

LA RECUPERACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL Y NATURAL COMO RECURSO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL ENTORNO INMEDIATO AL CANAL DE CASTILLA

*Eva María Martín Roda**

Universidad Nacional de Educación a Distancia. Madrid
<https://orcid.org/0000-0001-9333-4832>

*Julio Fernández Portela***

Universidad Nacional de Educación a Distancia. Madrid
<https://orcid.org/0000-0002-1677-8103>

RESUMEN

El Canal de Castilla se ha convertido en un recurso turístico para el territorio. Asociado a esta infraestructura hidráulica se encuentran elementos arquitectónicos que constituyen un atractivo para los visitantes. El mantenimiento de este patrimonio ha sido posible gracias a las intervenciones públicas que, además de permitir su conservación, han convertido al Canal de Castilla en un atractivo turístico. Con este trabajo se pretende poner en valor el patrimonio del Canal de Castilla como recurso turístico y analizar el papel de los programas de rehabilitación y recuperación de este patrimonio.

Palabras clave: Turismo; Canal de Castilla; patrimonio; desarrollo rural; actuaciones de recuperación.

Recovery of industrial and natural heritage as a resource for developing tourism in the Castille Canal municipalities

Fecha de recepción: 21 de septiembre de 2022.

Fecha de aceptación: 5 de febrero de 2023.

*Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia. Universidad Nacional de Educación a Distancia. Paseo de la Senda del Rey, 7. 28040 MADRID (España). E-mail: emartin@geo.uned.es

** Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia. Universidad Nacional de Educación a Distancia. Paseo de la Senda del Rey, 7. 28040 MADRID (España). E-mail: jfportela@geo.uned.es Grupo de Investigación VitisUNED.

ABSTRACT

The Castille Canal has become a tourist resource for the territory. Associated with this hydraulic infrastructure are architectural elements that attract visitors. This heritage has been maintained thanks to public interventions which, in addition to allowing its conservation, have turned the Castille Canal into an attraction for tourism and hikers. This article aims to highlight the Castille Canal's heritage as a tourist resource and to analyse the role of the programmes launched to rehabilitate and recover this heritage.

Keywords: Tourism; Castille Canal; heritage; rural development; recovery actions.

1. INTRODUCCIÓN

Casi 270 años después del inicio de su construcción, el Canal de Castilla continua generando posibilidades de desarrollo en una tierra que sigue viendo ese caudal como uno de los protagonistas del territorio. Una obra pública viva, que se ha ido adaptando durante cerca de tres siglos, uno de ellos en construcción, a realidades sociales muy diferentes (Calderón, 2019: 100).

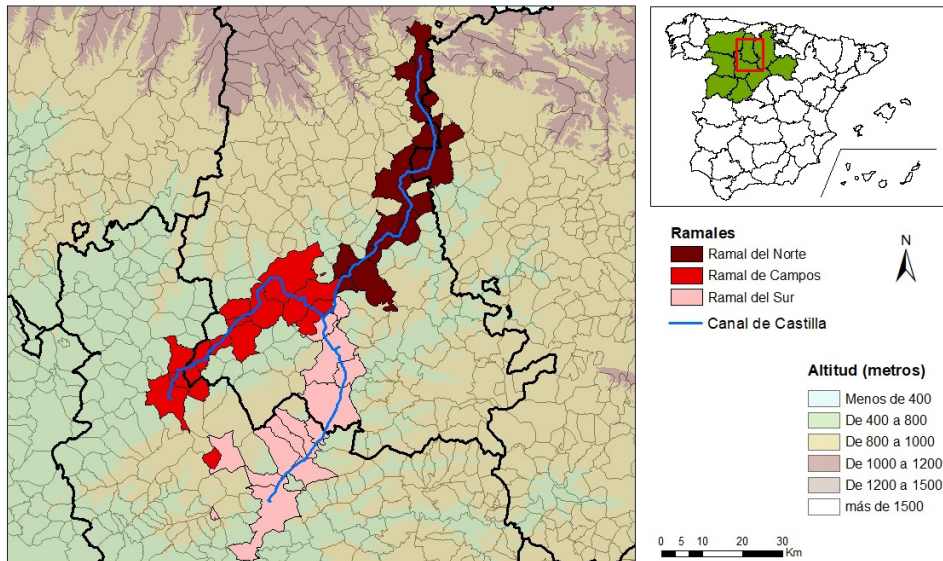
Si en sus orígenes a mediados del siglo XVIII, siendo rey Fernando VI y Secretario de Estado el Marqués de la Ensenada y teniendo a su cargo las secretarías de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, el Canal de Castilla (Figura 1) era una infraestructura destinada al transporte para mejorar la conectividad de Castilla con el puerto de Santander (Benito, 1957; García y Helguera, 1985; López, 1985), en la actualidad el Canal de Castilla es considerado como un medio importante para promover el turismo rural en zonas decaídas y con pérdida poblacional del interior peninsular (Hortelano Mínguez y Mansvelt Beck, 2023), y por tanto, apreciado como un valor patrimonial cultural e industrial y estratégico para el desarrollo económico y social de los territorios más cercanos a sus márgenes (Leno Cerro, 1990; Alonso Ortega, 1991). Si bien se debe mencionar que, ya desde sus inicios, el canal fue considerado un medio dinamizador, económico y poblacional de la región, pues Carlos IV ya sopesó que la construcción del canal serviría para desarrollar e incrementar la población local de las zonas por las que discurría gracias a la aparición de harineras, batanes y molinos que podrían utilizar la fuerza motriz del agua para desarrollar su actividad, el resultado fue que el Canal de Castilla se convirtió en un importante eje industrial en el siglo XIX (Helguera Quijada, 1983; Geijo y Zulueta, 2010).

No obstante su actividad fue decayendo hasta 1959, año en el que se canceló la circulación de barcazas por sus aguas y desaparecieron diques y compuertas y, salvo casos puntuales, se desmantelaron la mayoría de industrias emplazadas en los márgenes del canal (Sosa, 2000). Si el uso para riego a lo largo de los siglos XVIII y XIX fue minoritario, en la actualidad el uso prioritario es el de abastecimiento de agua potable a 400.000 habitantes de las localidades de Valladolid, Palencia o Medina de Rioseco. Además de este uso, el canal también suministra agua para el riego a más de 21.000 hectáreas de cultivos, estas

funciones se desarrollaron como consecuencia de la decadencia de su desempeño primigenio de infraestructura de comunicación (Helguera, 1988; Ramírez, 2020).

En la actualidad, además de que el canal es un conjunto explicativo genuino de una obra de ingeