torno al Canal. Nos referiremos principalmente a las casas que se construyeron en San Carlos de Abánades y en el paraje denominado “El Papel”, situado junto al artefacto papelero de la 11ª y 12ª esclusas.

Todas ellas se levantaron en las décadas finales del siglo XVIII a cargo de la Real Hacienda¹²²⁹, con unos caracteres constructivos definidos: planta rectangular con patio posterior y cubierta a cuatro aguas, y empleo de materiales tradicionales en la zona. En una valoración de 1828 se recogía una primera descripción de las mismas¹²³⁰. En ella se señalaba que en la 11ª y 12ª esclusas existían 12 casas en línea (con su corral y cuadra) para los operarios y el administrador de la fábrica de papel, que en conjunto medían 474 pies de largo, 32 de ancho y 10 de alto y estaban valoradas en 90.668 reales. En Abánades, se precisaba la existencia de 7 casas para sus habitantes, incluidas la del guarda celador y la del cura, que se evaluaban en 24.889 reales.

El Inventario de 1851 recoge ya una referencia más completa a ambos conjuntos de edificios de uso residencial:

“[...] 12 casas en las esclusas 11ª y 12ª (del Estado). *A corta distancia del edificio anterior (fábrica de papel) están construidas, confinando unas con otras, 12 casas, que forman una manzana, para los operarios de la fábrica; su longitud 478 pies por 32 de ancho y 10 de alto; contiguo a ellas un corralito, caballeriza y pajar, construido a la parte opuesta de su fachada principal; cada una de estas casas está distribuida en varios cuartos, cocina y dormitorios, la habitación para los insinuados operarios; la fábrica principal de sus paredes, de mampostería con pilares y ángulos de lo mismo y, lo restante, de tapias calicestradas; todas ellas bien tratadas y sin deterioro alguno, ni necesidad de reparo sustancial: su valor 90.668 [...]*

[...] 7 casas de la villa de san Carlos de Abánades (del Estado). *Únicas que componen esta población, con sus respectivos corrales, tinglados y caballerizas; de un solo cuerpo, a excepción de la del guarda que consta de dos: todas sus fábricas de adobes y barro y los corrales con caballerizas, de tapias de tierra, en un mediano*

¹²²⁹ Juan de Homar da testimonio en su *Memoria* de 1800 de la existencia de 12 viviendas junto a la fábrica de papel de Olmos, destinadas a los operarios que allí trabajaban (AGCHD, CC, S. XIX, C.0077-01). Por lo que respecta a Abánades, en un plano de dicha población elaborado por el propio Homar, sabemos que en 1796 existían 4 casas habitadas, cada una con patio en su parte posterior, y estaban proyectadas otras dos (véase Ilustración 51, pág. 236).

¹²³⁰ AGCHD, CC, S. XIX, C.0092-01.

estado; además de dichas casas, una caballeriza para el ganado de tiro, de igual fábrica, con otros dos corrales, con sus tenadas y hornera; su valor 16.000 [...]”¹²³¹.



Ilustración 149. Viviendas de la 11ª y 12ª esclusas. 1920-1930

Pocas noticias más tenemos sobre estas construcciones. En una relación de 1868 sobre edificios derruidos del Canal, se incluían las casas de Abánades¹²³². En ese momento, al menos una parte de las viviendas de esa nueva población se encontraban ya sin uso y en un lamentable estado de conservación, pues la población se había abandonado. En el Itinerario de 1899¹²³³, se confirmaba que estaban sin servicio.

En cuanto a las viviendas de la 11ª y 12ª esclusas (conocidas de “El Papel”), algunas siguieron habitadas hasta bien entrado el siglo XX, siendo ocupadas por el esclusero de ese punto y su familia, permaneciendo pues al servicio del Canal.

ARQUITECTURA CULTA O REPRESENTATIVA

Esta denominación comprende los edificios destinados a vivienda más singulares y formalizados que pertenecieron a los sectores potentes de las sociedades locales, los linajes nobiliarios y los burgueses enriquecidos con las actividades industriales y comerciales. Por ello, pueden considerarse manifestaciones de una “arquitectura del poder”. Estos grupos rivalizaron a lo largo del tiempo por ofrecer una composición lo más cuidada posible de sus casas, sobre todo a través de las fachadas, como forma de mostrar públicamente su prestancia económica y su influencia política y social.

¹²³¹ AGCHD, CC, S. XIX, sign. L-3.

¹²³² *Ibidem*, Carp. 151 CICCPC.

¹²³³ *Ibidem*, S. XX, sign. L-5.

Para tal fin, adoptaron una gran variedad de soluciones constructivas y decorativas, desde los blasones de piedra con que los miembros privilegiados de la sociedad manifestaban su origen noble, pasando por los balcones de rejería proyectados hacia la escena pública, hasta llegar a los más elaborados detalles: aleros de madera con complejas tallas, puertas con clavazón y cerraduras, contraventanas de cuidados entrepaños, etc.

Todo ello alcanzó un singular protagonismo a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, sobre todo en las villas y núcleos principales. El gobierno ilustrado puso particular empeño en mejorar su fisonomía como medio para manifestar su progreso material, bajo los presupuestos de adorno y decoro. Se pondrá especial interés en que los edificios formalicen conjuntos regulares, tanto en las alineaciones y alturas como en la distribución de sus cuerpos y de los vanos que, en estas viviendas más significadas, se singulariza. También se incentivará y emprenderá un programa destinado a crear viviendas confortables y más habitables, con la mejora en sus condiciones de higiene y salubridad, que será expresión de las nuevas aspiraciones de bienestar¹²³⁴.

Arquitectura nobiliar

Las casas solariegas eran construcciones que correspondían en su mayoría a época moderna, a los siglos XVI, XVII y XVIII, aunque tuvieran precedentes medievales. Levantadas por lo general en buena piedra de sillería, respondían a una tipología de carácter palaciego en la cual las dependencias se distribuían en torno a un amplio patio, y presentaban una fachada principal de gran desarrollo en la que no faltaba algún elemento heráldico. Abiertas hacia los espacios públicos más importantes, en torno a la iglesia y la plaza mayor, experimentaron un proceso de renovación para adecuarse a las nuevas necesidades y demandas de la sociedad civil.

En nuestra zona tenemos un amplio conjunto de estos edificios. En San Quirce de Riopisuerga se localiza un palacio con torreones circulares en las esquinas, elementos que revelan su original carácter defensivo, el cual presentaba una entrada en forma de arco de medio punto blasonado¹²³⁵.

En Herrera de Pisuegra son varios los ejemplares de este tipo, destacando entre ellos una casona del siglo XVIII perteneciente a D. Felipe Pérez de Salazar Manrique,

¹²³⁴ IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (2002): *op. cit.*, pp. 153-157.

¹²³⁵ ALCALDE CRESPO, G. (1988): *op. cit.*, p. 454.

cercana a la plaza de Santa Ana¹²³⁶. Está construida en piedra de sillería en su planta baja, que presenta dos ventanas y puerta decorada, y en ladrillo en su cuerpo superior, donde se abren tres huecos, el central con balcón de forja. En la esquina, sobre una esbelta columna, lleva un gran escudo con leyenda de dicho linaje, realizado por Manuel Cortés del Valle en 1727. Aparece sustentado por dos leones tenantes y rodeado con lambrequines. En la parte interior se disponen las armas distintivas del apellido y en la zona baja, un gran águila y dos inscripciones relativas al comitente y al artífice¹²³⁷.

Hay también en esta localidad otras casas del Setecientos construidas en buena cantería: una denominada “panera del Duque”, con patio y rejería en los vanos¹²³⁸; otra en la Calle Real, con blasón pétreo¹²³⁹ y una última en la Calle Colón, con la parte superior de ladrillo y la planta baja de sillería¹²⁴⁰. Incluso aparece otra casona del siglo XVII con patio, artesonado y labores de forja en los huecos de las ventanas¹²⁴¹.

En Melgar de Fernamental destaca la casa solariega de los Palazuelos-Emperador. Se trata de un edificio de grandes proporciones realizado en piedra de sillería y que ocupa un amplio recinto en una plazoleta cercana a la iglesia. Su construcción data de principios del siglo XVIII y conserva en su fachada un escudo partido del XVII, el cual presenta en el primer cuartel una cruz floreteada, en el segundo media luna reenversada sobre tres estrellas y en el último un árbol. Este emblema no corresponde a la familia propietaria de la casa, que estaba vinculada a la administración de las reales salinas y alfolíes de Poza y Cabezón de la Sal. El menudo relieve de Santiago a caballo que se dispone sobre dicho escudo hace pensar que éste procede de otro edificio, tal vez un primitivo hospital de peregrinos jacobeos que pudo situarse en la Casa del Cordón, que se encuentra muy próxima.

Ésta se edificó a mediados del siglo XVI como vivienda señorial. En la columna que sirve de vértice a la escuadra del edificio aparece el lema de la familia Ceballos, que es posterior al estilo de la construcción, pero no figura en el frontis el escudo de dicho linaje¹²⁴². También habría que añadir el palacete renacentista de Fernán López del Campo, que preside la plaza mayor y se transformó en casa consistorial como ya mencionamos.

¹²³⁶ ALCALDE CRESPO, G. (1988): *op. cit.*, p. 338. También MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, pp. 95-96.

¹²³⁷ PAYO HERNANZ, R. J. (1997b): *op. cit.*, Vol. II, p. 322.

¹²³⁸ ALCALDE CRESPO, G. (1988): *op. cit.*, p. 335.

¹²³⁹ *Ibidem*, p. 343.

¹²⁴⁰ ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2008): *op. cit.*, p. 35.

¹²⁴¹ ALCALDE CRESPO, G. (1988): *op. cit.*, p. 332.

¹²⁴² ORTEGA GUTIÉRREZ, D. (1994), *op. cit.*, pp. 141-142.



Ilustración 150. Casa de los Palazuelos en Melgar de Fernamental (Burgos)

En Osorno, en torno a la plaza mayor, se encontraban las casas-vínculo de las familias nobles: la de los Hierro al noroeste (siglo XVII), la de los Salinas-Bustamante al norte (del XVI) y en el ángulo inferior, el palacio-fortaleza de los condes de Osorno. La primera, con factura en piedra, patio interior y espléndido escudo sobre columna en su arista, se transformó en ayuntamiento¹²⁴³. De la segunda tan sólo quedó un escudo de armas y algunos elementos de forja¹²⁴⁴. Por su parte, el palacio condal fue incendiado en la Guerra de la Independencia y fue arrastrando sus ruinas a lo largo del siglo XIX¹²⁴⁵.

En otras localidades de nuestra zona también aparecen algunas casas blasonadas. En Santillana de Campos, con el escudo de un familiar del Santo Oficio, fechado en 1654¹²⁴⁶. En Las Cabañas de Castilla, con las armas de los Castañeda. En Requena de Campos, con los blasones de los González y los Herrero. Y en Boadilla del Camino con los emblemas heráldicos de los López Franco y de los Anaya¹²⁴⁷.

Piña de Campos conserva varias casas de piedra y ladrillo con escudos nobiliarios¹²⁴⁸. En primer lugar está la casa del Doctor Guerra¹²⁴⁹, situada en la plaza de San Miguel, fechada en 1622. Transformada en su interior, presenta en su fachada ladrillo y tapial y una portada adintelada de piedra, que lleva el escudo de D. Diego. Otro edificio de importancia es la llamada “Casa Grande”, con puerta de medio punto

¹²⁴³ ALCALDE CRESPO, G. (1988): *op. cit.*, p. 362.

¹²⁴⁴ *Ibidem*, p. 365.

¹²⁴⁵ GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *op. cit.*, pp. 38-39.

¹²⁴⁶ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, p. 207.

¹²⁴⁷ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1977): *op. cit.*, pp. 113-115.

¹²⁴⁸ *Ibidem*, p. 228.

¹²⁴⁹ CARLON, C., PRESA, F. Y MARTÍNEZ, R. (1990): *op. cit.*, p. 184.

en sillería de piedra y un balcón encima en el cuerpo superior de ladrillo. En el dintel se incluye una inscripción con su autor (Froilán de la Pinta García) y el año de su construcción (1772), y además aparecen blasones¹²⁵⁰. También hay otras dos casonas del siglo XVIII con portadas de piedra de similar estilo, con buenas rejas de hierro en las ventanas y escudos (uno de los Manrique)¹²⁵¹.

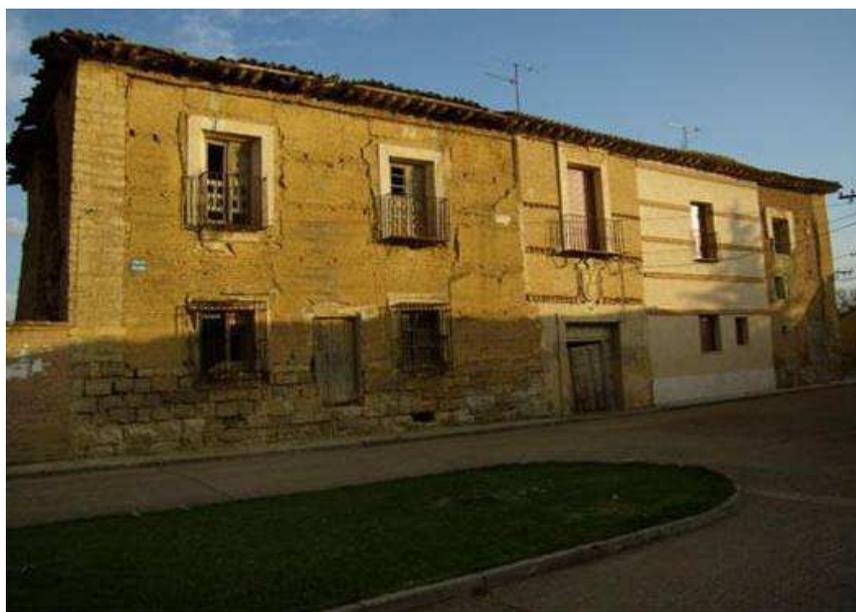


Ilustración 151. Casa del Doctor Guerra en Piña de Campos (Palencia)

En San Cebrián de Campos se construyeron cerca de la iglesia dos casas colindantes con la misma composición de fachada, ejecutada en sillería, con entrada remarcada por arco de medio punto en planta baja y escudo en el cuerpo superior, en un caso fechado en 1698 y en el otro en 1763¹²⁵².

En Amusco existió un palacio perteneciente a los Manrique de Lara, del que sólo se conservó el escudo, situado en la parte superior de una columna del ayuntamiento¹²⁵³.

Por último, en Amayuelas de Abajo aparecen en su plazuela dos casonas del siglo XVII con escudos de los Heredia y de los Ortiz¹²⁵⁴, y otra con arco de medio punto en piedra a la entrada.

¹²⁵⁰ PARRADO DEL OLMO, J. M. (1993), *op. cit.*, pp. 5-6. También ALCALDE CRESPO, G. (1988): *op. cit.*, p. 688.

¹²⁵¹ *Ibidem*, pp. 690 y 692.

¹²⁵² MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *op. cit.*, p. 179.

¹²⁵³ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1977): *op. cit.*, p. 66. También TAMAYO SANTOS, T. (2005): *op. cit.*, pp. 296-297 y ALCALDE CRESPO, G. (1988): *op. cit.*, p. 668.

¹²⁵⁴ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1977): *op. cit.*, p. 54.

Arquitectura burguesa

Son las edificaciones de vivienda que la nueva burguesía industrial y comercial de los núcleos más pujantes promueve durante la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX. Emplean diversidad de materiales, con especial predilección por el ladrillo, generalmente combinado con la piedra, y adoptan formas arquitectónicas en sintonía con algunos de los estilos artísticos en boga en el momento, como el modernismo. Se aprecia en estas construcciones un cuidadoso tratamiento de los volúmenes y, sobre todo, de las fachadas, donde se alternan los juegos cromáticos y decorativos con una estudiada articulación de los huecos.

Los modelos de los que parten estas construcciones los encontramos en la arquitectura nobiliar previamente analizada, tal y como apreciamos en Alar del Rey con la denominada “Casona”¹²⁵⁵. En 1846 Antonio Ortiz Vega levantó este edificio e instaló en sus bajos la primera casa bancaria de la localidad (Banca Ortiz). Esta construcción presentaba tres plantas en altura y estaba ejecutada en piedra de sillería en sus esquinas, presentando balcones de forja en el segundo cuerpo. Tras la ruina de aquél, se convirtió en la residencia de los Condes de Mansilla hasta que Joaquín Campuzano y Avilés la vendió a Constantino Maestro. Más tarde, se instalarían en su parte alta diversas viviendas particulares, ocupando los bajos distintos negocios y comercios. En la década de 1950 se demolió ante el estado ruinoso en que se encontraba.



Ilustración 152. Casona de Alar del Rey (Palencia). Década de 1950

¹²⁵⁵ AMDEALAR, nº 13, pp. 16-17.

En Herrera de Pisuegra apreciamos un interesante conjunto de esas edificaciones con una clara evolución hacia planteamientos modernos, por influjo de los estilos modernista primero y racionalista más tarde. Se trata de construcciones de dos o tres plantas separadas por líneas de imposta, estando la inferior generalmente porticada o retranqueada, y a veces disponen de desván o buhardilla, bajo una cubierta tradicional de teja con cuatro vertientes y aleros destacados. Suelen emplearse los materiales más nobles (piedra) en los cuerpos inferiores y el remate de los huecos, mientras que el ladrillo va apareciendo según ascendemos en altura.

La fachada focaliza la atención del conjunto. Generalmente adopta una organización simétrica de los huecos, en ocasiones modificada por la solución en esquina, pero con juego de volúmenes y de alturas, dotando a la composición de un cierto carácter ecléctico. En la planta baja la entrada puede presentar arco de medio punto o rebajado y en el primer cuerpo se dispone un balcón central volado acompañado de otros vanos (generalmente ventanas) remarcados, todos ellos con labores de forja y rejería. A veces en ese nivel aparece un balcón corrido o, incluso, una galería continua.



Ilustración 153. Vivienda burguesa en Melgar de Fernamental (Burgos)

En Melgar de Fernamental también hay algunos ejemplares interesantes de finales de siglo XIX y principios del siglo XX. Son edificios de dos o tres plantas, a veces con altillo, que se han considerado manifestaciones de una “arquitectura culta” por responder algunos de sus elementos a un estilo determinado, principalmente el modernismo, principal movimiento artístico del momento. En estas construcciones aparece una combinación de materiales (piedra y ladrillo) con un sentido plástico y una cuidadosa composición de los huecos en la fachada (ventanas y balcones), abiertos de forma simétrica o incluso en esquina, que se completa con ricas formas ornamentales en la mayoría de los casos de inspiración naturalista o geométrica.

PATRIMONIO

- 1. Concepto y aplicación práctica**
- 2. Paisaje y articulación territorial**
- 3. Patrimonio industrial y de la obra pública**
- 4. Patrimonio arquitectónico**

En este último bloque abordamos la consideración de los elementos generados en este proceso de desarrollo como bienes patrimoniales. En calidad de tales constituyen un legado material diverso que es aportado por el pasado y que abre nuevas posibilidades de progreso para el presente y el futuro. En este sentido, el patrimonio comienza a ser entendido como un recurso con enorme potencialidad, en tanto en cuanto instrumento de dinamización socioeconómica y factor que confiere identidad cultural a las comunidades depositarias del mismo.

Inicialmente efectuaremos una reflexión teórica sobre el concepto de patrimonio y su evolución a lo largo del tiempo, desde una inicial visión reduccionista hasta la actual comprensión abierta e integradora, que de forma inequívoca influye en su tratamiento. Esta nueva visión, más avanzada, se ha ido recogiendo en la legislación sobre la materia, que constituye el marco de referencia para valorar el proceso de reconocimiento de los elementos patrimoniales presentes en nuestro ámbito.

Uno de los aspectos más novedosos en esta materia es la consideración patrimonial del territorio en general y del paisaje en particular. En este sentido, los agentes de desarrollo estudiados constituyen, sin lugar a dudas, un elemento importante en la articulación territorial y en la creación de un determinado paisaje. Destaca, de manera particular, el papel desempeñado por el Canal de Castilla como factor de transformación del territorio y del paisaje en tanto en cuanto representa, en sí mismo, una importante vía de comunicación, de industrialización y de desarrollo agrario, así como un corredor natural de enorme interés ecológico.

También en los últimos años se ha avanzado en el conocimiento del patrimonio industrial y de la obra pública. Nuevamente los agentes referidos, y de manera muy importante el Canal, generaron una serie de elementos, otrora productivos y funcionales, que constituyen hoy el testimonio material de la primera industrialización de la región. Es interesante analizar, por un lado, la interacción que establece este legado con el territorio y el paisaje en el que se insertan y, por otro, el estado de conservación y uso que hoy presenta, así como las intervenciones que se han acometido sobre el mismo de cara a su preservación y puesta en valor.

Finalmente, encontramos un variado patrimonio arquitectónico, tanto en su conjunto, los núcleos, como en la individualidad de sus elementos, los diversos tipos de construcciones. La valoración de la composición urbanística y de las manifestaciones singulares permite comprender la identidad propia y diferenciada de las poblaciones, el carácter particular que presentan en nuestros días. Las normas urbanísticas municipales delimitan el marco de actuación sobre este legado, tanto a niveles de configuración espacial como de edificaciones de especial interés. Y las intervenciones concretas desarrolladas sobre éstas permiten apreciar la evolución operada en los criterios de valoración del patrimonio, desde una concepción monumentalista hacia enfoques más globales que valoran la imagen ambiental del espacio edificado, concediendo especial protagonismo al papel de las construcciones tradicionales. Este acervo popular, de gran transcendencia para comprender la personalidad y la idiosincrasia arquitectónica de nuestros núcleos, está hoy en serio peligro de extinción y por ello resulta imprescindible valorarlo como paso previo a su conservación.

1. Concepto y aplicación práctica

El término “patrimonio” ha adquirido un uso generalizado para designar un conjunto de bienes de carácter cultural que se consideran merecedores de cierto reconocimiento y valoración social en atención a sus aspectos históricos y/o artísticos. Este concepto se ha ido revistiendo en los últimos tiempos de nuevas dimensiones y enfoques que van siendo recogidos en la normativa sobre esta materia y que influyen decisivamente en el modo de abordar su tratamiento a todos los niveles (investigación, conservación, restauración, difusión, etc.). Por ello, parece pertinente una reflexión sobre esta temática como paso previo al análisis concreto de la consideración que han recibido los bienes patrimoniales presentes en nuestra zona.

DEFINICIÓN DE PATRIMONIO Y EVOLUCIÓN CONCEPTUAL

En un sentido amplio, el patrimonio se puede definir hoy como el legado cultural que una sociedad recibe del pasado¹²⁵⁶. También se ha caracterizado como el conjunto de manifestaciones materiales e intangibles que definen la personalidad geohistórica de un pueblo o colectivo humano¹²⁵⁷. Ambas definiciones subrayan la condición del patrimonio como herencia colectiva y como construcción cultural.

Pero el concepto de patrimonio no es estático ni inmutable, sino que ha ido perfilándose en el campo teórico desde el comienzo de su consideración, a finales del siglo XVIII, hasta la actualidad. Esta evolución ha estado condicionada por los criterios o reglas de valoración vigentes en cada momento y ha determinado el tipo de obras incluidas dentro de dicha noción.

¹²⁵⁶ BALLART HERNÁNDEZ, J. (1997): *El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso*, Barcelona, Ariel, p. 17 y BALLART HERNÁNDEZ, J. Y JUAN I TRESSERRAS, J. (2001): *Gestión del patrimonio cultural*, Barcelona, Ariel, pp. 11-25.

¹²⁵⁷ BERMÚDEZ, A., VIANNEY, J. Y GIRALT, A. (2004): *Intervención en el patrimonio cultural. Creación y gestión de proyectos*, Madrid, Síntesis, pp. 10-11.

En un primer momento, durante el siglo XIX y la primera mitad del XX, el contenido del patrimonio fue muy restringido, dando cabida únicamente a aquellos elementos u objetos de elevado valor estético: las obras de arte excepcionales. También se empezaron a valorar aquellos otros de reconocido mérito o significación desde un punto de vista histórico¹²⁵⁸. Así, se conformó la noción de “Patrimonio Histórico-Artístico” y se dio inicio al proceso de declaración y protección de los “Monumentos Nacionales”, considerados como obras culminantes de la creatividad humana, con preferencia por aquellos que simbolizaban el poder religioso o civil de cada momento histórico: castillos y fortificaciones, residencias palatinas, catedrales y monasterios, grandes iglesias, algún conjunto urbano de excepcional interés desde el punto de vista arquitectónico y, todo lo más, algunas construcciones de carácter modesto en razón de su interés arqueológico o de su notable antigüedad.

Sin embargo, no es hasta una época bastante reciente cuando el concepto de patrimonio adquiere la relevancia y amplitud de la que goza en la actualidad. A lo largo de la segunda mitad del siglo XX ha estado sometido a profundas transformaciones, experimentando un desarrollo desconocido hasta ese momento. Se ha ido ampliando progresivamente, apareciendo el término "Patrimonio Cultural", que engloba todos aquellos elementos, materiales e intangibles, que caracterizan el modo de vida y las pautas culturales de una comunidad¹²⁵⁹.

El concepto de Patrimonio Cultural ha integrado nuevas dimensiones y enfoques desde una perspectiva más abierta. Hoy día se consideran no sólo los monumentos o los bienes custodiados en los museos, sino que a esta visión, más tradicional, se une el aprecio de la sociedad por todas las manifestaciones que caracterizan el modo de ser de una comunidad, de un territorio, entendiendo éste como soporte y como parte integrante del patrimonio. Surge así el aprecio por el patrimonio arqueológico, el patrimonio etnográfico e inmaterial, el patrimonio industrial, por los lugares históricos, los paisajes y territorios y, en general, por los espacios culturales. Como resultado de todo ello, el concepto de patrimonio es en la actualidad muy extenso y complejo, y está en constante

¹²⁵⁸ En este sentido, a principios del siglo XX, Alois Riegl reconocía en los monumentos dos conjuntos de valores: rememorativos (antigüedad, *histórico* e intencionado) y de contemporaneidad (instrumental y *artístico*). RIEGL, A. (1999) [1903]: *El culto moderno a los monumentos*, Madrid, Visor.

¹²⁵⁹ Hay que destacar, en este sentido, la importancia de los organismos especializados en estos temas a nivel mundial, especialmente la UNESCO, que ha venido publicando documentos de referencia y celebrando encuentros y reuniones para debatir sobre el concepto de patrimonio. Cabe destacar, como un hito fundamental, la *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*, aprobada en París el 16 de noviembre de 1972, que sirve de base para la elaboración de la Lista del Patrimonio Mundial de la Humanidad.

revisión y ampliación. Por ello, exige un tratamiento integral (debe abarcar la totalidad de géneros patrimoniales) e integrador (no puede plantearse de forma inconexa o compartimentada sino con un enfoque global e interdisciplinar).

Hemos pasado, pues, de un desfasado enfoque reduccionista, basado en la individualización del objeto patrimonial desde perspectivas unidireccionales de carácter histórico-artístico (el monumento), a la actual diversificación de enfoques valorativos y conceptuales que hacen del patrimonio una realidad multifactorial y necesariamente contextualizada en el tiempo y en el entorno socio-espacial (el territorio). Frente al patrimonio discontinuo, hecho de elementos concretos destacados por su calidad y/o excepcionalidad, cobra sentido la idea de patrimonio contextualizado, bien integrado en su entorno y con referencias suficientes para su entendimiento. Este cambio conceptual tan fundamental en la consideración del patrimonio se ha entendido significativamente como el tránsito “del monumento al territorio”¹²⁶⁰.

Todo este proceso ha estado acompañado, de manera inequívoca, por una progresiva toma de conciencia y una creciente apreciación social de este amplio y complejo legado que hemos recibido. Y en consonancia con estas nuevas perspectivas, se han ido redactando las leyes y normas que regulan la protección, conservación y difusión del patrimonio cultural.

Además, se han desarrollado estrategias para una gestión sostenible del mismo, entendiéndolo como un recurso y un activo valioso al servicio del desarrollo local susceptible de actuar como eficaz instrumento de dinamización socioeconómica para el presente y el futuro¹²⁶¹. La responsabilidad de su integración y puesta en valor en un contexto en continua evolución es un reto de la sociedad contemporánea.

Finalmente, el patrimonio refleja determinados rasgos vinculados a la idiosincrasia de un pueblo o comunidad, contribuyendo a generar un sentimiento de cohesión social, así como de arraigo a un determinado territorio. Es, pues, un referente identificador y un factor definidor de una determinada identidad cultural colectiva¹²⁶².

¹²⁶⁰ LAYUNO ROSAS, M. A. (2007): “El papel de la museología en la recuperación del patrimonio: del monumento al territorio. El caso de Castilla y León”, en J. J. Rivera Blanco (coord.), *Actas del V Congreso Internacional ‘Restaurar la memoria. Patrimonio y territorio’* (Valladolid, 2006), Vol. 2, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 1183-1196 y ORTEGA VALCÁRCEL, J. (1998): “El patrimonio territorial. El territorio como recurso cultural y económico”, *Ciudades*, nº 4, pp. 35-37.

¹²⁶¹ NUÑO GONZÁLEZ, J. (2007): “El patrimonio cultural, elemento de identidad y factor de desarrollo”, *Biblioteca Estudio e Investigación*, nº 22, pp. 359-382.

¹²⁶² IGLESIAS ROUCO, L. S. (2000): “Patrimonio e identidad cultural. Burgos, 1759-1939”, en *Actas del XII Congreso del Comité Español de Historia del Arte. Arte e identidades culturales*, Universidad de Oviedo.

LA GESTIÓN Y/O INTERVENCIÓN EN EL PATRIMONIO

¿Qué hacer con este valioso legado? J. Ballart y J. Juan i Tresserras señalan lo siguiente al respecto: “[...] *El patrimonio no tiene sentido al margen de la sociedad. Una adecuada gestión del mismo permite devolver el patrimonio, que es algo que viene del pasado, a la sociedad del presente para que ésta pueda legarlo a la sociedad del futuro. En el mundo globalizado de hoy, el patrimonio confiere (...) un elemento distintivo y diferenciador que es muy fácil transformar en foco de atracción y en lugar de encuentro. La clave está en encontrar la fórmula del equilibrio entre conservación y uso [...]*”¹²⁶³. Desde esta perspectiva, la gestión del patrimonio se entiende como el conjunto de actuaciones programadas con el objetivo de conseguir una óptima conservación de los bienes patrimoniales y un uso de los mismos adecuado a las exigencias sociales.

Otros autores, como A. Bermúdez, J. Vianney y A. Giralt, prefieren emplear el concepto de “intervención” para referirse a cualquier acción consciente y pretendidamente positiva sobre un bien o conjunto de bienes patrimoniales y su entorno, cuya finalidad es garantizar su visibilidad, accesibilidad y comprensibilidad al conjunto de la sociedad¹²⁶⁴. En esta línea, la intervención en el patrimonio se debe acometer con un planteamiento global y con un concepto integral e integrador sustentado en la interdisciplinariedad. Se entiende, por tanto, como un proceso secuencial con cuatro niveles interdependientes, cuyo orden viene determinado por la lógica científica: *investigación, protección, conservación y restauración, y difusión y didáctica*¹²⁶⁵.

La investigación consiste en la aplicación del método científico al estudio de los objetos patrimoniales con un enfoque multidisciplinar para obtener un conocimiento integral o específico sobre los mismos. La protección se refiere a la implementación de figuras legales y de los procedimientos administrativos derivados de las mismas para los bienes culturales con el fin de garantizar su preservación. La conservación y la restauración comprenden técnicas de protección física y rehabilitación estructural y funcional de los bienes patrimoniales, de acuerdo con unos criterios predefinidos, y su objetivo es asegurar la perduración del bien e, indirectamente, su accesibilidad. Por último, la difusión y la didáctica se encargan de desarrollar procesos de información

¹²⁶³ BALLART HERNÁNDEZ, J. Y JUAN I TRESSERRAS, J. (2001): *op. cit.*, p. 7.

¹²⁶⁴ BERMÚDEZ, A., VIANNEY, J. Y GIRALT, A. (2004): *op. cit.*, pp. 10-11 y 17.

¹²⁶⁵ *Ibidem*, p. 19.

sobre el patrimonio y de facilitar su aproximación al entorno social desde ángulos tan diversos como la producción científica, la divulgación o la interpretación.

El proyecto constituye la herramienta básica en la cadena lógica de intervención en el patrimonio¹²⁶⁶. Consta de tres fases claramente definidas: en primer lugar, el diseño, que contempla conjunta y secuencialmente la concepción y la planificación; en segundo término, la ejecución, es decir, poner en práctica lo proyectado para alcanzar el objetivo previsto y, por último, la evaluación, que consiste en valorar la marcha y el éxito del proyecto en términos de eficacia y de eficiencia.

En cualquier caso, tanto si hablamos de gestión como de intervención, se debe acometer desde la óptica de la sostenibilidad y con un enfoque global donde el desarrollo territorial y la conservación y protección del patrimonio no sean aisladas del contexto natural, socioeconómico y cultural en el cual el patrimonio está integrado. En este sentido, J. Padró apunta que “*el futuro del patrimonio está en el territorio*”¹²⁶⁷.

Así, se está evolucionando hacia modelos integrados de gestión del patrimonio en su entorno territorial. Por ello las actuaciones en esta materia, sobre todo los proyectos de puesta en valor, deben inscribirse dentro de las estrategias globales de desarrollo y las políticas de ordenación territorial. Sobre la base de una utilización racional de los recursos y de un modelo de desarrollo endógeno, sostenible y respetuoso con el entorno, se ha de crear riqueza con la mejora de las actividades tradicionales y la creación de nuevos servicios vinculados al patrimonio y al turismo cultural y ecológico. Para ello es fundamental que la población local tenga una participación activa en el proceso de planificación y ejecución de los proyectos de desarrollo, que en todo caso deben redundar en una mejora de sus condiciones de vida.

El patrimonio se concibe, pues, como un recurso cultural y un motor para el desarrollo local, ya que puede proporcionar puestos de trabajo y generar ingresos. En esta dirección, resulta fundamental la función del turismo cultural¹²⁶⁸. Pero es necesario establecer un equilibrio entre la preservación y la explotación eficaz del patrimonio a través del turismo. Éste es un consumidor intensivo de territorio y, por ende, debe planificarse su desarrollo. Pero también puede contribuir activamente a la mejora del

¹²⁶⁶ BERMÚDEZ, A., VIANNEY, J. Y GIRALT, A. (2004): *op. cit.*, p. 103.

¹²⁶⁷ PADRÓ WERNER, J. (2002): “Territorio y gestión creativa del patrimonio cultural y natural”, *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales*, nº 34, p. 57.

¹²⁶⁸ BALLART HERNÁNDEZ, J. Y JUAN I TRESSERRAS, J. (2001): *op. cit.*, pp. 156-157.

patrimonio, ya que una parte de los beneficios que genera han de reinvertirse en proyectos de investigación, conservación y difusión¹²⁶⁹.

EL PATRIMONIO EN LA LEGISLACIÓN DE ESPAÑA Y CASTILLA Y LEÓN

En España la conciencia patrimonial se comienza a desarrollar en el siglo XIX. Las leyes desamortizadoras de Mendizábal obligan al Estado a tomar medidas de carácter conservacionista ante el peligro de daños irreparables para el patrimonio histórico y artístico español. En 1837 el gobierno liberal se ve obligado a decidir qué monumentos incautados merecen ser retenidos para la posteridad como propiedad pública. A tal efecto crea unas Juntas Provinciales con la misión de seleccionar, reunir e inventariar bienes patrimoniales, tanto muebles como inmuebles.

Estas Juntas serán transformadas en 1844 en unas Comisiones Provinciales de Monumentos¹²⁷⁰, mejor dotadas y con funciones más claras y precisas: identificar e inventariar los bienes del patrimonio público, reunir y custodiar aquéllos en peligro de destrucción, y poner en marcha una red estatal de museos provinciales encargados de organizar territorialmente la conservación del patrimonio histórico y artístico español. Monasterios medievales, iglesias urbanas y ruinas romanas constituirán los principales objetos de atención.

Pero dos graves problemas atenazan la labor de las comisiones: una pobre financiación y la desidia, cuando no la oposición, de propietarios y políticos locales. Al cabo de tres décadas, el balance de lo realizado no era satisfactorio: unos pocos museos provinciales mal dotados y algunos proyectos de restauración de monumentos que se eternizan, todo ello a pesar de que la Ley de Instrucción Pública de 1857 obligaba a los gobernadores a crear museos provinciales en cada capital de provincia¹²⁷¹.

El esfuerzo conservacionista alentado por las administraciones públicas va concentrándose e intensificándose conforme avanza el tiempo. A comienzos del siglo XX se aprueban dos leyes complementarias de alta significación proteccionista. La primera, de 1911, regulaba las excavaciones arqueológicas y la segunda, la Ley de

¹²⁶⁹ BALLART HERNÁNDEZ, J. Y JUAN I TRESSERRAS, J. (2001): *op. cit.*, pp. 218-220.

¹²⁷⁰ IGLESIAS ROUCO, L. S. (2012): *El patrimonio burgalés y la Comisión Provincial del Monumentos (1800-1900)*, Discurso de ingreso a la Real Academia Burgense de Historia y Bellas Artes "Institución Fernán González". Burgos, 27 de abril de 2012.

¹²⁷¹ BALLART HERNÁNDEZ, J. Y JUAN I TRESSERRAS, J. (2001): *op. cit.*, pp. 46-47.

Monumentos Históricos y Artísticos de 5 de marzo de 1915¹²⁷², establecía las bases para una protección real y una catalogación adecuada de los mismos, entendiendo por tales las obras con mérito suficiente reconocidas en los respectivos expedientes. Hasta ese momento, los bienes registrados en España habían sido muy escasos, pero a partir de entonces y durante las dos décadas siguientes se incrementará de manera importante el ritmo de declaraciones.

En este sentido, será en la época de la Segunda República cuando se dé el impulso definitivo a la salvaguardia efectiva de los monumentos. En efecto, por el Decreto de 3 de junio de 1931 se inscribieron a un tiempo 798 bienes repartidos por toda la geografía española, basándose en los trabajos de la Sección de Arte y Arqueología del Centro de Estudios Históricos, que mejoró los procedimientos de catalogación, confiriendo un carácter más sistemático y global al proceso.

La Constitución de 1931 no dudó en atribuir al Estado el compromiso ineludible de conservar el patrimonio histórico del país. Así lo expresaba su Artículo 45: *“Toda la riqueza artística e histórica del país, sea quien fuese su dueño, constituye el Tesoro Cultural de la Nación, y estará bajo la salvaguardia del Estado”*. En desarrollo de este precepto, se redactó la Ley de Patrimonio Histórico-Artístico Nacional de 13 de mayo de 1933, desarrollada por Reglamento de 16 de abril de 1936, en cuyo Artículo Primero decía: *“Están sujetos a esta ley cuantos inmuebles y objetos muebles de interés artístico, arqueológico, paleontológico o histórico haya en España de antigüedad no menor de un siglo; también aquellos que sin esta antigüedad tengan un valor artístico o histórico indiscutible, exceptuando, naturalmente, las obras de autores contemporáneos; los inmuebles y muebles así definidos constituyen el Patrimonio Histórico-Artístico Nacional”*.

El esfuerzo de la República Española en materia de patrimonio, pues, no puede subestimarse, sobre todo a la vista del poco tiempo del que dispuso y las dificultades que encontró. Como resultado, en 1939 había en España 1.145 monumentos declarados y una reglamentación puesta al día.

De manera paradójica, durante el régimen franquista y la Transición los asuntos patrimoniales siguieron regidos por la ley republicana. Este complejo texto tuvo una vigencia de más de medio siglo, siendo sólo parcialmente modificado a lo largo de estos años mediante diversas disposiciones referidas a elementos singulares, como el Decreto

¹²⁷² BALLART HERNÁNDEZ, J. (1997): *op. cit.*, p. 55.

de 22 de abril de 1949 sobre los castillos de España, y el Decreto de 14 de abril de 1963 sobre escudos, emblemas, piedras heráldicas, rollos de justicia, cruces de término y demás piezas de análoga índole.

Con la consolidación de la democracia, el tratamiento legislativo de las cuestiones patrimoniales recibe un renovado impulso. La Constitución Española de 1978, en su Artículo 46, perteneciente al capítulo dedicado a los principios rectores de la política social y económica, obliga a los poderes públicos a garantizar la conservación y el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico del país, cualesquiera que sean su régimen jurídico y su titularidad¹²⁷³.

Para dar respuesta al mandato constitucional y con el fin de poner orden en la complicada madeja de decretos y normativas vigentes, unos años más tarde se aprobó la *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*, desarrollada mediante Real Decreto 111/1986, de 10 de enero.

Esta norma introdujo novedades interesantes. Una de sus principales aportaciones fue la introducción del concepto de “bien cultural” para referirse al conjunto de testimonios del pasado merecedores de atención. Esta noción procede de la doctrina jurídica italiana y se origina en la Comisión Franceschini durante la década de 1970. Propone una definición abierta y general del mismo, que se entiende como cualquier “testimonio material con valores de civilización”. Este concepto comprensivo resultó muy acertado y vino a sustituir la enumeración reiterativa de elementos singulares del patrimonio, habitual hasta entonces. Además, en la norma se recogía y hacía efectivo el principio democrático del derecho al disfrute colectivo de los bienes del patrimonio cultural, independientemente de quien sea el propietario, reconociendo su dimensión social y haciendo recaer en el Estado su tutela.

En la Exposición de Motivos se señalaba que el valor de los bienes integrantes del patrimonio histórico “*lo proporciona la estima que, como elemento de identidad cultural, merece a la sensibilidad de los ciudadanos*”, ya que “*los bienes que lo integran se han convertido en patrimoniales debido exclusivamente a la acción social que cumplen, directamente derivada del aprecio con que los mismos ciudadanos los han ido revalorizando*”.

En su Artículo 1º, Apartado 2º, se definen los elementos que forman parte del patrimonio: “*Integran el Patrimonio Histórico Español los inmuebles y objetos muebles*

¹²⁷³ BALLART HERNÁNDEZ, J. Y JUAN I TRESSERRAS, J. (2001): *op. cit.*, pp. 98-99.

de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico. También forman parte del mismo el Patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques, que tengan valor artístico, histórico o antropológico”.

La ley establece distintos niveles de protección que se correspondían con diferentes categorías legales. Los Bienes de Interés Cultural (BIC) constituyen la figura máxima de salvaguardia. Son aquellos bienes muebles e inmuebles que presentan mayor relevancia, y se declaran y recogen en el Registro de BIC. En segundo término se encuentran los bienes inscritos en el Inventario General de Bienes Muebles. Y por último están los bienes muebles o inmuebles integrantes del Patrimonio Histórico Español, los únicos sin declaración expresa.

Tras la transferencia de las competencias en materia cultural del Estado a las Comunidades Autónomas, se desarrolló una normativa específica sobre patrimonio en cada región. En nuestra autonomía se redactó la *Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León*, desarrollada en el Decreto 37/2007, de 19 de abril, por el que se aprobaba el Reglamento para su protección. Previamente, el Artículo 4º del Estatuto de Autonomía declaraba el patrimonio histórico y artístico, junto a la lengua castellana y el patrimonio natural, como valores esenciales para la identidad de la Comunidad, los cuales han de ser objeto de especial protección y apoyo.

Según el Artículo 1º, Apartado 2º de la citada ley, el Patrimonio Cultural de Castilla y León está constituido por *“los bienes muebles e inmuebles que tengan interés artístico, histórico, arquitectónico, paleontológico, arqueológico, etnológico, científico o técnico que radiquen en el territorio de la Comunidad. También forman parte del mismo el patrimonio documental, bibliográfico y lingüístico, así como las actividades y el patrimonio inmaterial de la cultura popular y tradicional”.*

Su Título I establece una clasificación de los bienes patrimoniales en tres niveles de protección, tomando como referencia la norma estatal.

En primer lugar estarían los Bienes de Interés Cultural (Capítulo I, Artículo 8). Son aquellos muebles e inmuebles y actividades integrantes que reúnan de forma singular y relevante las características del Artículo 1.2 y sean declarados mediante un procedimiento y resolución administrativa con esta figura de protección, conocida habitualmente con las siglas de BIC. Los bienes muebles pueden ser considerados de forma individual o como colección. Los bienes inmuebles recibirán una de las siguientes categorías:

a) “Monumento”: construcción u obra producto de actividad humana, de relevante interés histórico, arquitectónico, arqueológico, artístico, etnológico, científico o técnico, con inclusión de los muebles, instalaciones o accesorios que expresamente se señalen como parte integrante de él, y que por sí solos constituyan una unidad singular.

b) “Jardín histórico”: espacio delimitado, producto de la ordenación por el hombre de elementos naturales, a veces complementado con estructuras de fábrica, y estimado de interés en función de su origen o pasado histórico o de sus valores estéticos, sensoriales o botánicos.

c) “Conjunto histórico”: agrupación de bienes inmuebles que forman una unidad de asentamiento, continua o dispersa, condicionada por una estructura física representativa de la evolución de una comunidad humana, por ser testimonio de su cultura o constituya un valor de uso y disfrute para la colectividad, aunque individualmente no tengan una especial relevancia. Asimismo, se define como tal cualquier núcleo individualizado de inmuebles comprendidos en una unidad superior de población que reúna esas mismas y pueda ser claramente delimitado.

d) “Sitio histórico”: lugar o paraje natural vinculado a acontecimientos o recuerdos del pasado, tradiciones populares, creaciones culturales o literarias, y a obras del hombre que posean valor histórico, etnológico, paleontológico o antropológico.

e) “Zona Arqueológica”: lugar o paraje natural en el que existen bienes muebles o inmuebles susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, hayan o no sido extraídos y tanto si se encuentran en la superficie como en el subsuelo o bajo las aguas.

f) “Conjunto etnológico”: paraje o territorio transformado por la acción humana, así como los conjuntos de inmuebles, agrupados o dispersos, e instalaciones vinculados a formas de vida tradicional.

g) “Vía Histórica”: vías de comunicación de reconocido valor histórico o cultural, cualquiera que sea su naturaleza.

En un segundo nivel se encuentran los Bienes incluidos en el Inventario de Bienes del Patrimonio Cultural de Castilla y León (Capítulo II, Artículo 17). Son los muebles e inmuebles que, sin llegar a ser declarados de interés cultural, merezcan especial consideración por su notable valor patrimonial de acuerdo con lo establecido en

el Artículo 1.2. También requieren para este reconocimiento un procedimiento y resolución administrativa. Los bienes muebles podrán incluirse en el inventario individualmente o como colección. Los bienes inmuebles recibirán la categoría de Monumento Inventariado (a y b de los BIC), Lugar Inventariado (c, d, f, y g) o Yacimiento Arqueológico (e).

Por último, los Bienes integrantes del Patrimonio Cultural de Castilla y León son el resto de muebles e inmuebles que, sin reunir de forma singular y relevante las características del artículo 1.2, requieren de protección en atención a sus valores definitorios.

La Ley 12/2002 establece como novedad, en su Artículo 74, una nueva figura: los “*Espacios Culturales*”, como una medida de especial atención hacia determinados inmuebles declarados previamente BIC que, por sus especiales valores culturales y naturales, requieren para su gestión de una atención preferente. La declaración de un espacio cultural tiene como finalidad la difusión de sus valores y fomentar las actividades que posibiliten el desarrollo sostenible de la zona afectada. Este reconocimiento obliga a la aprobación de un plan de adecuación y usos que determine las medidas de conservación, mantenimiento y uso, y de un programa de actuaciones personalizadas. Para el desarrollo de las previsiones del plan, se deberá prever la constitución de un órgano gestor responsable¹²⁷⁴.

Otros sectores específicos del patrimonio reciben en la ley un tratamiento especial en atención a sus peculiares características: el patrimonio arqueológico (Título III), el patrimonio etnológico y lingüístico (Título IV), y el patrimonio documental y bibliográfico (Título V), para los cuales se prevén unas medidas adicionales a las de carácter general, con la finalidad de garantizar la consecución de los objetivos de conocimiento, protección, difusión y transmisión a las generaciones futuras.

Finalmente, la norma autonómica reconoce expresamente el patrimonio inmaterial, que estaría integrado por "*las actividades, conocimientos, prácticas, trabajos y manifestaciones culturales transmitidos oral o consuetudinariamente que sean expresiones simbólicas o significativas de costumbres tradicionales o formas de vida en las que se reconozca un colectivo, o que constituyan un elemento de vinculación o relación social originarios o tradicionalmente desarrollados en el territorio de la Comunidad de Castilla y León*". Para este tipo de bienes, en riesgo de desaparición,

¹²⁷⁴ Hasta el momento, se han reconocido como “Espacio Cultural” la Sierra de Atapuerca (Burgos) y Las Médulas (León).

pérdida o deterioro, establece como mecanismos de protección, la promoción y adopción de medidas para su estudio, documentación y registro, de forma que se garantice su transmisión y puesta en valor.

Finalmente, dentro de este apartado referido a la labor legislativa desarrollada desde los poderes públicos, nos referiremos al *Plan PAHIS 2004-2012* (Acuerdo 37/2005, de 31 de marzo, de la Consejería de Cultura y Turismo). Se trata de una iniciativa institucional de la Junta de Castilla y León que recoge una serie de líneas estratégicas para la intervención en los bienes culturales de la región durante dicho período. Incluye un plan de gestión integral del patrimonio en el territorio, planes básicos de actuación y planes sectoriales sobre los diferentes tipos de bienes. Con carácter general, plantea la instrumentalización del legado patrimonial como medio de dinamización y desarrollo socio-económico bajo parámetros de sostenibilidad, con especial incidencia en áreas rurales, periféricas o menos desarrolladas. El documento pone énfasis en cuatro aspectos esenciales.

Primero, es necesario asumir una visión integral del patrimonio que contemple de forma única la investigación, la conservación, la difusión y la puesta en valor de esos bienes culturales, así como la posibilidad de generar recursos en base al turismo. Para ello, resulta fundamental dar el paso de la “obra de restauración” al “proyecto cultural” a través de actuaciones estables en el objetivo y permanentes en el tiempo.

En segundo lugar, se ha de evolucionar desde una concepción individualizada del bien patrimonial hacia una comprensión sistémica, o lo que es lo mismo, dejar de intervenir “monumento a monumento” para empezar a trabajar “por territorios”.

Tercero, resulta imprescindible la implicación de toda la sociedad en las tareas de preservación y puesta en valor de los bienes patrimoniales. La Administración sola no puede llevar a cabo toda la tarea de su gestión. Se precisa la responsabilidad de todos los agentes sociales frente a la necesidad de cuidar nuestros bienes más preciados desde una óptica moderna, de sostenibilidad en la intervención pública y de búsqueda de nuevas fórmulas de mecenazgo y concertación.

Por último, el patrimonio debe dejar de percibirse como una carga para convertirse en un recurso del proceso productivo y al servicio del desarrollo del territorio, capaz de generar y mantener empleo estable y de calidad. Se ha de concebir, pues, como un factor de bienestar y desarrollo social.

BIENES PATRIMONIALES DECLARADOS EN EL ÁREA DE ESTUDIO

Siguiendo el proceso de protección jurídica del patrimonio descrito de forma genérica para nuestro país, las primeras declaraciones de monumentos en nuestro ámbito corresponden a notables edificios religiosos: la iglesia de San Martín de Frómista, que se convierte en Monumento Nacional en 1894, y los monasterios de San Andrés de Arroyo y de Santa Cruz de la Zarza o de Ribas, reconocidos como Monumentos Histórico-Artísticos en 1931.

Con posterioridad, además de la iglesia de Santa María del Castillo de Frómista, se añadieron al repertorio de monumentos declarados, con carácter provincial, el castillo de Cabañas en 1949 y los rollos de justicia de San Andrés de Arroyo y de Boadilla del Camino en 1960, a resultas de las disposiciones franquistas tendentes a la protección de estos elementos singulares, así como la ermita de Nuestra Señora de las Fuentes. Hay que destacar en este momento, donde se valoran prioritariamente testimonios materiales de la Edad Media relacionados con la espiritualidad cristiana y el pretendido origen de la nación española, la declaración del Camino de Santiago como Conjunto Histórico-Artístico Nacional por Decreto de 5 de septiembre de 1962. En él se comprendían “*los lugares, edificios y parajes conocidos y determinados actualmente y todos aquellos otros que en lo sucesivo se fijen y delimiten por el Patronato que se crea*”¹²⁷⁵.

Más adelante, la década de 1980 marcó un cambio fundamental en la consideración del patrimonio, con importantes implicaciones en el desarrollo normativo y en el ámbito de la gestión, como ya se ha apuntado. En nuestro área se declara como monumento el templo de Boadilla del Camino en 1981 y, a partir de la nueva Ley de Patrimonio Histórico Español de 1985, se incoa mediante Resolución de 7 de junio de 1989 el expediente para la declaración del Canal de Castilla como BIC con la categoría de Conjunto Histórico. La declaración se efectuó por el Decreto 154/1991, de 13 de junio, y estableció la obligación de redactar un Plan Especial de Protección del área afectada, de acuerdo con las normas autonómicas de ordenación del territorio (Ley 10/1998, de 5 de diciembre) y de urbanismo (Ley 5/1999, de 8 de abril).

A comienzos de la década de los 90, aprovechando el impulso otorgado a la protección del patrimonio por la ley estatal, se procedió a la declaración por la Junta de Castilla y León, que ya tenía transferidas las competencias en materia de cultura, de

¹²⁷⁵ Más tarde, se produjo su reconocimiento como “Primer Itinerario Cultural Europeo” por el Consejo de Europa en 1987 y su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial por la UNESCO en 1993.

diferentes iglesias parroquiales como BIC con la categoría de Monumento: Melgar de Fernamental y Amusco (1992), y San Cebrián de Campos (1994).

Tabla 2. Relación de elementos patrimoniales declarados en el área de estudio

Fuente: Elaboración propia a partir de RIVERA, J. (coord.) (1995): *op. cit.* y VV. AA. (1980): *Patrimonio arquitectónico de Castilla y León*, Valladolid, Consejo General de Castilla y León.

DENOMINACIÓN DEL BIEN	CATEGORÍA	DECLARACIÓN
<i>Iglesia de San Martín de Frómista</i>	Monumento	13-11-1894
<i>Monasterio de Santa Cruz de Ribas de Campos</i>	Monumento	3-6-1931
<i>Monasterio de San Andrés de Arroyo</i>	Monumento	3-6-1931
<i>Iglesia de Santa María del Castillo de Frómista</i>	Monumento	26-1-1944
<i>Castillo de Las Cabañas de Castilla</i>	Castillo	22-4-1949
<i>Rollo de justicia de San Andrés de Arroyo</i>	Rollo de justicia	18-2-1960
<i>Rollo de justicia de Boadilla del Camino</i>	Rollo de justicia	18-2-1960
<i>Camino de Santiago</i>	Conjunto	5-9-1962
<i>Ermita de Nuestra Señora de las Fuentes de Amusco</i>	Monumento	24-10-1963
<i>Iglesia de N^ª S^ª Asunción de Boadilla del Camino</i>	Monumento	18-12-1981
<i>Canal de Castilla</i>	BIC (Conj. Hco.)	13-6-1991
<i>Iglesia de Sta. M^a de la Asunción de Melgar de Ftal.</i>	BIC (Monumento)	26-3-1992
<i>Iglesia de San Pedro de Amusco</i>	BIC (Monumento)	23-7-1992
<i>Iglesia S. Cornelio y Cipriano de San Cebrián Campos</i>	BIC (Monumento)	3-11-1994

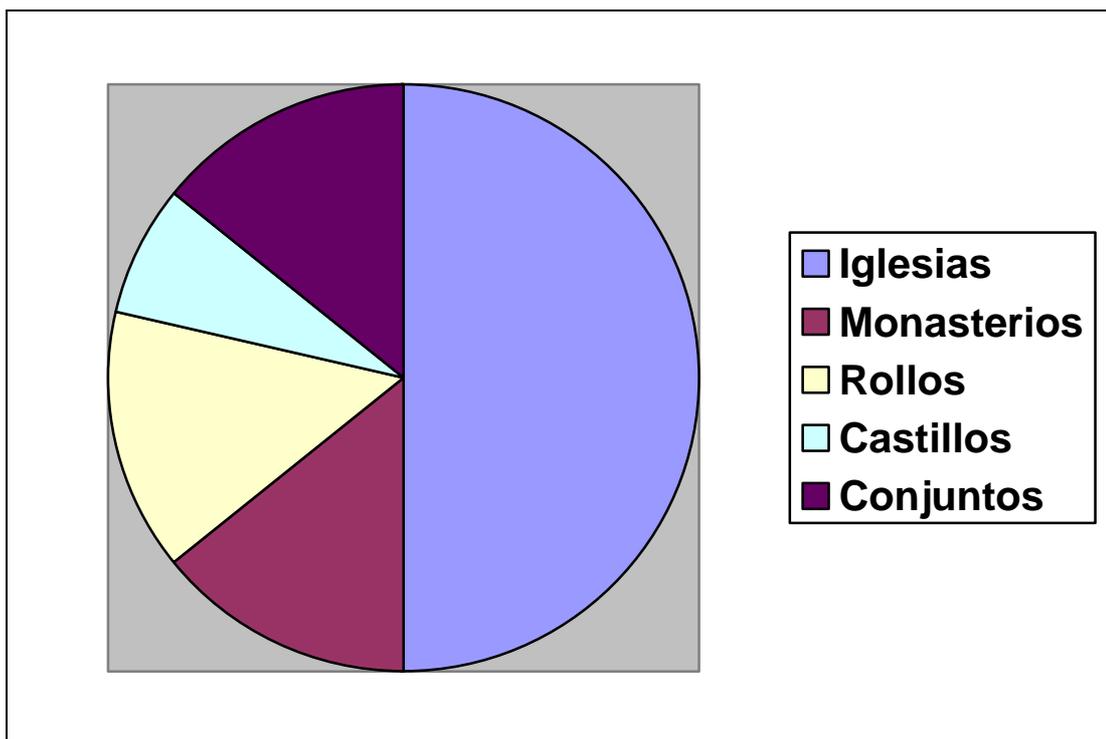


Gráfico 4. Distribución de los elementos patrimoniales en función de su tipología

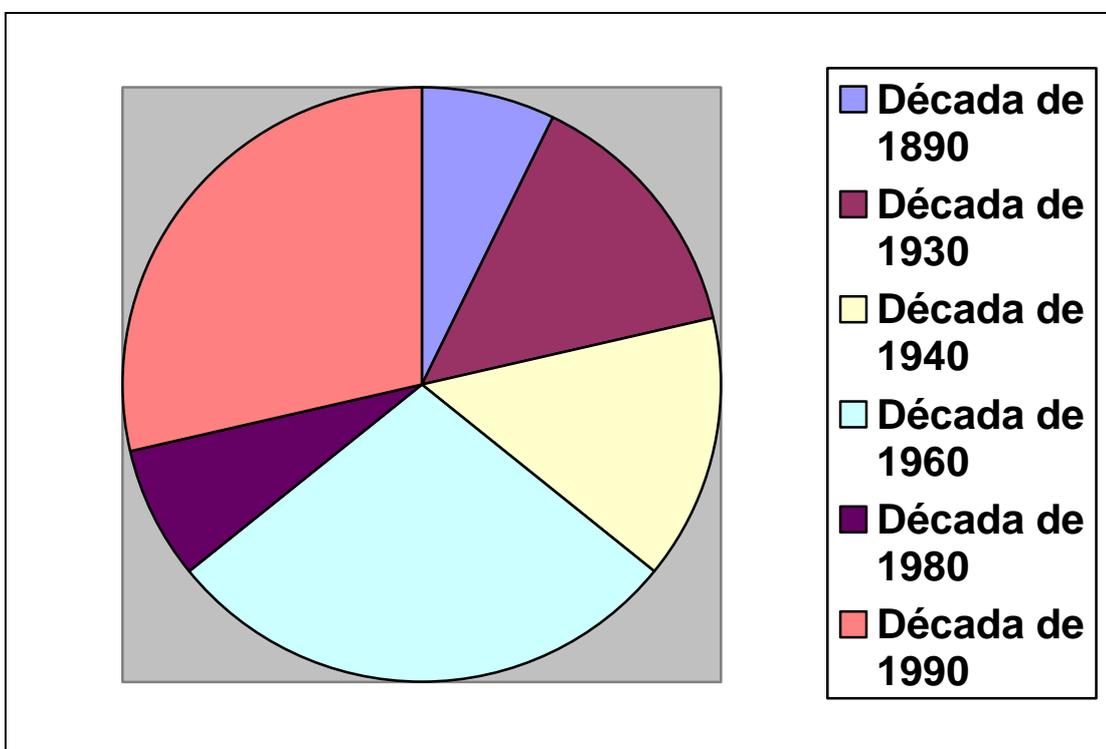


Gráfico 5. Distribución de los elementos patrimoniales en función de su fecha de declaración

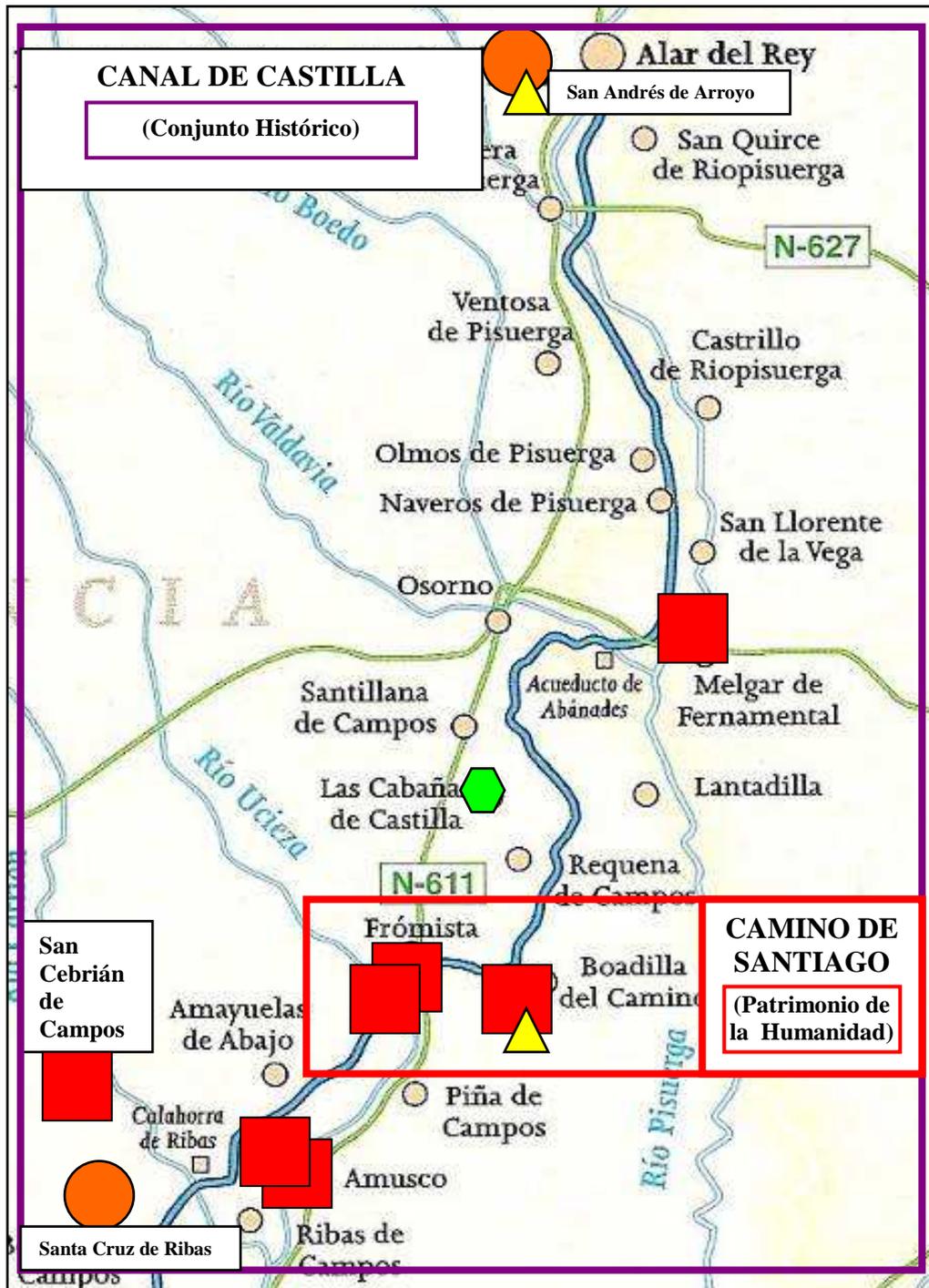
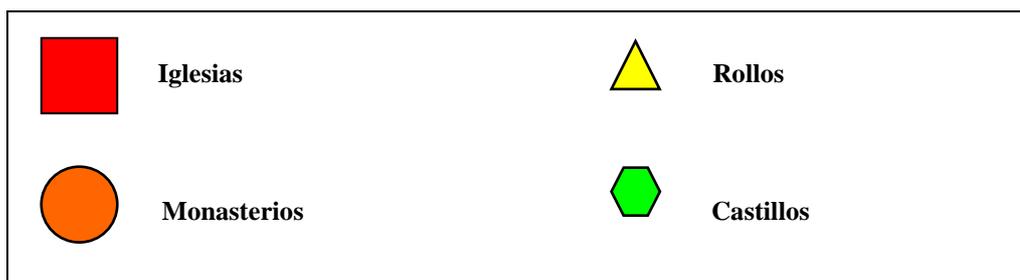


Ilustración 154. Distribución geográfica de los bienes patrimoniales declarados



Finalmente, hemos de referirnos al Plan Regional del Canal de Castilla, aprobado por el Decreto 205/2001, de 2 de agosto¹²⁷⁶. Este instrumento asume la concepción de un patrimonio en íntima interrelación con el territorio del que forma parte, pues entiende el papel destacado del Canal de Castilla como elemento integrador del espacio que atraviesa y, por ende, la necesidad de su protección y conservación.

El ámbito del Plan Especial coincide con el amojonamiento de los terrenos cuya tutela corresponde a la Confederación Hidrográfica del Duero, como organismo titular de su propiedad y explotación. Como novedad, se amplía con dos franjas paralelas al Canal de doscientos metros de anchura en todo su recorrido, que atraviesa 37 municipios pertenecientes a las provincias de Burgos, Palencia y Valladolid, con la excepción de las zonas que el planeamiento clasifica como suelo urbano o urbanizable.

Los objetivos que se planteaban en este documento eran los siguientes:

- Establecer un marco normativo que regule las actuaciones e intervenciones sobre el Canal, a realizar tanto por la iniciativa pública como privada.

- Recuperar y rehabilitar el patrimonio histórico (hidráulico, de la obra pública y arquitectónico).

- Mantener y mejorar las condiciones medioambientales de su ámbito territorial.

- Potenciar su uso multifuncional como área de ocio y recreo.

- Reafirmar el Canal de Castilla como itinerario cultural, integrándolo con el patrimonio histórico de los núcleos urbanos colindantes o de su entorno próximo.

- Generar iniciativas de las administraciones públicas y de los particulares para favorecer su uso y disfrute.

- Mantener los usos hidráulicos de la infraestructura potenciando los de ocio, turísticos y culturales a desarrollar en los contenedores existentes y los márgenes y espacios libres disponibles mediante su rehabilitación y acondicionamiento.

- Favorecer la accesibilidad a los conjuntos y elementos del Canal, y recuperar y acondicionar los caminos de sirga y explotación.

- Establecer las condiciones necesarias para la generación de recursos que ayuden a la autofinanciación de su recuperación.

Para la consecución de tales fines, se articuló un conjunto de propuestas de ordenación y protección, que se agrupaban en torno a dos grandes conjuntos.

¹²⁷⁶ GUERRA GARRIDO, R. (coord.) (2004): *op. cit.*, 2 Vols.

a) Por un lado, medidas de orden estructural. Con carácter general, se preveía la realización de diversas acciones:

- Recuperación y puesta en valor del patrimonio histórico (infraestructura hidráulica, edificaciones, etc.).
- Mantenimiento y mejora de las condiciones medioambientales.
- Definición de una red viaria de acceso y creación de áreas de aparcamiento.
- Definición de una red peatonal, caminos y áreas de estancia.
- Reforestación, fijando los criterios para su ejecución.
- Dotar de mobiliario y, en su caso, de elementos de seguridad.
- Establecer una adecuada señalización tanto exterior (de localización) como interior (de información).
- Eliminación de elementos ajenos al Canal tanto de vegetación como de ornamentación de los edificios y elementos.
- Aprovechamiento integral del potencial hidráulico de la infraestructura (minicentrales eléctricas).
- Establecimiento del régimen general de usos.
- Reconocimiento de los humedales existentes y determinación de las medidas para su conservación, protección y mejora.

Además, de manera concreta, se planteaba la ordenación del Nacimiento del Canal, las Dársenas, los Conjuntos, los Tramos entre Conjuntos y los Elementos.

b) Por otro lado, iniciativas de intervención. Podrían ser de tres tipos. Primero, acciones de carácter puntual sobre el medio natural, los nuevos usos previstos o el patrimonio histórico y arqueológico. En segundo término, medidas de protección del patrimonio arqueológico (Programa de Intervención Arqueológica) y del patrimonio histórico (Catálogo de Bienes Protegidos). Finalmente, la actuación sobre Áreas de Rehabilitación Preferente, delimitándose las siguientes: Casa del Rey de Villaumbrales, Ermita de Sahagún el Viejo, Acueducto de San Carlos de Abánades y Tramo del Canal entre Abarca y El Serrón.

El desarrollo de este Plan Regional estaba sujeto a un conjunto de Normas Regulatoras. Su ámbito de aplicación comprende las tres Áreas (Amojonamiento, Protección y Entorno) que forman el Conjunto Histórico del Canal de Castilla y, por afectar a varios municipios, cada uno de ellos será responsable de su ejecución sin perjuicio de las competencias asignadas a otros organismos. Su planteamiento está organizado en tres Títulos, formados por un número variable de Capítulos que van

desarrollando hasta un total de 80 artículos, añadiéndose cuatro Anexos. El Título I ("Disposiciones de carácter general") está formado por los Capítulos 1 (Naturaleza, ámbito, competencias, vigencia, efectos e interpretación), 2 (Documentos del Plan y grafismos) y 3 (Régimen urbanístico del suelo). El Título II ("Normas urbanísticas generales") comprende los Capítulos 1 (Planeamiento), 2 (Ejecución y gestión), 3 (Urbanización), 4 (Edificación), 5 (Protección del medio natural), 6 (Protección del entorno), 7 (Régimen de usos) y 8 (Protección del patrimonio arqueológico). Y el Título III ("Normas urbanísticas particulares") incluye cinco Capítulos: 1 (Planeamiento vigente), 2 (Áreas de ordenanza), 3 (Normas particulares de protección), 4 (Régimen de usos y concesiones) y 5 (Regulación del suelo rústico de protección natural/cultural).

En otro orden de cosas, el Canal de Castilla también ha sido objeto de otras intervenciones públicas, como las comprendidas en el Plan de Excelencia Turística. Fue aprobado en diciembre de 2005 en virtud del convenio de colaboración suscrito entre las administraciones que lo financiaron, tutelaron y ejecutaron por un período de cinco años: el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (por parte de la administración central), la Consejería de Cultura y Turismo (por parte de la administración autonómica), y las Diputaciones de Burgos, Valladolid y Palencia (representantes de la administración local). En dicho programa se contemplaba la creación del Consorcio para la Gestión Turística del Canal de Castilla como entidad ejecutora, que aglutinaba a todos los agentes institucionales bajo una sola figura.

El Plan pretendía crear las directrices de actuación para las administraciones implicadas con una visión de conjunto, considerando al Canal como recurso vertebrador de la Comunidad y planificando actuaciones que procurasen un mejor aprovechamiento de los proyectos individuales en el beneficio global de su recorrido. En este sentido, se perseguía diversificar los usos del Canal y, de manera especial, poner en valor este recurso como destino y producto turístico con entidad propia, que sea reconocible a nivel nacional e internacional.

Para ello era necesario implementar una mejora del medio urbano y natural, y de las infraestructuras y equipamientos del Canal de Castilla, en orden a potenciar su aprovechamiento turístico sostenible. Pero también resultaba preciso conseguir la sensibilización e implicación de la población, asociaciones, entidades y empresas en las acciones a desarrollar dentro del Plan. En este sentido, se preveían las siguientes actuaciones:

- Recuperación de esclusas para potenciar el turismo fluvial.
- La adecuación de entornos como zonas de esparcimiento y ocio.
- Creación y adecuación de equipamientos turísticos: Centros de Recepción de Visitantes, Museos y Zonas de Acampada.
- Mejoras en la accesibilidad y señalización del Canal de Castilla.
- Edición de guías, mapas y material divulgativo.
- Optimización del papel de las oficinas de turismo.
- Promoción del Canal de Castilla como destino turístico, a través de su presencia en las Ferias Turísticas a nivel regional, nacional e internacional.
- Organización de actividades de promoción turística en torno al Canal de Castilla.
- Jornadas de información y promoción del Plan entre la población local, entidades locales y empresas.

Más recientemente, en las conclusiones del III Congreso del Canal de Castilla, celebrado en Palencia en octubre de 2010, se plantearon otras dos iniciativas que pretenden ampliar el reconocimiento institucional del Canal: por un lado, su inclusión en el Programa de Itinerarios Culturales Europeos del Consejo de Europa y, por otro, su declaración como Paisaje Cultural de Castilla y León.

2. Paisaje y articulación territorial

En los últimos años se está produciendo una nueva lectura patrimonial del territorio, en su doble condición de soporte-contexto de bienes culturales (dimensión o perspectiva territorial del patrimonio) y, sobre todo, como patrimonio en sí mismo, como “patrimonio territorial”¹²⁷⁷. También se ha asistido a una revalorización del concepto de “paisaje”, entendido como la dimensión estética que comporta el territorio y como un objeto cultural¹²⁷⁸. Así, el paisaje constituye la síntesis de los valores patrimoniales del territorio, justamente por su capacidad de integrar naturaleza y cultura a través de la percepción social¹²⁷⁹. Ambas perspectivas abren nuevos horizontes a la comprensión e interpretación de nuestro legado patrimonial.

EL PAISAJE COMO PATRIMONIO TERRITORIAL Y CULTURAL

El territorio constituye una construcción social e histórica. Sobre la realidad objetiva y externa al hombre que es el medio físico, las sociedades intervienen, organizan, explotan y transforman el espacio según sus capacidades e intereses, en virtud de las potencialidades y limitaciones que éste ofrece y en relación con su grado de desarrollo. El resultado es el territorio, como espacio humanizado, en mayor o menor grado transformado, un producto social fruto de la relación hombre-medio.

De ahí deriva también su dimensión histórica, como espacio construido sobre otros previos, a modo de palimpsesto. Es, así, una fuente para el conocimiento de las sociedades del pasado. Sus estructuras básicas, el entramado de caminos y asentamientos, la disposición y ordenación de los espacios productivos, el manejo de los recursos naturales, la ordenación simbólica de algunos de estos elementos,

¹²⁷⁷ ORTEGA VALCÁRCEL, J. (1998): *op. cit.*, pp. 33-48.

¹²⁷⁸ TROITIÑO VINUESA, M. A. (1998): “Patrimonio arquitectónico, cultura y territorio”, *Ciudades*, nº 4, pp. 95-104.

¹²⁷⁹ ZOIDO NARANJO, F. (2007): “Paisaje, territorio y patrimonio”, en J. J. Rivera Blanco (coord.), *op. cit.*, Vol. 1, pp. 227-230.

transparentan no sólo condiciones sociales y económicas, sino también valores que suponen señas de identidad colectiva capaces de aglutinar el sentimiento de pertenencia a una comunidad. Por ello, el territorio es también un elemento de la identidad social¹²⁸⁰.

Se trata, pues, de un complejo de bienes heredado, del que disponemos como un legado de las sociedades precedentes. El concepto de “patrimonio territorial” permite integrar, como construcción histórica, los elementos naturales y los componentes humanos en la arquitectura del espacio, más allá de su consideración individualizada. Esta perspectiva de valoración del territorio en su conjunto como patrimonio histórico y cultural es relativamente reciente y ha ido forjándose a partir de múltiples reflexiones multidisciplinares y revisiones del concepto desde sus inicios¹²⁸¹.

Si el territorio es el espacio del obrar del hombre, el paisaje sería la proyección visible de aquél¹²⁸². Cada territorio se manifiesta en una fisonomía singular, en la especificidad de su paisaje. Éste es la configuración morfológica de ese espacio básico y sus contenidos culturales; en este sentido, es una categoría superior al fundamento territorial¹²⁸³. La condición cultural del paisaje es su misma sustancia. Se construye culturalmente: en su trasfondo no sólo hay un sistema territorial, sino también un sistema de imágenes, un imaginario colectivo. Por tanto, el paisaje, sin duda alguna, reside en una configuración objetiva, pero su morfología se hace sólo completa, en un uso integrador del término, con la “mirada” del observador (científica, literaria, pictórica, vivencial, etc.) que lo encuadra y otorga valores.

El paisaje es una impresión instantánea de la realidad, reflejo de un territorio dinámico. Por ello, es algo vivo, en constante evolución, frágil. El valor paisajístico es muy sensible a los posibles cambios que se dan en cualquiera de sus elementos y en las relaciones entre ellos. Una pequeña actuación en una parte puede provocar una transformación de gran alcance en el conjunto.

Además, en tanto en cuanto va almacenando y reflejando esas modificaciones, el paisaje también es un documento histórico. La lectura del territorio a través del mismo

¹²⁸⁰ AURÍN LOPERA, R. Y CABRERA TOSAS, F. (2001): “Sobre la identidad del territorio”, *Ingeniería y Territorio*, nº 55, pp. 4-11.

¹²⁸¹ MARTÍNEZ ARNÁIZ, M. (2006): “Territorio, paisaje, patrimonio. Evolución teórica desde un enfoque integrado”, en M. A. Moreno Gallo (coord.), *Comunicación Audiovisual del Patrimonio Cultural en Burgos*, pp. 131-144.

¹²⁸² MARTÍNEZ DE PISÓN, E. Y SANZ HERRÁIZ, C. (dirs.) (2000): *Estudios sobre el paisaje*, Madrid, Universidad Autónoma y ÁLVAREZ ARECES, M. A. (2002): “Nuevas miradas al paisaje y al territorio”, *Ábaco*, nº 34, pp. 17-28.

¹²⁸³ MARTÍNEZ DE PISÓN, E. (1997): “El paisaje, patrimonio cultural”, *Revista de Occidente*, nº 194-195, pp. 37-49.

permite identificar aspectos de la organización espacial fundamentales para su comprensión. Constituye, pues, un magno documento territorial para ser leído como la herencia transmitida a lo largo del tiempo, como la memoria de un lugar. Cada paisaje es “el espacio donde contemplar nuestra historia”. Sus lecturas se apoyan en la relación entre su realidad material, la interpretación del observador y las claves que ligán ambas.

Por todo ello, el paisaje es considerado hoy como patrimonio cultural, en buena medida gracias al *Convenio Europeo del Paisaje*, firmado por el Consejo de Europa en Florencia el 20 de octubre de 2000. Se trata de un instrumento común consagrado a su protección, gestión y ordenación, en el cual se expresa “la importancia del paisaje como componente fundamental del patrimonio natural y cultural europeo”, así como su contribución “al bienestar de la población y a la consolidación de la identidad europea”. En este documento se conceptuó el paisaje como “*cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea resultado de la acción y la interrelación de factores naturales y/o humanos*”¹²⁸⁴.

La definición se refiere primero a “cualquier parte del territorio”. El paisaje tiene una base material concreta, referida no a nociones más abstractas como espacio, área o suelo, sino a territorio, es decir, al espacio geográfico entendido como marco de vida, como espacio contextual de los grupos sociales. Asimismo, como hecho territorial, el paisaje tiene también escalas diferentes, que afectan tanto a su estudio como al sentido y alcance de las determinaciones de ordenación paisajística.

Pero a continuación se señala que “el paisaje es el territorio percibido”. No es sólo la configuración material, la fisonomía del territorio; es la relación sensible, la percepción sensorial (principalmente visual, aunque no sólo) del territorio observado por el ser humano, con toda la complejidad psicológica y social. El paisaje constituye un punto de encuentro entre objeto y sujeto a través de la percepción, concepto que remite a la relación sensible de la población con el territorio, pero también a la participación social en materia de paisaje.

La última parte de la definición señala que el “carácter de cada paisaje es resultado de la acción de factores naturales y humanos y de sus interrelaciones”. Luego el paisaje constituye, en su configuración formal, la huella de la sociedad sobre la naturaleza y sobre paisajes anteriores, la marca o señal que imprime personalidad y

¹²⁸⁴ FROLOVA, M., MENOR TORIBIO, J. Y CANCER POMAR, L. (2003): “El paisaje en las políticas públicas de Francia y España. Desde la protección del monumento a la gestión del Espacio”, *Estudios Geográficos*, Año LXIV n° 253, pp. 605-622.

caracteres distintivos a cada territorio. A su vez, la referencia a las relaciones entre lo natural y lo humano como configuradoras del carácter de cada paisaje incorpora implícitamente otros aspectos esenciales para la interpretación del hecho paisajístico como realidad material y percibida: su carácter dinámico, cambiante y la necesidad de considerar el tiempo, histórico y reciente, en su comprensión¹²⁸⁵.

Esta novedosa concepción ha sido asumida en España en el Plan Nacional de Paisaje Cultural, cuyo documento base se elaboró en 2002 y que ha sido revisado recientemente. Este instrumento tiene como finalidad establecer las bases para la salvaguarda de los paisajes de interés cultural, entendiendo por tal las medidas encaminadas a garantizar su viabilidad. Comprende acciones de documentación, investigación, protección, mejora y revitalización, y los aspectos necesarios de definición, delimitación, análisis de componentes y gestión, todo ello desde una perspectiva de desarrollo sostenible. El Plan debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos específicos en relación con los paisajes culturales: identificación, caracterización y salvaguarda; sensibilización social y reconocimiento político, y cooperación internacional, nacional y autonómica.

En dicho documento se entiende el paisaje cultural¹²⁸⁶ como “*el resultado de la interacción en el tiempo de las personas y el medio natural, cuya expresión es un territorio percibido y valorado por sus cualidades culturales, producto de un proceso y soporte de la identidad de una comunidad*”. Constituye, pues, la expresión morfológica, funcional, percibida y simbólica de las relaciones históricas y actuales entre sociedad y naturaleza en un territorio concreto. Es una realidad dinámica, resultado de los procesos que se producen a lo largo del tiempo en un territorio, y compleja, porque la integran componentes naturales y culturales, tangibles e intangibles. Como resultado de todo ello, es preciso destacar la perspectiva cultural y patrimonial del paisaje y su carácter holístico e integrador de elementos, lo cual exige un enfoque pluridisciplinar para su conocimiento y ordenación.

El Plan Nacional de Paisaje Cultural atiende prioritariamente a aquéllos más relevantes por su significación cultural, que se denominan Paisajes de Interés Cultural. En él se plantea una secuencia lógica de actuaciones, que parte de una fase previa de

¹²⁸⁵ NOGUÉ, J. (ed.) (2007): *La construcción social del paisaje*, Madrid, Biblioteca Nueva.

¹²⁸⁶ AGUILÓ ALONSO, M. Y MATA OLMO, R. (dirs.) (2005): *Paisajes culturales*, Madrid, Colegio Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

identificación y selección con la elaboración del Inventario. Para su confección se establecen unos criterios básicos de selección¹²⁸⁷:

A. Valores intrínsecos: representatividad tipológica, ejemplaridad, significación territorial, autenticidad, integridad y singularidad.

B. Valores patrimoniales: significación histórica, social y ambiental.

C. Significación procesual (actividades productivas, rituales, manifestaciones populares, etc.). Valores potenciales y viabilidad: situación jurídica que permita su salvaguarda y gestión, fragilidad y vulnerabilidad y viabilidad y rentabilidad social.

Se prevé la realización de Estudios sobre paisajes concretos, con un carácter integral o específico y, sobre todo, Planes Directores, documentos marco elaborados de forma interdisciplinar para abordar el tratamiento integral del paisaje. En ellos deben quedar recogidos tanto la documentación completa de su estado actual (identificación, caracterización, interpretación y diagnóstico), como los procedimientos y estrategias que fundamenten las propuestas de acciones de conservación, adecuación, mejora, uso y mantenimiento. Éstas se materializarán en los Proyectos Concretos de Intervención, es decir, actuaciones de carácter cultural, turístico, medioambiental, rural, urbanístico, de infraestructuras o de cualquier otro tipo, con incidencia significativa en el carácter y los valores del paisaje.

En definitiva, la concepción patrimonial del paisaje¹²⁸⁸ implica su entendimiento como recurso¹²⁸⁹, es decir, como elemento valorizable en las estrategias de desarrollo territorial¹²⁹⁰. El paisaje, justamente por su carácter de patrimonio natural y cultural, reflejo de la identidad y la diversidad, constituye un recurso económico creador de empleos y vinculado a la expansión de un turismo sostenible. Desde esta perspectiva, el paisaje se entiende como un objeto valioso para la ordenación del territorio¹²⁹¹ y como un auténtico fenómeno y sujeto patrimonial con personalidad propia y definida.

¹²⁸⁷ MARTÍNEZ DE PISÓN, E. Y ORTEGA CANTERO, N. (eds.) (2009): *Los valores del paisaje*, Madrid, Universidad Autónoma.

¹²⁸⁸ MADERUELO, J. (coord.) (2010): *Paisaje y Patrimonio*, Madrid, Abada Editores y SALMERÓN, P. (2004): *Paisaje y Patrimonio Cultural*, Sevilla, IAPH, Cuadernos, XV.

¹²⁸⁹ SANZ HERRAIZ, C. (2000): "El paisaje como recurso", en E. Martínez de Pisón, (dir.): *Estudios sobre el paisaje*, Madrid, Fundación Duques de Soria, UAM, pp. 281-291.

¹²⁹⁰ MATA OLMO, R. (2008): "El paisaje, patrimonio y recurso para el desarrollo territorial sostenible. Conocimiento y acción pública", *ARBOR*, nº 729, pp. 155-172 y CRUZ PÉREZ, L. Y ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. (2009): *El paisaje. De la percepción a la gestión*. Madrid, Liteam.

¹²⁹¹ ZOIDO NARANJO, F. Y VENEGAS MORENO, C. (coords.) (2002): *Paisaje y ordenación del territorio*, Sevilla, Fundación Duques de Soria y Junta de Andalucía y MATA OLMO, R. (2006): "Un concepto de paisaje para la gestión sostenible del territorio", en R. Mata Olmo y A. Tarroja, *El paisaje y la gestión del territorio. Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo*, Barcelona, Diputación y CUIMP, pp. 17-40.

EL PAISAJE DE LAS CAMPIÑAS DE TIERRA DE CAMPOS

El paisaje dominante en nuestra zona, y por extensión en Tierra de Campos, está caracterizado por la presencia de extensas campiñas suavemente onduladas¹²⁹². Estas llanuras con formas alomadas, de pendiente muy tendida, están modeladas sobre materiales arcillosos, dotando de gran uniformidad geomorfológica a este espacio. La planitud y la impermeabilidad de las arcillas explican la pervivencia de áreas endorreicas y charcas temporales, con láminas de agua habitualmente estacionales. Por su parte, las vegas de los ríos, cubiertas en sus fondos de limos y arcillas mezclados con cantos, presentan una disposición de gran horizontalidad con poco declive, formando en ocasiones terrazas. Dado que se trata de un paisaje intensamente labrado y por ende deforestado, la vegetación natural se reduce a pequeños bosquetes de encinas y pinares y a la vegetación de ribera que aparece junto a los arroyos y ríos de mayor caudal.

Sobre este espacio se desarrolló un aprovechamiento agrícola secular definido por la existencia de abertales cerealistas destinados al cultivo en secano del trigo, alternando a partes iguales con barbechos blancos en una rotación bienal. Los campos presentaban una compartimentación tradicional en hojas de sembradura y de descanso dentro de cada término, sobre la base de un parcelario atomizado y organizado en explotaciones minifundistas y familiares. Esta disposición del terrazgo favorecía el aprovechamiento ganadero de los rebaños de ovejas que, conducidos por el pastor, deambulaban por rastrojeras y eriales, conformando un elemento indisoluble de la economía tradicional.

Los terrazgos estaban organizados, a excepción de las villas más importantes, en torno a pequeños núcleos concentrados, de reducido número de habitantes y cortos términos, integrantes de una densa red poblacional hacia la cual convergían los caminos como elementos articuladores. Los pueblos destacaban en el horizonte por las torres-campanario y espadañas de sus templos y algún que otro castillo, en tanto en cuanto su caserío, de perfil bajo y homogéneo, presentaba una perfecta adaptación a las bases físicas del paisaje con un alto grado de mimetismo, constituyendo uno de sus rasgos más característicos. Esa estrecha relación material (casi fusión) entre edificaciones populares y paisaje obedecía al empleo de materiales constructivos de la zona, fundamentalmente tapial y adobe, con revoco de paja y barro (“trullado”) en las

¹²⁹² MATA OLMO, R. Y SANZ HERRAIZ, C. (dirs.) (2003): *Atlas de los Paisajes de España*, Madrid, Ministerio de Medio Ambiente, pp. 257-258 y 552-553.

fachadas. Además de las viviendas, aparecía otro tipo de edificaciones auxiliares, generalmente en el entorno de los núcleos, que constituían elementos característicos de su fisonomía, en especial los palomares y las bodegas.

Pero todos los paisajes, por definición, presentan un carácter dinámico. En nuestro caso, las transformaciones más destacables operadas sobre el panorama descrito se produjeron desde los años sesenta del siglo pasado.

La concentración parcelaria, política institucional que puso las bases necesarias para la introducción de la maquinaria, favoreció que las fincas aumentaran de tamaño y regularizaran su forma, desapareciendo con ello los linderos y ribazos consistentes en muchos casos en vegetación natural.

También se produjo una reducción significativa de los barbechos “holgones” (de la mitad a la cuarta parte de los labradíos herbáceos) y un avance en las siembras, gracias en parte a la introducción de semillas de ciclo corto, transmitiendo la imagen de un paisaje más sembrado y productivo. La alternancia cromática de antaño entre ocres barbechos y verdes sembraduras en primavera, se tornó en homogéneas y extensas superficies de cereal y durante el verano, en monótonas y doradas rastrojeras.

Además, se operó la sustitución del trigo por la cebada como cultivo dominante y aparecieron, en proporción menor, el girasol, otros cereales-pienso y algunas leguminosas. El regadío se extendió, con la incorporación al terrazgo de cultivos forrajeros y remolacha, aunque el paisaje continuaba siendo, mayoritariamente, un inmenso abertal de secano cerealista.

Finalmente, en la ganadería se extendió la tendencia a la estabulación y a la producción de carácter industrial destinada al mercado urbano, no sólo de ovino, sino también de vacuno y de porcino. Este hecho introdujo en el paisaje construido nuevos elementos como las naves y los silos ganaderos, en las inmediaciones de los núcleos.

Pero a pesar de los importantes cambios reseñados, en este paisaje no se ha producido pérdida significativa de su identidad. Su carácter continúa radicando en el mantenimiento sobre decenas de miles de hectáreas de una cubierta herbácea en campos abiertos, sin apenas elementos perturbadores recientes. Tras un período de intensificación en la explotación, las directrices de la PAC del último decenio, con reducción de los precios de cereales y oleaginosas, pagos por superficie y apoyo a los sistemas extensivos (barbechos y rastrojeras más largas), han repercutido de manera limitada en el paisaje. Por su parte, la difusión del regadío en una parte del terrazgo ha

supuesto cierta diversificación de cultivos y mayores contrastes cromáticos durante el verano, pero en conjunto, el paisaje mantiene la imagen de un inmenso abertal.

Un carácter más localizado, aunque también perceptible en el paisaje, tienen los cambios morfológicos operados en los núcleos de población. Los pequeños y numerosos pueblos del tupido sistema tradicional de asentamientos han perdido población y funciones, con un deterioro apreciable de su frágil hábitat de tapial y adobe, sobre el que, no obstante, destacan con frecuencia unas pocas edificaciones nuevas escasamente integradas. En contraste, algunos centros comarcales históricos u otros de más reciente expansión muestran un mayor dinamismo, que se refleja en nuevos desarrollos residenciales y en el establecimiento de pequeñas industrias y servicios en sus periferias, desvirtuando en algunos casos los perfiles tradicionales de estas villas.

La percepción visual de este paisaje ofrece perspectivas amplias y rotundas, homogéneas y monótonas en su configuración y distribución, con un patrón compositivo muy simple y uniforme de lomas y labradíos. En estas extensas panorámicas destacan los caminos que conducen en disposición radial a los pueblos, donde se elevan sobre el horizonte las torres de las iglesias y los silos como hitos construidos, así como las alineaciones de chopos siguiendo algunos arroyos y los retazos de vegetación arbórea contiguos a la red viaria. La larga historia de aprovechamientos cerealistas y ganaderos en explotaciones mayoritariamente campesinas define aún hoy, por encima de cambios en los sistemas de aprovechamiento, el significado de este paisaje agrario castellano.

La imagen cultural del mismo¹²⁹³ proviene de la Generación del 98¹²⁹⁴. Estos escritores mostraron un gran interés por el paisaje de España y, en particular, de Castilla¹²⁹⁵ y propusieron de él imágenes literarias interesantes y valiosas, directamente conectadas con su intención de buscar las claves de la propia identidad nacional en términos de comunidad cultural. Y con ese empeño, se relaciona estrechamente su visión del paisaje, su modo de percibirlo y de valorarlo, su manera de interpretar las cualidades y los significados que distinguen en él. Mediante esa “literatura del paisaje” se conformó un legado de valores otorgados como no se había hecho tan intensamente

¹²⁹³ ORTEGA CANTERO, N. (ed.) (2002a): *Estudios sobre historia del paisaje español*. Madrid, Los Libros de la Catarata. También NOGUÉ, J. (ed.): (2009): *El paisaje en la cultura contemporánea*, Madrid, Biblioteca Nueva.

¹²⁹⁴ NÚÑEZ COLOMO, A. I. (1983): “La generación del 98 y el descubrimiento de Castilla”, en *El pasado histórico de Castilla y León* (Actas del I Congreso de Historia de Castilla y León), Vol. 3 (Historia Contemporánea), Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 463-472.

¹²⁹⁵ ORTEGA CANTERO, N. (2009): “Paisaje e identidad: la visión de Castilla como paisaje nacional (1876-1936)”, *Boletín de la AGE*, nº 51, pp. 25-49.

antes ni se ha vuelto a hacer después. Ese legado constituye un hecho singular, cuya alta calidad le dota, además, de vigor cultural. La aportación del grupo del 98 en este campo es, más que la visión intelectual y artística por excelencia de nuestros paisajes, la creación de su misma imagen literaria, en la que desde entonces nos movemos y que aún hoy día se encuentra vigente.

Para entender la aportación paisajística de los escritores del 98, hay que tener en cuenta su relación directa con los puntos de vista promovidos antes por Francisco Giner de los Ríos y la Institución Libre de Enseñanza. Giner propuso una imagen actualizada del paisaje español, una nueva manera de verlo y de valorarlo, apoyada en las interpretaciones que estaban ofreciendo los naturalistas de su tiempo y capaz de adentrarse en la comprensión de sus cualidades y significados culturales. Dirigió sobre todo su atención hacia el paisaje de Castilla acuñando, tras el desprecio romántico, su primera imagen moderna y proponiendo una visión que conjugó modélicamente la intención naturalista y explicativa y la búsqueda de valores culturales y simbólicos.

Su acercamiento al paisaje es inseparable de su participación en el proceso de identificación de la comunidad nacional, de signo liberal, que se estaba desarrollando entonces en España. Aproximarse al paisaje era un modo de comprender al pueblo español, a su carácter y a su intrahistoria, con una clara intención de afirmación nacional, de búsqueda de las notas distintivas de la comunidad española.

Esta imagen que ofreció el círculo gineriano del paisaje de Castilla tiene conexión con la que aportaron después escritores como Machado, Unamuno y, sobre todo, Azorín¹²⁹⁶.

Machado se acerca al paisaje de los campos de Castilla aunando la observación cuidadosa de las cosas que va encontrando, de las formas geográficas que van saliendo a su paso, y la emoción suscitada por lo que todo eso es y significa¹²⁹⁷. Enumeración y emoción se dan la mano es la imagen machadiana del paisaje. Los elementos geográficos concretos, con sus formas y colores, en cuya enumeración se demora a menudo Machado, se poetizan, se cargan de contenido cultural y simbólico en su escritura. La imagen del paisaje ofrecida por Antonio Machado entraña, como advierte

¹²⁹⁶ ORTEGA CANTERO, N. (2003): "La imagen literaria del paisaje de España", en R. Mata Olmo y C. Sanz Herraiz (dirs.): *op. cit.*, pp. 39-52.

¹²⁹⁷ SENABRE, R. (1999): "La transfiguración del paisaje castellano en la poesía de Antonio Machado", en J. Velarde Fuertes y E. de Diego García (coords.), *op. cit.*, pp. 275-284.

Martínez de Pisón, una “geografía emotiva”¹²⁹⁸, y en ella se mostró el autor capaz de conseguir que los paisajes más rudos y humildes se volvieran poéticos. De las cualidades de la visión machadiana del paisaje castellano ofrece testimonio su obra *Campos de Castilla*, de 1912. Es de tal vigor esta influencia que no es exagerado decir que ver Castilla sin conocer a Machado es como no verla del todo ni esencialmente. El paisaje castellano adquiere con él un valor superior otorgado e irrenunciable.

Unamuno aporta una visión de Castilla vigorosa y de gran carga simbólica, referida tanto a su ambiente natural y como a sus gentes, recogida en los ensayos que publicó en el libro titulado *En torno al casticismo* (1902), y en otras obras como *Paisajes* (1902), *Andanzas y visiones españolas* (1922) y el póstumo *Paisajes del alma* (1944). Unamuno llegó a una honda compenetración con el paisaje, a hacer en todo momento de él un verdadero estado de conciencia¹²⁹⁹. Unamuno se funde con el paisaje. Su contemplación adquiere incluso, a menudo, un carácter de experiencia religiosa, casi mística. Y busca y encuentra además en él las claves mismas del carácter nacional y de la propia historia, y el fundamento genuino del patriotismo. El paisaje es, según Unamuno, inseparable del “paisanaje”, y la patria se revela y simboliza en él. Quería rastrear la historia en la geografía. Las llanuras internas de la Meseta conforman una gran masa de tierra de clima extremado, un paisaje sin matices intermedios como un mar petrificado. En él no hay lugar para recrearse (“paisaje monoteístico”), su población aparece recogida, agrupada entre extensas soledades, compuestas por una casta de compleción seca, grave, sin artificio.

Azorín fue el escritor del 98 que tuvo una dedicación paisajística más sostenida e intensa y que mostró el grado más elevado de identificación con las posturas y gustos de Giner y de los institucionistas¹³⁰⁰. Como a éstos, el paisaje de Castilla le atrajo con fuerza, acercándose a sus campos y pueblos, a sus tierras en lontananza y a sus campesinos serios y sobrios. “[...] *Todo* (dice hablando de Castilla) *parecía estar en profundo silencio; una sensación de grandeza, de uniformidad, de inflexibilidad, de audacia, de adustez se desprendía de este paisaje [...]*”¹³⁰¹.

¹²⁹⁸ MARTÍNEZ DE PISÓN, E. (1998): *Imagen del paisaje. La Generación del 98 y Ortega y Gasset*, Madrid, Caja Madrid, pp. 79-94.

¹²⁹⁹ *Ibidem*, pp. 53-78.

¹³⁰⁰ ORTEGA CANTERO, N. (2002b): “Paisaje e identidad nacional en Azorín”, *Boletín de la A.G.E.*, nº 34, pp. 119-131.

¹³⁰¹ AZORÍN (1999) [1912]: *Castilla*. Edición de I. Fox, Madrid, Espasa-Calpe, 6ª ed, p. 268.

Subraya el valor del paisaje como identidad y como construcción cultural¹³⁰². Llega incluso a afirmar que “*a Castilla, nuestra Castilla, la ha hecho la literatura*”¹³⁰³. También es destacable en su visión del paisaje su interés por la historia, vinculado a su idea de la continuidad nacional. Presta mucha atención a las huellas del pasado en el paisaje, para descubrir así las claves originarias del carácter patrio.

La imagen del paisaje de Castilla debida a Azorín es expresiva de la finura de su percepción y de su calidad literaria. Como observador atento y minucioso, sabe recoger los elementos del paisaje en descripciones concretas y realistas, y aporta gran riqueza a su visión y su valoración. Y a esa relación cuidadosa y ajustada, atenta al detalle, añade el sentimiento del paisaje, templado y teñido de melancolía.

Hay en él un aprecio expreso por las tierras internas, hasta el punto de que considera este hecho determinante para definir el carácter del paisaje castellano: “*no puede ver el mar la vieja Castilla*”. Esta idea del alejamiento del mar y del confinamiento interior como elementos definitorios de la singularidad castellana será recogida por el poeta catalán Joan Maragall en los versos de su *Himno ibérico* de 1906: “*Sola, sola en medio de los campos, / tierra adentro, ancha es Castilla. / Y está triste, porque sólo ella / no puede ver los mares lejanos. / ¡Habladle del mar, hermanos!*”. Esa imagen de una Castilla cerrada en sí misma y sin contacto con las influencias del exterior, que custodia en su pasado las esencias de la identidad nacional, se perpetuará en la contemplación nostálgica del paisaje por parte de los noventayochistas.

También se aprecia en Azorín una valoración de las llanuras de horizontes inabarcables y del paisaje seco y pardo, cuya desnudez representa la autenticidad que se persigue conseguir. Es una idea también explícita en Unamuno e implícita en Machado, que se contraponía al modelo cultural de lo “verde”, forestalista e hidráulico, basado en la valoración de la importancia del árbol y del agua, que se comenzaba a extender en ese momento y que hoy se encuentra en plena vigencia. Lucas Mallada, en su obra *Los males de la patria* (1890), recoge perfectamente esa concepción, contraria a la visión del 98: “*En cuanto pasa el Ebro, a sus ojos se presenta Castilla la Vieja, tan seca y tan desarbolada, que más fundado hallara el nombre de vieja por lo decrepita y poco florida que por haber sido viejo y primitivo baluarte contra la morisca invasora*”.

A modo de conclusión, la Generación del 98 tuvo un papel determinante en la formación de la imagen literaria del paisaje castellano. Su aportación permitió el

¹³⁰² MARTÍNEZ DE PISÓN, E. (1998): *op. cit.*, pp. 115-128.

¹³⁰³ AZORÍN (1917): *El paisaje de España visto por los españoles*, Madrid, Renacimiento, p. 67.

desarrollo de nuevos modos de acercarse al paisaje, de percibirlo y de valorarlo, dotándolo de significados culturales, históricos y patrióticos que tuvieron una influencia amplia y profunda en su tiempo y posteriormente¹³⁰⁴.

El legado de la Generación del 98 obliga y condiciona. Constituye, sin duda, una nueva riqueza cultural propia la configuración creativa que otorgó al paisaje. Hoy leemos estos paisajes a través de su interpretación intelectual y de su imagen literaria¹³⁰⁵. Afirmaron la idea de reciprocidad entre paisaje y cultura e historia, entre paisaje y persona, relación que presenta un componente no sólo material, sino un carácter trascendente. Con ello contribuyeron a delimitar con claridad la diferenciación entre territorio y paisaje, más propio el primero de una percepción práctica y el segundo de una concepción cultural, estética y moral.

Pero centraron su atención exclusiva en la calidad y autenticidad de un paisaje interior ocre, descarnado, seco, adusto, perfectamente reconocible en la fisonomía de la Tierra de Campos, frente al modelo del lugar verde que se empezaba a difundir. Y en ese paisaje encontraron la identidad cultural de la patria. Por tanto, los contenidos geográficos de nuestro territorio, su configuración en paisaje, sus usos y percepciones sociales, están teñidos inevitablemente por la imagen cultural que vertieron sobre ellos los escritores de la Generación del 98, en los que domina una conciencia de interioridad.

EL CANAL DE CASTILLA COMO ELEMENTO DE TRANSFORMACIÓN DEL TERRITORIO Y DEL PAISAJE DE TIERRA DE CAMPOS

En la imagen tradicional del paisaje de Tierra de Campos, representativa por generalización del paisaje castellano, no se incluía un elemento fundamental con importantes implicaciones territoriales: el Canal de Castilla, que constituyó un factor de transformación espacial que marca una cierta ruptura y discontinuidad en ese horizonte tan homogéneo.

La no consideración del Canal de Castilla como pieza central del paisaje analizado no es baladí. El Canal no encajaba bien en ese modelo centrípeto y con predominio de lo seco de las campiñas terracampinas que la Generación del 98 elevó a categoría estética y a fuente de la identidad cultural y nacional de España.

¹³⁰⁴ MARTÍNEZ DE PISÓN, E. (1998): *op. cit.*, p. 215.

¹³⁰⁵ ZULUETA ARTALOYTIA, J. A. DE (1988): "Vocación viajera y entendimiento del paisaje en la Generación del 98", en J. Gómez Mendoza, N. Ortega Cantero *et alii*, *Viajeros y paisajes*, Madrid, Alianza Editorial, pp. 89-106.

Por una parte, el Canal de Castilla había representado en su origen un intento de apertura de las tierras centrales de la Meseta hacia el mar. Las expectativas de los ilustrados sobre esta obra eran máximas, a tenor del testimonio que ofrece Jovellanos en una epístola dirigida a Antonio Ponz:

“[...] *Figúrese usted concluidos los Canales de Castilla en toda la extensión de su proyecto; que (...) extienden el riego y la navegación por ambas provincias; que en consecuencia se dividen sus fértiles territorios en suertes pequeñas; que estas suertes se pueblan de hombres y ganados; que se plantan, abonan y cultivan con esmero; que crecen con el producto las subsistencias, con las subsistencias los hombres, y con los hombres el trabajo, la abundancia, la alegría y la felicidad. ¿Quiere usted después industria, comercio, opulencia? No tiene más que abrir avenidas al mar de Asturias y Cantabria, y verá usted que Castilla es otra vez el emporio de España [...]*”¹³⁰⁶.

M. Sánchez Taramas, al referirse a este proyecto en las adiciones que efectúa al *Tratado de Fortificación* de J. Muller, indicaba con claridad el propósito de las obras:

“[...] *atravesar aquellas hermosas Provincias con Canales, que aproximándose a los dos Mares, facilitasen con su comunicación no sólo la salida de los muchos frutos y efectos que producen sus Territorios, sino también el que de los mismos Canales se pudiesen derivar multitud de Acequias, así para fertilizar con el Riego las campiñas que se inutilizan en los años de sequedad, como para dar movimiento a diferentes Molinos, Batanes u otras Máquinas muy provechosas: cuyos objetos constituyen el más sólido y eficaz fomento de la Agricultura y del Comercio [...]*”¹³⁰⁷.

Los ilustrados¹³⁰⁸, pues, concebían el Canal como un vehículo de progreso en dirección hacia el exterior, con un sentido centrífugo: pretendían abrir Castilla al mar, vencer su tradicional aislamiento, para favorecer los intercambios y así generar una dinamización socioeconómica y una modernización de las tierras interiores de la Meseta. Pero su sueño no llegó a cumplirse en su integridad. Como señalamos, el proyecto inicial no llegó a materializarse completamente por dificultades técnicas y sobre todo financieras, y el plan previsto no se ejecutó tal y como fue concebido, sino de manera parcial, mutilada. Como consecuencia, el Canal de Castilla quedó abocado a un desarrollo centrípeto y a una dimensión regional, en tanto en cuanto arteria interior,

¹³⁰⁶ JOVELLANOS, G. M. DE (1952) [1782]: “Carta I a Antonio Ponz”, en *Obras*, Madrid, Ed. de la BAE. T. II, p. 276.

¹³⁰⁷ MULLER, J. (1769): *op. cit.*, T. II, pp. 241-242.

¹³⁰⁸ MORALES MOYA, A. (1988): “Conocimiento de la realidad y pretensión reformista en el viaje ilustrado”, en J. Gómez Mendoza, N. Ortega Cantero *et alii*, *op. cit.*, pp. 11-29.

dejando en todo caso una impronta imborrable en el paisaje, donde introdujo entre otras novedades el agua y la vegetación, es decir, una huella “verde”. Por ello, no es extraño que la imagen del paisaje castellano ofrecida por la Generación del 98 obviara el Canal, pues no se adecuaba a su concepción de espacio interior, árido y desarbolado.

No obstante, el Canal de Castilla se constituyó, sin lugar a dudas, en un elemento esencial en la ordenación y articulación del territorio que atraviesa¹³⁰⁹ y, por ende, tuvo un papel destacado en la configuración de este paisaje¹³¹⁰. En este sentido, podemos definir el Canal como una “infraestructura territorial”¹³¹¹, pues se erigió en una importante vía de transporte (de mercancías como el trigo y la harina), de industrialización (proporcionando fuerza motriz a los molinos y fábricas) y de desarrollo agrario (mediante el regadío), así como en un corredor natural de enorme interés ecológico. El Canal se erigió, pues, en un instrumento de intensa modificación y transformación del paisaje a diferentes niveles.

Por todo ello, ha dejado una huella todavía hoy visible y ha incidido de manera notable en la organización del espacio, en el cual aparece perfectamente inserto, definiendo una línea en el territorio en la cual naturaleza y cultura se funden y confunden. El Canal es, pues, un hito destacado dentro del paisaje arquetípico de Tierra de Campos, de campiñas abiertas y monótonas, en el que genera cierta discontinuidad por la presencia del agua y la vegetación que le acompañan, pero con una integración perfecta en ese entorno, a modo de un cauce de agua natural.

Se ha analizado ya el papel decisivo que desempeñó el Canal en la articulación de la red viaria, con su influencia en el tendido del ferrocarril y en el trazado de caminos y carreteras, contribuyendo a definir el corredor que enlaza la Meseta con el Mar Cantábrico. También se ha considerado su impacto a niveles de poblamiento, a través de dos fenómenos: su incidencia diferencial sobre los núcleos tradicionales, generando importantes sinergias de desarrollo en las cabeceras comarcales y teniendo escasa repercusión en las localidades más modestas, y la aparición de nuevas poblaciones en sus márgenes, en relación con la presencia de obras de ingeniería notables y de establecimientos industriales o la concentración de instalaciones de servicio y

¹³⁰⁹ VÁZQUEZ JUSTEL, G. (2007): “Construcción del territorio y paisajes culturales. Los paisajes del agua y de la energía”, en M. Burón Álvarez (coord.), *op. cit.*, pp. 62-65.

¹³¹⁰ RIVAS SANZ, J. L. DE LAS (2004): “Historia y paisaje en el Canal de Castilla”, en R. Guerra Garrido (coord.): *op. cit.*, Vol. 1, pp. 71-84.

¹³¹¹ ÁLVAREZ MORA, A. (2004): “Una infraestructura viva al servicio del territorio”, en R. Guerra Garrido (coord.): *op. cit.*, Vol. 1, pp. 51-70.

explotación, la mayoría de las cuales (excepción hecha de Alar del Rey como cabecera del Canal), apenas despegaron.

Quedan por precisar las transformaciones que el Canal de Castilla introdujo en la parte más amplia y visible del territorio: el entorno natural y los espacios agrarios¹³¹².

El Canal conforma en sí mismo un ecosistema de gran interés medioambiental, a modo de un alargado corredor o cinturón verde que destaca por su riqueza vegetal y por ser un refugio para la fauna ibérica, en el contexto de un paisaje altamente humanizado dominado por las campiñas cerealistas de secano. En definitiva, constituye una especie de singular oasis verde de vida en la inmensidad de Tierra de Campos.

Es apreciable la diversidad de especies animales que alberga en torno a su cauce y los humedales anejos, constituyendo un hábitat privilegiado para las aves acuáticas (patos, garzas, martinetes), forestales (cucos, pinzones, jilgueros) y esteparias (avutardas, perdices, palomas), los pequeños mamíferos (roedores, zorros, liebres, conejos), peces (barbos, bogas, cachos, truchas, lucios), anfibios y reptiles (salamandra, culebra), cangrejos e insectos¹³¹³.

Pero sobre todo hay que reseñar su vegetación, en la cual además de las especies arbustivas (majuelos, espinos, zarzamoras) y palustres (juncos, espadañas, carrizos), encontramos principalmente arbolado de ribera¹³¹⁴. En relación con la política ilustrada de repoblación fundamentada en la extensión de plantíos de chopos, se procedió a una reforestación de las márgenes del Canal, que además respondía a otras funciones prácticas. Así, se lograba afianzar los materiales depositados en los diques que protegían la caja, proporcionar protección a la navegación frente al viento o al rigor del sol y obtener madera que se emplearía en la construcción de embarcaciones y edificios de carácter industrial, auxiliar o doméstico.

En consecuencia, paralelamente a la construcción del Canal, se procedió a la plantación de especies maderables (fundamentalmente chopos, álamos y olmos) junto a su curso, en forma de hileras que asemejaban la disposición natural de la vegetación de ribera, o de arboledas (sobre todo choperas) más densamente pobladas, aprovechando zonas de mayor humedad. Tal es el caso del plantío de la nueva población de San Carlos de Abánades, que Madoz describe de la siguiente manera: “[...] *a la margen izqda. del*

¹³¹² MOLINERO HERNANDO, F. (1990). “Significado geográfico del Canal de Castilla”, en J. Helguera Quijada, N. García Tapia y F. Molinero Hernando, *op. cit.*, pp. 197-235.

¹³¹³ JUBETE TAZO, F. (2004): “Flora y fauna vertebrada del Canal de Castilla”, en R. Guerra Garrido (coord.): *op. cit.*, pp. 85-95.

¹³¹⁴ FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, P. (2004): “Paisajes vegetales en el Canal de Castilla”, en R. Guerra Garrido (coord.): *op. cit.*, pp. 103-124.

*mismo (acueducto de Abánades) existe una alameda de 3 hileras de chopos, álamos, olmos y sauces y otra a la dcha. del río inmediata y perteneciente al pueblo [...]*¹³¹⁵.



Ilustración 155. El Canal de Castilla a su paso por Naveros de Pisuerga (Palencia)

¹³¹⁵ MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *op. cit.*, T. I, p. 37.

Como resultado, el Canal se dotó de una masa forestal de importancia. En 1924 se efectuó un detallado recuento y señalamiento del arbolado existente en su cauce, viveros y parcelas anejas, arrojando una cifra de 109.379 piezas¹³¹⁶. En dicho documento se realizaba un desglose de las diferentes especies (chopo, olmo, álamo blanco, acacia, sauce, fresno, plátano, roble, nogal, castaño, frutales y varios, mochas de chopo, mochas de sauce) según su porte (plantones, clase no métrica, 1ª, 2ª y 3ª clase, secos, puntisecos).

Por otra parte, el Canal también tuvo una influencia importante en el aprovechamiento económico del espacio circundante, fundamentalmente desde el punto de vista agrario.

La repercusión más destacada en la actividad agrícola fue la extensión del regadío, si bien hay que matizar que este impacto no alcanzará cierta dimensión hasta la tercera década del siglo XX.

El punto de partida para que el regadío se comience a potenciar como uso fundamental del Canal de Castilla es la Ley de 7 de mayo de 1909¹³¹⁷. Esta disposición legislativa constituye un hito destacado, pues en ella se contemplaba la transformación del Canal para el riego, para lo cual autorizaba al Gobierno a construir los pantanos y las obras necesarias para tal fin. A la vista de dicha norma, la Jefatura del Canal de Castilla, creada en su cumplimiento, sería la instancia encargada de pilotar este proceso, que se aceleró tras la reversión del Canal al Estado en 1919 y con la creación de la Confederación Hidrográfica del Duero en 1927.

Así, en primer lugar, se procedió al estudio y a la construcción de una serie de embalses en las cabeceras de los ríos Pisuerga y Carrión¹³¹⁸, que permitirían disponer de un caudal supletorio que asegurara la alimentación de los canales y acequias que se derivarían del Canal de Castilla para el riego. Fueron los siguientes:

- Cervera (también conocido como “Entrepeñas” o “Pantano Infante Jaime”), en el río Ribera (afluente del Pisuerga), de 10 Hm³, que se comenzó en 1914 y se concluyó en 1924.

- Camporredondo (también denominado “Hoz de Alba” o “Pantano Príncipe Alfonso”), en el río Carrión, de 70 Hm³, iniciado en 1914 y terminado en 1930.

¹³¹⁶ AGCHD, Proy. CC, Caja 2.154, nº 2.529.

¹³¹⁷ JUANES CLEMENTE, C. (1926): “Los riegos del Canal de Castilla”, en *Revista de Obras Públicas*, Año 74, Tomo I (2447), pp. 107-110 y (2448), pp. 131-136.

¹³¹⁸ MORENO AUGUSTÍN, J. F. (1925): “Los embalses del Canal de Castilla”, en *Revista de Obras Públicas*, Año 73, Tomo I (2436), p. 385-390 y (2437), pp. 409-412.

- La Requejada (o “Recozones”), en el río Pisuerga, de 65 Hm³, construido entre 1925 y 1940.

- Con posterioridad, se ejecutaron el de Compuerto, en el río Carrión, de 95 Hm³ y concluido en 1960, y el de Aguilar de Campoo (o “Peña Caballera”), en el río Pisuerga, de 247 Hm³ y finalizado en 1963.

En segundo término, se acometió la ejecución de un plan de obras del Canal de Castilla para la transformación de su zona regable, que comprendía unas 48.000 has. (24.600 correspondientes al Ramal Norte), elaborado en 1934 por el ingeniero José González Vázquez y aprobado con fecha de 2 de mayo de 1935¹³¹⁹. La ley de 1909 obligaba a seguir utilizando el Canal para la navegación y establecía, además, que se consolidara y ampliara el aprovechamiento industrial. Ambas circunstancias imponían un límite de velocidad del agua y, por tanto, de la pendiente asignable, resultando así que únicamente podía disponerse de la sección transversal para realizar la reconversión. Con estos condicionantes y un caudal de 2 m³/seg., se había de plantear cómo acometer la transformación. Se optó por aprovechar el cruce del Canal de Castilla con los ríos Pisuerga y Carrión para derivar desde dichos puntos acequias o canales que le restasen gran parte de su zona dominada, mientras que el resto de se regaría directamente desde el mismo, mediante pequeños ensanches de su sección y conducciones derivadas.

En el caso del Ramal Norte, los 10 primeros kilómetros, comprendidos entre Alar del Rey y la presa de San Andrés y que dominaban 600 has., serían regados directamente desde el mismo, a través de ocho acequias. De todas ellas, siete se encontraban ya en explotación (Alar, Barrio, San Quirce, Ocejeras, Barrialba, Herrera y Sequera), pues se habían construido entre 1920 y 1922¹³²⁰ y la última, denominada de Valdeomiranda, tenía el proyecto aprobado desde 1927¹³²¹.

El cruce con el Pisuerga en Herrera permitía trazar desde ese punto de confluencia un nuevo canal, llamado del Pisuerga¹³²², que posibilitaría el riego de 20.000 has. En 1934 estaba construido su primer tramo, se encontraba en ejecución el segundo y estaba aprobado el proyecto de los ocho restantes.

La zona regable restante, unas 4.000 hectáreas, se alimentaría directamente del cauce del Canal a través de diversas acequias que estaban en estudio y que arrancarían

¹³¹⁹ AGCHD, Proy. CC, C/00159-3, n° 515 y Caja 2.177, n° 2.935.

¹³²⁰ *Ibidem*, Caja 2.180, n° 2.616 y C-00045-4, n° 148.

¹³²¹ *Ibidem*, Caja 2.146, n° 2.468.

¹³²² GARCÍA AUGUSTÍN, J. (1934): “Canal del Pisuerga”, en *Revista de Obras Públicas*, Año 82, Tomo I (2649), pp. 270-274.

de los siguientes puntos: kilómetro 35, Abánades, Lantadilla, Cabañas, Requena, Boadilla, esclusa 16, Frómista, esclusa 21, Piña y Ribas. De entre todas ellas, sólo estaban aprobados los proyectos de Boadilla y de Requena¹³²³. Para llevar agua a estas acequias, se proyectaba ensanchar el Canal de Castilla aumentando en 2 m³/seg. su capacidad desde la Retención de San Andrés en el Pisuerga hasta el río Carrión, es decir, 65 km.

No obstante, la transformación definitiva del Canal de Castilla para el riego tendría lugar en los años 60 del siglo pasado, una vez que se suspendió indefinidamente la navegación. A partir de ese momento, se procedió al acondicionamiento de sus elementos funcionales, principalmente las esclusas, para adaptarlos a este uso que ahora se convertía en exclusivo. Así, se desmontaron las compuertas, se construyeron alzas fijas de cemento en forma de bóveda para apresar y contener el caudal al paso por los diferentes saltos y se dispusieron aliviaderos de hormigón para facilitar el tránsito de las aguas a través de los vasos, entre otras.

La extensión del regadío en el área de influencia natural de Canal tuvo sin duda una influencia notable en la fisonomía paisajística y en la actividad agrícola. Permitió introducir cultivos intensivos, como patata, remolacha azucarera, forrajeras (principalmente alfalfa), maíz, especies hortofrutícolas, etc., que contribuyeron a diversificar una producción monopolizada por los cereales, así como a enriquecer un terrazgo dominado de manera absoluta por una agricultura extensiva de secano.

Como resumen, bien nos podría servir la reflexión que hace más de medio siglo hizo J. Benito Arranz, uno de los pioneros en el estudio del Canal de Castilla desde una óptica geográfica, sobre su significado paisajístico:

*“[...] Dentro del ámbito castellano constituye un paisaje digno de atención, de contenido y significado geográfico muy expresivo. En el despejado país agrario que cruza, con sus irregulares sotoneras politépicas, fábricas y saltos, marca una huella de acusada humanización del medio que no pasa desapercibida al que lo recorre. Modestamente contribuye a la vida de relación de las comarcas que atraviesa, a las que presta matices especiales inconfundibles [...]”*¹³²⁴.

El Canal de Castilla sigue siendo hoy un elemento integrador y estructurante del territorio por el que discurre, al que confiere una personalidad paisajística muy definida.

¹³²³ AGCHD, Proy. CC, C-00035-1, nº 102.

¹³²⁴ BENITO ARRANZ, J. (2001) [1957]: *El Canal de Castilla. Memoria descriptiva*, Valladolid, Maxtor. Edición facsímil, pp. 90-91.

Su implantación artificial en el medio fue capaz de generar un área medioambiental bien diferenciada de su entorno: una franja o línea verde atravesando una tierra seca y sin árboles, los campos de Castilla. También propició unos aprovechamientos económicos, sobre todo el regadío, que incidieron de manera destacada en un cambio de la fisonomía del espacio agrario. Por ello, podemos hablar de un territorio y de un paisaje donde el Canal de Castilla ha impreso su sello de identidad de manera inconfundible.



Ilustración 156. El Canal de Castilla a su paso por la 1ª esclusa en Barrio de San Quirce de Riopisuerga (Palencia)

3. Patrimonio industrial y de la obra pública

En los últimos veinte años se han comenzado a valorar como bienes culturales los restos materiales de la industrialización (patrimonio industrial) y las infraestructuras de comunicación históricas (patrimonio de la obra pública), aunque todavía su protección en la legislación y su reconocimiento social no hayan adquirido el desarrollo adecuado.

La imbricación entre ambos es tal que, en muchas ocasiones, el legado de la obra pública se ha incluido dentro del concepto de patrimonio industrial, aduciendo que difícilmente se puede analizar una industria sin sus medios de comunicación. Pero dicha adscripción es sólo válida al referirnos a los sistemas de transporte correspondientes al período contemporáneo, como en nuestro caso, y por ello la consideración del patrimonio de la obra pública ha adquirido una entidad propia y diferenciada.

No obstante, ambos conjuntos patrimoniales comparten un rasgo definitorio: su dimensión y enfoque territorial, es decir, su papel en la definición de paisajes y en la vertebración de espacios¹³²⁵.

EL PATRIMONIO INDUSTRIAL

Durante los años sesenta y setenta del siglo pasado, se inició en los países anglosajones un movimiento de sensibilización social y revalorización de los edificios industriales, en un contexto de crisis estructural que desembocó en la reconversión productiva de las áreas industriales tradicionales. En paralelo, nació la Arqueología Industrial como disciplina científica dedicada al estudio y conservación de los vestigios materiales del proceso de industrialización. En 1964, Kenneth Hudson establecía que el objeto de este nuevo campo era el descubrimiento, la catalogación y el estudio de los restos físicos del pasado industrial, para conocer a través de ellos aspectos significativos

¹³²⁵ AGUILAR CIVERA, I. (2003): *El territorio como proyecto. Transporte, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunidad Valenciana*, Valencia, Generalitat Valenciana.

de las condiciones de trabajo y de los procesos técnicos y productivos. Otro autor relevante en los inicios de este ámbito del conocimiento, August Buchanan, incidió en el registro y la preservación de esos vestigios, sin apartarse por ello de su análisis e interpretación. En este sentido, se formuló como uno de los objetivos de esta nascente disciplina el restablecimiento y la recuperación del patrimonio industrial, a través de su consolidación y/o renovación en su contexto espacial.

Las investigaciones relacionadas con la Arqueología Industrial se centraron en los restos genuinamente industriales, incluyendo los medios de transporte como canales y ferrocarriles y la vivienda obrera, por considerarlos testimonios de la industrialización. Paralelamente, fueron surgiendo dos debates teóricos de importancia en torno a la delimitación cronológica y conceptual del objeto de estudio.

Los pioneros en esta materia, al hablar de los restos industriales del pasado, entendían toda la amplitud temporal de la historia de la Humanidad, desde la cultura prehistórica hasta nuestros días. Pero esta primera tendencia pronto se redujo al espacio de tiempo que comprende el período de la industrialización. Hoy día existe un acuerdo tácito en centrar el marco temporal a partir de la Revolución Industrial, o más bien desde mediados del siglo XVIII, esgrimiendo las transformaciones que la industria y sus medios de producción experimentan desde ese momento.

La cuestión del objeto de análisis resultó más compleja. Hay cierto consenso en hablar del concepto de *arquitectura industrial*, pero no tanto en los contenidos temáticos que incluye. En este sentido, es esclarecedora la aportación de I. Aguilar Civera, que la define como “*aquella que tiene una finalidad explotativa, industrial, viva expresión del comercio y que tiene su fundamento en unas necesidades socio-económicas. Esta definición reúne, por principio, a todos aquellos edificios construidos o adaptados a la producción industrial cualquiera que sea o fuese su rama de producción: textil, química, metalúrgica, alimentaria, agrícola, papelera, tabacalera, naval... así como todo lo referido a la extracción de materias primas. A su vez, la arquitectura industrial no es sólo la arquitectura de edificios de uso genuinamente industrial, sino también la de aquellos edificios que son concebidos con unos modelos de pensamiento y praxis derivados de los paradigmas de la era mecánica que, lógicamente, vinieron íntimamente relacionados con la aparición en el mercado de nuevos materiales preparados por la propia industria como el hierro, el acero o el hormigón armado y con la aparición de nuevas tipologías arquitectónicas que surgieron como resultado de las nuevas necesidades de la sociedad industrial, de la*

distribución de la producción y de su consumo (mercados, mataderos, almacenes...). Lo mismo podemos decir de los puentes, canales, ferrocarriles, metropolitanos, comunicaciones, conducción de aguas potables, suministro de gas y electricidad, es decir, de todo aquello que podemos definir como equipamiento técnico puesto al servicio de las colectividades y por lo tanto la llamada Obra Pública. Así mismo, los inmuebles de habitación, obrera fundamentalmente, su estudio sociológico y urbanístico es indisociable del fenómeno de la industria y por lo tanto de la arquitectura industrial”¹³²⁶.

La definición reseñada unifica criterios y presenta unas características generales que pertenecen a un periodo determinado, la era mecánica, en íntima relación con la industrialización. Se puede decir, pues, que la arquitectura industrial es hija de la Revolución Industrial y sus caracteres son la repetición, la estandarización, la funcionalidad, la racionalidad. Y abarca todas aquellas manifestaciones arquitectónicas o tecnológicas con una función productiva, distributiva o de consumo.

La preocupación social por impulsar el estudio, la protección y la revalorización del patrimonio industrial llegó a España a mediados de los años 80 y principios de los 90. En ese momento comienzan a elaborarse trabajos de investigación referidos a la arqueología y a la arquitectura industrial en Cataluña y en el País Vasco, y se celebran encuentros entre especialistas. Al respecto, cabe reseñar las I Jornadas Ibéricas del Patrimonio Industrial y la Obra Pública, celebradas en Sevilla en 1990¹³²⁷, o el VII Congreso Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial, organizado en Madrid en 1992 a instancias TICCIH (Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial), organización asesora de ICOMOS, y con el patrocinio del CEHOPU (Centro de Estudios Históricos de las Obras Públicas), dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente¹³²⁸.

La universidad española se sumó a la creciente sensibilidad por el patrimonio industrial y su problemática organizando cursos y encuentros que reunieron a expertos nacionales y extranjeros en torno a programas donde se combinaban aportaciones teóricas y trabajos empíricos con un carácter multidisciplinar. En general, ha

¹³²⁶ AGUILAR CIVERA, I. (1998): *op. cit.*, p. 103. También AGUILAR CIVERA, I. (2007a): “Arquitectura industrial, testimonio de la era de la industrialización”, *Bienes Culturales* (Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español), Madrid, nº 7, pp. 71-101.

¹³²⁷ VV. AA. (1994): *I Jornadas Ibéricas del Patrimonio Industrial y la Obra Pública*, Sevilla, 1990. Consejería de Cultura.

¹³²⁸ VV. AA. (1995): *Actas VIII Congreso Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial*. Madrid, 1992. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y TICCIH.

predominado un concepto del patrimonio industrial asociado de forma estrecha a la arqueología, la historia de la técnica, el arte e incluso la etnografía, si bien el factor territorial adquiere una presencia cada vez más notable a medida que aumentan las aportaciones de los geógrafos atraídos hacia este nuevo campo de estudio¹³²⁹. Esta tendencia queda bien ilustrada en la IX Conferencia Internacional sobre Conservación de Centros Históricos y del Patrimonio Edificado, celebrada en Valladolid en 1997 bajo el lema de “Territorio y Patrimonio”, en la cual se asumió como eje de reflexión la relación que se produce entre ambos términos, es decir, las correspondencias espaciales entre lo construido y el lugar en el que se integra¹³³⁰.

El creciente interés del sector universitario por el patrimonio industrial se manifiesta, igualmente, en el desarrollo de proyectos de investigación, que básicamente han seguido tres líneas de trabajo¹³³¹: los estudios históricos, con un método descriptivo y comparativo; la selección y protección de edificios significativos mediante la elaboración de inventarios y catálogos, y las propuestas de conservación y revalorización. Éstas pueden contemplar la continuación de la actividad original (con o sin modificaciones), la transformación del edificio en museo (en el mismo o en otro emplazamiento), o su reconversión y reutilización para usos diversos (actividades artísticas, comerciales, de ocio, educativas, residenciales, administrativas, etc.)¹³³².

La inquietud académica e intelectual se ha acompañado del creciente interés de las administraciones públicas por estas cuestiones, lo cual poco a poco se va reflejando en la legislación. Esta reciente y alentadora preocupación institucional se expresa igualmente en políticas y acciones que crean instrumentos para promover el conocimiento, la protección, conservación y puesta en valor de un patrimonio hasta el momento mal conocido y escasamente valorado.

Como resultado de todo ello, el patrimonio industrial ha pasado de ser un gran olvidado a convertirse en objeto de regulación, análisis y puesta en valor¹³³³. Hoy se acepta como un elemento integrante del patrimonio cultural al que se le reconoce un interés histórico-artístico y un valor testimonial y social. El inventario, la protección y la

¹³²⁹ BENITO DEL POZO, P. (2002): “Patrimonio industrial y cultura del territorio”, *Boletín de la A. G. E.*, nº 34, pp. 213-227.

¹³³⁰ VV. AA. (1999): *Territorio y patrimonio*, Valladolid, Instituto de Urbanística.

¹³³¹ AGUILAR CIVERA, I. (2001): “La investigación sobre el patrimonio industrial. Una revisión bibliográfica”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1, pp. 169-186.

¹³³² CASANELLES RAHOLA, E. (1998): “Recuperación y uso del patrimonio industrial”, *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales*, nº 19, pp. 11-18.

¹³³³ CASANELLES RAHOLA, E. (2001): “El Patrimonio Industrial” en VV. AA.: *Arqueología Industrial, Patrimonio y Turismo Cultural*. Gijón, INCUNA, pp. 33-40.

conservación de la herencia recibida de la era industrial se hacen imprescindibles para comprender la sociedad contemporánea.

Además, el patrimonio industrial es percibido en la actualidad ya no como una ruina inservible, sino como un activo con enormes posibilidades. En efecto, es un valioso recurso y un elemento en torno al cual vertebrar eficaces políticas de desarrollo local¹³³⁴. Representa una oportunidad, un factor de revitalización socioeconómica para aquellos territorios que son capaces de articular iniciativas que respetan la esencia del patrimonio industrial, a la vez que le otorgan un contenido capaz de generar proyectos creadores y productivos, tanto públicos como privados, aprovechando su reclamo turístico¹³³⁵.

Es, por su propia naturaleza, vestigio y emblema de una actividad que dio vida a un lugar y configuró un espacio singular y único. Constituye la memoria del lugar y está revestido de un cierto valor simbólico. En muchos casos, proporciona las señas de identidad a un territorio, otorga singularidad a un paisaje¹³³⁶. De ahí que constituya un elemento importante a considerar en las estrategias de ordenación y planificación del territorio desde una visión interdisciplinar y globalizadora¹³³⁷.

Pero ¿qué se entiende a día de hoy por “patrimonio industrial”? Es un concepto todavía sujeto a un intenso debate. A fin de llegar a una definición consensuada, es necesario revisar las nociones más autorizadas, procedentes de organismos internacionales, la legislación española y la normativa autonómica.

Desde 1992 encontramos un reconocimiento expreso del mismo por parte de la UNESCO, que lo considera parte integrante del patrimonio cultural y territorial. No obstante, hasta la *Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimonio Industrial*, redactada por el TICCIH en julio de 2003, no se ofrece una definición detallada. En este documento se señalaba que “*se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor*

¹³³⁴ BENITO DEL POZO, P. (2007): “El patrimonio industrial: recurso y oportunidad para los territorios”, en J. J. Rivera Blanco (coord.), *op. cit.*, Vol. 1, pp. 267-276 y BENITO DEL POZO, P. (1998): “Patrimonio industrial y estrategias de desarrollo”, *Ciudades*, nº 4, pp. 171-178. También RODRÍGUEZ, F. (1992): “El patrimonio industrial histórico como recurso para el desarrollo local”, *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales*, Oviedo, 2º época, nº 1, pp. 71-78.

¹³³⁵ PARDO ABAD, C. J. (2008): *Turismo y patrimonio industrial: un análisis desde la perspectiva territorial*, Madrid, Síntesis y VV. AA. (2001): *Arqueología industrial, patrimonio y turismo cultural*, Gijón, INCUNA.

¹³³⁶ ÁLVAREZ ARECES, M. A. (2001): “Patrimonio Industrial, Identidad Cultural y Sostenibilidad” en VV. AA.: *Arqueología Industrial, Patrimonio y Turismo Cultural*. Gijón, INCUNA, pp. 13-32.

¹³³⁷ ALONSO IBÁÑEZ, M. R. (1998): “Patrimonio industrial y ordenación del territorio”, *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales*, Gijón, 2ª época, nº 19, p. 91-96 y ÁLVAREZ ARECES, M. A. (1992). “Recuperación y uso del patrimonio industrial”, *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales*, Oviedo, 2º época, nº 1, pp. 57-66.

histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación”. Además, se añadía que “la arqueología industrial es un método interdisciplinario para el estudio de toda evidencia, material o inmaterial, de documentos, artefactos, estratigrafía y estructuras, asentamientos humanos y terrenos naturales y urbanos, creados por procesos industriales o para ellos”.

Desde el punto de vista normativo, la consideración del patrimonio industrial como un testimonio material de la cultura es un fenómeno también reciente. En España, el primer texto de obligada referencia es la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, que daba entrada en el derecho español a su protección genérica, aunque no tuviera un tratamiento específico. Sin embargo, ya era un avance significativo el hecho de que el patrimonio histórico se ampliara desde su interés por razón del Arte, la Historia o la Arqueología a toda expresión de la cultura material y a cualquier testimonio de civilización.

De gran interés resultó la implementación desde el año 2000 del *Plan Nacional de Patrimonio Industrial*, desarrollado por el Instituto del Patrimonio Histórico Español y aprobado por el Consejo de Patrimonio el 20 de abril de 2001¹³³⁸, que se ha revisado en marzo de 2011.

Su objetivo era acometer la protección, conservación y proyección social del patrimonio industrial, entendido como testimonio fundamental para comprender y documentar un período clave de nuestra historia, desde la convicción de que constituye un factor de desarrollo local a nivel económico y cultural. La necesidad de este plan se justificaba atendiendo a la naturaleza específica y a la fragilidad de un legado sujeto a una rápida transformación y deterioro y, por lo tanto, en grave peligro de desaparición, como resultado de la confluencia de una serie de circunstancias: el gran número de elementos a preservar, los continuos cambios que sufre, su obsolescencia funcional, su desprotección legal, la todavía escasa sensibilización social hacia el mismo, la dificultad

¹³³⁸ CRUZ PÉREZ, L., FERNÁNDEZ-POSSE, D., HUMANES, A. Y MATA, R. DE LA (2002): “El Plan Nacional de Patrimonio Industrial”, en VV. AA.: *Patrimonio industrial: lugares de la memoria. Proyectos de reutilización en industrias culturales, turismo y museos*, Gijón, INCUNA, pp. 43-51.

de la conservación íntegra e *in situ*, la carencia y/o diversidad de criterios de intervención, etc.

En dicho documento se entiende que el patrimonio industrial responde a un determinado proceso de producción y a un concreto sistema tecnológico, definidos ambos por la mecanización. Por tanto, su cronología está comprendida entre mediados del siglo XVIII, con los inicios de la industrialización, y el momento en que se comienza a introducir la automatización en los procesos productivos, en la década de 1960. Se incluyen bajo tal concepto todas las manifestaciones arquitectónicas o tecnológicas relacionadas con las actividades de extracción, producción, transformación, gestión, transporte, distribución y consumo, junto a los equipamientos necesarios para el desempeño de esas funciones (viviendas, almacenes y dotaciones asistenciales y educativas), así como las fuentes (escritas, gráficas y orales), pero siempre dentro de su contexto espacial y del proceso histórico de la “Revolución Industrial”. Estos bienes se deben entender como un todo integral compuesto por el paisaje, las relaciones industriales, las arquitecturas, las técnicas, los archivos y documentos generados y sus prácticas de carácter simbólico.

Para su estudio se dispone de una metodología propia de carácter interdisciplinar, la Arqueología Industrial. Esta disciplina científica analiza y pone en valor esos vestigios materiales e inmateriales como testimonios históricos. Además, permite una mejor comprensión de las estructuras y los procesos productivos que han generado el desarrollo de las sociedades técnico-industriales, sus fuentes de energía, sus lugares y espacios de trabajo, su organización productiva y su forma de responder a una economía basada en la mecanización de los procesos productivos.

En el Plan se considera “Bien Industrial” a cada uno de los elementos o conjuntos que componen este patrimonio, pudiéndose distinguir entre bienes inmuebles, muebles e inmateriales.

Entre los bienes inmuebles se diferencian cuatro tipos:

- Elementos aislados, por su propia naturaleza o por la desaparición del resto de sus componentes, que por su valor histórico, arquitectónico, tecnológico, etc. constituyen un testimonio representativo de una determinada actividad industrial.
- Conjuntos industriales, en los que se conservan tanto los componentes materiales y funcionales como su articulación originaria, representando así una muestra completa de la actividad industrial en un determinado sector productivo.

- Paisajes industriales, de carácter evolutivo, en los que se conservan visibles en el territorio todos los elementos esenciales presentes en los procesos de producción de una o varias actividades industriales relacionadas entre sí, constituyendo un escenario privilegiado para la observación de las transformaciones y los usos que las sociedades han hecho de sus recursos, y confiriendo un singular aspecto al lugar.

- Sistemas y redes industriales para el transporte del agua, energía, mercancías, viajeros, comunicaciones, etc., que constituyen por su articulación compleja y sus valores patrimoniales un testimonio material de la ordenación territorial, de la movilidad de personas, ideas o mercancías, y del arte de construir la obra pública del período contemporáneo.

Entre los bienes muebles hay otras tantas categorías:

- Artefactos, compuestos por mecanismos destinados a la obtención, transformación y conducción de sustancias, a la producción de energía o al transporte y a la comunicación.

- Utillajes y herramientas necesarias para el desempeño de los procedimientos técnicos asociados a las actividades económicas.

- Mobiliario y accesorios del entorno social del trabajo, incluyendo los bienes de equipamiento mueble de los espacios de residencia, gestión, asistencial o de ocio relacionados con los establecimientos industriales.

- Archivos, compuestos por los documentos escritos y gráficos generados por las actividades económicas y las relaciones industriales. Incluyen fuentes orales y visuales.

Finalmente, entre los bienes inmateriales se encuentran testimonios o colecciones unitarias que por su relevancia suponen parte integral de la memoria histórica asociada a un sistema de trabajo.

La selección de los bienes industriales a proteger se efectúa con arreglo a una serie de criterios de valoración y selección:

* A (Intrínsecos): valor testimonial, singularidad y/o representatividad tipológica, autenticidad e integridad. Se trata del nivel de análisis y valoración comparativa, que hace referencia a la importancia del elemento en relación con otros de su misma tipología y género, con los que se le valora y evalúa.

* B (Patrimoniales): valor histórico-social, tecnológico, artístico-arquitectónico y territorial. Corresponden al nivel de análisis y valoración descriptiva, la más conflictiva. El valor funcional, racional, transparente y sincero de estas obras, que se materializa en volúmenes geométricos, severidad en las formas, articulaciones regulares

u ordenadas y economía de medios, ha provocado tradicionalmente un rechazo de su valor artístico, yendo por tanto en detrimento de su valor patrimonial.

* C (Viabilidad): posibilidad de restauración integral, estado de conservación, plan de viabilidad y rentabilidad social, y situación jurídica. Estos criterios se refieren a sus posibilidades de futuro, en relación con su puesta en valor.

El Plan Nacional de Patrimonio Industrial se va a desarrollar en la próxima década en torno a los siguientes ejes:

- Confección de un Inventario del Patrimonio Industrial de España, de acuerdo con los criterios especificados. Está dirigido a documentar este patrimonio y dotar a los bienes industriales más relevantes de figuras jurídicas de protección que garanticen su conservación y uso. Se tendrán en cuenta los inventarios ya realizados de carácter regional, sectorial o temático para crear una base de datos común.

- Realización de Estudios, consistentes en las actuaciones necesarias para el conocimiento y documentación del bien, su declaración como BIC o la determinación de su propiedad y situación jurídica.

- Redacción de los Planes Directores de los bienes, conjuntos o paisajes industriales, necesarios para planificar las acciones de su conservación. Son documentos marco elaborados de forma interdisciplinar para conseguir el mayor y mejor conocimiento del bien desde todas las ópticas posibles. Deben recoger la documentación completa del estado actual del bien, así como los procedimientos y estrategias que fundamenten y organicen las propuestas de conservación, restauración, uso y mantenimiento del mismo. Contienen los siguientes apartados:

A. Memoria descriptiva del bien industrial, su contenido y su entorno.

B. Análisis histórico.

C. Estudio jurídico.

D. Análisis del estado de conservación y diagnóstico final.

E. Planes de actuación o de intervenciones.

F. Propuestas de usos, mantenimiento y servicios.

G. Plan de gestión y difusión.

- Redacción de Proyectos de Intervención en los bienes seleccionados para su restauración y conservación.

Por lo que se refiere al marco normativo autonómico, este legado encuentra en algunos casos un tratamiento específico que llega a incluir la dimensión territorial. Ahora bien, no todos los textos autonómicos son homogéneos en el enfoque del

patrimonio industrial: algunas leyes lo consideran parte del arqueológico, en otras está integrado en el etnográfico, y un tercer grupo de textos lo incorpora dentro de ambos conjuntos al mismo tiempo.

La Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, incluye la definición más precisa: “*integran el patrimonio histórico-industrial de Asturias los bienes muebles e inmuebles que constituyen testimonios significativos de la evolución de las actividades técnicas y productivas con una finalidad de explotación industrial y de su influencia sobre el territorio y la sociedad*”. No hay duda de la dimensión del patrimonio industrial como elemento esencial de la cultura y el territorio. Se inserta en un paisaje determinado, siendo cada vez más necesario interpretarlo no como elemento aislado sino en su contexto, a través de una lectura actualizada, integrada y científica.

Finalmente nos referiremos al tratamiento del patrimonio industrial en nuestra región. En Castilla y León¹³³⁹ el Plan PAHIS 2004-2012 ha incorporado un mayor grado de conciencia y preocupación por esta temática, dedicándole un plan sectorial en el que se recogen cinco programas de actuación. Dos tiene carácter general, como son la elaboración del *Libro Blanco del Patrimonio Industrial* y del *Inventario del Patrimonio Industrial*. Los tres restantes son sectoriales y afectan a las Comarcas Mineras, las Explotaciones Extractivas Antiguas y las Instalaciones Fabriles.

El Libro Blanco de Patrimonio Industrial contendrá una definición del concepto y los criterios de delimitación del patrimonio industrial en el contexto histórico y territorial de la comunidad. Asimismo, recogerá directrices de análisis, información o documentación, así como propuestas de acción para su protección, conservación y difusión. Su elaboración es fundamental para llevar a efecto la necesaria protección, conservación y puesta en valor del acervo industrial de la comunidad.

El Inventario del Patrimonio Industrial, por su parte, se concibe como la herramienta básica de protección, definición de uso y planificación de las intervenciones y permite la declaración de Bienes de Interés Cultural de los conjuntos más significativos. Las labores de inventariado se efectúan por provincias. Previamente, ya se elaboró el inventario de Segovia, realizado en 2001 y puesto al día en 2006, año en que se sumó el de la provincia de Ávila. En 2007 se adjudicaron los inventarios de Zamora, Valladolid y Palencia, que aún no han sido concluidos, y están pendientes de salir a concurso los del resto de provincias.

¹³³⁹ REPRESA FERNÁNDEZ, M. F. Y HELGUERA QUIJADA, J. (1997): “El patrimonio industrial de Castilla y León: iniciativas para su estudio y conservación”, *Estudios Bercianos*, nº 23, pp. 79-104.

EL PATRIMONIO DE LA OBRA PÚBLICA

Constituye un legado todavía hoy poco conocido y valorado¹³⁴⁰. Es un campo amplio y complejo que recoge distintos aspectos de las numerosas y grandes infraestructuras desarrolladas a lo largo de los siglos (viarias, ferroviarias, hidráulicas), del tráfico marítimo y aéreo, y de las comunicaciones. Estos sistemas de transporte se han ido materializando a lo largo de los siglos en unas redes, líneas o nodos y en numerosos elementos singulares. Han dejado una cultura que se manifiesta en el paisaje y en el territorio, en la ingeniería y en la arquitectura, en la memoria documental y gráfica. Las obras públicas, pues, presentan una triple condición: su carácter intrínseco de obras de ingeniería civil, su incidencia en la articulación y estructuración del territorio, y su consideración como parte integrante del patrimonio cultural¹³⁴¹.

La reivindicación de la obra pública se inicia a mediados de los años ochenta. En España, destacaron en esta labor J. A. Fernández Ordóñez y el CEHOPU. Así, en 1986 se celebró en Madrid el coloquio *Las Obras Públicas: una nueva dimensión del patrimonio*¹³⁴², en el que se reconocía su carácter cultural. Desde entonces, se han dado importantes pasos para estudiar, preservar y difundir este patrimonio, pero todavía se requiere de una mayor sensibilización ciudadana y una mayor concienciación de los diferentes agentes públicos¹³⁴³. Pese al avance experimentado en las dos últimas décadas, el patrimonio de las obras públicas dista mucho de ser reconocido. En ello confluyen aspectos relacionados con la legislación actual en materia de patrimonio, que no hace referencia expresa al mismo, o la aún escasa valoración por parte de la administración y de los técnicos que se ocupan de la conservación de las obras de ingeniería históricas. Por ello, es necesario subrayar el componente cultural y paisajístico de este patrimonio¹³⁴⁴.

¹³⁴⁰ CASAS GÓMEZ, A. DE LAS (2008): “Las obras públicas, un patrimonio desconocido”, en F. Bueno Hernández (coord.), *op. cit.*, pp. 48-59.

¹³⁴¹ *Ibidem*, pp. 18-19.

¹³⁴² VV. AA. (1986): *La Obra Pública, Patrimonio Cultural*, Madrid, MOPU y CEHOPU. También FERNÁNDEZ TROYANO, L. (1985): “El patrimonio histórico de las obras públicas y su conservación: los puentes”, *Informes de Construcción*, nº 375, pp. 5-55.

¹³⁴³ AGUILAR CIVERA, I. (2007c): “Patrimonio cultural de la obra pública. Acciones del pasado, propuestas del futuro”, en M. P. Biel Ibáñez (coord.), *Jornadas Patrimonio Industrial y Obra Pública* (Zaragoza, abril 2007), Universidad de Zaragoza, pp. 205-223.

¹³⁴⁴ MARTÍNEZ VÁZQUEZ DE PARGA, R. (2003): “El patrimonio de las obras públicas”, *Revista de Obras Públicas*, Año 150, nº 3.438, pp. 79-82 y BALLESTER, J. M. (2000): “Las obras públicas: una nueva dimensión del patrimonio”, *Cuadernos de Cauce 2000*, nº 9. Separatas.

La dimensión territorial de la obra pública no se ha contemplado hasta hace pocos años¹³⁴⁵. En muchos casos, se sigue manteniendo un concepto arquitectónico de la misma, que se remonta a los primeros pasos dados en el siglo XIX para proteger los principales monumentos nacionales¹³⁴⁶, de suerte que en los todavía escasos inventarios y catálogos elaborados se valoran elementos singulares y aislados. Pero la obra pública no puede separarse de su contexto, su lugar, su entorno: ese carácter territorial es parte esencial de la misma¹³⁴⁷. Hoy en día existen algunas líneas de investigación al respecto donde se tiene por objeto el análisis del territorio, del paisaje de la obra pública o de los equipamientos colectivos.

Ya hemos señalado cómo el análisis del territorio, desde su entendimiento como espacio construido y legado cultural, constituye una perspectiva de análisis innovadora. La aportación desde este campo consiste en considerar la obra pública como la gran protagonista de la arquitectura del territorio y de la organización del espacio. Las infraestructuras históricas han sido elementos fundamentales en la construcción del territorio y hoy aparecen perfectamente integradas en el paisaje que contribuyeron a transformar, en tanto en cuanto representaron un instrumento privilegiado de comunicación y fueron portadoras de progreso y de desarrollo. Ni las estructuras ni las formas del territorio actual se entienden sin estas obras que, a pesar de su obsolescencia funcional en algunos casos, siguen conformando redes que ordenan el espacio¹³⁴⁸.

En esta línea se encuentra también el estudio de la obra pública como creadora de paisajes singulares y como definidora de lugares, realidades construidas que identifican un territorio. Así, la obra de ingeniería conforma su propio paisaje¹³⁴⁹, lo ordena y le da valor y, mediante la transformación de la franja territorial de la que forma parte, configura un lugar, le otorga un carácter cultural. Cobra sentido, por tanto, el

¹³⁴⁵ AGUILAR CIVERA, I. (2007b): “La obra pública y el territorio: su conservación y valor patrimonial”, en J. J. Rivera Blanco (coord.), *op. cit.*, Vol. 1, pp. 231-244.

¹³⁴⁶ AGUILAR CIVERA, I. (2006): “El patrimonio de la Obra Pública. Origen y evolución (1800-1933)”, en *I Congreso Internacional de Patrimonio e Historia de la Ingeniería*, Las Palmas de Gran Canaria, Escuela Universitaria Politécnica, pp. 72-109.

¹³⁴⁷ PRECIOSO DE MURGA, A. Y ROMERO MUÑOZ, D. (2005): “El patrimonio de las obras públicas y el medio ambiente”, *Ambienta*, nº Octubre 2005, pp. 36-41.

¹³⁴⁸ NÁRDIZ ORTIZ, C. (2000): “Paisaje, patrimonio e ingeniería”, en J. M. Iglesias Gil (ed.): *Actas de los X Cursos sobre Patrimonio Histórico* (Santander, 1999), Santander, Universidad de Cantabria, pp. 241-253.

¹³⁴⁹ AGUILÓ ALONSO, M. (1999): *El paisaje construido. Una aproximación a la Idea de Lugar*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y AGUILÓ ALONSO, M. (2001): “Naturaleza, paisaje y lugar: estética de la obra y su entorno”, *Ingeniería y Territorio*, nº 54, pp. 28-35.

análisis del paisaje como valor inseparable de la obra pública y como añadido en su valoración patrimonial¹³⁵⁰.

Por último, también se está trabajando en la consideración de las “infraestructuras lineales históricas”, que permiten incorporar una valoración a escala más amplia del contexto territorial de la obra pública, como parte de una red o sistema de canales, de carreteras o de ferrocarriles. También se viene reflexionando sobre el concepto de “itinerario cultural”, que incluye una consideración de aspectos intangibles que trascienden la materialidad física de la vía.

En 1994 ICOMOS lo definía como aquel que: “1) se fundamenta en la dinámica del movimiento y en la idea de intercambio, con continuidad en el espacio y en el tiempo; 2) se refiere a un conjunto, de valor superior a la suma de los elementos que lo constituyen y que les confiere sentido; 3) ilustra el intercambio y el diálogo entre países o entre regiones; 4) revela una pluralidad de dimensiones que desarrolla y enriquece su primitiva función, sea ésta religiosa, comercial, administrativa u otra”. De nuevo, su Asamblea General manifestó en 2002 en sus consideraciones que “los itinerarios culturales no se generan ni se definen a partir de los elementos patrimoniales incluidos en su recorrido (monumentos, ciudades históricas, paisajes culturales, etc.), sino que, por el contrario, son el motor dinamizador cuyo movimiento o hilo conductor histórico ha generado, o sigue generando, dichos bienes culturales”.

EL CANAL DE CASTILLA

Se ha analizado ya la capacidad de transformación paisajística y su carácter de principal elemento ordenador y eje estructurante del territorio que conforma. Pero resta su consideración como perfecta manifestación integradora del patrimonio industrial y de la obra pública en atención al conjunto de elementos que lo conforman¹³⁵¹, tanto las obras hidráulicas como los edificios destinados a su servicio. Sobre ambos se vienen desarrollando diferentes intervenciones en los últimos años orientadas a su conservación y puesta en uso¹³⁵².

¹³⁵⁰ NÁRDIZ ORTIZ, C. (2007): “Obras de ingeniería y creación de paisajes”, *Revista de Obras Públicas*, nº 3.474, pp. 19-32 y NÁRDIZ ORTIZ, C. (2001): “El paisaje de la ingeniería, la estética, la historia, el análisis y el proyecto”, *Ingeniería y Territorio*, nº 54, pp. 4-13.

¹³⁵¹ ALONSO ORTEGA, J. L. Y BAQUEDANO, E. (1986): “El Canal de Castilla”, en *Koiné. Revista del Patrimonio Histórico-Artístico*, vol. 1, nº 2, pp. 33-47.

¹³⁵² SÁIZ FRAILE, R. Y CUBILLO MARTÍNEZ-RIDRUEJO, R. DEL (1999): “El patrimonio histórico en la obra pública. El Canal de Castilla”, en J. M. Iglesias Gil (ed.): *op. cit.*, pp. 219-236 y

El Catálogo de Bienes Protegidos, incluido en el Plan Regional del Canal de Castilla¹³⁵³, reúne las fichas con las características de cada una de sus obras ingenieriles y arquitectónicas, las cuales pueden aparecer agrupadas en torno a puntos relevantes (sobre todo esclusas)¹³⁵⁴ o de manera individualizada en los tramos que los unen. Estos documentos contienen información agrupada en torno a tres apartados básicos: “Descripción y estado”, donde se detallan sus dimensiones, composición, materiales de construcción, estado de conservación, uso y otros datos; “Valoración y protección” y “Acciones de mejora y conservación”.

Las actuaciones sobre los mismos se rigen según el grado de protección que se les aplica y teniendo en cuenta los siguientes parámetros:

- a) Categoría de protección: integral, estructural, ambiental.
- b) Nivel de protección: del nivel I a nivel V.
- c) Estado: bueno, regular, malo.
- d) Prioridad: de primera a cuarta.

En las Normas Reguladoras, Título III (Normas Urbanísticas Particulares) y Capítulo III (Normas Particulares de Protección), se definen las tres categorías y los cinco niveles de protección:

1ª. Categoría Integral. Protege la totalidad de las obras originales que se conservan, preservando sus características y los rasgos que las singularizan. Su regulación se realiza mediante el denominado Nivel 1 de Protección. Se aplica a todos los elementos del Canal reconocidos como de "carácter monumental", a saber, las obras hidráulicas y las infraestructuras, como es el caso de los puentes.

2ª. Categoría Estructural. Salvaguarda la identidad del edificio y de los elementos básicos que definen su forma de articulación, uso u ocupación del espacio. Comprende los Niveles II y III de Protección. Afecta a todos los elementos del Canal reconocidos como de "interés", todas las edificaciones construidas en sus márgenes.

3ª. Categoría Ambiental. Preserva no tanto al edificio, sino su recuerdo histórico como parte del todo que representa el Canal de Castilla. Le corresponden los Niveles IV y V de Protección. Se dirige a todas las edificaciones del Canal que ahora se encuentran

HELGUERA QUIJADA, J. (1998): “El Canal de Castilla como patrimonio cultural: historia y presente”, en VV. AA., *Patrimonio cultural y sociedad: una relación interactiva*, Valladolid, pp. 189-214.

¹³⁵³ GUERRA GARRIDO, R. (coord.) (2004): *op. cit.*, Vol. 2.

¹³⁵⁴ En el caso del Ramal Norte, se disponen 18 conjuntos de esclusas (1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 7ª, 8ª, 9ª, 10ª, 11ª-12ª, 13ª, 14ª, 15ª, 16ª, 17ª-18ª-19ª-20ª, 21ª y 22ª-23ª-24ª) y 5 en torno a otros elementos de importancia (Nacimiento del Canal, Dársena de Alar del Rey, Retención de San Andrés, Puente de Carrecazada y Acueducto de Abánades).

en ruina o casi desaparecidas y a los restos de las poblaciones de nueva formación que existieron.

Teniendo presentes estas prescripciones, consideramos a continuación el estado y las actuaciones desarrolladas sobre los elementos que componen el Canal.

Dentro de la “obra hidráulica”, las esclusas son las piezas más significativas del Canal por su complejidad, espectacularidad y magnífica construcción. En general, presentan un buen estado de conservación, pero es preciso tener en cuenta que su fisonomía actual difiere en buena medida de la original, debido a las obras de adaptación que se acometieron tras el cierre del Canal a la navegación y su transformación en canal de riego y abastecimiento. Como resultado, aparecen elementos ajenos a su estructura, tales como aliviaderos y presillas de hormigón o compuertas metálicas de regulación, que dificultan su lectura formal y su comprensión funcional.



**Ilustración 157. Recuperación de la esclusa 14 en San Llorente de la Vega (Burgos).
Mayo de 2010**

Ante la imposibilidad de recuperar el primitivo uso del Canal para la navegación en su totalidad, únicamente cabe el mantenimiento y, en su caso, la rehabilitación de estos ingenios hidráulicos con el fin de evitar su deterioro. En este sentido, se han planteado acciones como la limpieza y desbroce del vaso o el acondicionamiento de sus

bordes. También se ha optado por ordenar adecuadamente el entorno de sus conjuntos, aumentando la accesibilidad y potenciándolo como zona de estancia y recreo.

Y de manera puntual, hemos de señalar la ejecución de obras de acondicionamiento para reestablecer su funcionalidad original y, por tanto, habilitar el paso de una barca de recreo. Tal es el caso de las esclusas 6, 14 y 22-23-24, donde para alcanzar tal fin se realizaron diversas intervenciones: la supresión del aliviadero lateral que vertía en la pared de la esclusa y su sustitución por una canalización subterránea adyacente, el recrecimiento del vaso en una hilada de sillares o la colocación de puertas metálicas movidas por motores eléctricos para permitir su apertura y cierre en las maniobras de llenado o vaciado y de entrada o salida de la embarcación.

El estado de los acueductos y alcantarillas es variable pero, en general, requieren de labores de desbroce, limpieza y acondicionamiento de su entorno para mejorar la accesibilidad y hacer posible su visita. En los casos que presenten un mayor deterioro, es precisa su rehabilitación, mediante la reposición de su fábrica (generalmente los pretiles) a la manera y con materiales originales.

Muchas almenaras de riego no tienen hoy uso y junto a unas bien conservadas se encuentran otras en mal estado o ruina. Es necesaria, en este caso, su rehabilitación mediante la reposición de la fábrica primitiva para evitar su gradual deterioro, ya que constituyen un elemento característico de los denominados "tramos entre conjuntos",

Finalmente los puentes, considerados como "infraestructuras", presentan un estado de conservación bueno en general, manteniendo su estructura original, y continúan utilizándose aunque hayan sido derribados en parte o presenten intervenciones ajenas a su aspecto primigenio. Como acciones de mejora y conservación para estos elementos se proponen la reposición de pretiles a la manera y con materiales tradicionales, la rehabilitación en su caso de las aletas, la pavimentación de la calzada con firmes similares al original, y la limpieza y acondicionamiento de su entorno.

Por lo que respecta a las "edificaciones" construidas en las márgenes para el servicio del Canal (viviendas, cuadras y almacenes) o para aprovechar sus recursos energéticos (establecimientos proto-industriales como molinos, fábricas de harinas y batanes), se contempla un tratamiento diferencial en función de su estado de conservación y su tipo de protección. Se trata de un amplio conjunto que comprende desde unas pocas construcciones rehabilitadas y en uso (algunas casillas, almacenes y fábricas) a una gran mayoría en mal estado o ruina.

Con carácter general, todas estas construcciones presentan una protección estructural, con valoración de sus fachadas, formación de cubierta y elementos portantes originales. En este caso, se plantean actuaciones de limpieza del entorno y consolidación interior y, en su caso, obras de reparación de la cubierta, la fachada y la carpintería exterior.

Cuando su estado es próximo a la ruina, la protección establecida es ambiental y se valora la preexistencia de la edificación original desaparecida. En este caso se plantea el derribo de los elementos estructurales degradados, la consolidación de los restos existentes y, si fuera posible, la recuperación de la traza original.

Particular atención merece el tratamiento que han recibido los artefactos industriales¹³⁵⁵. Tenemos constancia de la demolición de algunos de ellos en la década de 1980 con la autorización de la propia Confederación Hidrográfica del Duero, organismo encargado de su tutela. Tal es el caso, por ejemplo, de la fábrica de Pradojo en Castrillo de Riopisuerga (Burgos), la fábrica de papel de Olmos de Pisuerga (Palencia) o una de las fábricas de harinas edificadas junto a las esclusas de Frómista (Palencia), de los cuales sólo quedan hoy los restos de su cimentación y sus cuérnagos cubiertos por la espesa maleza.

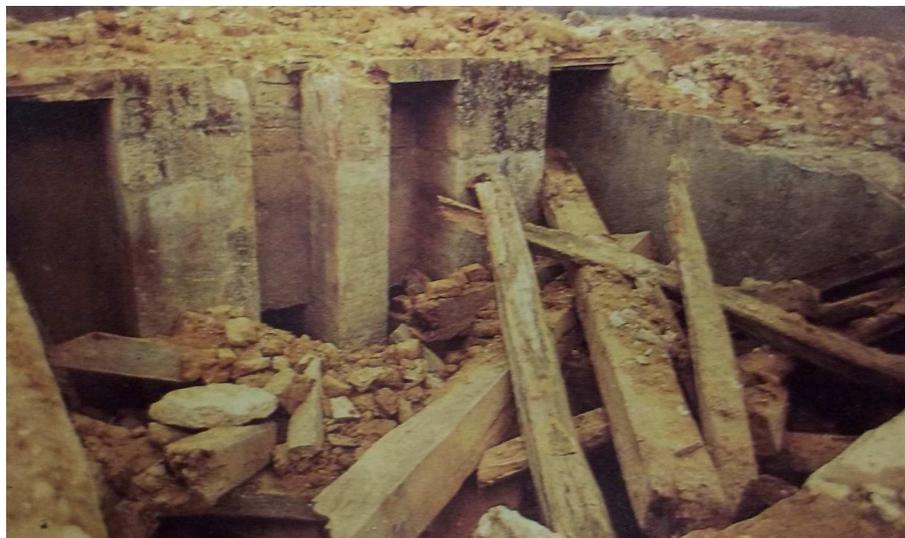


Ilustración 158. Derribo de la fábrica de papel de la 11ª y 12ª esclusas en Olmos de Pisuerga (Palencia). Febrero de 1984

No obstante, también es reseñable, en torno a esas fechas, la aparición de una interesante y pionera aportación desde el campo de la Arqueología Industrial en relación

¹³⁵⁵ ILLARREGUI, E. (coord.) (2009): *Arqueología del agua*, Segovia, Ayuntamiento de Herrera de Pisuerga y Universidad SEK.

con los establecimientos industriales del Canal de Castilla: el estudio del batán de curtidos de la 7ª esclusa, transformado después en molino y fábrica de harinas¹³⁵⁶.

En la prospección previa, se identificaron una serie de elementos. Se encontró una fábrica de harinas, en pie pero en estado ruinoso, que reaprovechó la estructura de un batán anterior. En este edificio estarían situados los mazos que, accionados por ruedas hidráulicas verticales, servirían para la fase de zurrado de los cueros. Al sur de la misma, aparecían los restos de un edificio de adobe enlucido de cal con los ángulos de sillería que servía de vivienda de los empleados y de almacén de las pieles curtidas. Entre ambas construcciones se disponía un conjunto de cámaras subterráneas y abovedadas, formado por una galería de sección cuadrada y de sillar, una antecámara repartidora abovedada y provista de un tajamar, dos cámaras cubiertas de sillería y cerradas para la retención de aguas, y otras dos de rodezno donde iban instaladas las ruedas. También se identificó un cauce seco relacionado con ellas, pero sin conexión con el cuérnago principal.

A raíz de una excavación efectuada en las campañas de verano de 1986 y 1987, bajo la dirección de M. F. Represa Fernández, se localizaron algunas estructuras interesantes para la comprensión de este complejo industrial:

- El caz que abastecía de agua a la tahona, con conducción subterránea de sillar.
- La sala de noques, pozos rectangulares de sillería bajo el nivel del suelo donde se efectuaba el curtido de las pieles con la casca¹³⁵⁷, y de pelambres, piletas en donde se aflojaba el pelo de las pieles con agua y cal para facilitar su posterior pelado. Se situaban en un patio empedrado rodeado de un suelo de ladrillo.
- Un aliviadero subyacente, a la derecha del cuérnago, que describía una trayectoria semicircular y desembocaba en el canal de descarga.
- La tahona, situada por encima de las dependencias subterráneas. Era un pequeño recinto con paredes de tapial calicastro, cuyo suelo de sillar rodeado de ladrillo presentaba un rebaje circular apto para facilitar el rodaje de la muela. En las cámaras de rodezno se encontraron restos de maquinaria y una cincha o viga característica de los molinos de “regolfo”¹³⁵⁸.
- Una represa o balsa, en forma de talud y construida en excelente sillar.

¹³⁵⁶ REPRESA FERNÁNDEZ, M. F. Y LÓPEZ LINAJE, J. (1987): “Arqueología industrial: un batán del siglo XVIII”, *Revista de Arqueología*, nº 69, pp. 17-24.

¹³⁵⁷ Mediante este procedimiento se obtenía el tanino a partir de la desfibración de cortezas o raíces de encina (*Quercus*) molidas y mezcladas con agua.

¹³⁵⁸ Estas máquinas hidráulicas, de origen español, constituyen uno de los más directos antecedentes de la turbina hidráulica a reacción.

A la luz de tales hallazgos se extrajo una serie de conclusiones. El artefacto original, de finales del siglo XVIII, presentaba la peculiaridad de constituir una novedad en nuestra región, por la aplicación de energía hidráulica a las diversas fases de trabajo del cuero, desde la molienda de la materia curtiente (la casca) hasta el zurrado, ya que en las tenerías castellanas se acostumbraba a utilizar fuerza animal o humana.

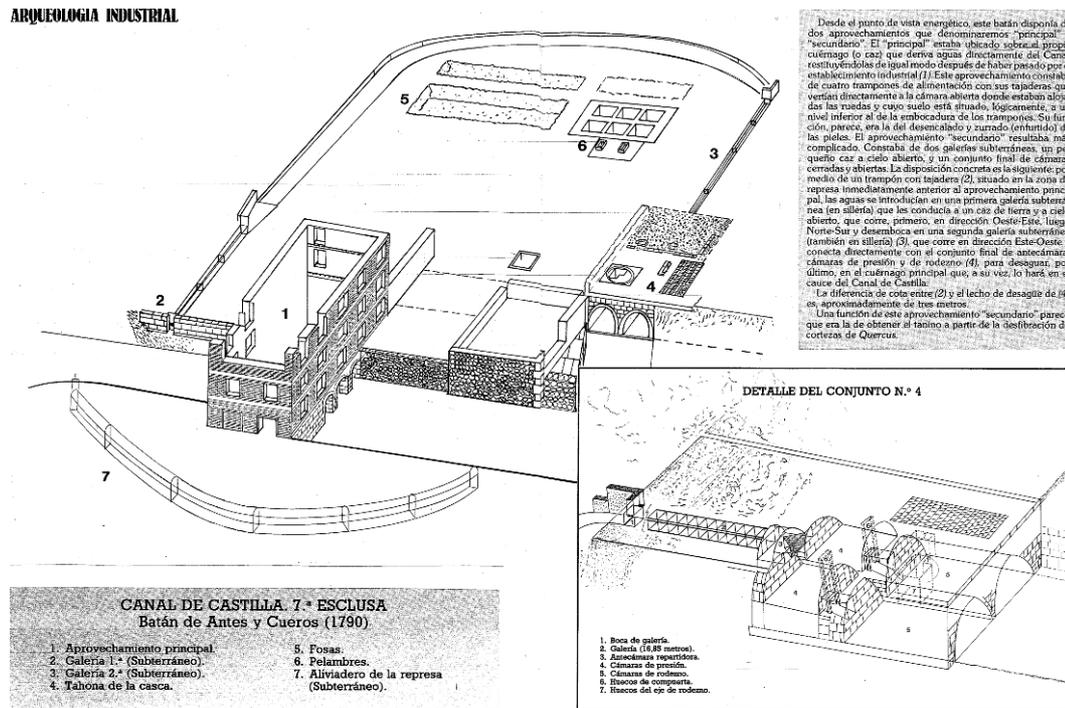


Ilustración 159. Plano del establecimiento industrial de la 7ª esclusa

Desde el punto de vista energético, este establecimiento disponía de dos aprovechamientos. El "principal", el batán (posteriormente destinado a fábrica de harinas), estaba ubicado sobre el propio cuénrago o caz que derivaba aguas directamente del Canal, restituyéndolas de igual modo después de haber pasado por el establecimiento industrial. Este mecanismo constaba de cuatro trampones de alimentación con sus tajaderas que vertían directamente a la cámara abierta donde estaban alojadas las ruedas. Su función era la del desencilado y enfurtido de las pieles.

El aprovechamiento "secundario", destinado a molino de casca o corteza (tahona), presentaba un diseño hidráulico más complejo. Constaba de dos galerías subterráneas, un pequeño caz a cielo abierto, y un conjunto final de cámaras cerradas y abiertas. Por medio de un trampón con tajadera, situado en la zona de represa inmediatamente anterior al artefacto principal, las aguas se introducían en una primera galería subterránea de sillera. Ésta conducía a un caz de tierra y a cielo abierto, el cual

corría primero en dirección oeste-este, luego norte-sur y desembocaba en una segunda galería subterránea también de sillería. Ésta, que describía una línea este-oeste, conectaba directamente con el conjunto final de antecámara repartidora, cámaras de presión o retención y estancias para los rodeznos. Finalmente, se producía el desagüe en el cuérnago principal que, a su vez, devolvía las aguas al cauce del Canal de Castilla.

Junto al análisis tipológico y constructivo del artefacto, se avanzó una serie de propuestas de actuación ante la necesidad de dotar al mismo de un programa urgente de conservación que frenara su acusado deterioro. Entre tales medidas, se incluían el desbroce y la limpieza de vegetación (mediante la aplicación de herbicidas y fungicidas) en las conducciones y galerías subterráneas (sobre todo el caz, la antecámara y las cámaras de retención); la consolidación de las partes en mal estado y la reconstrucción de las zonas ruinosas (como la represa, la tahona o la sala de noques) y, finalmente, una intervención puntual en las cámaras de rodezno para extraer los restos de maquinaria y levantar su planimetría¹³⁵⁹. No obstante, parece ser que tales actuaciones no se implementaron, pues hoy día el establecimiento presenta un estado ruinoso.

Pero, además de los artefactos industriales que han desaparecido o se encuentran en ruinas (la mayoría), algunos han permanecido (o aún permanecen) en explotación como minicentrales hidroeléctricas, sobre todo los que pasaron a manos de particulares. Es el caso de los artefactos de las esclusas 4ª, 9ª, 14ª, Frómista o Calahorra¹³⁶⁰.

Por otra parte, también son reseñables algunas intervenciones puntuales que han permitido la recuperación de construcciones otrora al servicio del Canal, fundamentalmente los almacenes. Recientemente, en el marco del Plan de Excelencia Turística del Canal, se ha acometido la rehabilitación del almacén de Carrecalzada en Melgar de Fernamental (Burgos), con la finalidad de crear un centro de turismo rural. A sus pies se ha dispuesto un pequeño embarcadero desde el que zarpa un barco turístico que recorre el tramo navegable comprendido entre el acueducto de Abánades y la esclusa 14ª, y se ofertan distintas actividades de ocio (hidropedales, piraguas, etc.).

¹³⁵⁹ REPRESA FERNÁNDEZ, M. F. (1990): "Propuesta de conservación del batán de antes y cueros del Canal de Castilla (Palencia)", en *Actas del Congreso sobre conservación y desarrollo de los recursos del Canal de Castilla* (Palencia, 1990), Palencia, Junta de Castilla y León, Diputación Provincial de Palencia y Confederación Hidrográfica del Duero, pp. 249-261.

¹³⁶⁰ LÓPEZ LINAJE, J. (1983): *op. cit.*, p. 8 y ss. y GARCÍA CASTELLÓN, F. (1997): *op. cit.*, p. 67.



Ilustración 160. Acondicionamiento del almacén de Carrecalzada en Melgar de Fernamental, (Burgos). Junio de 2009

En este sentido, las dársenas, que son los conjuntos con mayor número de edificaciones y los que están más integrados (aunque en áreas de borde) en la trama consolidada de los núcleos, son los espacios que mayores oportunidades presentan para su rehabilitación o consolidación y para la reconversión de sus espacios con destino a nuevos usos. Dentro de este marco se inscriben los proyectos de transformación de la dársena de Alar del Rey, donde se ha acometido la recuperación y el acondicionamiento del Almacén Grande como centro de recepción de visitantes.



Ilustración 161. Almacén Grande de Alar del Rey (Palencia) tras su rehabilitación. Septiembre de 2010

EL FERROCARRIL

Este medio de transporte, que vino a transformar las condiciones de producción y distribución, también generó un paisaje característico, formado por la arquitectura de sus estaciones, almacenes y talleres, y la ingeniería de sus líneas y trazados, vías, puentes, viaductos, tajeas y túneles. Se trata de un legado heredado a través de las sucesivas transformaciones que ha tenido este medio de transporte, tanto en el material móvil (locomotoras y vagones) como en las infraestructuras (tracción a vapor, electrificación, etc.). Su pérdida de importancia en los desplazamientos interurbanos a partir de los años sesenta, a favor de la carretera y el avión, trajo consigo una preocupación creciente por su patrimonio arquitectónico e ingenieril, que un momento en el que comenzaba a ser abandonado y descuidado. Su valoración ha evolucionado desde un enfoque técnico o artístico hasta la consideración de su amplia repercusión cultural y territorial¹³⁶¹.

La arquitectura ferroviaria y, en concreto, la arquitectura de la estación es una de las nuevas tipologías que nacen con la revolución del transporte a mediados del siglo XIX para resolver las necesidades de este nuevo sistema de comunicación. En ella podemos observar todas aquellas características que mejor definen el pensamiento de la nueva era mecanizada y que permiten englobarla de forma inequívoca dentro de la arquitectura industrial¹³⁶².

Destaca su racionalidad, sinceridad y transparencia. Su complejidad puede reducirse a la sencillez de sus elementos constitutivos. El material en su estricta calidad, la forma franca y el volumen correcto dan como resultado una arquitectura “justa y bella”: la obra de ingeniería es el modelo. La lectura de su distribución es clara: el edificio de viajeros, los muelles, los talleres, las cocheras, los almacenes, los depósitos de agua. También responde al nuevo criterio de funcionalidad. La forma y el volumen del edificio están al servicio de la función que debe asumir, de la maquinaria que debe acoger y de la organización de la producción que se establezca.

Además, esta arquitectura se estandariza. Un modelo sirve para la construcción de una línea férrea, con lo que se economiza tiempo y costes en la realización. Se

¹³⁶¹ AGUILAR CIVERA, I. (1999a): “El ferrocarril: legado cultural y patrimonio”, en M. Muñoz Rubio, J. San Fernández y J. Vidal Olivares (eds.), *Siglo y medio del Ferrocarril en España: 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 985-1002.

¹³⁶² AGUILAR CIVERA, I. (1999b): “150 años del ferrocarril. El patrimonio ferroviario”, en J. M. Iglesias Gil (ed.): *op. cit.*, pp. 259-280.

organiza un sistema y proceso de construcción global, donde se normalizan materiales y técnicas, se unifica la dirección y se especializa la mano de obra. Las estaciones de ferrocarril, llevadas a cabo por las grandes compañías ferroviarias, eran proyectadas en los gabinetes de ingenieros, y estaban ordenadas con arreglo a un sistema de clasificación en 1ª, 2ª, 3ª y 4ª clase. De esta forma, se diseñaba un solo prototipo para cada una de las categorías de una línea férrea y éste se repetía según el orden asignado a las instalaciones de las diferentes poblaciones. La importancia de una estación venía reflejada en su fachada, por su mayor o menor número de módulos seriados.

A grandes rasgos, las distintas funciones de una estación establecían dos zonas que en ocasiones difieren en su concepto arquitectónico y formal. Aparecen, por una parte, el comúnmente llamado edificio de viajeros, para cumplir las funciones de dar servicio a los pasajeros y de controlar y regular el tráfico y, por otra, la marquesina, cubierta metálica que cubre un espacio abierto para el resguardo de trenes y viajeros. El primero estaba más relacionado con el desarrollo de la arquitectura civil, mientras que la segunda participaba de lleno de la arquitectura del hierro, con las nuevas técnicas y materiales.



Ilustración 162. Estación de ferrocarril de Osorno (Palencia)

En nuestro ámbito, han llegado hasta la actualidad las estaciones que se conservan en servicio (Alar del Rey, Herrera de Pisuerga, Osorno y Frómista), las cuales han sido intensamente transformadas desde su construcción para acomodarse a las nuevas necesidades. Los apeaderos menores, por su parte, han desaparecido (como

Amusco o Piña de Campos) o se han abandonado (Las Cabañas de Castilla), perdiéndose así un importante testimonio de la arquitectura industrial.

LAS CARRETERAS

Los caminos históricos constituyeron la malla básica de construcción del territorio, comunicando los núcleos de población y ordenando su parcelario, lo cual es visible a través de una lectura histórica del paisaje. Esta red caminera tradicional fue transformada por la construcción de las carreteras de la segunda mitad del siglo XVIII y, sobre todo, del XIX¹³⁶³. Éstas desarrollaron nuevas estructuras territoriales y aparecen hoy integradas en el paisaje, coexistiendo y en muchos casos emplazándose sobre los antiguos caminos de herradura y de ruedas que enlazaban las poblaciones principales.

Esta red viaria de las primeras carreteras modernas, proyectada con nuevos trazados y características constructivas pero destinada a los tradicionales medios de tracción animal, ha servido para el transporte de personas y mercancías hasta los años cincuenta o sesenta del siglo XX, con la salvedad de las transformaciones realizadas en su pavimento. Aun hoy se conserva en parte su estructura, fuertemente modificada en la segunda mitad de la centuria pasada por la superposición de las vías actuales. A partir de ese momento, la generalización del uso del automóvil requirió la construcción de variantes, que en ocasiones abandonaron el paso por las travesías o los puentes. Cuando no fue así, los sucesivos ensanches trajeron consigo la desaparición de árboles, edificaciones, muros y puentes que conformaban el paisaje de la carretera, desvirtuando sus elementos formales y constructivos hasta hacerlos irreconocibles.

El papel que ésta ha jugado en la modernización de los territorios no ha sido suficientemente valorado hasta hace poco en su triple dimensión de infraestructura de transporte con amplia incidencia económica, como red de articulación territorial incentivadora de dinámicas interregionales y locales, y como sistema patrimonial marcado por la generación de una cultura que forma parte de la contemporaneidad. Actualmente se comienzan a entender los caminos y carreteras como un recurso

¹³⁶³ NÁRDIZ ORTIZ, C. (1999): “Las carreteras del siglo XIX. Patrimonio cultural, urbano, territorial”, en J. M. Iglesias Gil (ed.): *op. cit.*, pp. 237-257.

histórico, cultural y paisajístico de primer orden y a valorar como un legado cultural y territorial¹³⁶⁴.

El patrimonio viario es la huella de la red de caminos y carreteras en el espacio, que incluye no solamente la propia traza y las obras de fábrica, es decir, su propia infraestructura física, sino también todos los elementos que se han asentado en sus bordes: edificaciones (albergues, ventas, posadas, hospitales, casetas de peones camineros), aceras de piedra en las travesías de los núcleos, el arbolado de sus márgenes, las fuentes, las señales, los mojones de piedra, etc.

Aún hoy perviven los trazados rectos de los caminos reales, derivados de una tradición geométrica de ocupación del territorio, con pequeños radios de giro en los terrenos llanos y disposición en zig-zag adaptándose a las formas de las laderas para superar los pasos de montañas. Los desmontes y terraplenes, las secciones con sus muros laterales, bombeos, gradación de tamaños de piedra desde los cimientos y drenajes, forman parte de una cultura viaria y territorial propia de los ingenieros militares del siglo XVIII que indudablemente constituye un patrimonio cultural.

Las obras de fábrica también nos permiten reconocer hoy las carreteras del siglo XIX. Los elementos para desagüe (tajeas, alcantarillado, pontones, clasificados según la luz), defensa y sostenimiento (muros), y otros accesorios (pretilos continuos o interrumpidos, malecones, guardarruedas, guías, postes indicadores) constituyen hoy, junto con los puentes, los restos originales que se conservan de la infraestructura física de estas vías.

Las obras de desagüe y de defensa, aunque respondían a modelos normalizados contruidos en piedra y cuyo detalle se reproducía en los proyectos, son hoy indudablemente piezas a conservar a pesar de su repetición, como parte del paisaje y de las características formales y constructivas de las carreteras. Igual ocurre con los puentes, caracterizados por sus bóvedas normalmente rebajadas, sus fábricas de una perfecta estereotomía siguiendo los modelos del siglo anterior, sus pilas estrechas que sólo soportaban cargas verticales, o los estribos en los que se resaltaba su arranque.

No obstante, el paisaje histórico de los caminos y carreteras se ha visto afectado negativamente por diversas intervenciones realizadas en el siglo pasado: ensanches (sobre todo de las obras de paso), sustitución en los pretilos en los puentes, desaparición

¹³⁶⁴ RODRÍGUEZ LÁZARO, F. J., CORONADO TORDECILLAS, J. M., RUIZ FERNÁNDEZ, R. Y GARCILASO DE LA VEGA MUÑOZ, J. (2007): *Análisis y valoración del patrimonio histórico de las carreteras españolas, 1748-1936*, Madrid, CEHOPU.

de guardarruedas, pavimentación, rotura de su continuidad, modificación de sus cierres, destrucción del arbolado lateral, transformación de los edificios que daban frente a su trazado, demolición de las casetas de los peones camineros, etc. A ello hay que unir su abandono, la falta de mantenimiento o su ocupación por parte de los particulares o las administraciones públicas. El tratamiento de las carreteras históricas se ha de dirigir hacia su mantenimiento funcional, estableciendo criterios para su restauración y conservación desde su utilidad pública y desde la consideración de sus valores patrimoniales y territoriales.

Las carreteras, pues, constituyen una parte fundamental del patrimonio de la ingeniería civil y, en tanto en cuanto infraestructuras lineales históricas, se entienden hoy como ejes o redes que vertebran el territorio y definen el paisaje.

LOS ESTABLECIMIENTOS PREINDUSTRIALES E INDUSTRIALES

Finalmente nos referiremos al patrimonio industrial que no aparece directamente relacionado con el Canal de Castilla, constituido por las instalaciones preindustriales que lo preceden en el tiempo y por los establecimientos industriales que conviven en su entorno próximo¹³⁶⁵.

El patrimonio preindustrial se compone de un conjunto de edificios anteriores a la mecanización de la producción, los cuales se encontraban en funcionamiento a mediados del siglo XVIII. En nuestro ámbito, lo integran principalmente los “ingenios hidráulicos” (sobre todo, molinos harineros y, en menor medida, batanes), pero también los telares tradicionales, las tenerías para el trabajo del cuero, las fraguas y las tejeras. Estas construcciones, una vez que perdieron su funcionalidad en la mayoría de los casos durante la primera mitad del siglo XIX, se vieron sometidas a un proceso de abandono y degradación que abocó finalmente a su desaparición. Tan sólo han llegado hasta nosotros restos materiales de la molinería tradicional, que en la mayoría de los casos era de propiedad concejil, debido a que esta actividad tuvo una pervivencia más prolongada en el tiempo, siendo en muchos casos integrada en la industria harinera. No obstante, la crisis de este sector desde mediados del siglo XX incidió decisivamente en el olvido y la degradación de estas edificaciones, que han llegado hasta nosotros en estado de ruina.

¹³⁶⁵ Para la delimitación del patrimonio preindustrial e industrial, véase BENITO DEL POZO, P. (2008): *Territorio y patrimonio industrial en Castilla y León*, León, Universidad de León, p. 45. También BELLIDO BLANCO, A. (2007): “Aproximación al patrimonio industrial de la Tierra de Campos palentina”, *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 77, pp. 263-293.

Por su parte, los edificios industriales en sentido estricto presentan en nuestro ámbito una cronología algo tardía, que abarca desde mediados del siglo XIX hasta 1950, aproximadamente. Son elementos y bienes mecanizados que integran las instalaciones y la maquinaria asociadas a las mismas. Dentro de esta acepción se incluyen principalmente las fábricas de harinas, las industrias textiles y otros sectores emergentes en las primeras décadas del siglo XX, como las factorías auxiliares de la construcción, las galleteras y las centrales eléctricas. En nuestro ámbito, ha llegado a nuestros días buena parte de estos edificios, pero con un cambio de uso o sin una función específica. Las construcciones que han pervivido, pertenecientes en su mayor parte a particulares, se han remodelado con fines diversos (desde restaurante a mero almacén para el depósito de mercancías) o, más frecuentemente, se han abandonado y están sometidas a un lento e inexorable proceso de deterioro. No obstante y en cualquier caso, se han conservado los restos del edificio contenedor, pero se ha perdido su maquinaria original, haciendo muy difícil su comprensión formal y funcional desde su realidad presente.

4. Patrimonio arquitectónico

Los núcleos de población analizados presentan un sector primigenio denominado “Casco Antiguo”, que se reconoce tanto por su estructura como por su definición arquitectónica, conformando un área que mantiene su configuración original. En este espacio consolidado que responde a una disposición, por lo general, centralizada de origen medieval a base de manzanas irregulares, se disponen los edificios más relevantes. Se trata tanto de aquéllos que sobresalen por su carácter monumental (fundamentalmente la iglesia), como de las construcciones tradicionales que configuran el aspecto ambiental de todo el conjunto, dándole coherencia formal, tanto en composición volumétrica como en los materiales empleados.

Estos elementos, que no se entienden de manera aislada sino integrada en la dinámica propia del tejido urbano, merecen ser conservados como testimonio de la personalidad e identidad de nuestras poblaciones. Abordar su tratamiento desde una óptica patrimonial requiere definir el marco de actuación en el que se desarrollan las intervenciones tanto sobre los bienes protegidos y declarados como sobre el resto de las edificaciones populares.

LAS NORMAS URBANÍSTICAS

Los instrumentos de planeamiento urbanístico a nivel municipal establecen una regulación normativa de la actividad constructiva y unas medidas que garantizan la continuidad de la estructura y las tipologías arquitectónicas tradicionales proporcionando, en consecuencia, directrices para la intervención sobre las mismas. Las entidades locales de mayores dimensiones, como en nuestro caso Herrera de Pisuerga, Melgar de Fernamental y Osorno, han desarrollado una labor más destacada en este ámbito, sobre todo a través de las Normas y los Catálogos de Protección.

Las Normas Generales suelen contemplar aspectos básicos sobre la protección paisajística y de la escena urbana, y la preservación del patrimonio edificado, como ocurre en el caso de Melgar de Fernamental¹³⁶⁶. Así, se valora el cuidado del perfil característico del núcleo desde el exterior, para lo cual se ha de evitar la aparición de elementos de distorsión en las zonas de borde perimetral (construcciones de características desproporcionadas o texturas inconvenientes, carteles publicitarios, etc.). También se recoge la conservación del trazado y características del viario en el casco consolidado, en particular aquellas zonas de calidad destacable en su pavimento, con voluntad de mantener sus rasgos tradicionales, de manera especial en las calles mayores o principales.

Para las edificaciones también se establecen dos ordenanzas genéricas de interés. Por un lado, se encuentra la referida a la conservación periódica de fachadas, que comprende labores de limpieza y reparación de todos los elementos que conforman el aspecto exterior del edificio (fábricas, revocos, rejas, carpinterías, ornamentos, etc.), así como la renovación de los acabados y pinturas. Para las edificaciones consideradas de interés, se autoriza el cambio de colores o texturas siempre y cuando no suponga una alteración importante de la calidad de la imagen del conjunto y, en cualquier caso, debe contar con la aprobación del organismo competente. Por otro lado, está la que alude a la eliminación y atenuación de impactos negativos, entendiendo por tales los elementos sin interés para el carácter tipológico del edificio que afectan a sus características estéticas y volumétricas o de integración en el espacio en el que se inserta.

Pero, además, las normas municipales de planeamiento suelen contener prescripciones particulares para el patrimonio arquitectónico, las cuales se materializan en un documento diferenciado, el Catálogo de Protección. En ellos se señala una relación de los elementos protegidos por su interés cultural, arquitectónico, ambiental, etc., necesariamente todos los BIC, los edificios de interés y los yacimientos arqueológicos. Además, aparece desarrollada una serie de disposiciones específicas para esos bienes, en la que se definen los grados de protección establecidos y los tipos de intervención correspondientes a cada uno de ellos.

¹³⁶⁶ AEP. *Melgar de Fernamental, Revisión de Normas Subsidiarias* (19 de diciembre de 2008, BOCyL de 3 de febrero de 2009), Título I (Normas Generales), pp. 73-74 y 78.

Todo este patrimonio catalogado implica una serie de obligaciones y deberes de conservación, como se detalla en las normas de Osorno¹³⁶⁷. Es interesante recoger las prescripciones allí contenidas, como pautas generales para la intervención:

1. La conservación, protección y custodia de los bienes inmuebles catalogados se declara de utilidad pública, si bien corresponde a sus propietarios o poseedores.

2. Éstos, además de las obligaciones genéricas de conservación, deberán realizar las obras de adaptación y las reformas requeridas para adecuarlos a sus condiciones estéticas, ambientales, de seguridad, salubridad y ornato público.

3. Los edificios catalogados en los que no se realizasen las obras de conservación exigidas, o cuando el propietario hiciese un uso indebido, estuviesen en peligro de destrucción o deterioro y no se encontraran debidamente atendidos, podrán ser expropiados con carácter sancionador y por razón de utilidad pública.

4. Cuando uno de estos bienes o parte de él haya sido desmontado o derribado clandestinamente, además de las sanciones al comprador y al vendedor, solidariamente y por partes iguales, éstos quedan obligados a volver a montarlos bajo la dirección de los arquitectos que designe el Ayuntamiento o la Comunidad Autónoma.

5. Cuando se produzcan hallazgos de interés arqueológico, además de ser de inmediata aplicación los efectos suspensivos previstos en caso de concesión de licencia, si la naturaleza de los descubrimientos lo requiriese, el Ayuntamiento podrá proceder a la expropiación de la finca por causa de utilidad pública y recabar la colaboración de la Junta de Castilla y León en consonancia con la legislación sobre el patrimonio.

6. Las construcciones catalogadas deberán conservar el espacio libre contiguo dentro de su propia unidad predial registrada, en iguales condiciones ambientales que las actuales, sin perjuicio de las plantaciones, ajardinamiento o elementos auxiliares que, en su caso, pudiesen exigirse según su uso y destino.

7. Se prohíbe toda clase de usos indebidos, anuncios, carteles, cables, postes, marquesinas o elementos superpuestos y ajenos a los edificios protegidos.

8. Éstos y sus elementos, instalaciones o conjuntos quedarán exceptuados del régimen común de declaración de estado ruinoso.

9. Toda obra que hubiese de realizarse en edificaciones catalogadas, aunque fueran menores, se realizarán bajo la dirección y supervisión de técnicos competentes.

¹³⁶⁷ AÉPU. *Osorno, Normas Urbanísticas Municipales* (22 de marzo de 2004), Memoria, Título IX, Artículo 66, pp. 43-44.

Tomando como modelo el catálogo realizado en Herrera de Pisuerga¹³⁶⁸, el más completo de los que disponemos, los criterios de valoración que se establecen para seleccionar los edificios o elementos a proteger son cuatro fundamentalmente: el sistema estructural (conjunto de elementos constructivos que configuran el esqueleto portante del edificio, valorándose como modo de construir); la organización interna (sistema de relaciones entre los distintos elementos del edificio y su entorno, tales como accesos, sistemas de comunicaciones verticales, patios, distribuidores, etc.); las fachadas (cerramientos exteriores de la edificación, que comprenden la organización de huecos, materiales, elementos constructivos y decorativos, etc.), y los elementos singulares merecedores de protección (como portada, blasones o escudos, espadaña, campanas, alero, arco, patio, corredor o galería, rejería y otros elementos de cerrajería, carpinterías, vidrieras, chimeneas y escaleras).

También se definen de manera precisa las intervenciones posibles que podrán desarrollarse en los edificios catalogados, a los efectos de establecer los grados de protección en función de los tipos de obras permitidas dentro de cada uno de ellos:

- *Conservación*. Se dirige al mantenimiento de las condiciones estructurales y elementos de la edificación en estado de salubridad, ornato exterior e interior y habitabilidad. Quedan incluidas todas las reparaciones de los elementos arquitectónicos o de las instalaciones que se consideren en mal estado, y las obras de mantenimiento interior y exterior, como reparaciones de pisos, revocos o pinturas.

- *Restauración*. Está encaminada a recuperar el estado original de una parte o de la totalidad del edificio, tanto en sus aspectos formales como estructurales o de organización espacial. Puede suponer la reparación e, incluso, sustitución de elementos estructurales y de instalaciones para asegurar su estabilidad y adecuado funcionamiento en relación a sus usos. Si se añadiesen materiales o partes, las adiciones deberán ser reconocibles y evitar las confusiones miméticas.

- *Consolidación*. Consiste en la recuperación, refuerzo o reparación de las estructuras existentes con posible sustitución parcial de éstas para asegurar la estabilidad del edificio, manteniendo los elementos arquitectónicos de organización del espacio interior, aunque haya aportaciones de nuevo diseño. Deberán realizarse con los mismos materiales y sistemas constructivos utilizados originalmente salvo que se

¹³⁶⁸ AEP. *Herrera de Pisuerga, Normas Urbanísticas Municipales* (3 de marzo de 2010, BOCyL de 22 de marzo), Memoria, pp. 21-24 y Catálogo de Bienes Protegidos, pp. 4-7 (elementos) y pp. 8-15 (normativa).

justifique la necesidad de refuerzos especiales, o por medidas de protección acústica, ambiental y energética, y de adaptación a necesidades actuales.

- *Rehabilitación.* Son obras de mejora de las condiciones de habitabilidad o de adecuación a un cambio de uso, con posible redistribución del espacio interno, pero manteniendo las características fundamentales de la tipología. Pueden alcanzar distintos grados: rehabilitación básica, cuando afecta a elementos comunes, condiciones de seguridad o mejora de fachadas y cubiertas sin alteraciones importantes en su organización general, y rehabilitación integral, si supone modificaciones de patios, escaleras o pendiente de cubierta, incluyendo la remodelación interior. Se permite la adecuación del espacio bajo el tejado a condiciones de habitabilidad o nuevos usos, así como la modificación, apertura o cierre de patios interiores y elementos de comunicación vertical, siempre que no alteren la tipología edificatoria y se conserven los elementos interiores de valor arquitectónico singular. En el caso de edificios incluidos en el nivel de protección integral, en los que la rehabilitación tenga por objeto su adecuación a usos públicos, podrán realizarse nuevos forjados, entreplantas y obras análogas, siempre que no afecten a las características originales.

- *Reestructuración.* Supone una transformación del espacio interior, incluyendo demoliciones o sustituciones parciales de elementos estructurales o volumétricos. Se consideran obras de reestructuración parcial las que afecten a partes accesorias o secundarias sin superar el 50 % de la superficie. Si se suprimen elementos significativos y principales o los trabajos afectan a más de la mitad del edificio, la reestructuración es total. Las afecciones en fachada se limitan a posibles aperturas de vanos, siguiendo los ritmos compositivos y la conformación de huecos y elementos de cierre. De ser necesario, las obras de reestructuración podrán alcanzar hasta el vaciado interior del edificio, con mantenimiento de fachadas exteriores y de los elementos arquitectónicos de carácter singular existentes en su interior.

- *Demolición y reconstrucción.* Son obras dirigidas al derribo de edificios completos o parte de los mismos y a levantar sobre el solar resultante una construcción con reproducción de la construcción preexistente en su forma exterior y, en su caso, también en su organización espacial. Se permiten alteraciones de composición de fachada siempre que se mantengan las características ambientales o tipológicas y se conserven los elementos arquitectónicos definitorios que determinaron su protección.

En correspondencia con la significación arquitectónica de cada edificio, asociada a la calidad del espacio urbano en que se ubica, se establecen tres categorías de

protección, cada una de las cuales requiere unas pautas de intervención diferenciales en relación a sus características arquitectónicas, su estado de conservación o las necesidades de mejora de su calidad y habitabilidad.

En primer lugar se encuentra el nivel de *Protección Integral*. Se aplica a los edificios, construcciones y elementos de excepcional valor arquitectónico y significación cultural o ciudadana, algunos de los cuales han recibido la declaración de BIC. Afecta a la totalidad del edificio, preservando por tanto todas sus características constructivas, su forma de ocupación del espacio y los demás rasgos que contribuyen a singularizarlo como elemento integrante del patrimonio edificado.

El carácter de la protección se extiende a la conservación de fachadas y de las tipologías estructurales y de organización espacial, cuando correspondan a sus características de origen o cuando siendo posteriores estén integradas en el conjunto, con eliminación obligada de los añadidos ajenos a éstas. En este sentido, se prohíben las actuaciones de particulares y empresas concesionarias de servicios relativas a la fijación en sus fachadas de elementos extraños a su naturaleza, tales como tendidos aéreos de redes de energía, alumbrado o comunicación, señalización de tráfico, báculos de alumbrado, rótulos publicitarios, toldos, etc. Además, los objetos de mobiliario destinados a señalización y alumbrado situados en sus inmediaciones, se diseñarán expresamente dentro del espíritu de respeto al bien catalogado y a su entorno.

Las obras permitidas en este grado de protección son de conservación, restauración y consolidación. En todo caso, se prohíbe el derribo del edificio, tanto del exterior como del interior, debiendo conservarse en su estado actual. No se autorizan intervenciones que impliquen la utilización de materiales o técnicas distintas de las originales y que den lugar a cambios de formas, colores o texturas, a excepción de las obras de restauración necesarias, que deberán diferenciarse o documentarse a efectos de investigación de la obra. Con carácter excepcional, se puede autorizar la rehabilitación del edificio para adecuarlo a nuevos usos dotacionales que persigan la mejora de los servicios públicos obsoletos y siempre que no supongan un riesgo de pérdida o daño de las características que motivaron la protección integral.

En un segundo escalón tenemos la categoría de *Protección Estructural*. Afecta a los edificios que por su significación arquitectónica, constructiva o tipológica, o por contener parcialmente elementos de especial valor, se singularizan del conjunto. Este nivel persigue la salvaguarda de la estructura general del bien y favorece la

conservación de los componentes básicos que definen su forma de articulación, uso y ocupación del espacio.

Este grado de protección se extiende a la conservación estructural y de fachadas, incluyendo los elementos de interés visibles al exterior, así como aquéllos otros interiores con valor arquitectónico. Se prohíbe el derribo total del edificio, debiendo mantenerse tanto el volumen construido como su formación de cubierta y aquellas partes estructurales que caractericen su tipología primitiva.

Las intervenciones sobre los bienes sometidos a esta categoría serán las tendentes a su preservación, mejorando sus condiciones de habitabilidad o uso, manteniendo su configuración estructural, su envolvente exterior y sus elementos significativos. Las obras permitidas son las de conservación, restauración y consolidación, así como las de rehabilitación interior y exterior, con la posibilidad de eliminación o sustitución de aquellos componentes de carácter espúreo o que constituyan impactos negativos sobre la edificación, debiendo mantenerse sus fachadas y formación de cubierta, así como sus elementos estructurales (forjados y escaleras).

La incorporación de un edificio al nivel de protección estructural supone el mantenimiento de los usos existentes, excepto cuando se trate de actividades molestas, nocivas, insalubres o peligrosas para el mantenimiento de las características del edificio o de su entorno inmediato, o cuando se permita la transformación de su utilización de acuerdo con lo establecido para los edificios con protección integral.

En los casos justificados por cambio de destino, se permitirán aquellas obras de reestructuración parcial que supongan mejora en las condiciones de habitabilidad del edificio, con exclusión de la reestructuración extrema o total con vaciado, y siempre que se mantengan las características genéricas de la tipología estructural. Tanto en las obras de rehabilitación como en las de reestructuración parcial se permite excepcionalmente el aumento de volumetría del edificio con los límites de alineación interior y altura establecidos en la normativa genérica de edificación.

Finalmente, resta el último grado de *Protección Ambiental*. Esta figura se dirige fundamentalmente al mantenimiento de las tipologías de fachada, cubiertas y elementos visibles al exterior. En cualquier caso, se podrán señalar elementos singulares interiores, que serán objeto de conservación.

Las obras que se efectúen en los edificios o elementos afectados por esta categoría tendrán por objeto adecuarlos a los usos existentes sin pérdida de los valores ambientales y tipológicos que poseen. Además de las intervenciones de mantenimiento,

se permiten las de rehabilitación y reestructuración, estas últimas cuando se justifique debidamente la inadecuación de los espacios interiores a condiciones de higiene y salubridad por necesidades de habitabilidad actuales. En todo caso, como norma general, se prohíbe el derribo de la fachada integrada en el entorno, pudiendo reconstruirse el resto de la edificación manteniendo el volumen y la formación de cubierta de la edificación preexistente.

Cuando se justifique la imposibilidad de conservación de la fachada por estado de ruina e imposibilidad de consolidación, se permitirán la demolición completa del edificio y su reconstrucción, repitiendo las características de composición y tipológicas o manteniendo algún elemento puntual de la fachada que deberá ser recuperado.

En las obras de reestructuración que impliquen el vaciado del edificio y en las de reconstrucción, las alturas de alero coincidirán con las del edificio primitivo. Se permite la ampliación con las siguientes condiciones: no implicar aumento de ocupación en planta cuyos efectos sean visibles desde la vía pública, no existir condiciones complementarias de protección del espacio libre de parcela que pudieran impedir la ampliación y no permitir el incremento de la altura en número de plantas del edificio.

Tabla 3. Bienes protegidos en los Catálogos de Herrera, Melgar y Osorno

Fuente: Elaboración propia a partir de los AEPU referidos

	Integral	Estructural	Ambiental	TOTAL
Herrera de Pisuerga ¹³⁶⁹	7	14	32	53
Melgar de Fernamental	11	8	6	25
Osorno la Mayor	5	8	10	23

¹³⁶⁹ Se añaden al régimen de protección otros dos conjuntos con carácter genérico: uno con grado estructural, las bodegas y los palomares existentes en todo el término municipal, sea cual fuere su estado de conservación, protegiendo el sistema constructivo del conjunto y los elementos singulares; y otro con grado ambiental, todas las edificaciones que estén situadas dentro del casco histórico y que tengan la condición de tradicionales, entendiéndose como tales aquellas edificaciones anteriores a 1950 y que sean acordes a los criterios tipológicos, constructivos y volumétricos tradicionales.

Una vez analizado el régimen de protección que establecen los Catálogos, queda por determinar qué grupos de edificios concretos, con sus características tipológicas más relevantes, se adscriben a cada grado señalado. El catálogo de Melgar de Fernamental¹³⁷⁰ reconoce los siguientes, asignándoles una denominación significativa.

Bajo la denominación de “Arquitectura Monumental” se engloban edificios que presentan una tipología variada (sobre todo iglesias, pero también otros elementos relevantes: castillos, arcos, fuentes, etc.) y constituyen un patrimonio arquitectónico de primer orden por sus excepcionales características tanto desde el punto de vista histórico como constructivo, lo cual en algunos casos les ha hecho merecedores de la declaración de BIC. Por ello, son los que reciben una Protección Integral.

Los ejemplos de “Arquitectura Histórica”, “Culta” y “Tradicional” constituyen el conjunto de “Edificios de Interés”, que sin alcanzar el valor de los monumentales pueden considerarse como piezas valiosas del legado edificado y tienen una Protección Estructural.

Dentro de la “Arquitectura Histórica” se incluye un grupo de construcciones nobles que presentan unos aspectos formales y compositivos homogéneos característicos de una determinada época histórica. Son ejemplos, no muy numerosos y en general en mal estado, de una tipología de carácter palaciego.

La “Arquitectura Tradicional” hace referencia a un conjunto de edificios más numerosos y en mejor estado, hasta principios del siglo XX, que respondiendo a una arquitectura histórica han perdido el carácter de casa-palacio para responder a las demandas de la nueva burguesía. Presentan dos o tres plantas, a veces con altillo, y su elemento tipológico más característico es, junto con un volumen construido semejante, la sencilla composición de la fachada a base de huecos simétricos formando balcones.

En la “Arquitectura Culta”, de comienzos del siglo pasado, entran construcciones que responden a un estilo determinado y que en algunos casos contienen elementos modernistas. No representan una tipología definida ni característica, debido a su escaso número, pero destacan por su propia condición y calidad.

Por último, se encuentra un conjunto de edificaciones de “Arquitectura Popular”, las cuales contribuyen con una formación tipológicamente coherente y sistemática a la imagen global de conjunto, y se les asigna una Protección Ambiental. Son los ejemplos más numerosos y se reparten por la totalidad del caserío del casco antiguo.

¹³⁷⁰ AEPU. *Melgar de Fernamental, op. cit.*, Catálogo de Bienes Protegidos, pp. 2-4 (elementos) y 5-14 (normas).

Los Catálogos, pues, constituyen un instrumento destacado para la protección del patrimonio arquitectónico, lo cual no obsta para que adolezcan de ciertas carencias.

Quizás la más importante sea que mantienen en ocasiones un concepto monumentalista de los elementos arquitectónicos de interés, algo que parece evidente en el caso de Melgar de Fernamental¹³⁷¹. En este sentido, siguiendo los cánones tradicionales, se conceden especial valor y se prioriza a los edificios religiosos y nobiliarios ligados a los sectores privilegiados o se monumentalizan los elementos integrantes de un conjunto reconocible (Canal de Castilla). Como resultado de ese reconocimiento selectivo, se produce una pérdida de la identidad propia del núcleo.

Normas Urbanísticas de Melgar de Fernamental Catálogo de Bienes Protegidos

IDENTIFICACION Y LOCALIZACION **FICHA Nº13**

TIPO: ARQUITECTURA CIVIL
DENOMINACION: SOPORTALES DE SAN ANTON
SITUACION: CALLE SAN ANTON

DESCRIPCION

EPOCA: S XVIII
ESTILO: ARQUITECTURA POPULAR
TIPOLOGIA:
ESTRUCTURA: PIEDRA-MADERA
FACHADA: LADRILLO
USO: VIVIENDA
CONSERVACION: REGULAR
PROPIEDAD: PRIVADA
AFECCIONES:

FOTOGRAFIA



VALORACION

VALORES Y ELEMENTOS DE INTERES: SOPORTALES

CONDICIONES DE PROTECCION

TIPO DE PROTECCION: ESTRUCTURAL
LIMITACIONES ALTERACION DEL ELEMENTO:
ESTRUCTURA: X
ORGANIZACION INTERNA: X
FACHADAS: X
COMPOSICION COLOR: X
ORNAMENTOS: X
CUBIERTA: X

AYUNTAMIENTO DE MELGAR DE FERNAMENTAL
Diligencia: Para hacer constar que el presente documento fue aprobado *provisionalmente* por mayoría absoluta de sus miembros en sesión plenaria de fecha de 04/10/06 de 200...
La Secretaria.



Ilustración 163. Ejemplo de ficha del Catálogo de Melgar

¹³⁷¹ En este caso, se invierte la proporción de bienes protegidos que se incluyen en las diferentes categorías, pues el conjunto más amplio (11) corresponde al nivel Integral y el más reducido (6) al grado Ambiental, cuando lo propio sería justamente la situación contraria.

Por otro lado, las fichas recogen una información en muchas ocasiones sucinta, cuando no claramente insuficiente, de manera que no se detallan las características constructivas específicas que hacen merecedor a un bien de un determinado grado de protección. Tampoco se concretan, en muchos casos, ni la cronología del edificio ni posibles medidas de intervención a desarrollar sobre el mismo.

CONSERVACIÓN O RESTAURACIÓN MONUMENTAL. EL CASO DE FRÓMISTA

El contexto

La dicotomía entre conservación y restauración fue, desde mediados del siglo XIX, la constante básica en los debates sobre la intervención en el patrimonio monumental. Estas dos tendencias, denominadas arqueológica y estilística, procedían respectivamente de Italia y Francia¹³⁷².

En el país transalpino eran partidarios de conservar sus edificios antiguos tal y como se encontraban en aquel momento, consolidándolos si acaso para evitar su total ruina, pero sin introducir innovaciones que modificaran la unidad formal del monumento. Los franceses se inclinaban, por el contrario, a restaurar o recuperar el inmueble en su totalidad, sustituyendo las pérdidas por materiales nuevos y devolviendo al edificio su uso original. Es evidente que el tipo de obras facilitó en cada caso las tendencias correspondientes. Unas ruinas romanas no se prestaban en ningún caso a ser rehabilitadas para su utilización primitiva. En cambio, los restos de una iglesia medieval sí podían recuperar la función que motivó su construcción.

En ese momento, las “restauraciones estilísticas”, siguiendo la influencia de Viollet-le-Duc (*Diccionario razonado de la arquitectura francesa, 1854-1868*)¹³⁷³, adquirieron su máximo desarrollo y extensión. Según esta corriente, las sucesivas intervenciones debían reintegrar el edificio de acuerdo con una cierta lógica interna o “unidad de estilo”, que negaba en distintos aspectos su rica biografía y las aportaciones integradas a través del tiempo.

¹³⁷² CAPITEL, A. (1988): *Metamorfosis de monumentos y teorías de la restauración*, Madrid, Alianza Editorial.

¹³⁷³ GALLEGO FERNÁNDEZ, P. L. (1992): “Viollet-le-Duc: la restauración arquitectónica y el racionalismo arqueológico de fin de siglo”, en J. Rivera (coord.), *Restauración arquitectónica*, Valladolid, pp. 29-50.

Restaurar un edificio no era mantenerlo, repararlo o rehacerlo, sino restituirlo a un estado completo, a su forma prístina, incluso aunque no hubiera existido nunca. Para ello era imprescindible el conocimiento positivo del estilo, que llevaba a un método de restauración que podríamos definir como “deductivo”: una vez establecida su sintaxis compositivo-constructiva, se identificaba con un arquetipo ideal, de modo que la intervención consistía en recuperar en el edificio, por analogía, el lenguaje arquitectónico del modelo.

El proceso restaurador buscaba alcanzar la autenticidad y la perfección estilística. De este modo se justificaba, así mismo, la demolición de añadidos o actuaciones posteriores a la concepción original del edificio, en aras de la unidad de estilo. Si al eliminar añadidos se creaban vacíos o la edificación se encontraba inconclusa, el restaurador debería completar la obra para lograr la integridad estilística, la completa repristinación.

Las críticas a la “unidad de estilo” se fueron extendiendo por toda Europa desde postulados conservacionistas como los de John Ruskin (*Las siete lámparas de la arquitectura*, 1849) o William Morris. Estos autores ingleses, en especial el primero, consideraban las restauraciones violletianas como una falsificación, un engaño, una destrucción de la obra, y defendían la necesidad de conservar los edificios tal y como habían llegado al momento actual, ya que cualquier intervención sobre ellos los transformaría en nuevas construcciones.

A finales del siglo XIX, en el entorno de Milán, los arquitectos italianos buscaron una vía intermedia entre la restauración estilística de Viollet y la actuación pasiva de Ruskin. De este intenso debate surgieron dos nuevas escuelas de restauración, el *Restauro Storico* y el *Restauro Moderno*, encabezados respectivamente por Luca Beltrami y Camilo Boito.

El *Restauro Storico*, a diferencia de la unidad de estilo, abogaba por un mayor respeto a la singularidad de los monumentos y planteaba la utilización de criterios específicos en las restauraciones, pues cada edificio requería de una actuación determinada. Se buscaba dar respuesta a la diversidad de situaciones que se presentaban a la hora de intervenir sobre las construcciones antiguas. Este método estaba basado en el conocimiento de las fases constructivas del edificio, por la propia construcción en sí o por grabados, planimetría o fotografías, lo cual suponía efectuar un análisis profundo y particular del monumento, en vez del estudio generalizado del estilo defendido por la doctrina “violletiana”. Se trataba, con ello, tanto de poner veto a las destrucciones y los

falsos históricos, como a la desaparición de los datos e información arqueológica que el monumento original podría suministrar antes de quedar reducido al frío y repetitivo arquetipo.

Por su parte, las ideas de Camilo Boito tuvieron mejor aceptación en Europa. Para él las claves de la restauración eran defender la memoria histórica del monumento y recuperar la imagen original del mismo. La restauración era, a la vez, arqueológica y proyectual. También planteaba la necesidad de dar un uso al edificio.

Boito defendía la conservación antes que la restauración, oponiéndose radicalmente a las integraciones y a los completamientos de las obras inconclusas. Consideraba los monumentos como fuentes documentales de la historia y rechazaba, por tanto, la repriminación. Pero también criticaba a los ruskinianos por su pasividad fatalista, entendiendo que bajo ningún concepto se debía dejar morir a un monumento.

Para el caso límite de ser necesaria la restauración, por ser inviables la consolidación o reparación, estableció sus famosos ocho principios de actuación, que fueron expuestos en el III Congreso de Arquitectos e Ingenieros Civiles de Roma de 1883. Eran los siguientes:

1. Diferencia de estilo entre lo antiguo y lo moderno.
2. Distinción de materiales entre sus fábricas.
3. Supresión de molduras y decoración en las partes nuevas.
4. Exposición de las partes materiales que hayan sido eliminadas en un lugar contiguo al monumento restaurado.
5. Incisión de la fecha de actuación o de un signo convencional en la parte nueva.
6. Epígrafe descriptivo de la actuación fijado al monumento.
7. Descripción y fotografías de las diversas fases de los trabajos depositadas en el propio monumento o en un lugar próximo, o publicación de todo ello.
8. Notoriedad visual de las acciones realizadas.

En España se sucedieron durante la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX importantes y numerosas restauraciones que siguieron directamente las teorías francesas de Viollet-le-Duc¹³⁷⁴. Sus postulados fueron defendidos

¹³⁷⁴ CALAMA RODRÍGUEZ, J. M. Y GRACIANI GARCÍA, A. (1998): *La restauración decimonónica en España*, Sevilla, Instituto Universitario de Ciencias de la Construcción, p. 101.

ardorosamente en esos años por Vicente Lampérez¹³⁷⁵, dirigente de la llamada “escuela restauradora”, que no obstante conocía las aportaciones de Camilo Boito, de quien toma algunos de sus puntos (los menos significativos) y rechaza otros. Sus divergencias se manifiestan en relación con los completamientos de edificios en los que es preciso añadir obra nueva, donde defiende la utilización del estilo primitivo o uno ambiguo que no contraste con el monumento. En cambio, sí está en concordancia con la necesidad de manifestar la evidencia de lo realizado en las fábricas completadas, aunque de una forma más moderada y que no provocara excesiva diferenciación.

Manuel Aníbal Álvarez y su posicionamiento

Es en este contexto de debate y de diferentes aportaciones en el que se ha de entender la postura ideológica de Manuel Aníbal Álvarez, Catedrático de la Escuela de Arquitectura de Madrid, quien llevaría a cabo la restauración de la iglesia de San Martín de Frómista. Su actitud, en la línea de Lampérez, va a mostrarse cercana a las posiciones en clave “violetiana” aunque se verá, sin embargo, contenida por una cierta prudencia fruto de la conciencia hacia el valor arqueológico de los monumentos.

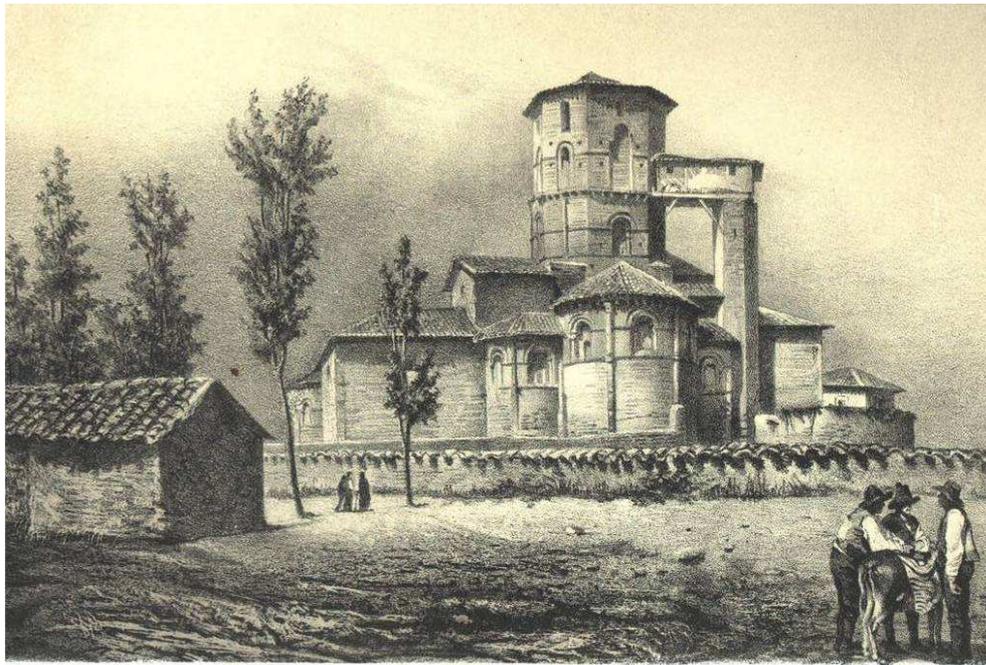
Álvarez tenía buena información de las novedades italianas, que cada día eran más trascendentes en el mundo de la restauración. Por este motivo sus memorias para San Martín de Frómista siempre están llenas de temores hacia la crítica de sus representantes y siempre tratan de justificar las necesarias actuaciones en la iglesia como inevitables. Pero cuando tiene que pasar de la teoría a la práctica, adopta la posición de la “escuela restauradora”, defendiendo que España no es Italia y amparándose para su actuación en la necesidad de mantener la “función” del edificio. En su actividad profesional, pues, se aprecia una fuerte tensión entre teoría y práctica que trascendió a sus actuaciones¹³⁷⁶.

En ese contexto, las dos principales intervenciones que lleva a cabo, San Juan de Baños y San Martín de Frómista, son el reflejo de esa contradicción interna y su actitud diferirá notablemente de una a otra. Así, en las obras de la basílica visigoda, efectuadas entre 1895 y 1907, aparece más marcado el respeto hacia la obra existente, ante la

¹³⁷⁵ LAMPÉREZ Y ROMEA, V. (1908-1909): *op. cit.*, 2 Vols., Madrid y LAMPÉREZ Y ROMEA, V. (1913): “La restauración de los monumentos arquitectónicos. Teorías y aplicaciones”, en *Congreso de la Asociación española para el progreso de las ciencias*, Madrid, pp. 309-328. Véase también GALLEGU, P. L. (1998): “Vicente Lampérez y la cultura de fin de siglo: arqueología, estilo, restauración”, en *Restauración Arquitectónica II*, Valladolid, pp. 107-139.

¹³⁷⁶ ORDIERES DÍEZ, I. (1996): “Historia de la restauración: ideología y práctica”, en J. M. Iglesias Gil (ed.), *Actas de los VI Cursos Monográficos sobre el Patrimonio Histórico* (Reinosa, 1996), p. 229 y ss.

singularidad y valor arqueológico del edificio, y dada la dificultad de conocer su disposición originaria. En cambio, en las obras de Frómista muestra una actitud más estilística en cuanto a la recuperación del arquetipo románico, en una postura próxima al intento de recobrar la coherencia orgánica del edificio, en sintonía con el pensamiento racionalista de Viollet-le-Duc¹³⁷⁷.



**Ilustración 164. Grabado de la iglesia de San Martín de Frómista.
Francisco Javier Parcerisa, 1861**

La declaración de San Martín de Frómista como monumento y su restauración

El 7 de noviembre de 1878 el ecónomo de San Martín de Frómista, Segundo González, expuso al obispo de Palencia, Juan Lozano y Torreira, el estado de inminente ruina y la necesidad de urgente reparación de ese templo. Dos días después, el prelado ordenaba la formación de un plano y el presupuesto necesario para intervenir, que fueron elaborados por el maestro de obras Andrés Martínez Canut con fecha de 15 de diciembre de 1878¹³⁷⁸. Un año después, en espera de su aprobación, la iglesia cesa en su

¹³⁷⁷ RIVERA BLANCO, J. (2004): “San Martín de Frómista y la restauración española en el cambio del siglo XIX al XX”, en J. Rivera Blanco (coord.), *Frómista 1066-1904. San Martín, centenario de una restauración*, Valladolid, Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, pp. 71-90, y GALLEGO FERNÁNDEZ, P. L. (2001): “La iglesia de San Martín de Frómista y su restauración”, en *Actas del Congreso Internacional Restaurar la Memoria. AR&PA 2000*, Valladolid, p. 593 y ss.

¹³⁷⁸ ADP, Reparación de templos, leg nº 4, exped. nº 55.

actividad de culto. La lentitud administrativa hizo que el proyecto no se pusiera en marcha¹³⁷⁹.

Con fecha de 30 de enero de 1894, la Comisión Provincial de Monumentos de Palencia dirigió a las Reales Academias de la Historia y de Bellas Artes un *Informe sobre la iglesia románica de San Martín de Frómista*¹³⁸⁰, con el propósito de que fuera declarada Monumento Nacional a los efectos de proceder a su urgente reparación.

En este escrito se destacaba la importancia de su pasado y de su arquitectura, y se señalaban sus patologías y problemas tectónicos, en especial “[...] *la cúpula octogonal abierta en la mitad de sus lados, y sobre ella descansa una torre a modo de linterna, tan inoportunamente dispuesta y tan torpemente concebida, que cuesta trabajo comprender cómo esta adición del siglo XV ha podido sostenerse hasta ahora sobre aquellos arcos y columnas calculados para más débiles resistencias [...]*”. Se refería, además, el “[...] *desplome de la pared del mediodía, correspondiente a la nave del Evangelio, el agrietamiento de la cúpula y de una de las pechinas y la fractura de la bóveda central en la extensión correspondiente a dos pilares [...]*”.

Analizados los males, se proponía de modo general su remedio, “[...] *aligerando el peso de las bóvedas, oprimidas por una espesa capa de escombros, demoliendo la torre, reintegrando a su legítimo estado la cúpula y afirmando la pared de mediodía, previo el necesario apeo del interior del edificio y, principalmente, del crucero: empresa harto más fácil que la de encontrar otro modelo de construcción románica más puro, más íntegro y de más ilustre y respetuoso origen [...]*”.

La declaración de Monumento Nacional, efectuada por Real Orden de 13 de noviembre de 1894¹³⁸¹, motivaba la urgente necesidad de intervención por parte de la administración competente, añadiendo además cierto cariz de propaganda católica. El obispado, los caciques y los harinócratas capitanearán sus obras de restauración, al considerarlo “el edificio de la gran patria castellana”, el testimonio monumental revelador de la grandeza alcanzada por los Campos Góticos en el pasado. Estas élites

¹³⁷⁹ RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (2004): “Cronología de la restauración de San Martín de Frómista”, en J. Rivera Blanco (coord.), *op. cit.*, pp. 101-131.

¹³⁸⁰ ARABASF, Legajo 46-3/4. Se acompañaba de un plano y cuatro fotografías y fue redactado por el secretario de la institución, Francisco Simón y Nieto, y se imprimió en un folleto de 16 páginas: COMISIÓN PROVINCIAL DE MONUMENTOS HISTÓRICOS Y ARTÍSTICOS DE PALENCIA (1894): *Informe sobre el templo románico de San Martín de Frómista*, Palencia, Establecimiento tipográfico y librería de Alonso e Hijos.

¹³⁸¹ *Gaceta de Madrid*, nº 322, 18 de noviembre de 1894, p. 554

reivindicaban la Edad Media como escenario de las gestas más gloriosas, en un momento histórico donde la cuestión social estaba a punto de estallar¹³⁸².

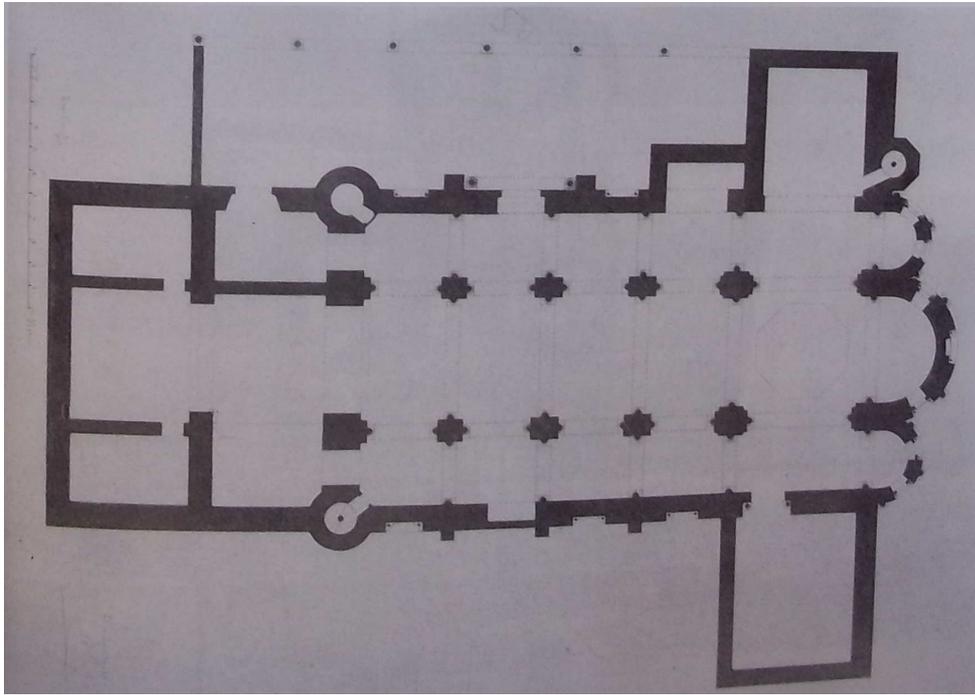


Ilustración 165. Plano del edificio antes de la restauración. 1894

El Ministerio de Instrucción Pública encargó la restauración al arquitecto Manuel Aníbal Álvarez. Éste presentó el primer proyecto con fecha de 28 de septiembre de 1895¹³⁸³, describiendo el estado de conservación del edificio y sus causas.

Señalaba que el excesivo peso y la mala disposición de la cubierta, que producía empujes sobre las bóvedas, unido a la precaria cimentación de la fachada sur¹³⁸⁴, provocaban que todo el muro meridional tuviera un enorme desplome que comprometía la estabilidad del cañón central. Por otro lado, el apoyo del cuerpo de campanas sobre la bóveda esférica del crucero había provocado su deformación, que se extendía al muro del norte y a la trompa correspondiente, la cual se había agrietado, afectando también a

¹³⁸² HERNANDO GARRIDO, J. L. (2005): “Apostillas a la restauración de San Martín de Frómista (1895-1904): el contexto sociopolítico”, en J. M. Rodríguez Montañés (coord.), *Actas de las Jornadas “San Martín de Frómista, ¿paradigma o historicismo?”*, Valladolid, Fundación del Patrimonio, pp. 85-118, HERNANDO GARRIDO, J. L. (2004): “El contexto de la restauración de San Martín de Frómista (1895-1904). “El Edificio de la gran patria castellana” y la propaganda católica”, en J. Rivera Blanco (coord.), *op. cit.*, pp. 39-69 y HERNANDO GARRIDO, J. L. (2003): “Catolicismo social y nostalgia medieval: la restauración de la arquitectura románica en Castilla y León a fines del siglo XIX”, *Pátina*, 10-11, pp. 218-239.

¹³⁸³ AGA, Educ., Caja 31/8.208, Leg. 8947-12.

¹³⁸⁴ Ésta se realizaba sobre un terreno cuyo firme se encontraba más de tres metros por debajo del nivel y que estaba removido por la humedad generada en la huerta próxima al templo.

los ábsides. La sacristía y las capillas a los pies de la iglesia, por su mala construcción, se encontraban parcialmente derruidas. La parte ornamental parecía estar bien en general y señalaba la ausencia total de vestigios de la fachada principal.



Ilustración 166. Fachada meridional antes de la restauración. 1894

A continuación proponía los medios para evitar su ruina, con vistas a llevar a cabo ulteriormente una restauración que devolvería el aspecto primitivo de la iglesia. Establecía como medidas más urgentes el apeo de las naves central, lateral derecha y transversal en su brazo sur, así como de los ábsides central y derecho, y encinchar el cimborrio, desmontando las campanas y derribando su segundo cuerpo por no ser de la época de la iglesia y porque su peso y uso arruinaban las bóvedas del crucero. También se preveía una serie de derribos de partes de la iglesia que estaban en ruina inminente: la sacristía, las capillas y el coro al pie del templo, así como el pórtico y galería adosados a la nave norte, que consideraba añadidos posteriores a “la parte auténtica del edificio”. Por último, planteaba descargar todas las bóvedas de la tierra y broza para quitar peso, humedades y otras causas de destrucción, así como arreglar todos los tejados a dos aguas, aprovechando las tejas y maderas.

El proyecto pasó a trámite de aprobación y en enero de 1896, la Sección de Arquitectura de la Academia de San Fernando informaba que la construcción situada a los pies del templo se había arruinado por efecto de la lluvia. Igualmente recomendaba

al arquitecto no realizar derribos mientras no progresara el peligro y le ordenaba formar un proyecto que atendiera a la definición de la restauración y al estudio estático del edificio, lo que Álvarez cumplió con fecha de 5 de octubre de ese mismo año¹³⁸⁵.

En ese documento señalaba haber comenzado “[...] *la demolición de las construcciones modernas que gravitaban sobre las antiguas, así como las de las bóvedas central y lateral derecha y parte de la cúpula, que eran las que presentaban más inminente ruina* [...]”. Ello conllevó la desaparición de la capilla gótica (posiblemente del siglo XIV) que entestaba en el brazo norte del crucero y contenía un altar consagrado a San Miguel; de la llamada capilla de la Asunción, que rompía el muro del norte, y del cuerpo octogonal situado sobre el cimborrio primitivo y que formaba la torre de campanas, fechado en el siglo XV (datación discutible, pues parece más antigua, a juzgar por algunos detalles constructivos románicos que presentaba¹³⁸⁶).

Éstos eran posiblemente los añadidos de mayor valor arquitectónico, ya que los restantes se limitaban al pórtico y piso de entramado de madera adosado a la fachada norte, así como la sacristía del brazo sur del crucero y el coro situado a los pies de la iglesia, ambos construidos en adobe y ladrillo y que estaban parcialmente arruinados. Además, no hay que olvidar que Frómista fue fundada como monasterio y el trazado de estas partes podría mantener la memoria de construcciones más antiguas correspondientes al conjunto monacal, hecho que parece posible por la presencia de la portada del hastial sur del crucero, posiblemente del siglo XII, que debía de dar paso a alguna dependencia principal¹³⁸⁷. Así, la sacristía, obra del arquitecto benedictino dieciochesco Juan de Ascondo, pudo sustituir a otra dependencia residencial, alargada y de dos pisos, con recibidor, cocina y refectorio en el inferior y dormitorios en el superior.

Una vez reestablecida la que parecía ser la parte original del edificio, el arquitecto procedió a desmontar la iglesia numerando los sillares para su reconstrucción. El propio arquitecto declaraba que “[...] *en el trabajo que ahora presentamos no existe ni un detalle que pueda llamarse restauración. Las obras se ejecutarán, y así se presupuestan, con las mismas piedras existentes y colocadas en los*

¹³⁸⁵ AGA, Educ., Caja 31/8.208, Leg. 8947-12.

¹³⁸⁶ AHPP, Legado Simón Nieto, Rollo 826, Caja 6, Carpeta 3. San Martín de Frómista, 12 de enero de 1900 y siguientes. En carta de Felipe Rodríguez García a Francisco Simón, le comunica que hay piezas románicas, canecillos e inscripciones en el cuerpo sobreelevado de la torre-cúpula.

¹³⁸⁷ SENRA GABRIEL Y GALÁN, J. L. (2004): “Origen, muerte y resurrección de la iglesia de San Martín de Frómista”, en J. Rivera Blanco (coord.), *op. cit.*, pp. 19-37. El autor señala que la puerta abierta en el lado sur del transepto se correspondería con la llamada puerta de monjes, acceso al coro desde la clausura preceptivo en todos los monasterios (p. 23).

mismos sitios. Si faltaran algunas ornamentadas (que serán muy pocas), como trozos de imposta o cornisa ajedrezada y algún canecillo, se colocarán de piedra vieja para que el color no desentone y sin ornamentar para que nunca exista confusión entre lo antiguo y lo moderno [...]”. Pero el principio de aplicar un riguroso criterio diferencial entre los materiales nuevos y los viejos no se siguió. En su lugar, se sustituyeron las piezas escultóricas perdidas o dañadas por otras nuevas labradas con un principio de libre inspiración y traídas de Monzón de Campos, las cuales se marcaron (aunque no siempre) con una ‘R’ (de reproducción) para evitar la confusión¹³⁸⁸. Manuel Gómez Moreno cuantificó el proceso de renovación en 86 modillones, 11 capiteles, 46 basas y 12 cimacios¹³⁸⁹.

El 9 de diciembre de 1901¹³⁹⁰, Aníbal Álvarez presentó el último proyecto con objeto de que en la iglesia se pudiera volver a reestablecer el culto. En su memoria parece justificar la necesidad de completar la restauración destacando el carácter de “monumento vivo”, el valor de utilidad de la iglesia:

“[...] Si en España se siguiera el sistema italiano que consiste en conservar los restos antiguos e históricos, no haría falta este presupuesto (...) En nuestra nación se persigue la tendencia francesa de reestablecer los edificios al servicio a que están dedicados. Si el monumento de que se trata fuera de otra índole, tal vez sería más oportuno el sistema italiano, por ser difícil, casi imposible, utilizarlo en sus antiguas funciones, pero tratándose de una Iglesia en que el culto ha variado muy poco en su forma externa, creemos más conveniente el que funcione, porque de este modo con poquísima abstracción podemos remontarnos imaginariamente a los tiempos en que fue erigida, formando cabal idea del edificio. ¡Ojalá en todos los casos pudiéramos apreciar como en éste la vida del edificio y no solamente los restos venerables y antiguos! (...) también es conveniente volver a destinarlo al culto porque de este modo se cuidará de la limpieza y ventilación tan necesarias para que el edificio se conserve en buenas condiciones [...]”.

Las obras necesarias para conseguir tal fin se referían a la reedificación de las fachadas sur y de poniente, incluyendo la construcción de las puertas de madera con sus

¹³⁸⁸ Álvarez parece haber seguido en esta actuación el quinto de los ocho puntos de Camilo Boito, referido a la incisión de la fecha de la actuación o de un signo convencional en una parte nueva.

¹³⁸⁹ GÓMEZ MORENO, M. (1934): *El arte románico español. Ensayo de un libro*, Madrid, pp. 84-85, Nota nº 3. Citado en NAVASCUÉS PALACIO, P. (1987): “La restauración monumental como proceso histórico: el caso español, 1800-1950”, en *Curso de mecánica y Tecnología de los Edificios Antiguos*, COAM, Madrid, pp. 312-313.

¹³⁹⁰ AGA, Educ., Caja 31/08368 (ant. 9067-1).

herrajes correspondientes, la colocación de vidrieras en las ventanas y la pavimentación de la iglesia. En el interior, una vez eliminado el enfoscado y desmantelado el retablo del siglo XVIII, se aplicaría una estética de desnudez neomedieval en la que los nuevos muebles litúrgicos se reducirían a una mesa de altar tallada *ex novo*, una lámpara de cobre adornada con piedras y un sagrario de madera.

En la portada de la derecha, que se encontraba murada, planteaba una solución similar a la del norte, con tejazoz, canecillos, cornisamento y abocinado de arcos, reponiendo idénticos elementos decorativos, aunque para diferenciarla evitaba poner columnas en el hueco abocinado. También parece que fue ligeramente remetida en el muro, elevando la línea del tejadillo para igualarla al modelo.

Más compleja iba a ser la recomposición de la fachada principal, sobre todo al no saber si dicha portada existió o si los pies de la iglesia eran el punto por donde ésta enlazaba con las dependencias del antiguo monasterio cluniacense¹³⁹¹. Ciertamente el vacío que se encontró en esa parte de poniente (no había más que un amplio vano central y dos laterales) generó a Aníbal Álvarez una de las mayores incertidumbres de la restauración. A partir de los planos levantados antes de iniciar los trabajos, la iglesia contaba con un tramo más de longitud, de tal manera que las torres cilíndricas de los ángulos quedaban insertas en el cuerpo de naves. Pero la fachada de la iglesia no estaba en ese límite, que pudo funcionar como vestíbulo interior o *nárthex*, ya que a continuación se sumaba un cuerpo anexo dividido en tres áreas: la correspondiente a la nave central con un coro alto, la parte norte albergaba el baptisterio y la zona sur posibilitaba ascender al coro.

El arquitecto pensaba que la fachada, al estar oculta, no debió de tener excesiva importancia. Por ello, propuso solucionar el problema de forma sencilla, limitándose a que se correspondiera con la estructura arquitectónica de una iglesia basilical de tres naves en la que se marca el escalonamiento entre la nave mayor y las laterales. En ella, sitúa los dos contrafuertes para recoger los empujes sobre la nave central, disponiendo entre ellos la portada bajo el tejazoz y evitando, como en la del sur, poner columnas en el hueco abocinado para diferenciarlas de las originales. Igualmente, dispone una pequeña ventana en el centro del piñón de la fachada y dos huecos circulares laterales similares a los que solían ser característicos de las portadas cistercienses. Decía, así,

¹³⁹¹ De hecho, existen justificadas sospechas de que en dicho lugar pudo haberse dispuesto un pórtico o galilea en correspondencia con el que aparece en el monasterio de San Zoilo de Carrión de los Condes, el cual habría desaparecido antes de la restauración, que terminaría por borrar sus huellas definitivamente.

haber realizado una obra de conservación del edificio que no afectaba a sus valores arqueológicos, consiguiendo con su sencillez una esencialización formal que, a la par que armonizaba con lo antiguo, permitía también diferenciarlo.

No obstante, Álvarez confiesa haber tanteado una solución de fachada que se acerca a lo que podríamos calificar como criterio “arqueológico-crítico”. Para ello, remitía como posible fuente de inspiración a edificios del entorno próximo, como San Juan de Moarves o Santiago de Carrión de los Condes, pero también a Nôtre-Dame-la-Grande de Poitiers y a Santo Domingo de Soria, todos ellos vinculados a la “escuela poitevina” que el arquitecto parecía relacionar con Frómista. Este frustrado intento evidenciaría una búsqueda de mayor especificidad en la interpretación del monumento frente a la abstracción del arquetipo¹³⁹².

Valoración historiográfica de la restauración de Frómista

Superados los elogios corporativistas de los restauradores estilísticos coetáneos, como el mismo Lampérez, que mostró su admiración por el resultado final, a lo largo del siglo pasado se sucedieron continuas detracciones hacia la intervención de Álvarez. Ya Gómez Moreno en 1934, en un momento en el que dominaba el ambiente conservacionista, advirtió de las grandes variaciones que San Martín de Frómista había sufrido: “*Esta iglesia lleva sobre sí una restauración tan demasiado a fondo que parece nueva toda, y de hecho hay partes a gusto del restaurador, lo que obliga a cierta desconfianza*”¹³⁹³.

La crítica moderna desde el ámbito de la restauración ha secundado esta opinión. Así, P. Navascués¹³⁹⁴ considera la actuación de Álvarez de “dolorosa experiencia”, de manera que la gran joya de la arquitectura románica del Camino de Santiago se convirtió por tal acto en “*una simple maqueta inexpresiva de lo que en el siglo XIX algunos pensaban que podía ser la arquitectura románica*”, de forma que lo que allí resultó es un “*edificio muerto que por todos lados evidencia su condición de*

¹³⁹² El propio Viollet, frente al tipo teórico proclamado por él mismo, también era consciente de que el estilo era una respuesta a las exigencias de la realidad, proponiendo adoptar, cuando no hubiera datos para la restauración, los modelos suministrados por las arquitecturas nacidas en el mismo medio geográfico y en idénticas circunstancias históricas. Por otro lado, esta misma especificidad era solicitada por los arqueólogos, para quienes las restauraciones obligaban al conocimiento y comprensión de las escuelas locales, en cuanto testimonios de las particularidades diferenciales de un mismo estilo arquitectónico.

¹³⁹³ GÓMEZ MORENO, M. (1934): *op. cit.*, pp. 84-85, Nota nº 3. Referencia tomada de NAVASCUÉS PALACIO, P. (1987): *op. cit.*, pp. 312-313.

¹³⁹⁴ *Ibidem*, pp. 285-329.

neorrománico, donde la letra “R” señala los elementos nuevos y donde los sillares aún llevan los números que en su día se les asignó para la censurable operación de desmonte en la que el edificio románico dejó de existir”. De parecida opinión son otros especialistas que han analizado el tema como A. Muñoz Cosme¹³⁹⁵, I. Ordieres Díez¹³⁹⁶, S. Mora Alonso-Muñoyerro¹³⁹⁷ y P. L. Gallego Fernández¹³⁹⁸. J. L. Hernando Garrido resume así esta línea de opinión mayoritaria: “La actuación en San Martín de Frómista fue tan desmesurada que nos ha legado un edificio nuevo, volumétricamente impoluto, estilísticamente unitario y tipológicamente alabado como falsario emblema del románico jacobeo”¹³⁹⁹.

No obstante, no faltan algunos defensores que subrayan la calidad arquitectónica del edificio por encima de la intervención efectuada, es decir, que la restauración se limitó a resaltar las cualidades implícitas en el monumento originario. Es el caso de J. L. Senra Gabriel y Galán, quien considera que “el templo de San Martín se alza como uno de los ejemplares más representativos del arte románico peninsular. Su armónica arquitectura está muy por encima de la desnaturalización arqueológica de la que fue objeto al ser rescatado de la ruina”¹⁴⁰⁰.

También M. A. García Guinea apoya, con argumentos similares, esta visión: “La restauración le pudo quitar, evidentemente, la pátina de los siglos, que nunca ahora puede permitirse, e incluso alguna connotación arqueológica. Todo ello es verdad, pero, a mi modo de ver, la iglesia que hoy tenemos, exterior e interiormente, salvo detalles, es la que pudieron ver en el momento en que fue concluida sus contemporáneos. Luego no creo que podamos decir que la iglesia de San Martín de Frómista es un “falso histórico”, sino más bien que es una reversión al aspecto que

¹³⁹⁵ MUÑOZ COSME, A. (1989): *La conservación del patrimonio arquitectónico español*, Madrid, Ministerio de Cultura, p. 181.

¹³⁹⁶ ORDIERES DÍEZ, I. (1995): *Historia de la restauración monumental en España (1835-1936)*, Madrid, Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales, pp. 139 y 140 y 206-209.

¹³⁹⁷ MORA ALONSO-MUÑOYERRO, S. (2002): *La restauración arquitectónica en España. Criterios y teorías (1840-1936)*, Madrid, p. 108.

¹³⁹⁸ GALLEGO FERNÁNDEZ, P. L. (2000): “San Martín de Frómista, ¿románico inventado?”, *R&R Restauración y Rehabilitación*, nº 37, p. 52.

¹³⁹⁹ HERNANDO GARRIDO, J. L. (2002): “La Restauración de la Arquitectura Románica en Castilla y León a fines del siglo XIX: el caso de San Martín de Frómista (Palencia)”, en VV. AA., *Perfiles del Arte Románico*, Fundación Santa María la Real y Centro de Estudios del Románico, Aguilar de Campoo, pp. 81-109.

¹⁴⁰⁰ SENRA GABRIEL Y GALÁN, J. L. (1999): “La iglesia de San Martín de Frómista en vísperas de su transformación decimonónica”, en *Estudios en Homenaje al profesor Dr. García Guinea*, publicados en *Sautuola*, VI, pp. 661-669.

ofrecería cuando, nada más acabada, ‘nuevecita’, la admiraron las gentes de la última mitad del siglo XI¹⁴⁰¹.

I. González-Varas Ibáñez añade que “la homogeneidad estilística, corrección constructiva, equilibrio estructural y ponderación volumétrica del edificio (notas tan elogiadas de la iglesia de Frómista) surgían a partir de la restauración realizada... Se puede afirmar que estas características, si bien latentes en las fábricas, fueron redescubiertas por Aníbal Álvarez, que fundamentó su intervención en lograr la exposición palmaria de la perfección del edificio atendiendo a las cuatro consideraciones señaladas. La unidad estilística resultaba de la perfecta integración de la estabilidad estructural del sistema de bóvedas como requisito mecánico regulador que conduce a un resultado como arquitectura que crea un espacio interior que es expresado en el exterior por unos volúmenes articulados y organizados con perfecta concordancia lógica”¹⁴⁰².

Es evidente que la intervención de Aníbal Álvarez fue contundente, una verdadera reinterpretación del estilo románico desde las teorías de la restauración estilística, tendentes a perfeccionar el edificio según el modelo y a buscar su corrección. El arquitecto actuó desde una visión racionalista que pretendía rescatar la perfección ideal del edificio primitivo a través de la recuperación de los elementos orgánicos y la sintaxis del sistema arquitectónico. Así, quedaba constituido en San Martín de Frómista el arquetipo soñado del románico¹⁴⁰³.

Ocho siglos después de ser construida, la iglesia de San Martín experimentó una reedificación total que no reparó en cuestiones arqueológicas¹⁴⁰⁴. El apeo del edificio constituye la esencia del “delito” en que se incurrió, ya que con él se imposibilitó para la posteridad la aproximación a su debatido proceso crono-constructivo a través de la lectura de sus paramentos y de la imprescindible estratigrafía, la mayor parte de ella (sino toda) arrasada. Sólo queda un 15 ó 20 % de superestructuras y de materiales

¹⁴⁰¹ GARCÍA GUINEA, M. A. (2002): “San Martín de Frómista, paradigma del románico hispano”, en VV. AA., *Perfiles del Arte Románico*, Fundación Santa María la Real y Centro de Estudios del Románico, Aguilar de Campoo, pp. 9-25.

¹⁴⁰² GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, I. (1996): *Restauración monumental en España durante el siglo XIX*, Valladolid, pp. 179-182.

¹⁴⁰³ GALLEGO FERNÁNDEZ, P. L. (2005): “Aníbal Álvarez y la restauración de San Martín de Frómista”, en J. M. Rodríguez Montañés (coord.), *op. cit.*, pp. 121-153.

¹⁴⁰⁴ REINARES FERNÁNDEZ, O. (2001): “La arqueología y el arquitecto: la restauración como proceso histórico”, en J. M. Tudanca Casero (coord.), *Jornadas sobre Arqueología, Historia y Arquitectura. Criterios de intervención en el patrimonio arquitectónico*, Logroño, Gobierno de La Rioja.

constructivos de origen como mínimos testigos arqueológicos. Desde entonces, quedó mermado el análisis del edificio en su completa materialidad románica.

La evolución posterior de las teorías sobre la restauración

Las teorías de Boito fueron desarrolladas, completadas y reformuladas por uno de sus seguidores más influyentes, Gustavo Giovannoni, precursor del *Restauro Científico*¹⁴⁰⁵, quien estableció la distinción entre monumentos vivos y muertos. Éstos eran los pertenecientes a una cultura ya superada o cuyo uso había perdido vigencia. Aquéllos, los que mantenían su destino original o podían ser reutilizados para una función similar con una mínima intervención.

En este sentido, consideraba la existencia de cinco posibles modelos de acción operativa: la consolidación, que garantizaba la perdurabilidad del edificio con intervenciones técnicas en las que se podían emplear materiales actuales siempre que no fueran visibles; la recomposición por “anastylosis”, recogiendo los elementos extraídos de la edificación, ya fuera en el entorno o en los museos; el completamiento, siempre que las piezas desaparecidas y posteriormente reemplazadas no predominasen sobre las auténticas y de algún modo se indicase que eran elementos actuales; la liberación, cuando los añadidos a eliminar careciesen de valor y no se dejase al edificio desnudo, y la innovación, sólo en caso extremo, que cuando fuese necesario hacerla debería ser fácilmente identificable, fechada y ejecutada con formas esquemáticas, empleando materiales diferentes a los originales para evitar el falso histórico.

Pero la aportación principal de Giovannoni consiste en la defensa de los centros históricos, respetando el ambiente y las arquitecturas menores que lo forman. De este modo, el monumento no se consideraba aislado sino perteneciente a un espacio urbano determinado, del que no se podía desvincular. Discrepó totalmente de las actuaciones urbanísticas hasta ese momento realizadas, con el aislamiento de los monumentos, la creación de los ensanches urbanos arrasando con el caserío original o la introducción de la arquitectura moderna en los cascos históricos de manera indiscriminada. Consideraba que “(las condiciones ambientales) *tienen tanto valor que al dañar la perspectiva de un monumento puede casi equivaler a su destrucción completa*”.

¹⁴⁰⁵ RIVERA BLANCO, J. (2001): *De Varia Restauratione. Teoría e Historia de la Restauración Arquitectónica*, Madrid, R&R Editorial América Ibérica, p. 142.

Los postulados de Giovannoni influyeron directamente en la Carta de Atenas de 1931, de la que fue redactor, y en la Carta del Restauo italiana de 1932¹⁴⁰⁶.

La *Carta de Atenas*, aprobada por la Oficina Internacional de Museos dependiente de la Sociedad de Naciones, pretendía unificar los criterios de intervención en el patrimonio arquitectónico. A lo largo de sus diez artículos, planteaba pautas de actuación en esta materia, destacando la importancia de la conservación y la educación en el patrimonio y proponiendo vías de colaboración internacional y la creación de equipos multidisciplinares. Este texto tuvo una fuerte influencia en Europa, especialmente en países meridionales como Italia o España.

En cuanto a las teorías de protección del monumento, proponía abandonar las restituciones integrales y evitar sus riesgos mediante un mantenimiento regular y permanente que asegurara la conservación de los edificios. Cuando la restauración fuera indispensable, recomendaba respetar la obra histórica y artística del pasado, sin menospreciar el estilo de ninguna época, manteniendo la ocupación de los monumentos para asegurar su continuidad vital, siempre y cuando el destino moderno respetase el carácter original de la obra.

En lo que respecta a las técnicas de restauración, para el caso de las ruinas planteaba una escrupulosa labor de conservación y, cuando las condiciones lo permitiesen, se deberían recolocar los elementos originales encontrados (“anastylosis”). Los materiales nuevos necesarios para tal fin siempre serían reconocibles. En los demás monumentos, se aconsejaba antes de cualquier obra de consolidación o de parcial restauración que se efectuase una escrupulosa investigación de la patología a subsanar. Respecto al empleo de materiales modernos para la consolidación de los edificios antiguos, se aprobaba el empleo razonado de todos los recursos de la técnica moderna (especialmente el hormigón armado), aunque estos medios de refuerzo deberían estar disimulados para no alterar el aspecto y el carácter del edificio.

También en este documento se defendía el respeto al carácter y la fisonomía de la ciudad, especialmente en la cercanía de monumentos antiguos, donde el ambiente debería ser objeto de atención especial.

La *Carta del Restauo*, redactada por el Consejo Superior de Antigüedades y Bellas Artes, establecía las normas que debían regir la restauración de monumentos.

¹⁴⁰⁶ RIVERA BLANCO, J. (1999): “El Patrimonio y la Restauración Arquitectónica. Nuevos conceptos y fronteras”, en VV. AA., *Patrimonio, Restauración y Nuevas Tecnologías*, Instituto Español de Arquitectura y Universidad de Valladolid, p. 18.

Como principios generales, se daba prioridad a los cuidados continuos de mantenimiento en la obra y al respeto de sus condiciones ambientales, que no debían ser alteradas de manera importante. La repriminización sólo podía realizarse cuando se dispusiera de datos absolutamente ciertos. En los monumentos lejanos, debía excluirse todo completamiento, a excepción de la “anastylosis”, mientras que en los vivos se admitían usos no muy diferentes a los primitivos, de forma que en las adaptaciones necesarias no se efectuasen alteraciones esenciales. Deberían conservarse todos los elementos que tuvieran un carácter artístico o histórico, sin importar su época, y sólo podían eliminarse aquéllos que representasen afeamientos inútiles.

Los añadidos que se considerasen necesarios para lograr la consolidación o la reintegración total o parcial en aras de la utilización práctica del edificio, además de ser los mínimos posibles, tendrían un carácter de desnuda simplicidad y correspondencia con el esquema constructivo. En todo caso, serían claramente señalados mediante el empleo de material diferente al primitivo o con la adopción de marcas distintivas, de manera que la restauración no pudiera conducir a engaño o representar una falsificación. Con el fin de reforzar la trabazón estática del monumento y reintegrar la masa, se admitían todos los medios constructivos modernos.

Y al igual que en la excavación, también en la restauración de monumentos era condición esencial que los trabajos se acompañasen de una documentación precisa mediante informes analíticos recogidos en un diario de restauración e ilustrados con dibujos y fotografías, de modo que todo el proceso quedase registrado.

Surge tras la 2ª Guerra Mundial, surgió una nueva tendencia, el *Restaura Crítico*, encabezada por Roberto Panne y Cesare Brandi¹⁴⁰⁷. Basará su filosofía, contrariamente a los postulados de la Carta de Atenas, en primar el valor artístico y arqueológico sobre el histórico. Consideraban que Boito y Giovannoni entendían los monumentos como objetos de museo, dando excesiva importancia a los añadidos, que a veces restaban valor estético al propio monumento. Por ello, reivindican para los monumentos el tratamiento de proyecto arquitectónico, sin obviar el valor histórico del mismo. Defendían los principios de individuar el valor del edificio y recuperar, restituyendo y librando, la “obra de arte”. Además, consideraban de gran importancia conservar los ambientes, el entorno y el urbanismo, con independencia de que haya o no monumentos.

¹⁴⁰⁷ BRANDI, C: (2002): *Teoría de la Restauración*, Madrid, Alianza Editorial.

Estas aportaciones constituyeron la base para la redacción de la *Carta de Venecia* (1964) durante el II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos. La preocupación de este documento seguía centrándose en lo arquitectónico, pero se ampliaba el ámbito de actuación del edificio a todo el conjunto histórico y al ambiente urbano o paisajístico. Además, consideraba la conservación y la restauración de los monumentos como un campo multidisciplinar, cuya finalidad era salvaguardar tanto la obra de arte como el testimonio histórico.

Defendía la conservación de los monumentos como un mantenimiento sistemático favorecido por el uso de los mismos en funciones útiles a la sociedad, siempre que no se alterasen ni la distribución ni el aspecto del edificio. Se planteaba un cuidado especial para los ambientes monumentales, en orden a salvaguardar su integridad y asegurar su saneamiento, utilización y valoración. Cuando subsistiera un contexto tradicional, éste sería conservado y, por el contrario, debería rechazarse cualquier nueva construcción, destrucción y utilización que pudiese alterar las relaciones habituales de volúmenes y colores.

Se consideraba la restauración como un proceso de carácter excepcional, cuya finalidad era la de conservar y poner de relieve los valores formales e históricos del monumento y se fundamentaba en el respeto a los elementos antiguos y a las partes auténticas. Estaría siempre precedida y acompañada de un estudio arqueológico e histórico del monumento. Y se admitía el uso de medios modernos de construcción cuando las técnicas tradicionales se manifestasen inadecuadas y, cuando se emplearan elementos destinados a reemplazar las partes que faltasen, deberían integrarse armoniosamente en el conjunto, distinguiéndose de las partes originales.

Unos años más tarde se elaboró la *Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico* (1975) bajo los auspicios del Consejo de Europa. En la misma se consideraba que el legado edificado de Europa estaba formado no sólo por los monumentos más importantes, sino también por los conjuntos que constituían las ciudades y los pueblos tradicionales en su entorno natural o construido. Abarcaba, pues, todos los conjuntos construidos, que se presentaban como una entidad, no solamente por la coherencia de su estilo, sino también por la huella de los grupos humanos que allí habían vivido durante generaciones, eliminando la jerarquía entre aquéllos de mayor y menor interés artístico. Y se planteaba la conservación del patrimonio arquitectónico como uno de los objetivos fundamentales de la planificación urbana y de la ordenación del territorio.

Finalmente nos referiremos a la *Carta de Cracovia* (2000), último documento de referencia, que mantiene la filosofía de la Carta de Venecia, actualizando sus criterios y principios de intervención sobre el patrimonio construido.

Según este instrumento, la finalidad de la conservación de edificios históricos y monumentos, estén en contextos rurales o urbanos, es mantener su autenticidad e integridad. Esto requiere, además, un uso apropiado, compatible con el espacio y el significado existente. La conservación puede ser realizada mediante diferentes tipos de intervenciones como el control medioambiental, el mantenimiento, la reparación, la restauración, la renovación y la rehabilitación. Debe evitarse, en todo caso, la reconstrucción en “el estilo del edificio” de partes enteras del mismo y sólo puede ser excepcionalmente aceptada para zonas limitadas con un destacado significado arquitectónico, siempre que se base en una documentación precisa e indiscutible. La reconstrucción de un edificio en su totalidad es sólo aceptable si existen motivos sociales o culturales excepcionales y relacionados con la identidad de la comunidad.

Las técnicas de conservación o protección deben ser producto de la investigación pluridisciplinar científica sobre materiales y tecnologías usadas para la construcción, reparación y/o restauración del patrimonio edificado. La intervención elegida respetará la función original y será compatible con los materiales y las estructuras existentes, así como con los valores arquitectónicos. Cualquier material y tecnología nuevos han de probarse rigurosamente. Cuando su aplicación “in situ” pueda ser relevante para el mantenimiento de la fábrica original, será continuamente controlada y eventualmente reversible. Además, se deberá estimular el conocimiento de los materiales tradicionales y de sus antiguas técnicas, así como su apropiado mantenimiento.

Las ciudades históricas y los pueblos representan una parte esencial del patrimonio universal y deben ser vistos como un todo, con las estructuras, espacios y factores humanos en un proceso de continua evolución y cambio. Los edificios que constituyen las áreas históricas pueden no tener ellos mismos un valor arquitectónico especial, pero deben ser salvaguardados como elementos que confieren al conjunto su unidad orgánica, en atención a unas dimensiones particulares y unas características técnicas, espaciales, decorativas y cromáticas insustituibles.

Por último, los paisajes como patrimonio cultural son el resultado y el reflejo de una interacción prolongada a través de diferentes sociedades entre el hombre, la naturaleza y el medio ambiente físico. Su conservación, preservación y desarrollo se centra en los aspectos humanos y naturales, integrando valores materiales e intangibles.

EL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO TRADICIONAL

La arquitectura tradicional ha surgido de una intensa relación con el medio en el que se inserta¹⁴⁰⁸. Uno de sus rasgos más significativos es su íntima inserción en el entorno, su integración en el paisaje. Esta arquitectura emana o surge del propio territorio. El resultado funcional, formal y material de estas construcciones domésticas y utilitarias procede de una amplia gama de parámetros ligados a aquél.

Primero están los elementos del medio físico. Los materiales constructivos provienen de la geología y la vegetación propias del entorno en el que se produce el asentamiento. La orografía resulta decisiva en la configuración urbana de los núcleos. Y la influencia del clima se manifiesta en la elevación de las alturas, la orientación de las fachadas principales, la disposición de los vanos y el grosor de los muros.

También aparece configurada por el medio económico que le sirve de sustento, sobre todo en lo que respecta al programa y las características espaciales de la respuesta construida. En este sentido, la parte dedicada a vivienda suele ser minoritaria frente a la destinada a los aspectos productivos. Además, las influencias culturales, fruto de la evolución histórica, han ido modelado esta arquitectura vernácula, en continua adaptación a los nuevos requerimientos y situaciones.

Por todo ello, al responder a este variado conjunto de factores que proceden de diversos aspectos del territorio, estas construcciones reflejan profundamente el carácter del mismo. Y, a la vez, constituyen un testimonio de la identidad de la comunidad humana que las ha producido.

Paralelamente a este concepto de vinculación con el lugar (de ahí que pueda definirse como una arquitectura esencialmente “topológica”), esa gran variedad de elementos generadores produce una enorme diversidad de las soluciones constructivas y, por ende, una gran riqueza cultural. El cruce entre los diferentes parámetros determina que la arquitectura popular de un lugar sea única, pues los diferentes matices de cada área geográfica se manifiestan en lo construido a través de un proceso paulatino y atemperado que, desde una lógica funcional, conduce a un perfeccionamiento de determinados tipos organizativos y soluciones formales. El resultado es eminentemente utilitario, sencillo, económico, eficaz y no tiene una aparente intencionalidad estética,

¹⁴⁰⁸ BENITO MARTÍN, F. (1998): *op. cit.*, Vol. I, pp. 18-31.

pero continuamente nos sorprende por la gran capacidad expresiva de sus originales respuestas constructivas.

En atención a estas dos características definitorias, a saber, su identidad e imbricación en el territorio y su diversidad y riqueza, la arquitectura tradicional es susceptible de recibir la consideración de patrimonio cultural. Refleja el carácter de la obra que el hombre, en su cotidianeidad, ha realizado para su vivienda y su actividad productiva, para configurar su entorno, en un permanente diálogo con el paisaje y el territorio. Por eso, responde perfectamente al concepto de bien cultural en un sentido profundo. Pero además de este interés como testimonio histórico de una civilización autóctona, ofrece una serie de soluciones de adaptación al medio hoy perdidas y que son de gran valor en sí mismas. Gran parte de los materiales y métodos tradicionales proporcionan calidades y prestaciones superiores a los actuales en una variada gama de aspectos: duración, aislamiento térmico, facilidad de mantenimiento y reposición, etc. Las construcciones tradicionales también presentan una serie de detalles de adaptación que siguen siendo válidos para las nuevas funciones e, incluso, desde un prisma formal o estético tienen una indudable potencialidad.

Por tanto, como soporte mayoritario del legado construido, la arquitectura tradicional representa uno de los principales conjuntos de bienes patrimoniales, hoy en acuciente peligro de desaparición debido al proceso de destrucción producido en los últimos cincuenta años¹⁴⁰⁹. Durante la segunda mitad del siglo XX se ha producido una tendencia hacia la homogeneización y uniformidad de la respuesta arquitectónica a nivel global¹⁴¹⁰. Este cambio es tan profundo que afecta no sólo a los materiales o sistemas utilizados en la construcción, desvinculados ya del territorio y basados en procesos industriales de producción y distribución, sino también a los modelos espaciales y arquitectónicos e, incluso, a los programas que los generan. Este proceso ha alterado radicalmente las pautas de regeneración de los modelos tradicionales, de manera que la arquitectura vernácula ha perdido su capacidad de autorreproducción.

¹⁴⁰⁹ La Tierra de Campos presenta, quizá, el panorama más desolador. Atesoraba hasta hace pocos años un conjunto excepcional por sus valores arquitectónicos y urbanos de unas construcciones de tierra (tapial, adobe y trullado), perfectamente integradas en el paisaje y de un colorido y una textura únicas. Por su singularidad, su coherencia y por sus valores formales e históricos (esta comarca fue siempre el corazón de la región), constituía uno de los enclaves de arquitectura vernácula más valiosa de Castilla y León. Pero la falta de conocimiento en el tratamiento, construcción y conservación de estos materiales y el desprestigio de los mismos, han desencadenado el proceso de desaparición de esta arquitectura en muy pocos años. De un patrimonio que hace escasas décadas era no sólo muy valioso sino extraordinariamente abundante, no se conserva ningún conjunto completo en la actualidad.

¹⁴¹⁰ BENITO MARTÍN, F. (1998): *op. cit.*, Vol. II, pp. 724-737.

Paralelamente ha tenido lugar en este tiempo una convulsión de extraordinarias proporciones en nuestro medio rural, debido a la masiva emigración del campo con destino a las áreas urbanas. A partir de 1950, muy intensamente en los veinticinco primeros años y más acompasada pero irreversiblemente en las décadas ulteriores, se ha producido un descenso demográfico intensísimo en el campo castellano que ha puesto seriamente en peligro su conservación. Este proceso tiene una consecuencia directa en la deshabitación y consiguiente ruina de una gran parte de este patrimonio edificado.

La conjunción de ambos fenómenos ha producido la ruptura definitiva en la continuidad de la cultura popular autóctona en sus diferentes aspectos y la imposición de modelos que provienen del exterior, fundamentalmente de las grandes urbes. Los nuevos sistemas de vida y de producción van a alterar profundamente el programa edificatorio de la vivienda y, en especial, de las construcciones auxiliares.

Los medios de tracción animal han sido sustituidos con la mecanización, de manera que las antiguas cuadras son reemplazadas por espacios para la maquinaria agrícola, con nuevos requerimientos en superficie y en altura. Tampoco se precisa la variedad de animales domésticos que existía en la unidad tradicional y el grano, la paja, el vino y otros productos ya no se guardan en la propia casa, razón por la que los espacios específicos destinados a tales fines pierden su función y surgen construcciones nuevas como naves y almacenes. Todo esto supone una alteración radical en la estructura productiva de las unidades de asentamiento rurales y conlleva una drástica reducción del espacio necesario para la vida productiva tradicionalmente vinculado a la vivienda. El proceso ha sido de una velocidad y radicalidad verdaderamente espectaculares. La pérdida de función de los elementos tradicionales auxiliares ha tenido lugar en un lapso de tiempo no superior a una década. De hecho, ya se había operado casi íntegramente a finales de la década de 1970.

Paralelamente, se han producido cambios fundamentales en la propia función residencial. La incorporación de las instalaciones eléctricas, de agua y alcantarillado, de calefacción, los aislantes térmicos, así como los nuevos medios de comunicación con el exterior (el teléfono y sobre todo la televisión), han alterado también de manera sustancial el programa de la vivienda y, por ende, sus soluciones arquitectónicas. Del mismo modo, se han transformado los sistemas de construcción y también la producción, distribución y puesta en obra de los materiales. Como consecuencia, se ha perdido casi totalmente la sabiduría constructiva tradicional dentro del sector. Con estos antecedentes, no es de extrañar la pérdida acelerada de nuestra arquitectura popular.

Por otro lado, la gran disminución de densidad de población en el campo ha propiciado un incremento del nivel adquisitivo en los últimos tiempos. Este hecho ha tenido su reflejo en un notable proceso de reformas y nuevas construcciones en los núcleos rurales, sobre todo en los últimos veinticinco años, gracias en parte al intenso desprestigio que ha sufrido el modo de vida tradicional. Así, se ha intensificado el proceso de intervención en el legado edificado, en orden a su transformación o sustitución, bien por los propios habitantes de los pueblos, bien por los residentes de segunda vivienda. Ello ha determinado una alteración profunda del patrimonio residencial tradicional, cuya situación en líneas generales es la siguiente:

- Una proporción reducida del caserío (entre el 10 y el 20 %) mantiene preservada en su integridad la arquitectura tradicional, gran parte de la cual está destinada a usos auxiliares, como almacén o trastero. Los edificios que se conservan habitados, generalmente por población de elevada edad, han sido modernizados en su interior con la incorporación de los niveles básicos de confort, sin afectar notablemente al carácter funcional y formal de la construcción original. Estas viviendas han reducido al mínimo las instalaciones dedicadas a la producción y carecen de inversiones mínimas de cara a su mantenimiento, por lo que están abocadas a medio plazo a un proceso de ruina.

- Mayor número (entre el 20 y el 40 %) representan los ejemplares de arquitectura tradicional en uso, modernizados en su interior con una adecuación para su habitabilidad, que mantienen la estructura primitiva (muros, crujías, soluciones espaciales) y, sin embargo, han sido alterados radicalmente en su imagen exterior por la reconstrucción de su fachada tradicional, oculta con nuevos materiales vistos o pintados. Estas edificaciones aparecen como sustituidas desde el espacio urbano, cuando en realidad está conservada su materialidad estructural, siendo sólo modificada su representación formal.

- Los tipos arquitectónicos de evolución, de finales del siglo XIX y la primera mitad del XX, se mantienen en mejor estado de conservación que las soluciones más originales de raíz vernácula, al presentar ciertos elementos que gozan de mayor prestigio, como la composición simétrica de la fachada o la presencia de sillería o ladrillo en los vanos. Por ello, asumen gran parte de la imagen urbana de los núcleos, sobre todo en los espacios centrales.

- Los edificios que se encuentran totalmente abandonados presentan los más agudos procesos de deterioro. Sólo un porcentaje muy pequeño y en núcleos muy

seleccionados existen edificaciones que han sido rehabilitadas con el objetivo de conservar parte de su carácter original.

- El resto corresponde a sustituciones y nuevas construcciones que imponen su pauta al paisaje urbano por su acusado contraste con el modelo de asentamiento y las soluciones formales tradicionales, en especial debido a su mayor volumen y los materiales actuales. Sin embargo, estas implantaciones recientes no son tan masivas como pudiera creerse, pero sí generan un impacto de gran potencia en la imagen que se percibe del conjunto del núcleo.

En este sentido, se ha producido un importante deterioro de la coherencia morfológica de los asentamientos tradicionales, que se manifiesta de un modo acusado en la degradación del espacio público de su periferia. La mayoría de los pueblos presentan un cinturón circundante de construcciones con bajos niveles de calidad ambiental (viviendas aisladas, instalaciones auxiliares, etc.) y carentes del mínimo orden, que se constituyen en su imagen exterior y en su nexo de integración con el paisaje. La clásica imagen de los pueblos castellanos fundidos y confundidos con el paisaje queda profundamente alterada con ese anillo suburbial que los aísla del territorio, rompiendo así la lógica tradicional.

Frente a este proceso de pérdida y deterioro de la arquitectura tradicional, se han planteado una serie de propuestas o líneas de actuación para conservar este acervo cultural, las cuales van encaminadas en cuatro vertientes¹⁴¹¹.

En primer lugar está la elaboración de normativas reguladoras de la actividad constructiva en los edificios que representan tipos tradicionales, en los núcleos rurales más o menos conservados y en el entorno de los mismos. Dentro de este conjunto también se comprenden el inventario y la catalogación de elementos, las normas de edificación incluidas en el planeamiento urbanístico o la legislación de ordenación del territorio.

Un segundo bloque de propuestas incluye medidas de fomento al sector de la vivienda, sobre todo en áreas deprimidas como el medio rural. Los incentivos se pueden configurar en torno a una política de subvenciones para la recuperación y rehabilitación de estas construcciones respetando sus valores tradicionales.

El tercer punto consiste en la recuperación de los sistemas tradicionales que han hecho posible su existencia. Esta actuación abarca desde la puesta en marcha de la

¹⁴¹¹ BENITO MARTÍN, F. (1998): *op. cit.*, Vol. II, pp. 744-749.

producción de los materiales vernáculos, al empleo de las técnicas constructivas de raíz popular o vernacular. También pasa por facilitar los canales de distribución y la formación profesional de técnicos especializados en esta materia.

Finalmente, es fundamental la recuperación por parte de la población residente del orgullo y reconocimiento de la arquitectura que ellos o sus antepasados han generado, el redescubrimiento y sensibilización de los valores funcionales y culturales que atesora y refleja en cuanto a su propia identidad. Si no se recobra la autoestima de los habitantes de nuestros pueblos y villas por sus propias raíces, todos los esfuerzos anteriores serían vanos. Sólo si el usuario de la arquitectura tradicional la siente como parte sustancial del arraigo en su propia cultura, se podrá a comenzar una verdadera tarea de conservación de un legado histórico tan valioso y trascendental para comprender la verdadera identidad cultural de nuestras tierras.

En todo caso, cualquier intervención sobre la arquitectura popular habrá de ser equilibrada y contextualizada¹⁴¹². Si únicamente se conservan los grandes ejemplos o algunos conjuntos señeros, se salvaguardaría una parte importante de nuestra herencia cultural, pero en gran medida desarraigada y sin conexión con sus raíces.

El tratamiento normativo de este patrimonio arquitectónico tradicional es relativamente reciente. Un documento de referencia al respecto es la *Carta del Patrimonio Vernáculo Construido*, redactada en 1996 como ampliación de la Carta de Venecia y en donde se definen sintéticamente sus características:

- Un modo de construir emanado de la propia comunidad.
- Un reconocible carácter local o regional ligado al territorio.
- Coherencia de estilo, forma y apariencia, así como el uso de tipos arquitectónicamente establecidos.
- Sabiduría tradicional en el diseño y construcción, que es transmitida de manera informal.
- Una respuesta directa a los requerimientos funcionales, sociales y ambientales.
- La aplicación de sistemas, oficios y técnicas tradicionales de construcción.

¹⁴¹² IÑÍGUEZ, M. Y USTÁRROZ, A. (1999): "Intervenciones en la arquitectura popular. Un difícil equilibrio", en J. M. Iglesias Gil (ed.): *op. cit.*, pp. 361-374.

Este tipo de legado edificado, vernacular o popular, está recogido dentro del patrimonio etnográfico¹⁴¹³ en las legislaciones sobre la materia a nivel estatal (Título VI de la Ley de Patrimonio Histórico Español de 1985) y autonómico (Título IV de la Ley de Patrimonio Cultural de Castilla y León de 2002). No obstante, ha tenido una limitada aplicación concreta en la declaración de sus bienes, sobre todo en sus niveles de protección más elevada (BIC).

Este hecho refleja la limitada asunción social de estos elementos como parte real y significativa del patrimonio, pues a lo sumo se incorporan en los inventarios generales y en los catálogos urbanísticos a nivel local. Esta escasa práctica de protección y gestión no favorece su revalorización, recuperación y rehabilitación.

Recientemente, desde el Instituto del Patrimonio Cultural de España se está elaborando el *Plan Nacional de Arquitectura Tradicional*, para el cual se plantean los siguientes objetivos:

- Establecer un marco jurídico adecuado para la documentación, protección, revitalización y regeneración del patrimonio arquitectónico tradicional.
- Conseguir articular acciones de fomento e inversión, tanto pública como privada, que se destinen a la rehabilitación del patrimonio vernáculo construido.
- Apoyar la recuperación y transmisión de los sistemas tradicionales de construcción, tanto los materiales como las técnicas y conocimientos.
- Facilitar la información y la coordinación entre administraciones, tanto en el ámbito nacional como internacional.
- Recuperar la valoración y el orgullo hacia este patrimonio generado por la comunidad que lo habita, único en el mundo y reflejo de su diversidad.

¹⁴¹³ Comprende los bienes muebles e inmuebles y los conocimientos y actividades que son o han sido expresión relevante de la cultura tradicional en sus aspectos materiales, sociales o espirituales.

CONCLUSIONES

El presente estudio ha permitido alcanzar una nueva comprensión de una parte interesante de nuestro patrimonio contemporáneo, el generado por la primera industrialización y, en particular, ofrece una perspectiva renovadora del impacto ejercido por el Canal de Castilla. Hasta el momento, éste había sido considerado en sí mismo desde una óptica determinada (arquitectura, ingeniería, historia, etc.), pero no se había atendido a su proyección, a niveles tanto visuales como materiales, sobre un determinado espacio con un enfoque transversal y complementario.

En este sentido y de manera general, podemos destacar algunas de las contribuciones que se efectúan con esta investigación. En primer lugar, el planteamiento de una visión de conjunto que integra el estudio histórico de los agentes de desarrollo (Canal de Castilla, ferrocarril, caminos y carreteras), el análisis de sus características (funciones, tipología y elementos) y la consideración de su incidencia en el paisaje con rasgos que, en gran parte, se perpetúan hasta el presente. En segundo término, el entendimiento de los núcleos de población como una entidad patrimonial compleja en la cual su fisonomía, características materiales y formales e, incluso, la individualidad de cada uno de sus elementos arquitectónicos se hallan en íntima interrelación, lo cual les confiere una identidad diferenciada. Por último, la necesidad y oportunidad, en nuestros días, de una puesta en valor de este legado adecuada a tal visión y a sus valores patrimoniales, entendiéndolo como una creación del pasado y un importante recurso para el presente y el futuro.

En atención a todo ello, la principal aportación de nuestro trabajo consiste en considerar de forma unitaria el patrimonio artístico y el paisaje bajo la incidencia de un determinado agente, el Canal de Castilla, en el ámbito territorial configurado por su Ramal Norte y durante el período cronológico comprendido entre 1750 y 1936. Esa incidencia se refleja en la transformación de los elementos preexistentes generando una nueva realidad en la que, a modo de huella material, quedan perfectamente imbricados los componentes naturales y las actuaciones humanas, tanto de carácter tradicional como propiamente innovadoras.

En consecuencia, pueden señalarse a modo de **CONCLUSIONES** algunos aspectos particularmente destacables que constituyen resultados directos de esta investigación:

- El Canal de Castilla se configuró como una **gran infraestructura de transporte y comunicación** al servicio de un territorio coincidente con la comarca de Tierra de Campos, en el cual quedó perfectamente integrado, imprimiéndole un carácter particular y definiendo una personalidad original.

En esencia, constituyó la expresión de un SUEÑO ILUSTRADO DE PROGRESO Y DESARROLLO A TRAVÉS DE LA APERTURA DE CASTILLA, desde su centralidad al frente marítimo cantábrico (concretamente el puerto de Santander), para conseguir el libre comercio con las colonias y la periferia española. No obstante, esa empresa tan sumamente ambiciosa de construir un “*camino de agua*” desde dentro hacia fuera del país será abortada por las circunstancias históricas y, en consecuencia, el Canal no conseguirá “saltar las montañas” y no tendrá salida directa al mar. Esta perspectiva limitada influyó decisivamente en su definitiva proyección, confiriéndole un sentido centrípeto.

En efecto, a mediados del siglo XIX y a raíz de la nueva organización territorial del estado liberal, las diferentes regiones fueron adquiriendo una identidad propia. Particularmente interesante es el caso de Cantabria-Santander. La proximidad de la cabecera del Canal en Alar con la zona cántabra repercutió positivamente en el desarrollo de ésta y, así, la capital santanderina subrayó su tradicional vinculación y posición ligada al ámbito castellano, siendo considerada como su centro de comercio marítimo.

Pero, por su parte, Castilla se cerró en sí misma y el Canal no cumplió con su función original de vía de comunicación abierta al exterior. Éste transformará el paisaje pero no en una dimensión de apertura hacia el mar, como se había previsto inicialmente, sino con un carácter cerrado, de interioridad. Quedó convertido en una ARTERIA INTERIOR A NIVEL REGIONAL, en el contexto de una cultura intensamente arraigada a la tierra, y se adaptó a las demandas internas.

La Generación del 98 va a alimentar ese interiorismo y acuña una imagen arquetípica de una *Castilla cerrada y profunda*, contribuyendo decisivamente a consolidar, en el imaginario colectivo contemporáneo, su concepción como

región del interior con una dimensión básicamente rural y agraria que, a su vez, tiene una particular representación en el paisaje de Tierra de Campos. Los escritores noventayochistas no se ocupan ni preocupan por el Canal y adoptan una mirada tradicional en la que se omite el papel desempeñado por éste en la construcción del actual paisaje castellano. Así, triunfa la reacción, la resistencia a la apertura y al progreso, lo cual repercutirá en el olvido del Canal, en tanto en cuanto recuerdo de una posible identidad abierta en conexión con el exterior. Este posicionamiento irá calando en forma de cierta animadversión e, incluso, manifiesta hostilidad que se proyecta hasta nuestros días hacia lo que fue y significó esta gran obra de ingeniería hidráulica.

- Pese a todo, es incuestionable el notable impacto que el Canal ejerció como **elemento fundamental en la articulación territorial y en la creación de un determinado paisaje con rasgos específicos**. Su protagonismo como eje estructurante y elemento vertebrador de ese espacio es claramente perceptible a diferentes niveles.

Así, a imagen y semejanza de un curso fluvial, abrió un CORREDOR NATURAL, un *cinturón verde* de gran riqueza medioambiental y ecológica. Además, quedó básicamente ligado a la *actividad agraria* la cual, en fechas avanzadas, se verá beneficiada por el aprovechamiento de sus aguas para el riego. En relación con ello estimuló, también, una orientación mercantil de la producción cerealista, que favoreció *la progresiva ampliación y la estructuración de una densa red de transporte terrestre*.

En este sentido, impulsó la construcción de nuevas vías de comunicación que, a escala regional y comarcal, estaban destinadas a enlazar con el mismo. Tal sucede con el ferrocarril de Alar del Rey a Santander o con diferentes carreteras y caminos de ámbito provincial. Pero, además, surgieron otros itinerarios de mayor recorrido paralelos a su trazado, que consolidaron la originaria conexión entre la Meseta y Cantabria establecida por él. Éste es el caso de la calzada Valladolid-Palencia-Santander o la línea férrea Valladolid-Venta de Baños-Alar del Rey-Santander. De esa forma, se constituyó y fijó un corredor de transporte y comunicaciones que se ha perpetuado en el tiempo y sigue vigente en la actualidad, según lo ejemplifican el proyecto del AVE hacia Santander o la Autovía A-67, recientemente concluida. Este eje económico con

dirección Norte-Sur venía a completar otro itinerario histórico de sentido Este-Oeste, el Camino de Santiago, hoy continuado por la Autovía A-231, produciéndose la intersección de ambas vías a la altura de Frómista.

Por otro lado, influyó de manera importante en la DINAMIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y CULTURAL DE LOS NÚCLEOS DE POBLACIÓN, estableciendo un *crecimiento espacialmente selectivo y un desarrollo diferenciado*, el cual favoreció a los centros que, tradicionalmente, habían desempeñado un papel preeminente. Así, las cabeceras comarcales próximas a su recorrido (sobre todo Herrera de Pisuegra y Melgar de Fernamental) experimentaron un desarrollo notable, constituyéndose en sus plataformas principales. En contraposición, las localidades más modestas, de carácter tradicional, y los proyectos de nuevas poblaciones, surgidos en torno al Canal, apenas progresaron ante la mayor capacidad de atracción ejercida por los núcleos principales. Alar del Rey fue, en este sentido, la excepción por su dinamismo y extraordinario empuje gracias a que allí se ubicó la cabecera del Canal y su gran dársena.

Esa incidencia diferenciada del Canal, a partir de una secular organización de los asentamientos con un carácter jerarquizado, contribuyó a dibujar un *nuevo panorama poblacional* en nuestra zona, el Ramal Norte.

El área septentrional, más próxima al punto de arranque de su trazado en Alar, reunió los núcleos de mayor vitalidad. En este sector se concentraban los mayores retos de tipo orográfico a resolver mediante importantes obras de ingeniería, en especial las esclusas, en torno a las cuales surgieron enclaves industriales para el aprovechamiento de su fuerza motriz. Por ello, se constituyó en el espacio de mayor dinamismo demográfico y económico.

La zona meridional, por el contrario, quedó integrada en una red poblacional de parámetros básicamente tradicionales. Una vez truncada la materialización efectiva del proyecto inicial del Canal en su integridad, desapareció la expectativa de enlazar esta comarca de manera directa con el puerto de Santander. Como consecuencia, sus intercambios comerciales se orientaron exclusivamente hacia la capital palentina como mercado urbano más próximo, subrayándose su tradicional esquema de relaciones mercantiles. Por ello, este tramo presentó un comportamiento poblacional más contenido y su actividad económica mostró síntomas de mayor atonía.

- Además, por otro lado, durante este período asistimos a la introducción de interesantes **cambios arquitectónicos**. La transformación fisonómica de los núcleos principales en su concepción de conjunto, la construcción o reforma de inmuebles de carácter público con un uso religioso o civil, la evolución a lo largo del tiempo de los artefactos industriales o las construcciones productivas, y la renovación de la arquitectura popular, son testimonios elocuentes de un desarrollo en gran medida impulsado por el Canal.

Éste protagonizó el primer momento del proceso de modernización de la región, en el arranque de la contemporaneidad. Bajo ese aspecto, constituyó el elemento de enlace en la síntesis entre los parámetros de un marco rural tradicional y las nuevas posibilidades de progreso que se abrieron, si bien estos avances pronto quedaron superados cuando la industrialización entró en una nueva fase expansiva más vinculada a dinámicas urbanas. En su actuación, pues, se pusieron de manifiesto dos aspectos complementarios que le otorgan una *dimensión bifaz*, como agente de modernización y como elemento perfectamente integrado en el contexto habitual. Esa nueva visión, esa mirada dúplice se manifiesta en los elementos arquitectónicos que directa o indirectamente generó.

De esta forma, partiendo de los modelos, las técnicas constructivas y los materiales presentes en la zona, estimuló soluciones constructivas innovadoras en cuanto a composición y funcionamiento, “proto-industriales”, e introdujo el concepto de seriación y estandarización en sus tipologías, con economía de medios y perfección en su factura. Además, consiguió una *simbiosis perfecta* de sus elementos ingenieriles y sus edificaciones con el entorno, llegando a configurar un paisaje donde la naturaleza y la obra humana quedan perfectamente integradas a niveles funcionales y estéticos.

Así, a resultas del proceso de desarrollo referido, los centros poblacionales de mayor entidad y dinamismo acometen una importante **RENOVACIÓN DE SU CONFIGURACIÓN URBANA**. Se mantuvo su composición tradicional, si bien se fue ampliando su superficie y, en tiempos sucesivos, se tendió a regularizar sus trazados viarios creándose, además, nuevos espacios de convivencia ciudadana con un carácter puramente civil.

Pero resultó de mayor calado la **EVOLUCIÓN DE LOS DIFERENTES ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS**, en donde se pone claramente de manifiesto esa dinámica de tradición-innovación que introduce el Canal.

La *Arquitectura Pública* es un claro ejemplo de esa tendencia complementaria. Por un lado, en los edificios religiosos se hace más evidente el componente de continuidad, pues perviven las construcciones de época anterior que, ahora, son objeto de ciertas reformas bajo un impulso moderado. Las principales fábricas, que generalmente surgen en un momento medieval (entre los siglos XI y XV), se modernizan en los siglos XVI y XVII a niveles de amueblamiento y de elementos constructivos singulares (torres, pórticos, etc.). Y en la segunda mitad del siglo XVIII las composiciones tardobarrocas, hasta entonces predominantes, dejarán paso progresivamente a la difusión del gusto neoclásico donde predomina el orden, la simetría, la focalidad y la proporción. Finalmente, en el siglo XIX, los templos tienden a “monumentalizarse”.

Por otro lado, en lo que se refiere a la arquitectura civil, se percibe un avance en el proceso de secularización, dado el carácter preferentemente laico de la cultura contemporánea. Se tiende a aprovechar los grandes inmuebles heredados del pasado, algunos de ellos de procedencia nobiliar, al servicio de distintas necesidades de carácter civil (sobre todo ayuntamientos y cárceles). A este nuevo empuje hacia el progreso material de la sociedad corresponde, también, la construcción de una serie de dotaciones de uso público (escuelas, hospitales, abastos, mataderos, cementerios, etc.), que irán adoptando diversas tipologías edilicias con un desarrollo propio y particular.

En la *Arquitectura del Trabajo*, los edificios industriales se van a desarrollar a partir de los modelos tradicionales (en especial los molinos), definidos por su gran sencillez en la edificación y en los mecanismos de funcionamiento, su correcta adecuación funcional y una economía de medios en la construcción. No obstante, se perfeccionarán nuevas tipologías (sobre todo fábricas de harinas), que se caracterizan por un mayor desarrollo constructivo y por la incorporación de maquinaria puntera.

Para ello se emplean módulos arquitectónicos arquetípicos, con definición de volúmenes y limpieza de líneas, aunque con menor personalización e individualización con respecto a las edificaciones anteriores de la misma naturaleza. En este sentido también se inscribe la mejora operada en una serie de construcciones auxiliares (almacenes, cuadras, etc.) relacionadas con el aprovechamiento industrial y con la navegación, las cuales vieron ampliadas, progresivamente, sus dimensiones y prestaciones.

Por contra, los elementos auxiliares de la actividad agropecuaria se siguieron rigiendo por las pautas habituales en el medio rural, sin que experimentasen cambios significativos a niveles materiales o formales.

Ya en relación con la *Arquitectura Doméstica*, es destacable la íntima trabazón que las viviendas tradicionales establecen con el territorio en el que se asientan en cuanto a materiales y rasgos constructivos. Sobre esta base, el Canal alentó un proceso de renovación constructiva de las casas inmediatas a su trazado y, por irradiación, de las pertenecientes a los núcleos próximos.

De esa forma, partiendo de los modelos vernaculares presentes en la comarca, se incorporaron distintos cambios y novedades en relación con los materiales empleados desapareciendo, paulatinamente, el adobe y el tapial al ser sustituidos por el ladrillo de producción industrial, que puede ir revocado o, en fechas avanzadas, quedar a cara vista como signo de modernidad. Otras innovaciones afectaron a la organización espacial, como la posición y proporciones del patio o la distribución de las dependencias, con una clara separación de las destinadas a los animales. E, incluso, particular interés tuvieron aquéllas destinadas a mejorar las condiciones higiénicas y de confort de los diferentes hogares: construcción de pozos particulares, dotación de sistema de calefacción a través de la gloria, disposición de evacuatorios, etc.

Estos avances fueron introducidos con preferencia por los grupos sociales más enriquecidos a nivel local, que potenciaron el desarrollo constructivo de sus viviendas, sobre todo a niveles de imagen exterior (fachada), como símbolo de distinción y afirmación de su posición.

- Todos estos elementos, tradicionales o modernos, juntamente con el nuevo paisaje que generan, son no sólo el reflejo de un proceso de desarrollo socioeconómico, sino también una herencia que es preciso preservar y dar una proyección social en el presente. Es decir, han llegado a nosotros en calidad de **patrimonio** valioso por diversas razones. De un lado, porque confiere una identidad cultural propia y diferenciada a las comunidades locales que lo han recibido, poniéndolas en conexión con su proceso histórico. De otro, en tanto en cuanto constituye un agente potencial de dinamización socioeconómica que es susceptible de generar interesantes sinergias de desarrollo para el futuro.

La consideración de este legado hoy día no se reduce a la tradicional visión monumentalista, que individualizaba el objeto a valorar desde perspectivas histórico-artísticas, sino que se efectúa desde enfoques más integradores y comprensivos, que atienden a su *dimensión territorial y paisajística*. Esta evolución conceptual ha tenido su reflejo en la legislación y en la sucesiva declaración de los diferentes bienes culturales presentes en nuestra zona, desde los edificios singulares de significación religiosa (las iglesias) a un conjunto que desarrolla en el territorio sus valores históricos, artísticos, tecnológicos o científicos (el Canal de Castilla).

Así, la lectura patrimonial del paisaje representa una de las aportaciones más interesantes efectuadas en los últimos años y abre nuevos horizontes de estudio. Desde esta perspectiva, se entiende como una construcción histórica, social y cultural, un compendio de elementos humanos y naturales en una interacción continua y dinámica.

En ese contexto se ha de enmarcar el destacado protagonismo y la importante repercusión del Canal de Castilla en la transformación fisonómica de nuestro área, dominada tradicionalmente por el inabarcable horizonte de campiñas característico de la Tierra de Campos. El Canal intervino decisivamente en la conformación de un NUEVO PAISAJE CULTURAL. Sus márgenes se poblaron de una nutrida vegetación y cultivos de regadío cuyo impacto visual, aún hoy, constituye su elemento más claro de identificación. A la vez, en tanto en cuanto hilo conductor del proceso de desarrollo, convergieron hacia él las nuevas vías de comunicación que se abrieron (el ferrocarril y los caminos o carreteras) enlazando las distintas poblaciones. Y éstas se organizaron con un carácter jerarquizado haciendo evidente, a través de su diferente configuración, una *imagen secuencial* que evidenciaba un impacto diferenciado. El resultado fue una síntesis íntima y armoniosa, una integración perfecta de todos esos elementos en el territorio, que es perceptible todavía en nuestros días.

Por otra parte, también hemos recibido un importante PATRIMONIO CONSTRUIDO. Dentro del mismo hemos de referirnos primeramente al *Patrimonio Industrial y de la Obra Pública*. Este legado de la industrialización y de las infraestructuras lineales históricas, presenta unas estrechas vinculaciones con el espacio y el paisaje. Nuevamente el Canal de Castilla es un perfecto ejemplo a valorar desde esta óptica de estudio, en tanto en cuanto constituyó un

cauce de difusión de una arquitectura proto-industrial (artefactos, almacenes, etc.) y una magna obra hidráulica con vocación de articulación territorial. De ahí que su Plan Regional incluya un Catálogo de Bienes Protegidos, donde se regulan las actuaciones sobre esas construcciones y elementos ingenieriles en orden a su conservación y puesta en valor. Pero, además, nuestra zona presenta otros vestigios de esta índole relacionados con establecimientos preindustriales e industriales, el tendido del ferrocarril o el trazado de las carreteras que, en la mayoría de las ocasiones, ha recibido escasa atención.

En cuanto al *Patrimonio Arquitectónico* de nuestros núcleos, su tratamiento es abordado desde una doble óptica. La correspondiente a la legislación patrimonial, en el caso de los edificios declarados BIC, juntamente con los bienes muebles que contienen, y las normas municipales de urbanismo, dentro de las cuales se incluyen los Catálogos de Edificios Protegidos. En este sentido, ha de destacarse que pervive, en algunos de ellos, un componente tradicional sobre la valoración del legado construido concediéndose, así, una primacía casi absoluta a los grandes edificios del pasado de carácter religioso (iglesias) o nobiliar (casonas y palacios).

Sobre estos “monumentos” se han desarrollado a lo largo del tiempo intervenciones que han ido evolucionando en sus planteamientos culturales. Así, partiendo de las restauraciones estilísticas de finales del siglo XIX y comienzos del XX, como la acometida en el templo de San Martín de Frómista, se fueron imponiendo progresivamente posturas de respeto, que quedan recogidas en la Carta de Atenas o del Restauo italiano, de comienzos de los años 30 de la centuria pasada. Con posterioridad, se ha concedido un mayor valor y protagonismo a las condiciones ambientales del patrimonio edificado, esenciales para garantizar el mantenimiento de la singularidad de los núcleos.

También la arquitectura tradicional, en esta línea, constituye un acervo cultural muy valioso, pues representa las raíces auténticas de un modo de construir que nace y se hace sobre el territorio. Por ello es necesario potenciar su recuperación y rehabilitación, como medio para preservar la fisonomía y la identidad cultural y social de nuestras poblaciones. Ésta se ve hoy día amenazada por fenómenos como la despoblación rural o el proceso de uniformización arquitectónica que afecta a los materiales constructivos, los programas edificatorios y su composición formal.

FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFÍA

1. FUENTES DOCUMENTALES

a) ARCHIVOS (abreviaturas y significado)

ADB: Archivo Diocesano de Burgos

- Libros de Bautismos (LB), Casados (LC), Difuntos (LD) y Matrícula (LM)
- Libros de Fábrica (LF)

ADP: Archivo Diocesano de Palencia

- Libros de Bautismos (LB), Casados (LC), Difuntos (LD) y Matrícula (LM)
- Libros de Fábrica (LF)

ADPB: Archivo de la Diputación Provincial de Burgos

- Sección Consulado (Consl.)
- Sección Proyectos (Proy.)

ADPP: Archivo de la Diputación Provincial de Palencia

- Sección Proyectos (Proy.)

AGA: Archivo General de la Administración

- Sección Educación (Educ.)
- Sección Obras Públicas (OP)

AGCHD: Archivo General de la Confederación Hidrográfica del Duero

- Fondo Canal de Castilla (CC)
 - Carpetas del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (Carp. CICC)
 - Catálogo Digital de Fotografías (CDF)
 - Planos (Pl.)
 - Series de documentación por siglos (S. XVIII, XIX y XX)
- Fondo Proyectos del Canal de Castilla (Proy. CC)

AGMF: *Archivo General del Ministerio de Fomento*

- Sección Planos (Pl.)

AGMM: *Archivo General Militar de Madrid* (antiguo SHM, Servicio Histórico Militar)

- Sección Cartoteca (Cart.)

AGPR: *Archivo General de Palacio Real*

- Colección Fotográfica del Ferrocarril de Isabel II (CFFI)
- Colección de Planos y Perfiles del Canal de Castilla (CPPCC)

AGS: *Archivo General de Simancas*

- Sección Catastro de Ensenada (CE), Respuestas Generales (RG), Libros (L)
- Sección Gracia y Justicia (GJ)
- Sección Guerra Moderna (GM)
- Sección Hacienda (Hac.)
- Sección Mapas, Planos y Dibujos (MPD)
- Sección Registro General del Sello (RGS)

AHN: *Archivo Histórico Nacional*

- Sección Consejo (Cons.)
- Sección Diversos (Divs.)

AHPB: *Archivo Histórico Provincial de Burgos*

- Sección Concejil (Conc.)
- Sección Justicia Municipal (JM)
- Sección Protocolos Notariales (PN)

AHPP: *Archivo Histórico Provincial de Palencia*

- Sección Desamortización (Desam.)
- Sección Hacienda (Hac.)
- Sección Protocolos Notariales (PN)

AMHP: *Archivo Municipal de Herrera de Pisuerga*

- Libros de Actas de Sesiones (LAS)

AMMF: Archivo Municipal de Melgar de Fernamental

- Libros de Actas de Sesiones (LAS)

APHP: Archivo Parroquial de Herrera de Pisuerga

- Libros de Visitas (LV)

APMF: Archivo Parroquial de Melgar de Fernamental

- Libros de Fábrica (LF)

- Libros de Matrícula (LM)

APO: Archivo Parroquial de Osorno

- Libros de Matrícula (LM)

ARCH: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid

- Sección Planos y Dibujos (PD)

ARABASF: Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando

BN: Biblioteca Nacional

- Sección Manuscritos (Ms.)

b) WEBGRAFÍA

En este apartado se recogen otros documentos a los que hemos accedido de forma electrónica a través de Internet:

- Alteraciones de los municipios en los censos de población desde 1857, en la página del Instituto Nacional de Estadística (INE): <http://www.ine.es/intercensal/>

- Archivos Electrónicos de Planeamiento Urbanístico (AEPU), en la base de datos de la Dirección General de la Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León: http://servicios.jcyl.es/PlanPublica/default_plau.do

- Información de cartografía catastral (parcelarios), localizada en la web de la Oficina Virtual del Catastro (OVC): <https://ovc.catastro.meh.es/>

2. BIBLIOGRAFÍA

a) ESPACIO Y DESARROLLO

- ABAD LEÓN, F. (1985): *El Marqués de la Ensenada, su vida y su obra*, Madrid.
- ALMUIÑA, C. (1999): “Castilla ante la crisis finisecular. Discursos castellanistas”, en J. Velarde Fuertes y E. de Diego García (coords.), *Castilla y León ante el 98*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 181-200.
- ALMUIÑA, C. (2004): “La burguesía harinera y los orígenes del regionalismo castellano”, en J. A. Blanco Rodríguez (coord.), *Regionalismo y autonomía en Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 73-92.
- AMIGO ROMÁN, P. (1991): “La industria eléctrica en Valladolid (1887-1930)”, en B. Yun Casalilla (coord.), *Estudios sobre capitalismo agrario, crédito e industria en Castilla (siglos XIX y XX)*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 203-234.
- AMIGO ROMÁN, P. (1995): “Los inicios de la electricidad en Palencia: la ‘Sociedad Eléctrica Palentina’ (1890-1914)”, en *Actas del III Congreso de Historia de Palencia*, Vol. III (Edad Moderna y Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 683-691.
- AMIGO ROMÁN, P. Y MORENO LÁZARO, J. (1996): “Potencialidades y límites de la industrialización castellano-leonesa (c. 1833-1936)”, en VV. AA., *Despoblación y colonización del valle del Duero*, Ávila, Fundación Sánchez Albornoz, pp. 121-159.
- ANES ÁLVAREZ, G. (1994): “La crítica ilustrada a la Mesta como antecedente doctrinal de la medida de disolución del Honrado Concejo”, en G. Anes y A. García Sanz (coords.), *Mesta, trashumancia y vida pastoril*, Madrid, Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas, pp. 161-188.
- ANES ÁLVAREZ, G. (1996): “Del Expediente de Ley Agraria al Informe de Jovellanos”, en A. García Sanz y J. Sanz Fernández (coords.), *Reformas y políticas agrarias en la historia de España*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, pp. 69-103.

- ANES ÁLVAREZ, G. (1999): “Lo agrario en Castilla y León a finales del siglo XIX”, en J. Velarde Fuertes y E. de Diego García (coords.), *Castilla y León ante el 98*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 93-102.
- ARÓSTEGUI, J. Y BLANCO, J. A. (1995): “Historia contemporánea de Castilla y León”, en A. García Simón (ed.), *Historia de una cultura. I. Castilla y León en la Historia de España*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 417-517.
- ARÓSTEGUI, J. Y BLANCO, J. A. (2008): “Un modelo peculiar de desarrollo agrario”, en J. J. García González (dir.), *Historia de Castilla. De Atapuerca a Fuensaldaña*, Madrid, La Esfera de los Libros, pp. 665-682.
- ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. Y FUENTE SABATÉ, J. M. DE LA (1990): “La Sociedad Económica de Amigos del País de Herrera de Pisuerga. Una semblanza de sus promotores”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo IV (Historia Económica y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 105-110.
- BARQUÍN GIL, R. (1997): “Transporte y precio del trigo en el siglo XIX: creación y reordenación de un mercado nacional”, *Revista de Historia Económica*, Año XV, nº 1, pp. 17-48.
- BARQUÍN GIL, R. (1999a): “El comercio de harina entre Castilla y Santander y la crisis de subsistencia de 1856-57”, en J. Torras y B. Yun (dirs.), *Consumo, condiciones de vida y comercialización. Cataluña y Castilla, siglos XVII-XIX*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 293-309.
- BARQUÍN GIL, R. (1999b): *El mercado español de trigo en el siglo XIX*, Universidad de Burgos, Tesis Doctoral.
- BARQUÍN GIL, R. (2003): “El comercio exterior de trigo y harina y las crisis de subsistencias en España”, *Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 5, pp. 126-148.
- BERMEJO PALACIOS, V. Y MORETÓN ABÓN, C. (1995-1998): *Geografía General de Castilla y León*, 5 Tomos, Madrid, Ediciones Páramo.
- BERNAL, A. M. (1985): “La llamada crisis finisecular, 1872-1919”, en J. L. García Delgado (ed.), *La España de la Restauración. Política, economía, legislación y cultura*, Madrid, Siglo XXI, pp. 215-263.

- BETRÁN PÉREZ, C. (1999): “Difusión y localización industrial en España durante el primer tercio del siglo XX”, *Revista de Historia Económica*, Año XVII, nº 3, pp. 663-696.
- BRASAS EGIDO, J. C. (1999): “La Castilla y León de la Generación del 98 y su visión en el arte español”, en J. Velarde Fuertes y E. de Diego García (coords.), *Castilla y León ante el 98*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 363-379.
- CABO, A. Y MANERO, F. (1987-1991): *Geografía de Castilla y León*, 10 Vols., Valladolid, Ámbito Ediciones.
- CAMARERO BULLÓN, C. (1990a): “El vecindario de la provincia de Palencia realizado en 1759 con datos del Catastro de Ensenada”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III, Vol. 1 (Edad Moderna), Diputación Provincial de Palencia, pp. 231-249.
- CAMARERO BULLÓN, C. (1991): “La provincia de Burgos en el Siglo de las Luces”, en A. Montenegro Duque (dir.), *Historia de Burgos. III. Edad Moderna*, Vol. 1, Burgos, Caja de Ahorros Municipal de Burgos, pp. 153-270.
- CARASA SOTO, P. (1990): “Sindicalismo católico agrario y control social (Palencia, 1900-1921)”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III, Vol. 2 (Edad Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 877-908.
- CARMONA PIDAL, J. (1997): “Contratos agrarios, costes de transacción y riesgo en el cultivo de secano en Castilla, 1830-1936”, *Agricultura y Sociedad*, nº 82, pp. 115-150.
- CARMONA, J. Y SIMPSON, J. (2003): *El laberinto de la agricultura española. Instituciones, contratos y organización entre 1850 y 1936*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza.
- CARNERO ARBAT, T. (1985): “Expansión vinícola y atraso agrario, 1870-1900”, en R. Garrabou y J. Sanz (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 2. Expansión y crisis (1850-1900)*, Barcelona, Crítica, pp. 279-300.
- CASTRILLEJO IBÁÑEZ, F. (1987): *La desamortización de Madoz en la provincia de Burgos (1855-1869)*, Valladolid, Universidad de Valladolid.
- CASTRILLEJO IBÁÑEZ, F. (2002): “La crisis del Antiguo Régimen en Burgos”, en J. M. Palomares Ibáñez (dir.), *Historia de Burgos. IV. Edad Contemporánea*, Vol. 1, Burgos, Caja de Burgos, pp. 23-130.

- CASTRILLEJO IBÁÑEZ, F. (2005): “La desamortización y sus consecuencias”, en J. M. Palomares Ibáñez (dir.), *Historia de Burgos. IV. Edad Contemporánea*, Vol. 2, Burgos, Caja de Burgos, pp. 563-650.
- CILLAN OTERO, L. F. (1987): “Las Sociedades Económicas de Amigos del País de Palencia en el siglo XVIII”, en *Actas del I Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III (Edad Moderna y Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 599-606.
- COMÍN COMÍN, F. (1987): “La economía española en período de entreguerras (1919-1935)”, en J. Nadal, A. Carreras y C. Sudriá (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel, pp. 105-149.
- CORONAS VIDA, L. J. Y MIGUEL DE LA VILLA, J. L. (2005): “La industria en Burgos en los siglos XIX y XX”, en J. M. Palomares Ibáñez (dir.), *Historia de Burgos. IV. Edad Contemporánea*, Vol. 2, Burgos, Caja de Burgos, pp. 293-329.
- DÍAZ MENÉNDEZ, C. (1990): “La evolución de la industria textil lanera, 1750-1936”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo IV (Historia Económica y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 77-101.
- DÍEZ ESPINOSA, J. R. (1987): *Revolución liberal en Castilla. Tierra, nobleza y burguesía*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- DÍEZ ESPINOSA, J. R. (1990): “El eje económico Castilla-Santander-Antillas (siglos XIX y XX). Consideraciones sobre la burguesía harinera de Palencia y Valladolid: el acceso a los granos”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III, Vol. 2 (Edad Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 1035-1049.
- ESDAILE, CH. J. (2004): *La Guerra de la Independencia: una nueva historia*, Barcelona, Crítica.
- ESTEBAN DE VEGA, M. (1995): “El sueño imposible de una burguesía agraria. Los intentos de industrialización”, en A. García Simón (ed.), *Historia de una Cultura. III. Las Castillas que no fueron*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 323-359.
- FERNÁNDEZ SANCHA, A. (1999): *El pensamiento de Julio Senador Gómez: los planteamientos del regeneracionismo castellano*, Valladolid, Universidad de Valladolid, Tesis Doctoral.

- FERNÁNDEZ SANCHA, A. (2001): *Julio Senador Gómez, un pensamiento a contracorriente*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- FONTANA, J. (1985a): “La crisis agraria de comienzos del siglo XIX y sus repercusiones en España”, en A. García Sanz y R. Garrabou (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 1. Cambio social y nuevas formas de propiedad (1800-1850)*, Barcelona, Crítica, pp. 103-128.
- FONTANA, J. (1985b): “La desamortización de Mendizábal y sus antecedentes”, en A. García Sanz y R. Garrabou (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 1. Cambio social y nuevas formas de propiedad (1800-1850)*, Barcelona, Crítica, pp. 219-244.
- FRASER, R. (2006): *La maldita Guerra de España. Historia social de la Guerra de la Independencia, 1808-1814*, Barcelona, Crítica.
- GALLEGO MARTÍNEZ, D. (1986): “Transformaciones técnicas de la agricultura española en el primer tercio del siglo XX”, en R. Garrabou, C. Barciela y J. I. Jiménez (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 3. El fin de la agricultura tradicional (1900-1960)*, Barcelona, Crítica, pp. 171-229.
- GALLEGO MARTÍNEZ, D. (2001): “Sociedad, naturaleza y mercado: un análisis regional de los condicionantes de la producción agraria española (1800-1936)”, *Historia Agraria*, nº 24, pp. 11-57.
- GALLEGO MARTÍNEZ, D. (2005): “La formación de los precios del trigo en España (1820-1869): el mercado interior”, *Historia Agraria*, nº 36, pp. 263-286.
- GARCÍA COLMENARES, P. (1991): “De la desindustrialización del sector textil lanero castellano a la creación de pequeños centros fabriles: Palencia (1780-1930)”, en B. Yun Casalilla (coord.), *Estudios sobre capitalismo agrario, crédito e industria en Castilla (siglos XIX y XX)*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 131-159.
- GARCÍA COLMENARES, P. (1992): *Evolución y crisis de la industria textil castellana. Palencia, 1750-1990*, Madrid, Editorial Mediterráneo.
- GARCÍA COLMENARES, P. (1998): *Estancamiento demográfico y estabilidad social en Castilla (1750-1930). Las condiciones de vida en la Palencia contemporánea*, Valladolid, Universidad de Valladolid.

- GARCÍA COLMENARES, P. (2003): “La época contemporánea. Desde el Antiguo Régimen a las puertas del siglo XXI”, en VV. AA., *Historia de Palencia*, Vol. 2, Palencia, Ediciones Cálamo, pp. 103-253.
- GARCÍA COLMENARES, P., MORENO LÁZARO, J. Y SÁNCHEZ GARCÍA, J. L. (eds.) (1996): *Historia de Palencia: siglos XIX y XX*, Valladolid, Norte de Castilla.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, J. (1985): *Castilla (entre la percepción del espacio y la tradición erudita)*. Prólogo de F. Ruiz Martín, Madrid, Espasa-Calpe.
- GARCÍA GRINDA, J. L. (1988): *Arquitectura popular de Burgos*, Burgos, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- GARCÍA SANZ, A. (1983): “La recuperación del siglo XVIII y el reformismo ilustrado”, en *El pasado histórico de Castilla y León* (Actas del I Congreso de Historia de Castilla y León), Vol. 2 (Edad Moderna), Burgos, Junta de Castilla y León, pp. 323-335.
- GARCÍA SANZ, A. (1985a): “El interior peninsular en el siglo XVIII: un crecimiento moderado y tradicional”, en R. Fernández Díaz (ed.), *España en el siglo XVIII. Homenaje a Pierre Vilar*, Madrid, Crítica, pp. 630-680.
- GARCÍA SANZ, A. (1985b): “La agonía de la Mesta y el hundimiento de las exportaciones laneras: un capítulo de la crisis económica del Antiguo Régimen en España”, en A. García Sanz y R. Garrabou (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 1. Cambio social y nuevas formas de propiedad (1800-1850)*, Barcelona, Crítica, pp. 174-216.
- GARCÍA SANZ, A. (1987): “Revolución liberal, proteccionismo cerealista y desarrollo del capitalismo agrario en Castilla y León en el siglo XIX. Algunos testimonios y algunas reflexiones”, *Anales de Estudios Económicos y Empresariales*, nº 2, pp. 121-146.
- GARCÍA SANZ, A. (1991): “Desarrollo del capitalismo agrario en Castilla y León en el siglo XIX. Algunos testimonios, algunas reflexiones y un epílogo”, en B. Yun Casalilla (coord.), *Estudios sobre capitalismo agrario, crédito e industria en Castilla (siglos XIX y XX)*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 19-46.

- GARCÍA SANZ, A. (1994a): “El final de la Mesta (1808-1936)”, en G. Anes y A. García Sanz (coords.), *Mesta, trashumancia y vida pastoril*, Madrid, Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas, pp. 191-203.
- GARCÍA SANZ, A. (1994b): “El siglo XVIII: entre la prosperidad de la trashumancia y la crítica antimesteña de la Ilustración (1700-1808)”, en G. Anes y A. García Sanz (coords.), *Mesta, trashumancia y vida pastoril*, Madrid, Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas, pp. 137-158.
- GARCÍA SANZ, A. (1994c): “La ganadería española entre 1750-1865: los efectos de la reforma agraria liberal”, *Agricultura y Sociedad*, nº 72, pp. 81-120.
- GARCÍA SANZ, A. (1995): “La ganadería palentina en la época contemporánea: un indicador de las grandes transformaciones económicas”, en *Actas del III Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III (Edad Moderna y Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 587-625.
- GARCÍA SANZ, A. (1996): “La reforma agraria de la Ilustración: proyectos y resultados. El precedente del arbitrista agrarista castellano”, en A. García Sanz y J. Sanz Fernández (coords.), *Reformas y políticas agrarias en la historia de España*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, pp. 161-200.
- GARCÍA SANZ, A. Y SANZ FERNÁNDEZ, J. (1984): “Evolución económica de Castilla y León en las épocas moderna y contemporánea”, *Papeles de Economía Española*, nº 20, pp. 333-349.
- GARRABOU, R. (1985): “La crisis agraria española de finales del siglo XIX: una etapa de desarrollo del capitalismo”, en R. Garrabou y J. Sanz (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 2. Expansión y crisis (1850-1900)*, Barcelona, Crítica, pp. 477-542.
- GARRABOU, R. (1990): “Sobre el atraso de la mecanización agraria en España (1850-1933)”, *Agricultura y Sociedad*, nº 57, pp. 41-78.
- GEHR (Grupo de Estudios de Historia Rural) (1983a): “Notas sobre la producción agraria española, 1891-1931”, *Revista de Historia Económica*, nº 2, pp. 185-252.
- GEHR (1983b): “Evolución de la superficie cultivada de cereales y leguminosas, 1888-1935”, *Agricultura y Sociedad*, nº 29, pp. 285-325.
- GEHR (1985a): “Contribución al análisis histórico de la ganadería española, 1865-1929”, en R. Garrabou y J. Sanz (eds.), *Historia agraria de la España*

- contemporánea. 2. Expansión y crisis (1850-1900)*, Barcelona, Crítica, pp. 229-278.
- GEHR (1985b): “Los precios del trigo y de la cebada, 1874-1906”, en R. Garrabou y J. Sanz (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 2. Expansión y crisis (1850-1900)*, Barcelona, Crítica, pp. 321-368.
- GERMÁN ZUBERO, L. (2006): “La evolución de la industria harinera en España durante el siglo XX”, *Investigaciones de Historia Económica*, nº 4, pp. 139-176.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de nueva historia económica*, Madrid, Alianza Editorial.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1983): “La Compañía del Canal de Castilla y el Ferrocarril de Isabel II: dos empresas de transporte en Castilla”, en G. Anes, L. A. Rojo y P. Tedde (eds.), *Historia económica y pensamiento social. Estudios en homenaje a Diego Mateo del Peral*, Madrid, Alianza y Banco de España, pp. 371-398.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1984): *Ferrocarril y Mercado Interior en España (1874-1913). Vol. I: Cereales, harinas y vinos*, Madrid, Banco de España.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1985a): *Ferrocarril y Mercado Interior en España (1874-1913). Vol. II: Manufacturas textiles, minerales, combustibles y metales*, Madrid, Banco de España.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1985b): “Transportes y crecimiento económico (1830-1930)”, en N. Sánchez Albornoz (comp.), *La modernización económica de España, 1830-1930*, Madrid, Alianza, pp. 102-120.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1990): “De la harina al automóvil: un siglo de cambio económico en Castilla y León”, en J. Nadal y A. Carreras (dir. y coord.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona, Ariel, pp. 159-184.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1991): “Las Obras Públicas, 1850-1935”, en F. Comín Comín, y P. Martín Aceña (dirs.), *Historia de la Empresa Pública en España*, Madrid, Espasa-Calpe, pp. 177-204.
- GONZÁLEZ DE MOLINA, M. (2001): “Condicionamientos ambientales del crecimiento agrario español (siglos XIX y XX)”, en J. Pujol *et al.*, *El pozo de todos los males. Sobre el atraso en la agricultura española contemporánea*, Barcelona, Crítica, pp. 43-94.

- GONZÁLEZ DE MOLINA, M. Y ORTEGA SANTOS, A. (2000): “Bienes comunes y conflictos por los recursos en las sociedades rurales, siglos XIX y XX”, *Historia Social*, nº 38, pp. 95-116.
- GONZÁLEZ ENCISO, A. (1978): “La industria dispersa lanera en Castilla en el siglo XVIII”, *Cuadernos de Investigación Histórica*, nº 2, pp. 269-289.
- GONZÁLEZ ENCISO, A. (1979): “Fomento industrial y Sociedades Económicas: las escuelas patrióticas y de hilar en Castilla en el siglo XVIII”, *Investigaciones Históricas*, Vol. I, Universidad de Valladolid, pp. 129-157.
- GONZÁLEZ ENCISO, A. (1984): “La protoindustrialización en Castilla la Vieja en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Económica*, nº 3, pp. 51-82.
- GONZÁLEZ ENCISO, A. (1992): “La economía en el siglo XVIII: agricultura, industria y comercio”, en A. Montenegro Duque (dir.), *Historia de Burgos. III. Edad Moderna*, Vol. 2, Burgos, Caja de Ahorros Municipal de Burgos, pp. 267-299.
- GONZÁLEZ GARRIDO, J. (1993) [1941]: *La Tierra de Campos. Región Natural*, Valladolid, Ámbito.
- HELGUERA QUIJADA, J. (1986): “La economía. Un crecimiento limitado sobre bases tradicionales”, en J. Valdeón (dir.), *Historia de Castilla y León. Vol. 8. La Ilustración: una recuperación incompleta (siglo XVIII)*, Valladolid, Ámbito, pp. 56-97.
- HELGUERA QUIJADA, J. (2004): “Teoría y práctica del fomento industrial en Campomanes”, en P. Martín Aceña y F. Comín Comín (coords.): *Campomanes y su obra económica*, pp. 105-130.
- HERMIDA DE BLAS, F. (1998): *Ricardo Macías Picavea a través de su obra*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- HERNÁNDEZ GARCÍA, R. (2002): *La industria textil de Astudillo en el siglo XVIII*, Palencia, Cálamo.
- HERNÁNDEZ GARCÍA, R. (2003): *La industria textil rural en Castilla: Astudillo, 1750-1936*, Valladolid, Universidad de Valladolid, Tesis Doctoral.
- HOYO APARICIO, A. (1999): “La burguesía de los negocios en una ciudad portuaria”, en *Actas del I Encuentro de Historia de Cantabria* (Santander, 16-19 diciembre 1996), Santander, Universidad de Cantabria, Vol. 2, pp. 935-948.

- HUETZ DE LEMPS, A. (2001): *Vinos y viñedos en Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- JIMÉNEZ BLANCO, J. I. (1986): “La remolacha y los problemas de la industria azucarera en España, 1880-1914”, en R. Garrabou, C. Barciela y J. I. Jiménez (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 3. El fin de la agricultura tradicional (1900-1960)*, Barcelona, Crítica, pp. 280-316.
- JIMÉNEZ BLANCO, J. I. (2002): “El monte: un atalaya de la historia”, *Historia Agraria*, nº 26, pp. 141-190.
- JOVELLANOS, G. M. DE (1952) [1795]: “Informe de la Sociedad Económica de esta Corte al Real y Supremo Consejo de Castilla en el Expediente de la Ley Agraria”, en *Obras*, Madrid, Ed. de la BAE., T. II.
- LLOPIS AGELÁN, E. (1985): “Algunas consideraciones acerca de la producción agraria castellana en los veinticinco últimos años del Antiguo Régimen”, en A. García Sanz y R. Garrabou (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 1. Cambio social y nuevas formas de propiedad (1800-1850)*, Barcelona, Crítica, pp. 129-150.
- LÓPEZ CASTELLÓN, E. (coord.) (1982-1996): *Historia de Castilla y León*, 12 Vols., Bilbao, Reno.
- MADOZ, P. (1984) [1845-1850]: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Valladolid, Ámbito. Ed. facsímil. Estudio introductorio de Jesús Crespo.
- MALUQUER DE MOTES, J. (1985): “La despatrimonialización del agua: movilización de un recurso natural fundamental”, en A. García Sanz y R. Garrabou (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 1. Cambio social y nuevas formas de propiedad (1800-1850)*, Barcelona, Crítica, pp. 275-296.
- MARTÍNEZ CARRIÓN, J. M. (2002): *El nivel de vida en la España rural, siglos XVIII-XX*, Alicante, Universidad de Alicante.
- MORENO LÁZARO, J. (1990a): *La industria harinera en Castilla y León (1841-1864)*, Valladolid.
- MORENO LÁZARO, J. (1990b): “La industria harinera palentina (1820-1898)”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo IV (Historia Económica y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 35-75.

- MORENO LÁZARO, J. (1991a): “La fábrica de Monzón de Campos (1786-1805). La primera harinera de España”, *Investigaciones Históricas*, Vol. XI, Universidad de Valladolid, pp. 109-130.
- MORENO LÁZARO, J. (1991b): “La fiebre harinera castellana: la historia de un sueño industrial (1841-1864)”, en B. Yun Casalilla (coord.), *Estudios sobre capitalismo agrario, crédito e industria en Castilla (siglos XIX y XX)*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 161-202.
- MORENO LÁZARO, J. (1992a): “Crisis y transformación de la harinería en Castilla y León (1882-1905)”, *Cuadernos de Economía de Castilla y León*, Valladolid, nº 1, pp. 162-230.
- MORENO LÁZARO, J. (1992b): “Los inicios de la producción fabril de harina en España (1770-1801)”, *Revista de Historia Industrial*, nº 1, pp. 181-188.
- MORENO LÁZARO, J. (1995): “Protección arancelaria, distorsiones del mercado y beneficios extraordinarios: la producción de harinas en Castilla la Vieja, 1820-1841”, *Revista de Historia Económica*, Año XIII, nº 2, pp. 227-250.
- MORENO LÁZARO, J. (1996): “Empresas y empresarios castellanos en el negocio de la harina, 1778-1913”, en F. Comín Comín, y P. Martín Aceña (eds.), *La Empresa en la Historia de España*, Madrid, Editorial Civitas, pp. 187-200.
- MORENO LÁZARO, J. (1998): *La industria harinera en Castilla la Vieja y León, 1820-1965*, Universidad de Valladolid. Tesis Doctoral.
- MORENO LÁZARO, J. (1999a): “Harina, azúcar y esclavitud: las relaciones comerciales entre Castilla y Cuba en el siglo XIX”, en J. Velarde Fuertes y E. de Diego García (coords.), *Castilla y León ante el 98*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 103-144.
- MORENO LÁZARO, J. (1999b): *Los empresarios harineros castellanos (1765-1913)*, Madrid, Fundación Empresa Pública.
- MORENO LÁZARO, J. (2002): “La harinería castellana y el capitalismo agrario en el tránsito a la industrialización, 1788-1868”, *Historia Agraria*, nº 27, pp. 165-190.
- MORENO LÁZARO, J. (2003): “La precaria industrialización de Castilla y León”, en L. Germán *et al.* (eds.), *Historia económica regional de España, siglos XIX y XX*, Barcelona, Crítica, pp. 182-208.

- MORENO LÁZARO, J. (2006): “El nivel de vida en la España atrasada entre 1800 y 1936. El caso de Palencia”, *Investigaciones Historia Económica*, nº 4, pp. 9-50.
- MORENO LÁZARO, J. (2008): “Tecnología, empresa y mercado en la fabricación española de galletas, 1790-1936”, *Revista Historia Industrial*, nº 37, pp. 15-55.
- MORENO PEÑA, J. L. (1991): “Las llanuras al Norte del Duero: campiñas arcillosas y páramos calcáreos”, en A. Cabo y F. Manero, *Geografía de Castilla y León. Vol. 9. Las comarcas renovadas*, Valladolid, Ámbito Ediciones, pp. 37-87.
- NADAL OLLER, J. (1987): “La industria fabril española en 1900. Una aproximación”, en J. Nadal, A. Carreras y C. Sudría (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel, pp. 23-61.
- NÚÑEZ COLOMO, A. I. (1983): “La generación del 98 y el descubrimiento de Castilla”, en *El pasado histórico de Castilla y León* (Actas del I Congreso de Historia de Castilla y León), Vol. 3 (Historia Contemporánea), Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 463-472.
- ORTEGA GUTIÉRREZ, D. (1987): *La Real Fábrica de Curtidos a la Inglesa de Melgar de Fernamental y los Tomé (1768-1817). Recuperación económica en Burgos durante el Reformismo Ilustrado*, Madrid, Instituto Politécnico Salesianos-Atocha.
- PALACIO ATARD, V. (1960): *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*, Madrid, CSIC.
- PAN-MONTOJO, J. (1994): *La bodega del mundo. La vid y el vino en España (1800-1936)*, Madrid, Alianza Editorial.
- PEÑA SÁNCHEZ, M. (1987): *Tierra de Campos. La integración de un espacio rural en la economía capitalista*, Valladolid, Universidad de Valladolid y Caja de Salamanca.
- PÉREZ MOREDA, V. (1980): *Las crisis de mortalidad en la España interior (siglos XVI-XIX)*, Madrid, Siglo XXI.
- PÉREZ MOREDA, V. (1984): “Evolución de la población española desde finales del Antiguo Régimen”, *Papeles de Economía Española*, nº 20, pp. 20-38.
- PÉREZ MOREDA, V. (1985): “La modernización demográfica, 1800-1930. Sus limitaciones y cronología”, en N. Sánchez-Albornoz (comp.), *La modernización económica de España, 1830-1930*, Madrid, Alianza Editorial, pp. 25-62.

- PÉREZ MOREDA, V. (2004): “El legado demográfico del Antiguo Régimen”, en E. Llopis (ed.), *El legado económico del Antiguo Régimen en España*, Barcelona, Crítica, pp. 121-146.
- PÉREZ ROMERO, E. (2005): “¿Por qué se estancó la cabaña trashumante castellana en la segunda mitad del siglo XVIII? Una interpretación”, *Investigaciones de Historia Económica*, nº 1, pp. 15-44.
- PLANS, P. (1970): *La Tierra de Campos*, Madrid, Instituto de Geografía Aplicada.
- PRADO MOURA, A. DE (1985): “Rasgos generales de la evolución demográfica en Palencia, 1900-1936”, *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 52, p. 125-152.
- PUJOL ANDREU, J. (1998): “Los límites ecológicos del crecimiento agrario español entre 1850 y 1935: nuevos elementos para un debate”, *Revista de Historia Económica*, Año XVI, nº 3, pp. 645-675.
- RAMOS SANTOS, J. M. (2008): “Transformaciones de los montes en la época de las desamortizaciones en el interior de la Cuenca del Duero”, *Boletín de la A.G.E.*, nº 46, pp. 305-327.
- REBOREDO OLIVENZA, J. D. (1987a): “El motín del pan de 1856 en Castilla la Vieja”, en P. Marcos Martínez *et al.*, *Crisis demográficas y tensiones sociales en la Castilla del siglo XIX*, Valladolid, Universidad de Valladolid y Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Salamanca, pp. 117-204.
- REBOREDO OLIVENZA, J. D. (1987b): “El motín del pan del año 1856 en Palencia”, en *Actas del I Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III (Edad Moderna y Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 623-643.
- RINGROSE, D. R. (1972): *Los transportes y el estancamiento económico de España, 1750-1850*, Madrid, Tecnos.
- RINGROSE, D. R. (1996): *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, Madrid, Alianza Editorial.
- RINGROSE, D. R. (2005): *Hacia una ciudad contemporánea: Santander, 1755-1910*. Lección de apertura del curso académico 2005-2006, trad. I. A. Williams, Santander, Universidad de Cantabria, pp. 39-73.
- ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. (1984): *La renta de la tierra en Castilla la Vieja y León (1836-1913)*, Madrid, Banco de España.

- ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. (1988): “Crisis agraria y éxodo rural: la emigración española a Ultramar (1880-1920)”, en R. Garrabou (ed.), *La crisis agraria de fines del siglo XIX*, Barcelona, Crítica, pp. 212-244.
- ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. (1993): *Economistas y reformadores españoles: La cuestión agraria (1760-1935)*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. (coord.) (2007): *La cuestión agraria: de los ilustrados a la globalización*, Murcia, Universidad de Murcia.
- ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. Y BLANCO RODRÍGUEZ, J. A. (2005): “Sobre las causas de la emigración castellana y leonesa a América”, en J. A. Blanco Rodríguez (coord.), *El sueño de muchos. La emigración castellana y leonesa a América*, Zamora, Centro UNED de Zamora y Diputación de Zamora, pp. 33-52.
- ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. Y SANZ FERNÁNDEZ, J. (1986a): “Población, economía y sociedad”, en J. Valdeón (dir.), *Historia de Castilla y León. Vol. 9. Liberalismo y caciquismo (siglo XIX)*, Valladolid, Ámbito, pp. 56-97.
- ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. Y SANZ FERNÁNDEZ, J. (1986b): “Población, economía y sociedad”, en J. Valdeón (dir.), *Historia de Castilla y León. Vol. 10. El siglo XX: tiempo de reto y esperanza*, Valladolid, Ámbito, pp. 56-105.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, M. C. (2005): “Comercio, transporte y comunicaciones (I)”, en J. M. Palomares Ibáñez (dir.), *Historia de Burgos. IV. Edad Contemporánea*, Vol. 2, Burgos, Caja de Burgos, pp. 367-421.
- RODRÍGUEZ VILLA, A. (1878): *El Marqués de la Ensenada. Ensayo biográfico*, Madrid.
- RUIZ TORRES, P. (1996): “Reforma agraria y revolución liberal en España”, en A. García Sanz y J. Sanz Fernández (coords.), *Reformas y políticas agrarias en la historia de España*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, pp. 201-245.
- SÁNCHEZ ALONSO, B. (1995): *Las causas de la emigración española, 1880-1930*, Madrid, Alianza Editorial.
- SÁNCHEZ SALAZAR, F. (1984): “Demanda de tierras y roturaciones legalizadas en la región castellano-leonesa durante el siglo XVIII”, en *El pasado histórico de*

Castilla y León. Volumen 2. Edad Moderna, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 395-408.

- SANZ FERNÁNDEZ, J. (1983): “Estructura, desarrollo agrario y formación del mercado regional. Siglos XIX y XX”, en *El pasado histórico de Castilla y León* (Actas del I Congreso de Historia de Castilla y León), Vol. 3 (Historia Contemporánea), Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 11-45.
- SANZ FERNÁNDEZ, J. (1985a): “La crisis triguera finisecular: los últimos años”, en J. L. García Delgado (ed.), *La España de la Restauración. Política, economía, legislación y cultura*, Madrid, Siglo XXI, pp. 265-310.
- SANZ FERNÁNDEZ, J. (1985b): “La historia contemporánea de los montes públicos españoles, 1812-1930. Notas y reflexiones (I)”, en R. Garrabou y J. Sanz (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 2. Expansión y crisis (1850-1900)*, Barcelona, Crítica, pp. 193-228.
- SANZ FERNÁNDEZ, J. (1986): “La historia contemporánea de los montes públicos españoles, 1812-1930. Notas y reflexiones (II)”, en R. Garrabou, C. Barciela y J. I. Jiménez (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 3. El fin de la agricultura tradicional (1900-1960)*, Barcelona, Crítica, pp. 142-170.
- SANZ FERNÁNDEZ, J. (1987): “La agricultura española durante el primer tercio del siglo XX: un sector en transformación”, en J. Nadal, A. Carreras y C. Sudriá (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Crítica, pp. 237-257.
- SEBASTIÁN AMARILLA, J. A. (2004): “La agricultura española y el legado del Antiguo Régimen (1780-1855)”, en E. Llopis (ed.), *El legado económico del Antiguo Régimen en España*, Barcelona, Crítica, pp. 147-186.
- SERRANO GARCÍA, R. (1988): “El lento proceso de mecanización de la agricultura en Castilla y León: algunas noticias sobre Valladolid, 1860-1930”, en M. Esteban Piñeiro et al., *Estudios sobre historia de la ciencia y de la técnica*, Valladolid, Junta de Castilla y León, Vol. 2, pp. 811-827.
- SERRANO GARCÍA, R. (1991): “La quiebra de un modelo expansivo: la crisis financiera y agrícola en Castilla, 1864-1868”, en B. Yun Casalilla (coord.), *Estudios sobre capitalismo agrario, crédito e industria en Castilla (siglos XIX y XX)*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 77-128.

- SERRANO GARCÍA, R. (2002): “Técnicas agrícolas y zootecnia”, en J. L. Peset Reig (coord.), *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla. IV. Siglo XVIII*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 605-630.
- SERRANO GARCÍA, R. (2008): *Castilla la Vieja y León, 1808-1936*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- SIMPSON, J. (1997): *La agricultura española (1765-1965): la larga siesta*, Madrid, Alianza.
- TEDDE DE LORCA, P. (ed.) (1982): *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Vol. 2 Manufacturas, Madrid, Alianza Editorial.
- TERÁN, M. DE (1947): “Santander, puerto de embarque para las harinas de Castilla”, *Estudios Geográficos*, Vol. 8, nº 29, pp. 746-758.
- VARELA MARCOS, J. (1991): *El inicio del comercio castellano en América a través del puerto de Santander (1765-1785)*, Valladolid, Diputación Provincial.
- VELARDE FUERTES, J. (1999): “Una reflexión sobre la economía española del siglo XIX”, en J. Velarde Fuertes y E. de Diego García (coords.), *Castilla y León ante el 98*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 77-92.
- VELARDE FUERTES, J. (2000): “Una reflexión sobre la economía de España y de sus posesiones ultramarinas en torno a 1898”, *Revista de Historia Económica*, Año XVIII, nº 1, pp. 187-195.
- YUN CASALILLA, B. (1984): “Centros comerciales e industria rural en Tierra de Campos: transformaciones demográficas, propiedad agrícola e ingresos familiares en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Económica*, Año II, nº 3, pp. 295-314.
- YUN CASALILLA, B. (1987): *Sobre la transición al capitalismo en Castilla. Economía y sociedad en Tierra de Campos (1500-1830)*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- YUN CASALILLA, B. (1991): “Mercado de cereal y burguesía en Castilla, 1759-1868 (Sobre el papel de la agricultura en el crecimiento regional)”, en B. Yun Casalilla (coord.), *Estudios sobre capitalismo agrario, crédito e industria en Castilla (siglos XIX y XX)*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 47-76.

b) AGENTES DE DESARROLLO

- AGUILÓ ALONSO, M. (2007): *El carácter de los puentes españoles*, Madrid, ACS.
- ALBIÑANA GARCÍA-QUINTANA, C. (1999): “Dos caminos en Alar del Rey”, *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 70, pp. 339-355.
- ALCALDE CRESPO, G. (1997): *El Canal de Castilla*, Palencia, Cálamo.
- ALONSO ORTEGA, J. L. (1989): *El Canal de Castilla*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- ALONSO ORTEGA, J. L. (2000): *El Canal de Castilla. Rutas para descubrir*, Valladolid, Ámbito.
- ALONSO PONGA, J. L. (1994): *Los carros en la agricultura de Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- ALZOLA Y MINONDO, P. (1979) [1899]: *Historia de las obras públicas en España*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Editorial Turner. 3ª ed., 1994.
- ARAMBURU ZABALA, M. A. (1989): *Las obras públicas en la Corona de Castilla entre 1575 y 1650: los puentes*, Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Madrid.
- ARAMBURU ZABALA, M. A. (1992): *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- ARENAS DE PABLO, J. J. (1999): “La ingeniería de puentes en la España del siglo XIX”, en J. M. Iglesias Gil (ed.): *Actas de los IX Cursos Monográficos sobre el Patrimonio Histórico* (Reinosa, 1998), Santander, Universidad de Cantabria, pp. 161-176.
- AUSÍN IÑIGO, M., PÉREZ DE LA CÁMARA, F. Y CLAVER, E. (1990): “Documentos del Archivo del Canal de Castilla hasta 1800”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III, Vol. 2 (Edad Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 1073-1076.
- BAHAMONDE, A. ET ALII (1993): *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España, 1700-1936*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

- BAHAMONDE, A., MARTÍNEZ, G. Y OTERO, L. E. (1998): *Atlas histórico de las comunicaciones en España, 1700-1998*, Madrid, Correos y Telégrafos.
- BARCELÓ, J. (1935): “Problemas ferroviarios: la competencia entre el ferrocarril y la carretera”, *Revista de Obras Públicas*, Año 83, Tomo I (2664), pp. 91-92 y (2666), pp. 140-142.
- BERMEJO VERA, J. (1975): *Régimen jurídico del ferrocarril en España (1844-1974). Estudio específico de RENFE*, Madrid, Tecnos.
- BETANCOURT, A. DE (1869) [1803]: “Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos, y medios de remediarlos en adelante”, *Revista de Obras Públicas*, Año 17, Tomo I (5), pp. 54-58; (6), pp. 68-71; (10), pp. 115-116, y (13), pp. 156-158.
- BUENO HERNÁNDEZ, F. (2008): “Las redes de transporte terrestre”, en F. Bueno Hernández (coord.), *Historia de las obras públicas en Castilla y León. Ingeniería, territorio y patrimonio*, Valladolid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pp. 504-549.
- BURDALO, S. (1988): “El agua y las obras públicas. Los colosos de la razón”, en *Revista del MOPU*, Madrid, nº 356, julio-agosto 1988 (monográfico *Las obras públicas en el siglo XVIII*), p. 32 y ss.
- CABO ALONSO, A. (2002): “Los caminos históricos y sus obstáculos fluviales”, *Estudios Geográficos*, Año LXIII, nº 248-249, pp. 471-492.
- CADIÑANOS BARDECI, I. (1993): “Cuatro pueblos burgaleses en el Diccionario de Tomás López: Briviesca, Castrojeriz, Melgar de Fernamental y Poza de la Sal”, *Boletín de la Institución Fernán González*, nº 206, pp. 105-139.
- CADIÑANOS BARDECI, I. (1998): “Los puentes de la provincia de Palencia durante la Edad Moderna”, *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 69, pp. 297-367.
- CADIÑANOS BARDECI, I. (1999): “Los puentes del centro de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna”, *Boletín de la Institución Fernán González*, nº 218, pp. 155-201.
- CÁMARA, A. (coord.) (2005): *Los Ingenieros Militares de la Monarquía Hispánica en los siglos XVII y XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa.

- CAPEL SÁEZ, H. ET AL. (1983): *Los ingenieros militares en España, siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelona, Universidad de Barcelona.
- CAPEL SÁEZ, H. (2002). “El discurso político sobre el regadío del ingeniero militar Fernando de Ulloa, 1767”, *Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. VII, nº 348. [Recurso on-line]
- CAPEL, H., SÁNCHEZ, J. E. Y MONCADA, O. (1988): *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, Barcelona, Serbal y CSIC.
- CASARES ALONSO, A. (1973): *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, Editorial Instituto de Desarrollo Económico.
- CASAS GÓMEZ, A. DE LAS (dir.) (2001): *150 años del Ministerio de Fomento (1851-2001)*, Madrid, Ministerio de Fomento, CEDEX-CEHOPU.
- CASAS GÓMEZ, A. DE LAS Y VÁZQUEZ, A. (1999): *El Canal Imperial de Aragón*, Zaragoza, CA100.
- CHÍAS NAVARRO, P. Y ABAD BALBOA, T. (1994): *Puentes de España*, Madrid, Grupo FCC.
- CHÍAS NAVARRO, P. Y ABAD BALBOA, T. (2008a): “La construcción del territorio: caminos y puentes en Castilla y León”, en F. Bueno Hernández (coord.), *Historia de las obras públicas en Castilla y León. Ingeniería, territorio y patrimonio*, Valladolid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pp. 298-411.
- CHÍAS NAVARRO, P. Y ABAD BALBOA, T. (2008b): “Las vías de comunicación en la cartografía histórica de la cuenca del Duero: construcción del territorio y paisaje”, *Ingeniería Civil*, nº 149, pp. 79-94.
- COMÍN COMÍN, F. (1983): “Comentarios en torno al ferrocarril y el crecimiento económico español entre 1855 y 1931”, *Revista de Historia Económica*, Vol. I, nº 1, pp. 181-196.
- CRESPO DELGADO, D. (2008): *El paisaje del progreso. Las obras públicas en el Viaje de España de Antonio Ponz (1772-1794)*, Valencia, Generalitat Valenciana.

- CRUZ, FRAY VALENTÍN DE LA (1979): *Burgos, puentes y caminos*, Burgos, Caja de Ahorros Municipal.
- CUÉLLAR VILLAR, D. Y JIMÉNEZ VEGA, M. (2008): “Siglo y medio de ferrocarril en Castilla y León: territorio, historia y legado patrimonial”, en F. Bueno Hernández (coord.), *Historia de las obras públicas en Castilla y León. Ingeniería, territorio y patrimonio*, Valladolid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pp. 414-501.
- CUESTA, M. DE LA (2006): *El Canal de Castilla, agua y piedra en el paisaje*, Valladolid, EDICAL.
- DÍAZ-MARTA PINILLA, M. (1969): *Las Obras Hidráulicas en España*, Madrid. Reed. 1997.
- DÍAZ-MARTA PINILLA, M. (1985): “Realismo y Utopía en los Proyectos Hidráulicos de la Ilustración y el Romanticismo”, en VV. AA., *Planos históricos de obras hidráulicas*, Madrid, MOPU y CEHOPU, pp. 10-28.
- FERNÁNDEZ, J. Y GONZÁLEZ TASCÓN, J. (1990): *Ciencia, técnica y estado en la España Ilustrada*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia.
- FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.) (1986): *Catálogo de treinta canales españoles anteriores a 1900*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y CEHOPU.
- FERRER TORÍO, R. (1999): “El ferrocarril de Alar del Rey a Santander, 1852-1866”, en J. M. Iglesias Gil (ed.): *Actas de los IX Cursos Monográficos sobre el Patrimonio Histórico* (Reinosa, 1998), Santander, Universidad de Cantabria, pp. 193-204.
- FRAX, E. Y MADRAZO, S. (2001): “El transporte por carretera, siglos XVIII-XX”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1, pp. 31-53.
- FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (1993): *Guía histórica del ferrocarril*, Madrid, Electa.
- FUNGAIRIÑO FERNÁNDEZ, E. (1925): “El Canal de Castilla”, *Revista de Obras Públicas*, Año 73, Tomo I (2434), p. 342-346, y (2435), pp. 365-367.
- GARCÍA DEL VALLE, C. (2005): *Osorno en la encrucijada de caminos*, Palencia.

- GARCÍA MATEO, J. L. (2004): *Inventario de Puentes ferroviarios de España*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- GARCÍA ORTEGA, P. (1982): *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- GARCÍA PÉREZ, J. (1996): *Régimen jurídico del transporte por ferrocarril*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Marcial Pons.
- GARCÍA PÉREZ, J. (2006): “Régimen jurídico del ferrocarril en España desde sus orígenes hasta el siglo XXI”, *Anales de mecánica y electricidad*, noviembre-diciembre de 2006, pp. 50-53.
- GARCÍA RETUERTA, C. (1987): “Puentes del siglo XVIII. El sueño ilustrado”, en *Revista del MOPU*, nº 345, pp. 112-136.
- GARCÍA TAPIA, N. (1990). “Ingeniería hidráulica del Canal de Castilla”, en J. Helguera Quijada, N. García Tapia y F. Molinero Hernando, *El Canal de Castilla*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 161-195.
- GARCÍA TAPIA, N. Y HELGUERA QUIJADA, J. (1985): “El Canal de Castilla. Historia y Arquitectura Hidráulica”, en VV. AA., *Planos históricos de obras hidráulicas*, Madrid, MOPU y CEHOPU, pp. 10-28.
- GONZÁLEZ TASCÓN, I. (2005): *Historia del Transporte en España*, Madrid, INECO y TIFSA.
- GUERRA GARRIDO, R. (1998): *Castilla en Canal*, Barcelona, Muchnik.
- GUERRA GARRIDO, R. (2000): “El Canal de Castilla: navegando hacia el mar”, en M. Criado de Val (coord.): *Caminería hispánica* (Actas del IV Congreso Internacional), Vol. 1, pp. 433-442.
- GUERRA GARRIDO, R. (2004): “Un sueño de la razón”, en R. Guerra Garrido (coord.): *El Canal de Castilla. Un plan regional*, Vol. 1, Salamanca, Junta de Castilla y León y Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, pp. 13-26.
- GUÍA DESCRIPTIVA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1912). Madrid, Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.
- HELGUERA QUIJADA, J. (1983a): “El Canal de Castilla como factor de desarrollo económico regional en el siglo XVIII”, en *El pasado histórico de Castilla y*

- León* (Actas del I Congreso de Historia de Castilla y León), Vol. 2 (Edad Moderna), Burgos, Junta de Castilla y León, pp. 493-515.
- HELGUERA QUIJADA, J. (1983b): “Un proyecto de canales de navegación y riego en Castilla la Vieja a mediados del siglo XVI”, *Investigaciones Históricas (Época moderna y contemporánea)*, nº 4, pp. 5-39.
- HELGUERA QUIJADA, J. (1990a): “Aproximación a la historia del Canal de Castilla”, en J. Helguera Quijada, N. García Tapia y F. Molinero Hernando, *El Canal de Castilla*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 9-159.
- HELGUERA QUIJADA, J. (1990b): “Proyectismo y realidad en la explotación del Canal de Castilla durante los siglos XVIII-XIX”, en *Actas del Congreso sobre conservación y desarrollo de los recursos del Canal de Castilla* (Palencia, 1990), Palencia, Junta de Castilla y León, Diputación Provincial de Palencia y Confederación Hidrográfica del Duero, pp. 35-48.
- HELGUERA QUIJADA, J. (1992): *Juan de Homar. El Canal de Castilla. Cartografía de un proyecto ilustrado*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes y Ed. Turner.
- HELGUERA QUIJADA, J. (1995): “Antonio de Ulloa en la época del Marqués de Ensenada: del espionaje industrial al Canal de Castilla (1749-1754)”, en M. Losada y C. Varela (eds.): *Actas del II Centenario de don Antonio de Ulloa*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos y CSIC, pp. 197-218.
- HELGUERA QUIJADA, J. Y REPRESA FERNÁNDEZ, M. F. (1994): “Formación y disgregación de un paisaje industrial: el Canal de Castilla como motor de la primera industrialización de Valladolid”, en E. Gallego (ed.), *1ª Jornadas Ibéricas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública*, Sevilla, pp. 243-252.
- HERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, S. (coord.) (2009): *Puentes de España: tránsitos de culturas*, Barcelona, Lunwerg.
- HERNÁNDEZ MARCO, J. L. (1997): *Trenes, Estaciones y Puertos. El tráfico de mercancías de la Compañía del Norte*, Bilbao, Gobierno Vasco.
- HOYO APARICIO, A. (1988): *Ferrocarriles y Banca. La crisis de la década de 1860 en Santander*, Santander, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cantabria.

- JOVELLANOS, G. M. DE (1953-1956) [1791-1801]: *Diarios*, Oviedo, Ed. de J. Somoza. T. I, pp. 200-219 y T. II, pp. 32-33, 97-109 y 439-441.
- LÓPEZ LINAJE, J. (1983/1985): “El Canal de Castilla. El recuerdo de un sueño ilustrado”, *Apuntes Palentinos. Rutas y Paisajes*, nº 8 (1983), y *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 52 (1985), pp. 153-171.
- LÓPEZ ROJO, M. (1987): “Aportación del Corregimiento de Villarcayo a la construcción y arreglos de los puentes palentinos (Carrión, Quintana de la Puente, Saldaña, Astudillo, Melgar de Yuso, Guardo, Lantadilla, Villoldo...) en los siglos XVI, XVII y XVIII”, en *Actas del I Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III (Edad Moderna y Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 271-292.
- MADRAZO, S. (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, 2 Vols., Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Ediciones Turner.
- MALUQUER SALVADOR, M. (1909): “El Canal de Castilla”, *Revista de Obras Públicas*, Año 57, Tomo I (1755), pp. 217-219.
- MALUQUER SALVADOR, M. (1914): “El Canal de Castilla: transformación de una región”, *Revista de Obras Públicas*, Año 62, Tomo I (2037), pp. 495-513.
- MARQUINA, J. (1940): *La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939). Historia, actuación, concesiones, gastos y balances*, 2 Vols., Madrid, Espasa-Calpe.
- MARTÍN APARICIO, J. (1991): *Los ferrocarriles secundarios en Tierra de Campos (tramos palentinos)*, Palencia, Diputación Provincial.
- Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en 1856, presentada al excmo Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de Obras Públicas*, Madrid, Imprenta Nacional. Edición facsímil, Ministerio de Fomento, 2001.
- MENÉNDEZ DE LUARCA, J. R. (2004): “Los caminos en la historia del territorio”, *Ingeniería y Territorio*, nº 69, pp. 68-77.
- MENÉNDEZ PIDAL, G. (1951): *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, Editorial Cultura Hispánica.
- MILLÁN GALLEGO, P. (2009): *Rutas rurales SENDALAR (Senderismo en el Entorno del Nacimiento del Canal de Castilla)*, Ayuntamiento de Alar del Rey.

- MIÑANO BEDOYA, S. DE (1826): *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, Madrid, Imprenta de Pierart-Peralta.
- MORAL RUIZ, J. DEL (1981): “Mercado, transportes y gasto público en la España interior: el Canal de Castilla, 1751-1919”, *Hacienda Pública Española*, nº 69, pp. 125-138.
- MULLER, J. (1769): *Tratado de Fortificación. Arte de construir los Edificios Militares y Civiles*, 2 vols., Barcelona. Ed. española con adiciones de M. Sánchez Taramas. T. II, pp. 241-252.
- MUÑOZ BRAVO, J. (2008): *Agustín de Betancourt (1758-1824) y los/as ingenieros de caminos*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1994): *Desarrollo económico y ferrocarril entre 1841 y 1982*, Documento de trabajo 9401, Madrid, Fundación Empresa Pública.
- MUÑOZ RUBIO, M. (dir.) (2005): *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*, 2 Vols., Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MUÑOZ RUBIO, M., CAYÓN GARCÍA, F. Y GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, R. (1998): *El camino del tren: 150 años de infraestructura ferroviaria*, Madrid, RENFE y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MUÑOZ RUBIO, M., SANZ FERNÁNDEZ, J. Y VIDAL OLIVARES, J. (1999): *Siglo y medio del Ferrocarril en España: 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MUÑOZ RUBIO, M. Y VIDAL OLIVARES, J. (2001): “Los ferrocarriles en la historiografía española”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1, pp. 81-111.
- MURÚA VALERDI, J. (1918): “Barca de hormigón armado para el Canal de Castilla”, *Revista de Obras Públicas*, Año 66, Tomo I (2245), pp. 493-497.
- MURÚA VALERDI, J. (1920): “Algunos datos y consideraciones acerca de la historia, significación y porvenir posible del Canal de Castilla”, *Revista de Obras Públicas*, Año 68, Tomo I (2340), pp. 364-367.
- NÁRDIZ ORTIZ, C. (1996): “Las primeras carreteras modernas. El trazado y la construcción de los Caminos Reales en el siglo XVIII”, en *Actas del I Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Madrid, CEDEX-CEHOPU, pp. 375-380.

- NÁRDIZ ORTIZ, C. (2004): “Los canales en la España del siglo XVIII”, en R. Guerra Garrido (coord.): *El Canal de Castilla. Un plan regional*, Vol. 1, Salamanca, Junta de Castilla y León y Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, pp. 27-50.
- PÉREZ SÁNCHEZ, G. (1992): “Los talleres principales de reparación de la Compañía del Norte en Valladolid: un estudio de Historia Social (1861-1931)”, *Investigaciones Históricas*, Vol. XII, pp. 257-283.
- PÉREZ SARRIÓN, G. (1975): *El Canal Imperial y la navegación hasta 1812*, Zaragoza, Instituto Fernando el Católico.
- PÉREZ SARRIÓN, G. (1984): *Agua, agricultura y sociedad en el siglo XVIII. El Canal Imperial de Aragón, 1766-1808*, Zaragoza, Instituto Fernando el Católico.
- REDONDO CANTERA, M. J. Y ARAMBURU ZABALA, M. A. (1996): “La construcción de puentes en el siglo XVIII: innovación y tradición”, en *Actas del I Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Madrid, CEDEX-CEHOPU, pp. 435-443.
- REPRESA FERNÁNDEZ, M. F. Y HELGUERA QUIJADA, J. (1992): “La evolución del primer espacio industrial en Valladolid: la dársena y el derrame del Canal de Castilla (1836-1975). Un ensayo de Arqueología Industrial”, *Anales de estudios económicos y empresariales*, nº 7, pp. 321-352.
- Revista del Ministerio de Obras Públicas y Transportes* (1992): “Historia del Ferrocarril en España, 1843-1992”, nº 400.
- RIVERO, E. DEL (2000): *El Canal de Castilla*, Burgos, Diario de Burgos.
- ROSELL CAMPOS, F. (2008): “El Canal de Castilla”, en F. Bueno Hernández (coord.), *Historia de las obras públicas en Castilla y León. Ingeniería, territorio y patrimonio*, Valladolid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pp. 120-159.
- SÁENZ RIDRUEJO, F. (1987): “Las obras públicas en el siglo XIX”, en VV. AA., *Cuatro conferencias sobre Historia de la Ingeniería de las Obras Públicas en España*, Madrid, CEHOPU, pp. 79-120.
- SÁEZ HIDALGO, I. (1994): *El Canal de Castilla. Guía para caminantes*, Salamanca, Junta de Castilla y León, 1994.

- SALVIEJO, J. Y MARTÍN, M. (2000): *La catedral del agua. El Canal de Castilla*, Valladolid, El Norte de Castilla.
- SAMBRICIO, C. (1986a): “La lógica de los canales en la Cultura de la Razón”, en *El Canal de Castilla* (catálogo de exposición), Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 39-58.
- SAMBRICIO, C. (1986b): “La ordenación del territorio como utopía real en la España Ilustrada”, en *El Canal de Castilla* (catálogo de exposición), Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 13-38.
- SÁNCHEZ, J. E. (1987): “Los ingenieros militares y las obras públicas en el siglo XVIII”, en VV. AA., *Cuatro conferencias sobre historia de la Ingeniería de las Obras Públicas en España*, Madrid, CEHOPU, pp. 43-78.
- SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. (1969): “El ferrocarril de Alar del Rey a Santander (1845-1874)”, *Moneda y Crédito*, nº 108, pp. 119-128.
- SÁNCHEZ LÁZARO, T. (1995): *Carlos Lemaur y el Canal de Guadarrama*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- SANMILLÁN MERINO, J. (coord.) (1992): *Papeles herrerenses*, Palencia, Obra Socio-Cultural Caja Salamanca y Soria.
- SANTOS Y GANGES, L. (2007): “El papel de las comunicaciones en las transformaciones socioeconómicas del territorio del Valle del Duero”, en M. Burón Álvarez (coord.), *Patrimonio cultural y territorio en la Cuenca del Duero: preactas*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 66-67.
- SANZ RUBIALES, F. Y DOMÍNGUEZ ORTIZ, O. (1997): *El Canal de Castilla*, Palencia, Ed. Cálamo.
- SÁSTAGO, CONDE DE (1984) [1796]: *Descripción de los Canales Imperial de Aragón y Real de Tauste*, Madrid, MOPU y CEHOPU, con artículos introductorios de J. A. Fernández Ordóñez y F. Sáenz Ridruejo. Reed. 1998, Ministerio de Fomento y CEHOPU, con estudios preliminares de J. Alfonso Vidal y F. Sáenz Ridruejo.
- SOSA WAGNER, F. (2000): “El Canal de Castilla: alba y aflicción de una obra pública”, *Revista de Administración Pública*, nº 153, pp. 443-469.
- TAMAYO SANTOS, T. (2005): *Amusco y las Nueve Villas de la Tierra de Campos*, Palencia.

- TEDDE DE LORCA, P. (1978): “Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)”, en M. Artola (dir.) (1978), *Los Ferrocarriles en España 1844-1943*, Vol. 2, Madrid, Banco de España, pp. 9-354.
- TEDDE DE LORCA, P. (1996): “La expansión de las grandes compañías ferroviarias españolas: Norte, MZA y Andaluces (1865-1930)”, en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.), *La empresa en la Historia de España*, Madrid, Editorial Civitas, pp. 265-284.
- URIOL SALCEDO, J. I. (1992): *Historia de los caminos de España*, 2 Vols., Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- VICENTE RENEDO, M. (1993): *Lantadilla. Su historia, su arte, sus gentes*, Palencia, Diputación Provincial de Palencia, pp. 99-103.
- VIDAL OLIVARES, J. (1996): “Las compañías ferroviarias y la difusión de las modernas formas de gestión empresarial en España, 1850-1914”, en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.), *La empresa en la Historia de España*, Madrid, Editorial Civitas, pp. 285-301.
- VV. AA. (1994): *Memoria de la Estación de Autobuses de Burgos (1944-1994)*, Burgos, Servicio Municipalizado de Estación de Autobuses.
- VV. AA. (2006): *Línea del Norte: 150 años de ferrocarril*, Valladolid, El Norte de Castilla.
- WAIS SAN MARTÍN, F. (1967): *Historia general de los ferrocarriles españoles (1830-1941)*, Madrid, Editora Nacional. 3ª ed., 1987.
- YAGÜES PÉREZ, N. (2001): “El Canal de Castilla: de la Meseta al mar”, *Cimbra*, nº 343, p. 43-45.

c) ARQUITECTURA

- AGUILAR CIVERA, I. (1998): *Arquitectura industrial. Concepto, método y fuentes*, Valencia, Diputación de Valencia.
- AGUILAR CIVERA, I. (2005): *Caminos de hierro, estaciones, puentes, viaductos y locomotoras*, Valencia, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Comunidad Valenciana.
- ALCALDE CRESPO, G. (1988): *Arquitectura civil de los siglos XVI-XVII y XVIII de la provincia de Palencia (Inventario)*, Palencia, Diputación Provincial.
- ALONSO MARTÍN, M. L. (1975): *El señorío de abadengo de San Andrés de Arroyo (s. XII-XIX)*, Madrid, Universidad Complutense.
- ALONSO PONGA, J. L. (1994): *La arquitectura del barro*, Madrid, Junta de Castilla y León.
- ANDRÉS ORDAX, S., ZALAMA RODRÍGUEZ, M. A. Y ANDRÉS GONZÁLEZ, P. (2003): *Monasterios de Castilla y León*, León, Edilesa.
- ARA GIL, J. (1990): “Aspectos artísticos del Císter en la provincia de Palencia”, en *Jornadas sobre el arte de las órdenes religiosas en Palencia*, Palencia, Diputación Provincial, pp. 35-70.
- ARAMBURU ZABALA, M. A. (1990): “Los maestros canteros en Palencia (1575-1650)”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo V (Historia del Arte y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 163-172.
- ARRECHEA MIGUEL, J. ET ALII (2000): *Historia del Arte de Castilla y León. Tomo VIII. Arte Contemporáneo*, Valladolid, Consejería de Cultura y Turismo y Ámbito.
- ARROYO PUERTAS, C. (2002): *San Martín de Frómista*, Palencia, Ediciones Cálamo.
- ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (1995): “Algunas voces de la Ilustración en las actas municipales de Herrera de Pisuerga”, en *Actas del III Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III (Edad Moderna y Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 239-257.
- ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2002): *Herrera de Pisuerga en el siglo XVIII*, Palencia, Diputación Provincial e Institución Tello Téllez de Meneses.

- ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2008): *Herrera de Pisuerga. Imágenes del siglo XX*, Palencia, Ayuntamiento de Herrera de Pisuerga.
- AVENDAÑO, M. A. (1987): “Órganos históricos en el oeste de la provincia de Burgos”, en *Actas del II Congreso de Órganos*, Madrid, pp. 183-191.
- AZOFRA, E. (2009): *Del Barroco cortesano a la recuperación de Herrera. La obra del arquitecto Juan de Sagarbinaga en la provincia de Burgos*, Burgos, Diputación Provincial.
- BÁEZ MEZQUITA, J. M. (1992): *Arquitectura popular de Castilla y León: bases para un estudio*, Valladolid, Universidad de Valladolid.
- BEDAT, C. (1989): *La Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (1744-1804)*, Madrid, Fundación Universitaria Española.
- BENITO MARTÍN, F. (1998): *Arquitectura tradicional de Castilla y León*, 2 Vols., Valladolid, Junta de Castilla y León.
- CABALLERO, A. (1994), *San Cebrián de Campos. Iglesia de los Santos Cornelio y Cipriano*, Palencia, Diputación Provincial.
- CALLE CARRACEDO, M. DE LA, HERNÁNDEZ DEL CAMPO, R. I., MEDRANO PASCUAL, M. Y ORIHUELA VILLAMERIEL, M. T. (1990): “La utilización de bienes de cofradías y fundaciones piadosas para la dotación de escuelas a mediados del siglo XIX”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo V (Historia del Arte y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 673-689.
- CÁMARA FERNÁNDEZ, C. (1990): “Aportación al estudio de los maestros de obra trasmeranos que trabajan en Palencia durante el siglo XVII”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo V (Historia del Arte y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 173-179.
- CAMARERO BULLÓN, C. (1989): *Burgos y el Catastro de Ensenada*, Burgos, Caja de Ahorros Municipal de Burgos.
- CAMARERO BULLÓN, C. (1990b): “El Catastro de Ensenada en Palencia: una averiguación conflictiva”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III, Vol. 2 (Edad Moderna), Diputación Provincial de Palencia, pp. 251-268.

- CAMARERO BULLÓN, C. (2002a): “Averiguarlo todo de todos: el Catastro de Ensenada”, *Estudios Geográficos*, Año LXIII, nº 248-249, pp. 493-531.
- CAMARERO BULLÓN, C. Y DURÁN BOO, I. (dir.) (2002b): *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos, 1749-1756*, Madrid, Dirección General del Catastro, Ministerio de Hacienda.
- CAMARERO BULLÓN, C. Y FIDALGO HIJANO, C. (2007): “Conocer el territorio y sus gentes: el *Diccionario geográfico-histórico-estadístico de España y sus posesiones de Ultramar*, de Pascual Madoz”, *Biblioteca Estudio e Investigación*, nº 22, pp. 9-32.
- CARLON, C., PRESA, F. Y MARTÍNEZ, R. (1990): “La capilla funeraria de los Guerra en la iglesia de San Miguel de Piña de Campos (Palencia)”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia. Tomo V (Historia del Arte y otras)*, Palencia, Diputación Provincial, pp. 181-208.
- CASA, E. M. DE LA (2002): “El Retablo de la Piedad de San Cebrián de Campos”, *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 73, pp. 401-420.
- COOPER, E. (1991): *Castillos señoriales de la Corona de Castilla*, Salamanca, Junta de Castilla y León.
- CUADRADO, J. M. Y PARCERISA, F. J. (1989) [1861], *Recuerdos y bellezas de España*, Ed. facsímil, Salamanca, Diputación de Palencia y Ámbito.
- FUENTES PARDO, J. M. Y CAÑAS GUERRERO, I. (2003): “Estudio y caracterización de la arquitectura rural. Obtención, tratamiento y manejo de la información sobre las construcciones”, *Informes de la Construcción*, Vol. 55, nº 487, pp. 13-21.
- GARCÍA CASTELLÓN, F. (1997): *Los molinos y fábricas de harina en Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- GARCÍA DE LOS RÍOS COBO, J. I. (1994): *La piedra en Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- GARCÍA GRINDA, J. L. (1984): *Burgos edificado*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- GARCÍA GRINDA, J. L. (1990): “La aplicación y el concepto del tipo en la arquitectura popular: evolución versus permanencia en el territorio castellano-

- leonés”, en J. Caro Baroja (dir.): *Arquitectura popular de España* (Actas de las Jornadas celebradas del 1 al 5 de diciembre de 1987), Madrid, CSIC.
- GARCÍA GRINDA, J. L. (2002): “La arquitectura popular en sus cuestiones básicas”, *Biblioteca de Estudio e Investigación*, nº 17, pp. 45-70.
- GARCÍA GRINDA, J. L. (2006): “La Arquitectura del Agua”, en VV. AA., *La Arquitectura Vernácula. Patrimonio de la Humanidad*, Diputación Provincial, Badajoz, Tomo I, pp. 157-282.
- GARCÍA GRINDA, J. L. (2009): “Arquitectura e ingenios hidráulicos: orígenes y presencia medieval”, *Biblioteca de Estudio e Investigación*, nº 24, pp. 143-168.
- GARCÍA GRINDA, J. L. Y GONZÁLEZ FRAILE, E. M. (2007): *Arquitectura tradicional. Arquitectura preindustrial, industrial y del hierro. Vol. 5*, en J. R. Nieto González (coord.), *Patrimonio arquitectónico de Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- GARCÍA GUINEA, M. A. (1988): *San Martín de Frómista*, Palencia, Diputación Provincial.
- GARCÍA GUINEA, M. A. (1995): *Monasterio de San Andrés de Arroyo, Becerril del Carpio, Vallespinoso de Aguilar*, Palencia, Diputación Provincial, pp. 5-21.
- GARCÍA GUINEA, M. A. (2002): *Románico en Palencia*, Palencia, Diputación Provincial.
- GARCÍA TAPIA, N. (1997): *Molinos tradicionales*, Valladolid, Castilla Ediciones.
- GARCÍA TAPIA, N. (2003): *Técnica y poder en Castilla durante los siglos XVI-XVII*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- GARCÍA ZARZA, E. (2000): “Paisajes y pueblos del Camino de Santiago palentino. Interés paisajístico, histórico y turístico. Revisión de una imagen paisajística errónea”, *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 71, pp. 317-370.
- GÓMEZ OÑA, F. J. (2010): *Las mil y una iglesias de la diócesis de Burgos*, Burgos, Monte Carmelo.
- GONZÁLEZ DELGADO, J. A. Y HERMOSO NAVASCUÉS, J. L. (1999): *Jerónimo Arroyo López. Arquitecto*, Palencia.

- GONZÁLEZ TASCÓN, I. (1987): *Fábricas Hidráulicas Españolas*, Madrid, MOPT y CEHOPU.
- GUTIÉRREZ BARBA, A. (1990): “Una aproximación a la enseñanza pública palentina de las primeras letras en el tránsito del siglo XVIII al XIX”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo V (Historia del Arte y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 717-729.
- GUTIÉRREZ PAJARES, M^a T. (1993): *El monasterio cisterciense de San Andrés de Arroyo*, Palencia, Diputación Provincial.
- HELGUERA QUIJADA, J. (1996): “Los despoblados y la política de colonización del reformismo ilustrado en la cuenca del Duero”, en VV. AA., *Despoblación y colonización del valle del Duero*, Ávila, Fundación Sánchez Albornoz, pp. 377-413.
- HERRERO MARCOS, J. Y ARROYO PUERTAS, C. (1995): *Arquitectura y simbolismo de San Martín de Frómista*, Palencia, Diputación Provincial.
- HUIDOBRO Y SERNA, L. (1947): *Apuntes para la historia de Melgar de Fernamental*, Burgos.
- IGLESIAS ROUCO, L. S. (1978): *Arquitectura y urbanismo de Burgos bajo el reformismo ilustrado (1747-1813)*, Burgos, Caja de Ahorros Municipal de Burgos.
- IGLESIAS ROUCO, L. S. (1979): *Burgos en el siglo XIX: arquitectura y urbanismo (1813-1900)*, Valladolid, Universidad de Valladolid.
- IGLESIAS ROUCO, L. S. (1994): “En torno a la arquitectura burgalesa de la segunda mitad del siglo XVIII y su problemática profesional”, en *Actas del IX Congreso de la CEHA (El arte español en épocas de transición)*, Madrid, Vol. 2, pp. 43-51.
- IGLESIAS ROUCO, L. S. (1995): “Urbanismo y arquitectura de Burgos durante la segunda mitad del siglo XVIII. Su percepción a través del *Diccionario Geográfico* de Tomás López”, en *Estudios de Arte. Homenaje al Profesor Martín González*, Valladolid, pp. 161-166.
- IGLESIAS ROUCO, L. S. (2002): *Burgos: la ciudad a través de la cartografía histórica*, Burgos, Instituto Municipal de Cultura.

- IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (1990): “Los núcleos medievales burgaleses y sus transformaciones, 1750-1800”, en *Actas del IV Congreso de Medievalismo y Neomedievalismo en la arquitectura española. La ciudad medieval.*, Ávila, Fundación Cultural Santa Teresa y Diputación de Ávila.
- IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (1992): “El arquitecto Juan de Sagarvinaga: obras ejecutadas en Burgos, Palencia y Soria entre 1735 y 1753”, en *Boletín del Seminario de Estudios de Arte y Arqueología*, Tomo 58, pp. 457-468.
- IGLESIAS ROUCO, L. S. Y ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (2002): *Burgos y sus villas. Arquitectura y paisaje, 1750-1800*, Burgos, Caja Círculo.
- LABRADOR, C. Y NIETO, M. (1987): “La escuela en el Antiguo Régimen. Los maestros de primeras letras en la provincia de Palencia”, en *Actas del I Congreso de Historia de Palencia*, Tomo III (Edad Moderna y Contemporánea), Diputación Provincial de Palencia, pp. 497-537.
- LABRADOR HERRÁIZ, C. Y NIETO BEDOYA, M. (1990): “La escuela en el Antiguo Régimen. Acciones benéfico-sociales y enseñanza en la provincia de Palencia”, en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*, Tomo V (Historia del Arte y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 691-701.
- LAMPÉREZ Y ROMEA, V. (1908-1909): *Historia de la Arquitectura Cristiana Española en la Edad Media, según el estudio de los elementos y los monumentos*, 2 Vols., Madrid.
- LARRUGA, E. (1995) [1793]: *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España, con inclusión de los reales decretos, órdenes, cédulas, aranceles y ordenanzas expedidas para su gobierno y fomento*, Zaragoza, Instituto Fernando el Católico, Ed. facsímil.
- LE BARBIER RAMOS, E. (1995): “Organeros palentinos: 1500-1800”, en *Actas del III Congreso de Historia de Palencia*, Tomo IV (Historia de la Lengua y otras), Diputación Provincial de Palencia, pp. 791-809.
- LÍTER MAYAYO, C. Y SANCHÍS BALLESTER, F. (1998): *Tomás López y sus colaboradores*, Madrid, Ministerio de Educación y Cultura y Biblioteca Nacional.

- MARTÍNEZ, R. (1990): “Aproximación al estudio de los conventos franciscanos en la provincia de Palencia”, en *Jornadas sobre el arte de las órdenes religiosas en Palencia*, Palencia, Diputación Provincial, pp. 111-148.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1977): *Inventario artístico de Palencia y su provincia. Tomo I, Ciudad de Palencia y Antiguos Partidos Judiciales de Palencia, Astudillo, Baltanás y Frechilla*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, Dirección General de Patrimonio Artístico y Cultural.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1980): *Inventario artístico de Palencia y su provincia. Tomo II, Antiguos Partidos Judiciales de Carrión de los Condes, Saldaña y Aguilar de Campoo*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, Dirección General de Patrimonio Artístico y Cultural.
- MASOLIVER, A. (1985): *San Andrés del Arroyo: historia y arte de un monasterio de monjas cistercienses en tierras de Palencia*, Palencia, Diputación Provincial.
- MORALEJO, S. (1990): “Cluny y los orígenes del románico palentino: el contexto de San Martín de Frómista”, en *Jornadas sobre el arte de las órdenes religiosas en Palencia*, Palencia, Diputación Provincial, pp. 7-34.
- MORÍS MENÉNDEZ-VALDÉS, G. (2001): *Ingenios hidráulicos históricos: molinos, batanes y ferrerías*, Oviedo, Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Asturias y León.
- NAVARRO GARCÍA, R. (1930): *Catálogo Monumental de la Provincia de Palencia. Fascículo I, Partidos de Astudillo y Baltanás*, Palencia, Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos.
- NAVARRO GARCÍA, R. (1932): *Catálogo Monumental de la Provincia de Palencia. Fascículo II, Partidos de Carrión de los Condes y Frechilla*, Palencia, Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos.
- NAVARRO GARCÍA, R. (1939): *Catálogo Monumental de la Provincia de Palencia. Fascículo III, Partidos de Cervera de Río Pisuerga y Saldaña*, Palencia, Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos.
- ORTEGA GUTIÉRREZ, D. (1987): *La Real Fábrica de Curtidos a la Inglesa de Melgar de Fernamental y los Tomé (1768-1817). Recuperación económica en Burgos durante el Reformismo Ilustrado*, Madrid, Instituto Politécnico Salesianos-Atocha.

- ORTEGA GUTIÉRREZ, D. (1994), *Melgar de Fernamental*, Valladolid, Ayuntamiento de Melgar.
- ORTEGA VALCÁRCEL, J. (1994): *Imágenes de Castilla y León. Espacios y paisajes*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- PARRADO DEL OLMO, J. M. (1993), *Piña de Campos. Iglesia de San Miguel*, Palencia, Diputación Provincial.
- PAYO HERNANZ, R. J. (1997a): *El arte de la madera en Burgos durante los siglos XVII y XVIII*, Burgos, Aldecoa.
- PAYO HERNANZ, R. J. (1997b): *El Retablo en Burgos y su comarca durante los siglos XVII y XVIII*, 2 Vols., Burgos, Diputación Provincial.
- PAYO HERNANZ, R. J. (2003): *Arte y sociedad en Burgos en la segunda mitad del siglo XVIII* (discurso de ingreso), Burgos, Institución Fernán González-Academia Burguense de Historia y Bellas Artes.
- PAYO HERNANZ, R. J. (2005): *El artista burgalés en la época ilustrada*, Burgos, Institución Fernán González-Academia Burguense de Historia y Bellas Artes.
- PAYO HERNANZ, R. J. (2007): *Historia de las casas consistoriales de Burgos*, Burgos, Instituto Municipal de Cultura.
- PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): *Herrera de Pisuerga: aproximación histórica*, Palencia, Ayuntamiento de Herrera de Pisuerga.
- PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2003): “Un ejemplo de repoblación en la España ilustrada: San Carlos de Abánades”, en *Anuario de la Universidad Internacional SEK*, nº 8, pp. 73-84.
- PÉREZ GONZÁLEZ, C. Y ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2004): *El Canal de Castilla: arqueología y sociedad en el Ramal del Norte (1759-1825)*, Palencia, Universidad SEK y Diputación Provincial de Palencia.
- PIQUERAS MOLINA, C. (1987): “San Martín de Frómista: algunas precisiones en torno a su arquitectura”, en *Actas del I Congreso de Historia de Palencia. Tomo I. Arte, Arqueología y Edad Antigua*, Valladolid, Diputación Provincial de Palencia, pp. 97-104.

- PONGA MAYO, J. C. Y RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, A. (2000): *Arquitectura popular en las comarcas de Castilla y León*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- PRIETO HERRERA, R. (1992): *Tres estampas del siglo XVIII astudillano*, Santander.
- PLAZA SANTIAGO, F. J. ET ALII (1998): *Historia del Arte de Castilla y León. Tomo VII. Del Neoclasicismo al Modernismo*, Valladolid, Consejería de Cultura y Turismo y Ámbito.
- QUIRÓS LINARES, F. Y GARCÍA ÁLVAREZ, J. (2005): “Pascual Madoz y la lectura del territorio: el Diccionario geográfico, y el Atlas, de España y sus posesiones de Ultramar”, en G. Morales, J. García-Bellido y A. de Asís (eds.), *Pascual Madoz (1805-1870): un político transformador del territorio*, Madrid, Universidad Carlos III, pp. 53-70.
- REVUELTA GONZÁLEZ, M. (1987): “La villa de Frómista en dos momentos de su historia”, *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 56, pp. 31-58.
- RIVERA BLANCO, J. (coord.) (1995): *Catálogo monumental de Castilla y León. Bienes inmuebles declarados. Primera parte*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (coord.) (2003): *Enciclopedia del románico de Castilla y León. Provincias de Burgos (Vol. I) y Palencia (Vol. II)*, Aguilar de Campo, Fundación Santa María la Real y Centro de Estudios del Románico.
- ROLDÁN MORALES, E. P. (1983): *Palomares de barro de Tierra de Campos*, Valladolid, Caja de Ahorros.
- SALCEDO TAPIA, M. (1989): “Boadilla del Camino y sus hijos”, *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 60, pp. 291-428.
- SAMBRICIO, C. (1991): *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*, 2 Vols., Madrid, MOPTP.
- SOBRINO SIMAL, J. (1996): *Arquitectura Industrial, 1830-1990*, Madrid, Cátedra.
- VIELVA, M. (1904): “San Andrés de Arroyo. Restauración del ábside principal de la iglesia del monasterio”, *La Propaganda Católica*, nº 1.873, p. 787 y *Boletín Eclesiástico del Obispado de Palencia*, LIV, número extraordinario (19-VIII-1904), pp. 499-504.

- VIGURI, M. DE Y SÁNCHEZ, J. L. (1993): *Arquitectura en la Tierra de Campos y el Cerrato. Dibujos y documentos, SS. XVI-XVIII*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de León.
- YARZA LUACES, J. Y BOTO VARELA, G. (coord.) (2003): *Claustros románicos hispanos*, León, Edilesa.
- ZALAMA, M. A. (1993): *Lantadilla. Iglesia de la Asunción*, Palencia, Diputación Provincial.
- ZAPARAÍN YÁNEZ, M. J. (2007): “El tejido urbano de las ciudades y villas del valle del Duero y su patrimonio histórico. Evolución en época moderna y contemporánea”, en M. Burón Álvarez (coord.), *Patrimonio cultural y territorio en la Cuenca del Duero (preactas)*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 59-61.

d) PATRIMONIO

- AGUILAR CIVERA, I. (1999a): “El ferrocarril: legado cultural y patrimonio”, en M. Muñoz Rubio, J. San Fernández y J. Vidal Olivares (eds.), *Siglo y medio del Ferrocarril en España: 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 985-1002.
- AGUILAR CIVERA, I. (1999b): “150 años del ferrocarril. El patrimonio ferroviario”, en J. M. Iglesias Gil (ed.): *Actas de los IX Cursos Monográficos sobre el Patrimonio Histórico* (Reinosa, 1998), Santander, Universidad de Cantabria, pp. 259-280.
- AGUILAR CIVERA, I. (2001): “La investigación sobre el patrimonio industrial. Una revisión bibliográfica”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1, pp. 169-186.
- AGUILAR CIVERA, I. (2003): *El territorio como proyecto. Transporte, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunidad Valenciana*, Valencia, Generalitat Valenciana.
- AGUILAR CIVERA, I. (2006): “El patrimonio de la Obra Pública. Origen y evolución (1800-1933)”, en *I Congreso Internacional de Patrimonio e Historia de la Ingeniería*, Las Palmas de Gran Canaria, Escuela Universitaria Politécnica, pp. 72-109.
- AGUILAR CIVERA, I. (2007a): “Arquitectura industrial, testimonio de la era de la industrialización”, *Bienes Culturales* (Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español), Madrid, nº 7, pp. 71-101.
- AGUILAR CIVERA, I. (2007b): “La obra pública y el territorio: su conservación y valor patrimonial”, en J. J. Rivera Blanco (coord.), *Actas del V Congreso Internacional ‘Restaurar la memoria. Patrimonio y territorio’* (Valladolid, 2006), Vol. 1, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 231-244.
- AGUILAR CIVERA, I. (2007c): “Patrimonio cultural de la obra pública. Acciones del pasado, propuestas del futuro”, en M. P. Biel Ibáñez (coord.), *Jornadas Patrimonio Industrial y Obra Pública* (Zaragoza, abril 2007), Universidad de Zaragoza, pp. 205-223.

- AGUILÓ ALONSO, M. (1999): *El paisaje construido. Una aproximación a la Idea de Lugar*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- AGUILÓ ALONSO, M. (2001): “Naturaleza, paisaje y lugar: estética de la obra y su entorno”, *Ingeniería y Territorio*, nº 54, pp. 28-35.
- AGUILÓ ALONSO, M. Y MATA OLMO, R. (dirs.) (2005): *Paisajes culturales*, Madrid, Colegio Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- ALONSO IBÁÑEZ, M. R. (1998): “Patrimonio industrial y ordenación del territorio”, *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales*, Gijón, 2ª época, nº 19, pp. 91-96.
- ALONSO ORTEGA, J. L. Y BAQUEDANO, E. (1986): “El Canal de Castilla”, en *Koiné. Revista del Patrimonio Histórico-Artístico*, Vol. 1, nº 2, pp. 33-47.
- ÁLVAREZ ARECES, M. A. (1992). “Recuperación y uso del patrimonio industrial”, *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales*, Oviedo, 2º época, nº 1, pp. 57-66.
- ÁLVAREZ ARECES, M. A. (2001): “Patrimonio Industrial, Identidad Cultural y Sostenibilidad” en VV. AA.: *Arqueología Industrial, Patrimonio y Turismo Cultural*. Gijón, INCUNA, pp. 13-32.
- ÁLVAREZ ARECES, M. A. (2002): “Nuevas miradas al paisaje y al territorio”, *Ábaco*, nº 34, pp. 17-28.
- ÁLVAREZ MORA, A. (2004): “Una infraestructura viva al servicio del territorio”, en R. Guerra Garrido (coord.): *El Canal de Castilla. Un plan regional*, Vol. 1, Salamanca, Junta de Castilla y León y Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, pp. 51-70.
- AURÍN LOPERA, R. Y CABRERA TOSAS, F. (2001): “Sobre la identidad del territorio”, *Ingeniería y Territorio*, nº 55, pp. 4-11.
- AZORÍN (1917): *El paisaje de España visto por los españoles*, Madrid, Renacimiento.
- AZORÍN (1999) [1912]: *Castilla*. Edición de I. Fox, Madrid, Espasa-Calpe, 6ª ed.
- BALLART HERNÁNDEZ, J. (1997): *El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso*, Barcelona, Ariel.
- BALLART HERNÁNDEZ, J. Y JUAN I TRESSERRAS, J. (2001): *Gestión del patrimonio cultural*, Barcelona, Ariel.
- BALLESTER, J. M. (2000): “Las obras públicas: una nueva dimensión del patrimonio”, *Cuadernos de Cauce 2000*, nº 9. Separatas.

- BELLIDO BLANCO, A. (2007): “Aproximación al patrimonio industrial de la Tierra de Campos palentina”, *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 77, pp. 263-293.
- BENITO ARRANZ, J. (2001) [1957]: *El Canal de Castilla. Memoria descriptiva*, Valladolid, Maxtor. Edición facsímil.
- BENITO DEL POZO, P. (1998): “Patrimonio industrial y estrategias de desarrollo”, *Ciudades*, nº 4, pp. 171-178.
- BENITO DEL POZO, P. (2002): “Patrimonio industrial y cultura del territorio”, *Boletín de la A. G. E.*, nº 34, pp. 213-227.
- BENITO DEL POZO, P. (2007): “El patrimonio industrial: recurso y oportunidad para los territorios”, en J. J. Rivera Blanco (coord.), *Actas del V Congreso Internacional ‘Restaurar la memoria. Patrimonio y territorio’* (Valladolid, 2006), Vol. 1, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 267-276.
- BENITO DEL POZO, P. (2008): *Territorio y patrimonio industrial en Castilla y León*, León, Universidad de León.
- BERMÚDEZ, A., VIANNEY, J. Y GIRALT, A. (2004): *Intervención en el patrimonio cultural. Creación y gestión de proyectos*, Madrid, Síntesis.
- BUENO HERNÁNDEZ, F. (coord.) (2008), *Historia de las obras públicas en Castilla y León. Ingeniería, territorio y patrimonio*, Valladolid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- BOLÒS I CAPDEVILA, M. DE (1992): *Manual de ciencia del paisaje. Teoría, métodos y aplicaciones*, Barcelona, Masson.
- BRANDI, C. (2002): *Teoría de la Restauración*, Madrid, Alianza Editorial.
- BUSQUETS FÁBREGAS, J. Y CORTINA RAMOS, A. (coords.) (2009): *Gestión del paisaje. Manual de protección, gestión y ordenación del paisaje*, Madrid, Ariel.
- CALAMA RODRÍGUEZ, J. M. Y GRACIANI GARCÍA, A. (1998): *La restauración decimonónica en España*, Sevilla, Instituto Universitario de Ciencias de la Construcción.
- CAPITEL, A. (1988): *Metamorfosis de monumentos y teorías de la restauración*, Madrid, Alianza Editorial.

- CASANELLES RAHOLA, E. (1998): “Recuperación y uso del patrimonio industrial”, *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales*, nº 19, pp. 11-18.
- CASANELLES RAHOLA, E. (2001): “El Patrimonio Industrial” en VV. AA.: *Arqueología Industrial, Patrimonio y Turismo Cultural*. Gijón, INCUNA, pp. 33-40.
- CASAS GÓMEZ, A. DE LAS (2008): “Las obras públicas, un patrimonio desconocido”, en F. Bueno Hernández (coord.), *Historia de las obras públicas en Castilla y León. Ingeniería, territorio y patrimonio*, Valladolid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pp. 48-59.
- COMISIÓN PROVINCIAL DE MONUMENTOS HISTÓRICOS Y ARTÍSTICOS DE PALENCIA (1894): *Informe sobre el templo románico de San Martín de Frómista*, Palencia, Establecimiento tipográfico y librería de Alonso e Hijos.
- CRUZ PÉREZ, L. Y ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. (2009): *El paisaje. De la percepción a la gestión*. Madrid, Liteam.
- CRUZ PÉREZ, L., FERNÁNDEZ-POSSE, D., HUMANES, A. Y MATA, R. DE LA (2002): “El Plan Nacional de Patrimonio Industrial”, en VV. AA.: *Patrimonio industrial: lugares de la memoria. Proyectos de reutilización en industrias culturales, turismo y museos*, Gijón, INCUNA, pp. 43-51.
- ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. M. (1998): *Las obras públicas y el paisaje. Guía metodológica para la evaluación del impacto en el paisaje*, Madrid, CEDEX y Ministerio de Fomento.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, P. (2004): “Paisajes vegetales en el Canal de Castilla”, en R. Guerra Garrido (coord.): *El Canal de Castilla. Un plan regional*, Vol. 1, Salamanca, Junta de Castilla y León y Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, pp. 103-124.
- FERNÁNDEZ TROYANO, L. (1985): “El patrimonio histórico de las obras públicas y su conservación: los puentes”, *Informes de Construcción*, nº 375, pp. 5-55.
- FROLOVA, M., MENOR TORIBIO, J. Y CANCER POMAR, L. (2003): “El paisaje en las políticas públicas de Francia y España. Desde la protección del monumento a la gestión del Espacio”, *Estudios Geográficos*, Año LXIV nº 253, pp. 605-622.

- GALLEGO FERNÁNDEZ, P. L. (1992): “Viollet-le-Duc: la restauración arquitectónica y el racionalismo arqueológico de fin de siglo”, en J. Rivera (coord.), *Restauración arquitectónica*, Valladolid, pp. 29-50.
- GALLEGO FERNÁNDEZ, P. L. (1998): “Vicente Lampérez y la cultura de fin de siglo: arqueología, estilo, restauración”, en *Restauración Arquitectónica II*, Valladolid, pp. 107-139.
- GALLEGO FERNÁNDEZ, P. L. (2000): “San Martín de Frómista, ¿románico inventado?”, *R&R Restauración y Rehabilitación*, nº 37, p. 52 y ss.
- GALLEGO FERNÁNDEZ, P. L. (2001): “La iglesia de San Martín de Frómista y su restauración”, en *Actas del Congreso Internacional Restaurar la Memoria. AR&PA 2000*, Valladolid, p. 593 y ss.
- GALLEGO FERNÁNDEZ, P. L. (2005): “Aníbal Álvarez y la restauración de San Martín de Frómista”, en J. M. Rodríguez Montañés (coord.), *Actas de las Jornadas “San Martín de Frómista, ¿paradigma o historicismo?”*, Valladolid, Fundación del Patrimonio, pp. 121-153.
- GARCÍA AUGUSTÍN, J. (1934): “Canal del Pisuerga”, en *Revista de Obras Públicas*, Año 82, Tomo I (2649), pp. 270-274.
- GARCÍA GUINEA, M. A. (2002): “San Martín de Frómista, paradigma del románico hispano”, en VV. AA., *Perfiles del Arte Románico*, Fundación Santa María la Real y Centro de Estudios del Románico, Aguilar de Campoo, pp. 9-25.
- GARCÍA MERCADAL, J. (ed.) (1999): *Viajes de extranjeros por España y Portugal (desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX)*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- GARCÍA SIMÓN, A. (ed.) (1999): *Castilla y León según la visión de los viajeros extranjeros. Siglos XV-XIX*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- GÓMEZ MORENO, M. (1934): *El arte románico español. Ensayo de un libro*, Madrid.
- GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, I. (1996): *Restauración monumental en España durante el siglo XIX*, Valladolid.
- GUERRA GARRIDO, R. (coord.) (2004): *El Canal de Castilla. Un plan regional*, 2 Vols., Salamanca, Junta de Castilla y León y Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente.

- HELGUERA QUIJADA, J. (1998): “El Canal de Castilla como patrimonio cultural: historia y presente”, en VV. AA., *Patrimonio cultural y sociedad: una relación interactiva*, Valladolid, pp. 189-214.
- HERNANDO GARRIDO, J. L. (2002): “La Restauración de la Arquitectura Románica en Castilla y León a fines del siglo XIX: el caso de San Martín de Frómista (Palencia)”, en VV. AA., *Perfiles del Arte Románico*, Fundación Santa María la Real y Centro de Estudios del Románico, Aguilar de Campoo, pp. 81-109.
- HERNANDO GARRIDO, J. L. (2003): “Catolicismo social y nostalgia medieval: la restauración de la arquitectura románica en Castilla y León a fines del siglo XIX”, *Pátina*, 10-11, pp. 218-239.
- HERNANDO GARRIDO, J. L. (2004): “El contexto de la restauración de San Martín de Frómista (1895-1904). “El Edificio de la gran patria castellana” y la propaganda católica”, en J. Rivera Blanco (coord.), *Frómista 1066-1904. San Martín, centenario de una restauración*, Valladolid, Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, pp. 39-69.
- HERNANDO GARRIDO, J. L. (2005): “Apostillas a la restauración de San Martín de Frómista (1895-1904): el contexto sociopolítico”, en J. M. Rodríguez Montañés (coord.), *Actas de las Jornadas “San Martín de Frómista, ¿paradigma o historicismo?”*, Valladolid, Fundación del Patrimonio, pp. 85-118.
- IGLESIAS ROUCO, L. S. (2000): “Patrimonio e identidad cultural. Burgos, 1759-1939”, en *Actas del XII Congreso del Comité Español de Historia del Arte. Arte e identidades culturales*, Universidad de Oviedo.
- IGLESIAS ROUCO, L. S. (2012): *El patrimonio burgalés y la Comisión Provincial del Monumentos (1800-1900)*, Discurso de ingreso a la Real Academia Burgense de Historia y Bellas Artes “Institución Fernán González”. Burgos, 27 de abril de 2012.
- ILLARREGUI, E. (coord.) (2009): *Arqueología del agua*, Segovia, Ayuntamiento de Herrera de Pisuerga y Universidad SEK.
- IÑÍGUEZ, M. Y USTÁRROZ, A. (1999): “Intervenciones en la arquitectura popular. Un difícil equilibrio”, en J. M. Iglesias Gil (ed.): *Actas de los IX Cursos Monográficos sobre el Patrimonio Histórico* (Reinosa, 1998), Santander, Universidad de Cantabria, pp. 361-374.

- JOVELLANOS, G. M. DE (1952) [1782]: “Carta I a Antonio Ponz”, en *Obras*, Madrid, Ed. de la BAE. T. II, p. 276.
- JUANES CLEMENTE, C. (1926): “Los riegos del Canal de Castilla”, en *Revista de Obras Públicas*, Año 74, Tomo I (2447), pp. 107-110 y (2448), pp. 131-136.
- JUBETE TAZO, F. (2004): “Flora y fauna vertebrada del Canal de Castilla”, en R. Guerra Garrido (coord.): *El Canal de Castilla. Un plan regional*, Vol. 1, Salamanca, Junta de Castilla y León y Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, pp. 85-95.
- LAMPÉREZ Y ROMEA, V. (1913): “La restauración de los monumentos arquitectónicos. Teorías y aplicaciones”, en *Congreso de la Asociación española para el progreso de las ciencias*, Madrid, pp. 309-328.
- LAYUNO ROSAS, M. A. (2007): “El papel de la museología en la recuperación del patrimonio: del monumento al territorio. El caso de Castilla y León”, en J. J. Rivera Blanco (coord.), *Actas del V Congreso Internacional ‘Restaurar la memoria. Patrimonio y territorio’* (Valladolid, 2006), Vol. 2, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 1183-1196.
- MADERUELO, J. (coord.) (2010): *Paisaje y Patrimonio*, Madrid, Abada Editores.
- MARTÍNEZ ARNÁIZ, M. (2006): “Territorio, paisaje, patrimonio. Evolución teórica desde un enfoque integrado”, en M. A. Moreno Gallo (coord.), *Comunicación Audiovisual del Patrimonio Cultural en Burgos*, pp. 131-144.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, E. (1997): “El paisaje, patrimonio cultural”, *Revista de Occidente*, nº 194-195, pp. 37-49.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, E. (1998): *Imagen del paisaje. La Generación del 98 y Ortega y Gasset*, Madrid, Caja Madrid.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, E. Y ORTEGA CANTERO, N. (eds.) (2009): *Los valores del paisaje*, Madrid, Universidad Autónoma.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, E. Y SANZ HERRÁIZ, C. (dirs.) (2000): *Estudios sobre el paisaje*, Madrid, Universidad Autónoma.
- MARTÍNEZ VÁZQUEZ DE PARGA, R. (2003): “El patrimonio de las obras públicas”, *Revista de Obras Públicas*, Año 150, nº 3.438, pp. 79-82.

- MATA OLMO, R. (2006): “Un concepto de paisaje para la gestión sostenible del territorio”, en R. Mata Olmo y A. Tarroja, *El paisaje y la gestión del territorio. Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo*, Barcelona, Diputación y CUIIMP, pp. 17-40.
- MATA OLMO, R. (2008): “El paisaje, patrimonio y recurso para el desarrollo territorial sostenible. Conocimiento y acción pública”, *ARBOR* (Ciencia, Pensamiento y Cultura), nº 729, pp. 155-172.
- MATA OLMO, R. Y SANZ HERRÁIZ, C. (dirs.) (2003): *Atlas de los paisajes de España*. Madrid, Ministerio de Medio Ambiente.
- MOLINERO HERNANDO, F. (1990). “Significado geográfico del Canal de Castilla”, en J. Helguera Quijada, N. García Tapia y F. Molinero Hernando, *El Canal de Castilla*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 197-235.
- MORA ALONSO-MUÑOYERRO, S. (2002): *La restauración arquitectónica en España. Criterios y teorías (1840-1936)*, Madrid.
- MORALES MOYA, A. (1988): “Conocimiento de la realidad y pretensión reformista en el viaje ilustrado”, en J. Gómez Mendoza, N. Ortega Cantero *et alii*, *Viajeros y paisajes*, Madrid, Alianza Editorial, pp. 11-29.
- MORENO AUGUSTÍN, J. F. (1925): “Los embalses del Canal de Castilla”, *Revista de Obras Públicas*, Año 73, Tomo I (2436), p. 385-390 y (2437), pp. 409-412.
- MUÑOZ COSME, A. (1989): *La conservación del Patrimonio arquitectónico español*, Madrid, Ministerio de Cultura.
- NÁRDIZ ORTIZ, C. (1999): “Las carreteras del siglo XIX. Patrimonio cultural, urbano, territorial”, en J. M. Iglesias Gil (ed.): *Actas de los IX Cursos Monográficos sobre el Patrimonio Histórico* (Reinosa, 1998), Santander, Universidad de Cantabria, pp. 237-257.
- NÁRDIZ ORTIZ, C. (2000): “Paisaje, patrimonio e ingeniería”, en J. M. Iglesias Gil (ed.): *Actas de los X Cursos sobre Patrimonio Histórico* (Santander, 1999), Santander, Universidad de Cantabria, pp. 241-253.
- NÁRDIZ ORTIZ, C. (2001): “El paisaje de la ingeniería, la estética, la historia, el análisis y el proyecto”, *Ingeniería y Territorio*, nº 54, pp. 4-13.
- NÁRDIZ ORTIZ, C. (2007): “Obras de ingeniería y creación de paisajes”, *Revista de Obras Públicas*, nº 3.474, pp. 19-32.

- NAVASCUÉS PALACIO, P. (1987): “La restauración monumental como proceso histórico: el caso español, 1800-1950”, en *Curso de mecánica y Tecnología de los Edificios Antiguos*, COAM, Madrid, pp. 285-329.
- NAVASCUÉS PALACIO, P. (2007): *Arquitectura e ingeniería del hierro en España, 1814-1936*, Madrid, El Viso.
- NOGUÉ, J. (ed.) (2007): *La construcción social del paisaje*, Madrid, Biblioteca Nueva.
- NOGUÉ, J. (ed.): (2009): *El paisaje en la cultura contemporánea*, Madrid, Biblioteca Nueva.
- NÚÑEZ COLOMO, A. I. (1983): “La generación del 98 y el descubrimiento de Castilla”, en *El pasado histórico de Castilla y León* (Actas del I Congreso de Historia de Castilla y León), Vol. 3 (Historia Contemporánea), Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 463-472.
- NUÑO GONZÁLEZ, J. (2007): “El patrimonio cultural, elemento de identidad y factor de desarrollo”, *Biblioteca Estudio e Investigación*, nº 22, pp. 359-382.
- ORDIERES DÍEZ, I. (1995): *Historia de la restauración monumental en España (1835-1936)*, Madrid, Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales.
- ORDIERES DÍEZ, I. (1996): “Historia de la restauración: ideología y práctica”, en J. M. Iglesias Gil (ed.), *Actas de los VI Cursos Monográficos sobre el Patrimonio Histórico* (Reinosa, 1996), p. 229 y ss.
- ORTEGA CANTERO, N. (ed.) (2002a): *Estudios sobre historia del paisaje español*. Madrid, Los Libros de la Catarata.
- ORTEGA CANTERO, N. (2002b): “Paisaje e identidad nacional en Azorín”, *Boletín de la A.G.E.*, nº 34, pp. 119-131.
- ORTEGA CANTERO, N. (2003): “La imagen literaria del paisaje de España”, en R. Mata Olmo y C. Sanz Herráiz (dirs.): *Atlas de los Paisajes de España*, Madrid, Ministerio de Medio Ambiente, pp. 39-52.
- ORTEGA CANTERO, N. (2009): “Paisaje e identidad: la visión de Castilla como paisaje nacional (1876-1936)”, *Boletín de la AGE*, nº 51, pp. 25-49.
- ORTEGA VALCÁRCEL, J. (1994): *Imágenes de Castilla y León: espacios y paisajes*, Valladolid, Junta de Castilla y León.

- ORTEGA VALCÁRCEL, J. (1998): “El patrimonio territorial. El territorio como recurso cultural y económico”, *Ciudades*, nº 4, pp. 33-48.
- PADRÓ WERNER, J. (2002): “Territorio y gestión creativa del patrimonio cultural y natural”, *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales*, nº 34, pp. 55-60.
- PARDO ABAD, C. J. (2008): *Turismo y patrimonio industrial: un análisis desde la perspectiva territorial*, Madrid, Síntesis.
- PONZ, A. (1987): *Castilla y León en el siglo XVIII a través de los viajes de Antonio Ponz*. Selección y prólogo de Julio Valdeón. Valladolid, Ámbito.
- PRECIOSO DE MURGA, A. Y ROMERO MUÑOZ, D. (2005): “El patrimonio de las obras públicas y el medio ambiente”, *Ambienta*, nº Octubre 2005, pp. 36-41.
- REINARES FERNÁNDEZ, O. (2001): “La arqueología y el arquitecto: la restauración como proceso histórico”, en J. M. Tudanca Casero (coord.), *Jornadas sobre Arqueología, Historia y Arquitectura. Criterios de intervención en el patrimonio arquitectónico*, Logroño, Gobierno de La Rioja.
- REPRESA FERNÁNDEZ, M. F. (1990): “Propuesta de conservación del batán de antes y cueros del Canal de Castilla (Palencia)”, en *Actas del Congreso sobre conservación y desarrollo de los recursos del Canal de Castilla* (Palencia, 1990), Palencia, Junta de Castilla y León, Diputación Provincial de Palencia y Confederación Hidrográfica del Duero, pp. 249-261.
- REPRESA FERNÁNDEZ, M. F. Y HELGUERA QUIJADA, J. (1997): “El patrimonio industrial de Castilla y León: iniciativas para su estudio y conservación”, *Estudios Bercianos*, nº 23, pp. 79-104.
- REPRESA FERNÁNDEZ, M. F. Y LÓPEZ LINAJE, J. (1987): “Arqueología industrial: un batán del siglo XVIII”, *Revista de Arqueología*, nº 69, pp. 17-24.
- RIEGL, A. (1999) [1903]: *El culto moderno a los monumentos*, Madrid, Visor.
- RIVAS SANZ, J. L. DE LAS (2004): “Historia y paisaje en el Canal de Castilla”, en R. Guerra Garrido (coord.): *El Canal de Castilla. Un plan regional*, Vol. 1, Salamanca, Junta de Castilla y León y Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, pp. 71-84.
- RIVERA BLANCO, J. (1999): “El Patrimonio y la Restauración Arquitectónica. Nuevos conceptos y fronteras”, en VV. AA., *Patrimonio, Restauración y Nuevas Tecnologías*, Instituto Español de Arquitectura y Universidad de Valladolid.

- RIVERA BLANCO, J. (2001): *De Varia Restauratione. Teoría e Historia de la Restauración Arquitectónica*, Madrid, R&R Editorial América Ibérica.
- RIVERA BLANCO, J. (2004): “San Martín de Frómista y la restauración española en el cambio del siglo XIX al XX”, en J. Rivera Blanco (coord.), *Frómista 1066-1904. San Martín, centenario de una restauración*, Valladolid, Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, pp. 71-90.
- RODRÍGUEZ, F. (1992): “El patrimonio industrial histórico como recurso para el desarrollo local”, *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales*, Oviedo, 2º época, nº 1, pp. 71-78.
- RODRÍGUEZ LÁZARO, F. J., CORONADO TORDECILLAS, J. M., RUIZ FERNÁNDEZ, R. Y GARCILASO DE LA VEGA MUÑOZ, J. (2007): *Análisis y valoración del patrimonio histórico de las carreteras españolas, 1748-1936*, Madrid, CEHOPU.
- RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, J. M. (2004): “Cronología de la restauración de San Martín de Frómista”, en J. Rivera Blanco (coord.), *Frómista 1066-1904. San Martín, centenario de una restauración*, Valladolid, Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, pp. 101-131.
- SÁIZ FRAILE, R. Y CUBILLO MARTÍNEZ-RIDRUEJO, R. DEL (1999): “El patrimonio histórico en la obra pública. El Canal de Castilla”, en J. M. Iglesias Gil (ed.): *Actas de los IX Cursos Monográficos sobre el Patrimonio Histórico* (Reinosa, 1998), Santander, Universidad de Cantabria, pp. 219-236.
- SALMERÓN, P. (2004): *Paisaje y Patrimonio Cultural*, Sevilla, IAPH, Cuadernos, XV.
- SANZ HERRAIZ, C. (2000): “El paisaje como recurso”, en E. Martínez de Pisón, (dir.): *Estudios sobre el paisaje*, Madrid, Fundación Duques de Soria, UAM, pp. 281-291.
- SEÑABRE, R. (1999): “La transfiguración del paisaje castellano en la poesía de Antonio Machado”, en J. Velarde Fuertes y E. de Diego García (coords.), *Castilla y León ante el 98*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 275-284.
- SENRA GABRIEL Y GALÁN, J. L. (1999): “La iglesia de San Martín de Frómista en vísperas de su transformación decimonónica”, en *Estudios en Homenaje al profesor Dr. García Guinea*, publicados en *Sautuola*, VI, pp. 661-669.

- SENRA GABRIEL Y GALÁN, J. L. (2004): “Origen, muerte y resurrección de la iglesia de San Martín de Frómista”, en J. Rivera Blanco (coord.), *Frómista 1066-1904. San Martín, centenario de una restauración*, Valladolid, Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, pp. 19-37.
- TROITIÑO VINUESA, M. A. (1998): “Patrimonio arquitectónico, cultura y territorio”, *Ciudades*, nº 4, pp. 95-104.
- VÁZQUEZ JUSTEL, G. (2007): “Construcción del territorio y paisajes culturales. Los paisajes del agua y de la energía”, en M. Burón Álvarez (coord.), *Patrimonio cultural y territorio en la Cuenca del Duero: preactas*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 62-65.
- VV. AA. (1980): *Patrimonio arquitectónico de Castilla y León*, Valladolid, Consejo General de Castilla y León.
- VV. AA. (1986): *La Obra Pública, Patrimonio Cultural*, Madrid, MOPU y CEHOPU.
- VV. AA. (1994): *I Jornadas Ibéricas del Patrimonio Industrial y la Obra Pública*, Sevilla, Consejería de Cultura.
- VV. AA. (1995): *Actas VIII Congreso Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial*. Madrid, 1992. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y TICCIH.
- VV. AA. (1999): *Territorio y patrimonio*, Valladolid, Instituto de Urbanística.
- VV. AA. (2001): *Arqueología industrial, patrimonio y turismo cultural*, Gijón, INCUNA.
- ZOIDO NARANJO, F. (2007): “Paisaje, territorio y patrimonio”, en J. J. Rivera Blanco (coord.), *Actas del V Congreso Internacional ‘Restaurar la memoria. Patrimonio y territorio’* (Valladolid, 2006), Vol. 1, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 227-230.
- ZOIDO NARANJO, F. Y VENEGAS MORENO, C. (coords.) (2002): *Paisaje y ordenación del territorio*, Sevilla, Fundación Duques de Soria y Junta de Andalucía.
- ZULUETA ARTALOYTIA, J. A. DE (1988): “Vocación viajera y entendimiento del paisaje en la generación del 98”, en J. Gómez Mendoza, N. Ortega Cantero *et alii*, *Viajeros y paisajes*, Madrid, Alianza Editorial, pp. 89-106.

ÍNDICES DE ILUSTRACIONES, GRÁFICOS Y TABLAS

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

- Ilustración 1 (pág. 36). *Mapa del curso del Canal de Castilla, destacando el trazado de su Ramal Norte.*
- Ilustración 2 (pág. 50). *Mapa de la provincia de Palencia.* Tomás López, 1782. AGMM, Cart., sign. P-1/11.
- Ilustración 3 (pág. 90). “*Plano General del Proyecto ejecutado y por ejecutar de los Canales de Castilla...*”. Atribuido a Juan de Homar, 1791. AGMF, Pl., sign. OH-7.
- Ilustración 4 (pág. 107). *Camino de sirga en la actualidad* (Naveros de Pisuerga, Palencia).
- Ilustración 5 (pág. 107). *Retención en Alar del Rey* (Palencia).
- Ilustración 6 (pág. 108). *Dársena de Alar del Rey* (Palencia).
- Ilustración 7 (pág. 110). *Esclusa 33 del Ramal Sur* (Villamuriel de Cerrato, Palencia).
- Ilustración 8 (pág. 111). *Esclusas 34, 35 y 36 del Ramal Sur* (Villamuriel de Cerrato, Palencia).
- Ilustración 9 (pág. 112). *Esquema del funcionamiento de una esclusa.* Tomado de RIVERO, E. DEL (2000), *op. cit.*, p. 60.
- Ilustración 10 (pág. 113). *Puente del Gallo* (Amusco, Palencia).
- Ilustración 11 (pág. 114). *Acueducto de Arroyo Mayor* (Paredes de Nava, Palencia).
- Ilustración 12 (pág. 115). *Derrame junto a la 13ª esclusa* (Naveros de Pisuerga, Palencia).
- Ilustración 13 (pág. 115). *Almenara del Gato* (San Cebrián de Campos, Palencia).
- Ilustración 14 (pág. 116). *Barcas navegando por el Canal.* Década de 1920.
- Ilustración 15 (pág. 117). *Trazado del Ramal Norte del Canal de Castilla.*
- Ilustración 16 (pág. 120). “*Plano del canal de navegación y riego que da principio en el Estrecho de Nogales*”. Fernando de Ulloa, 1 de diciembre de 1760. AGMM, Cart., sign. ESP-07/10.
- Ilustración 17 (pág. 121). “*Plano del Canal abierto en Campos y en Herrera y la porción que debe unirlos según los proyectos de Ulloa y Abarca*”. Atribuido a Fernando de Ulloa, posterior a 1760. AGMM, Cart., sign. P-02/07.

- Ilustración 18 (pág. 124). “*Plano general de los proyectos de los Canales de Castilla la Vieja con las porciones abiertas y que faltan por abrir*”. Fernando de Ulloa, 23 de febrero de 1775. AGMM, Cart., sign. ESP-07/11.
- Ilustración 19 (pág. 129). *Terraplén de Abánades*, 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-093-2.
- Ilustración 20 (pág. 132). *Plano de detalle y perfil de la presa de San Andrés*. Juan de Homar, 22 de diciembre de 1806. AGPR, CPPCC, sign. 442.
- Ilustración 21 (pág. 133). *Muelle del Canal de Castilla en Alar del Rey*. William Atkinson, 1855-1857. AGPR, CFFI, sign. 10174543.
- Ilustración 22 (pág. 134). *Proyecto de la dársena de Alar del Rey*. Leopoldo Brockman, 28 de diciembre de 1857. AGCHD, CC, Pl., RN-191-BIS.
- Ilustración 23 (pág. 134). *Detalle de los muelles de Alar del Rey*. Manuel Estibaus, 15 de noviembre de 1871. AGCHD, CC, Pl., nº 189-190.
- Ilustración 24 (pág. 139). *Esclusas 11 y 12 (Olmos de Pisuerga, Palencia)*.
- Ilustración 25 (pág. 139). *Esclusas 22, 23 y 24 de Calahorra (Ribas de Campos, Palencia)*.
- Ilustración 26 (pág. 140). *Esclusas 17, 18, 19 y 20 (Frómista, Palencia)*.
- Ilustración 27 (pág. 141). *Puente de Carrecalzada*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-092.
- Ilustración 28 (pág. 142). *Puente en la derivación de las esclusas 11 y 12 (Olmos de Pisuerga, Palencia)*.
- Ilustración 29 (pág. 142). *Puente en la esclusa 14*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-089.
- Ilustración 30 (pág. 143). *Alcantarilla del Pendón (Olmos de Pisuerga, Palencia)*.
- Ilustración 31 (pág. 144). *Acueducto de Valderramino (Melgar de Fernamental, Burgos)*.
- Ilustración 32 (pág. 146). *Acueducto de Abánades*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-098-1.
- Ilustración 33 (pág. 146). *Alzado y planta del acueducto de Abánades*. Juan de Homar, 1806. AGPR, CPPCC, sign. 442.
- Ilustración 34 (pág. 147). *Derrame de Abánades (Melgar de Fernamental, Burgos)*.
- Ilustración 35 (pág. 148). *Almenara de Abánades (Melgar de Fernamental, Burgos)*.
- Ilustración 36 (pág. 149). *Almenara de Carreboadilla (Frómista, Palencia)*.

- Ilustración 37 (pág. 159). *El viaducto de Celada-Marlantes (cerca de Reinosa, Cantabria)*. William Atkinson, 1855-1857. AGPR, CFFI, sign. 10174552.
- Ilustración 38 (pág. 159). *Puente sobre el río Hajar (entre Reinosa y Matamorosa)*. William Atkinson, 1855-1857. AGPR, CFFI, sign. 10174555.
- Ilustración 39 (pág. 160). *Puente de Valoria en el Congosto (entre Mave y Villaescusa de las Torres, Palencia)*. William Atkinson, 1855-1857. AGPR, CFFI, sign. 10174548.
- Ilustración 40 (pág. 160). *Puente del Conjuradero sobre el río Camesa (Villaescusa de las Torres, Palencia)*. William Atkinson, 1855-1857. AGPR, CFFI, sign. 10174550.
- Ilustración 41 (pág. 163). *Locomotora del Ferrocarril de Isabel II*. William Atkinson, 1855-1857. AGPR, CFFI, sign. 10174544.
- Ilustración 42 (pág. 170). *Plano general del ferrocarril de Palencia a Alar del Rey*. Eduardo Gutiérrez Calleja, 5 de febrero de 1857. AGMF, Pl., Arch. 5, Cajón 6, nº 16.
- Ilustración 43 (pág. 173). *Panorama ferroviario de la Meseta y la Cornisa Cantábrica en torno a 1875*.
- Ilustración 44 (pág. 183). *El parador de diligencias de Reinosa*. William Atkinson, 1855-1857. AGPR, CFFI, sign. 10174548.
- Ilustración 45 (pág. 183). *La calle del Puente en Reinosa*. William Atkinson, 1855-1857. AGPR, CFFI, sign. 10174557.
- Ilustración 46 (pág. 194). *Puente de San Francisco en Herrera de Pisuerga (Palencia)*. Comienzos del siglo XX. Colección Mahamud.
- Ilustración 47 (pág. 201). *Puente sobre el Pisuerga en Melgar de Fernamental (Burgos)*.
- Ilustración 48 (pág. 204). *Puente sobre el Pisuerga en Lantadilla (Palencia)*.
- Ilustración 49 (pág. 206). *Puente sobre el río Ucieza en Amusco (Palencia)*.
- Ilustración 50 (pág. 216). *Organización tradicional del poblamiento en la zona de estudio*.
- Ilustración 51 (pág. 236). *Plano de la nueva población de Abánades del Rey*. Atribuido a Juan de Homar, 31 de julio de 1796. ARCH, PD, Desglosados, 222.
- Ilustración 52 (pág. 239). *Plano que demuestra el amojonamiento entre los despoblados de los Abánades con las villas de Osorno, Osornillo, Melgar de Fernamental*,

- Despoblado de Quintanilla, San Llorente de la Vega y Olmos de Río Pisuerga.*
Juan de Homar, 16 de mayo de 1801. ARCH, PD, Desglosados, 221.
- Ilustración 53 (pág. 243). *Nuevo paisaje poblacional en el área de estudio.*
- Ilustración 54 (pág. 246). *Parcelario de Herrera de Pisuerga.* Fuente: OVC (disponible en <https://ovc.catastro.meh.es/>).
- Ilustración 55 (pág. 247). *Vista aérea del casco antiguo de Herrera de Pisuerga desde el Sudoeste.*
- Ilustración 56 (pág. 248). *Parcelario de Melgar de Fernamental.* Fuente: OVC (disponible en <https://ovc.catastro.meh.es/>).
- Ilustración 57 (pág. 248). *Vista aérea de Melgar de Fernamental desde el Nordeste.*
- Ilustración 58 (pág. 250). *Vista aérea actual de Lantadilla desde el Oeste.*
- Ilustración 59 (pág. 251). *Plano de Piña de Campos.* Fuente: AEPU, Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano (abril de 1997), Pl. nº 02 (disponible en http://servicios.jcyl.es/PlanPublica/default_plau.do).
- Ilustración 60 (pág. 251). *Plano de San Cebrián de Campos.* Fuente: AEPU, Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano (julio de 1999), Pl. nº 0.2A (disponible en http://servicios.jcyl.es/PlanPublica/default_plau.do).
- Ilustración 61 (pág. 252). *Plano de Ribas de Campos.* Fuente: AEPU, Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano (noviembre de 1997), Memoria, p. 14 (disponible en http://servicios.jcyl.es/PlanPublica/default_plau.do).
- Ilustración 62 (pág. 254). *Plano de Alar del Rey.* Francisco Javier Sáiz, 20 de agosto de 1856. AGCHD, CC, S. XIX, C.0125.
- Ilustración 63 (pág. 256). *Plano de Alar del Rey.* Eduardo Fungairiño, 1920. AGCHD, CC, Carp. 22 CICCIP, Hoja nº 1.
- Ilustración 64 (pág. 257). *Vista aérea de Alar del Rey desde el Oeste.*
- Ilustración 65 (pág. 264). *Iglesia de San Juan Bautista de Nogales de Pisuerga (Palencia).*
- Ilustración 66 (pág. 268). *Iglesia de Alar del Rey (Palencia).* Medios del siglo XX.
- Ilustración 67 (pág. 270). *Iglesia de San Quirce de Riopisuerga (Palencia).*
- Ilustración 68 (pág. 274). *Iglesia de Herrera de Pisuerga (Palencia), comienzos del siglo XX.* Colección Mahamud.
- Ilustración 69 (pág. 276). *Iglesia de Ventosa de Pisuerga (Palencia).*
- Ilustración 70 (pág. 278). *Iglesia de Castrillo de Riopisuerga (Burgos).*
- Ilustración 71 (pág. 281). *Iglesia de Olmos de Pisuerga (Palencia).*

- Ilustración 72 (pág. 285). *Planta de la iglesia de Melgar de Fernamental (Burgos)*.
Tomada de RIVERA BLANCO, J. (coord.) (1995): *op. cit.*, p. 229.
- Ilustración 73 (pág. 288). *Sacristía de la iglesia de Melgar de Fernamental (Burgos)*.
- Ilustración 74 (pág. 290). *Torre de la iglesia de Melgar de Fernamental (Burgos)*.
- Ilustración 75 (pág. 294). *Órgano de la iglesia de Melgar de Fernamental (Burgos)*.
- Ilustración 76 (pág. 297). *Iglesia de Abánades. 1920-1930*. AGCHD, CC, CDF, RN-094.
- Ilustración 77 (pág. 299). *Iglesia de Osorno la Mayor (Palencia)*.
- Ilustración 78 (pág. 300). *Iglesia de Santillana de Campos (Palencia)*.
- Ilustración 79 (pág. 302). *Iglesia de Lantadilla (Palencia)*.
- Ilustración 80 (pág. 305). *Planta de la iglesia de Boadilla del Camino (Palencia)*.
Tomada de RIVERA BLANCO, J. (coord.) (1995): *op. cit.*, p. 455.
- Ilustración 81 (pág. 308). *Iglesia de San Martín de Frómista (Palencia)*.
- Ilustración 82 (pág. 312). *Iglesia de Santa María del Castillo de Frómista (Palencia)*.
- Ilustración 83 (pág. 314). *Iglesia de San Pedro de Frómista (Palencia)*.
- Ilustración 84 (pág. 315). *Iglesia de Piña de Campos (Palencia)*.
- Ilustración 85 (pág. 319). *Iglesia de San Cebrián de Campos (Palencia)*.
- Ilustración 86 (pág. 326). *Espadaña de la iglesia de Amusco (Palencia)*.
- Ilustración 87 (pág. 330). *Ermita de la Virgen de la Piedad en Herrera de Pisuerga (Palencia)*.
- Ilustración 88 (pág. 333). *Ermita de Santa Ana en Melgar de Fernamental (Burgos)*.
- Ilustración 89 (pág. 336). *Planta de la ermita de Nuestra Señora de las Fuentes en Amusco (Palencia)*. Tomada de MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. J. (dir.) (1977): *op. cit.*, p. 70.
- Ilustración 90 (pág. 337). *Ermita de Nuestra Señora de las Fuentes en Amusco (Palencia)*.
- Ilustración 91 (pág. 340). *Conjunto monacal de San Andrés de Arroyo (Palencia)*.
- Ilustración 92 (pág. 343). *Claustro de San Andrés de Arroyo (Palencia)*.
- Ilustración 93 (pág. 353). *Iglesia del monasterio de Santa Cruz de Ribas de Campos (Palencia)*.
- Ilustración 94 (pág. 355). *Sala capitular de Santa Cruz de Ribas de Campos (Palencia)*.
- Ilustración 95 (pág. 359). *Ayuntamiento de Herrera de Pisuerga. Comienzos del siglo XX*. Tomada de ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2008): *op. cit.*, p. 18.
- Ilustración 96 (pág. 360). *Ayuntamiento de Osorno (Palencia)*.

- Ilustración 97 (pág. 361). *Rollo jurisdiccional de Boadilla del Camino (Palencia)*.
- Ilustración 98 (pág. 362). *Cárcel de Herrera de Pisuerga (Palencia)*. Comienzos del siglo XX. Tomada de ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2008): *op. cit.*, p. 23.
- Ilustración 99 (pág. 366). *Escuelas Nacionales de Herrera de Pisuerga (Palencia)*. Comienzos del siglo XX. Tomada de ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2008): *op. cit.*, p. 20.
- Ilustración 100 (pág. 370). *Hospital de San Millán de los Palmeros de Amusco (Palencia)*.
- Ilustración 101 (pág. 376). *Plano del matadero de Melgar de Fernamental (Burgos)*. Eduardo Olasagasti, 26 de junio de 1895. ADPB, Proy., sign. 301.
- Ilustración 102 (pág. 376). *Matadero de Melgar de Fernamental (Burgos)*.
- Ilustración 103 (pág. 384). *Torre de Las Cabañas de Castilla (Palencia)*.
- Ilustración 104 (pág. 392). *Ruinas del molino de la Magdalena en Melgar de Fernamental (Burgos)*.
- Ilustración 105 (pág. 394). *Fábrica del Puente en Melgar de Fernamental (Burgos)*.
- Ilustración 106 (pág. 400). *Plano topográfico de la fábrica de curtidos de Melgar de Fernamental (Burgos)*. Joaquín de Zunzunegui, 25 de junio de 1818. AGS, MPD, 42, 078.
- Ilustración 107 (pág. 400). *Fachada y sección de la fábrica de curtidos de Melgar de Fernamental (Burgos)*. Joaquín de Zunzunegui, 25 de junio de 1818. AGS, MPD, 42, 079.
- Ilustración 108 (pág. 402). *Potro o herradero de bueyes*. William Atkinson, 1855-1857. AGPR, CFFI, sign. 10174540.
- Ilustración 109 (pág. 409). *Palomar de planta circular*.
- Ilustración 110 (pág. 410). *Cuadra-pajar en Melgar de Fernamental (Burgos)*.
- Ilustración 111 (pág. 413). *Modelo de plano, perfil y alzado de un molino harinero*. Juan de Homar, 22 de diciembre de 1806. AGPR, CPPCC, sign. 442.
- Ilustración 112 (pág. 419). *Fábrica de harinas "Santa Ana" de la 4ª esclusa*. 1929. Tomada de ARROYO RODRÍGUEZ, L. A. (2008): *op. cit.*, pp. 168-169.
- Ilustración 113 (pág. 421). *Fábrica de harinas de la 7ª esclusa*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-042.
- Ilustración 114 (pág. 424). *Fábrica de harinas de la 9ª esclusa o de "San Lorenzo"*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-057-2.

- Ilustración 115 (pág. 425). *Fábrica de harinas de la 10ª esclusa o de “Pradojo”*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-065-3.
- Ilustración 116 (pág. 426). *Almacén de la fábrica de “Pradojo”*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-065-2.
- Ilustración 117 (pág. 428). *Fábrica de papel de las esclusas 11 y 12*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-075-1.
- Ilustración 118 (pág. 430). *Proyecto de transformación de la fábrica de papel de la 11ª y 12ª esclusas para la elaboración de harinas*. Francisco Javier Sáiz, 10 de noviembre de 1853. AGCHD, CC, Pl., P-551.
- Ilustración 119 (pág. 434). *Molino de la 13ª esclusa*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-083-1.
- Ilustración 120 (pág. 435). *Proyecto de transformación del molino de la 13ª esclusa en central eléctrica*. 1926. AGCHD, Proy. CC, Caja 2.155, nº 2.527, Hoja 1.
- Ilustración 121 (pág. 437). *Molino de la 14ª esclusa*. Anterior a 1920. AGCHD, CC, CDF, RN-088-3.
- Ilustración 122 (pág. 438). *Molino de la 14ª esclusa en la actualidad*.
- Ilustración 123 (pág. 441). *Vista general del conjunto industrial de Frómista*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-113.
- Ilustración 124 (pág. 442). *Batán de la 20ª esclusa*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-116.
- Ilustración 125 (pág. 443). *Fábrica de harinas de la 21ª esclusa*. Anterior a 1928. AGCHD, CC, CDF, RN-123.
- Ilustración 126 (pág. 444). *Vista general de los establecimientos industriales de Calahorra*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-146.
- Ilustración 127 (pág. 444). *Batán de Calahorra*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-150-1.
- Ilustración 128 (pág. 449). *Almacén Grande de Alar del Rey*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-003-1.
- Ilustración 129 (pág. 450). *Alzado del Almacén Grande de Alar*. Eduardo Fungairiño, 14 de febrero de 1923. AGCHD, Proy. CC, Caja 2.151, nº 2.489.
- Ilustración 130 (pág. 451). *Almacén de Carrecalzada*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-090.
- Ilustración 131 (pág. 453). *Cuadra de arrastres de las esclusas 11ª y 12ª*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-073-2.

- Ilustración 132 (pág. 454). *Alzado de la cuadra de Calahorra*. Eduardo Fungairiño, 18 de julio de 1924. AGCHD, Proy. CC, Caja 2.154, nº 2.517.
- Ilustración 133 (pág. 457). *Fábricas de harinas de Alar del Rey*. William Atkinson, 1855-1857. AGPR, CFFI, sign. 10174522.
- Ilustración 134 (pág. 459). *Fábrica textil “El Campo” en Alar del Rey*. Década de 1920.
- Ilustración 135 (pág. 464). *Estación del Norte en Alar del Rey*. Comienzos del siglo XX.
- Ilustración 136 (pág. 465). *Plano de la estación del Ferrocarril de Isabel II en Alar del Rey*. Cayetano González de la Vega, 22 de agosto de 1862. AGCHD, CC, Pl., P-515.
- Ilustración 137 (pág. 466). *Plano de los terrenos de la Compañía del Canal ocupados por el Ferrocarril de Alar a Santander*. Manuel Estibaus, 17 de enero de 1871. AGCHD, CC, Pl., P-516.
- Ilustración 138 (pág. 467). *Modelo de estación y casetas de guarda del Ferrocarril del Norte*. 1856. AGMF, Pl., Arch. 1, Cajón 9, nº 82.
- Ilustración 139 (pág. 467). *Modelo de almacenes o talleres del Ferrocarril del Norte*. 1856. AGMF, Pl., Arch. 1, Cajón 9, nº 82.
- Ilustración 140 (pág. 471). *Casa tradicional en Melgar de Fernamental (Burgos)*.
- Ilustración 141 (pág. 475). *Antigua casilla de la 10ª esclusa*. Anterior a 1926. AGCHD, CC, CDF, RN-064.
- Ilustración 142 (pág. 476). *Proyecto de viviendas en Calahorra*. Eduardo Fungairiño, 20 de junio de 1923. AGCHD, Proy. CC, Caja 2.152, nº 2.494.
- Ilustración 143 (pág. 477). *Proyecto de la casilla de la 2ª esclusa*. Eduardo Fungairiño, 5 de octubre de 1921. AGCHD, Proy. CC, Caja 2.176, nº 2.597.
- Ilustración 144 (pág. 478). *Casilla de la 2ª esclusa*. Mediados del siglo XX.
- Ilustración 145 (pág. 479). *Proyecto de la casilla doble de la 4ª esclusa*. Eduardo Fungairiño, 30 de abril de 1924. AGCHD, Proy. CC, Caja 2.153, nº 2.514.
- Ilustración 146 (pág. 480). *Proyecto de las casillas de la 3ª, 5ª y 21ª esclusas*. Eduardo Fungairiño, 5 de abril de 1926. AGCHD, Proy. CC, Caja 2.156, nº 2.533.
- Ilustración 147 (pág. 481). *Nueva casilla de la 13ª esclusa*. 1927. AGCHD, CC, CDF, RN-081.
- Ilustración 148 (pág. 482). *Nueva casilla de la 14ª esclusa*. 1929. AGCHD, CC, CDF, RN-086-1.

- Ilustración 149 (pág. 484). *Viviendas de la 11ª y 12ª esclusas*. 1920-1930. AGCHD, CC, CDF, RN-074-2.
- Ilustración 150 (pág. 487). *Casa de los Palazuelos en Melgar de Fernamental (Burgos)*.
- Ilustración 151 (pág. 488). *Casa del Doctor Guerra en Piña de Campos (Palencia)*.
- Ilustración 152 (pág. 489). *Casona de Alar del Rey (Palencia)*. Década de 1950.
- Ilustración 153 (pág. 490). *Vivienda burguesa en Melgar de Fernamental (Burgos)*.
- Ilustración 154 (pág. 512). *Distribución geográfica de los bienes patrimoniales declarados*.
- Ilustración 155 (pág. 532). *El Canal de Castilla a su paso por Naveros de Pisuerga (Palencia)*. Tomada de RIVERO, E. del (2000), *El Canal de Castilla*, Burgos, Diario de Burgos, p. 90.
- Ilustración 156 (pág. 536). *El Canal de Castilla a su paso por Barrio de San Quirce de Riopisuerga (Palencia)*.
- Ilustración 157 (pág. 551). *Recuperación de la esclusa 14 en San Llorente de la Vega (Burgos)*. Mayo de 2010.
- Ilustración 158 (pág. 553). *Derribo de la fábrica de papel de la 11ª y 12ª esclusas en Olmos de Pisuerga (Palencia)*. Febrero de 1984. Tomado de LÓPEZ LINAJE, J. (1983): *op. cit.*, p. 8.
- Ilustración 159 (pág. 555). *Plano del establecimiento industrial de la 7ª esclusa*. Tomado de REPRESA FERNÁNDEZ, M. F. Y LÓPEZ LINAJE, J. (1987): *op. cit.*, pp. 21.
- Ilustración 160 (pág. 557). *Acondicionamiento del almacén de Carrecazada en Melgar de Fernamental, (Burgos)*. Junio de 2009.
- Ilustración 161 (pág. 557). *Almacén Grande de Alar del Rey (Palencia) tras su rehabilitación*. Septiembre de 2010.
- Ilustración 162 (pág. 559). *Estación de ferrocarril de Osorno (Palencia)*.
- Ilustración 163 (pág. 574). *Ejemplo de ficha del Catálogo de Melgar*. AEPD, Melgar de Fernamental, Catálogo de Bienes Protegidos, Ficha nº 13.
- Ilustración 164 (pág. 579). *Grabado de la iglesia de San Martín de Frómista*. Francisco Javier Parcerisa, 1861. Recogido en la obra de José María Quadrado, *Recuerdos y Bellezas de España*. Palencia.
- Ilustración 165 (pág. 581). *Plano del edificio antes de la restauración, 1894*. ARABASF, leg. 46-3/4.

Ilustración 166 (pág. 582). *Fachada meridional antes de la restauración, 1894.*
ARABASF, leg. 46-3/4.

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 (pág. 221). *Evolución de la población en los núcleos principales, 1857-1940.*

Fuente: INE (disponible en <http://www.ine.es/intercensal/>).

Gráfico 2 (pág. 222). *Evolución de la población en los núcleos intermedios, 1857-1940.*

Fuente: INE (disponible en <http://www.ine.es/intercensal/>).

Gráfico 3 (pág. 223). *Evolución de la población en los núcleos pequeños, 1857-1940.*

Fuente: INE (disponible en <http://www.ine.es/intercensal/>).

Gráfico 4 (pág. 511). *Distribución de los elementos patrimoniales en función de su tipología.*

Gráfico 5 (pág. 511). *Distribución de los elementos patrimoniales en función de su fecha de declaración.*

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 (págs. 219-220). *Datos de población procedentes del Catastro de Ensenada (1752) y de los Diccionarios de Miñano (1826) y de Madoz (1845-1850).*

Tabla 2 (pág. 510). *Relación de elementos patrimoniales declarados en el área de estudio.* Fuente: Elaboración propia a partir de RIVERA, J. (coord.) (1995): *op. cit.* y VV. AA. (1980): *Patrimonio arquitectónico de Castilla y León*, Valladolid, Consejo General de Castilla y León.

Tabla 3 (pág. 572). *Bienes protegidos en los Catálogos de Herrera, Melgar y Osorno.* Fuente: Elaboración propia a partir de los AEPUs referidos.

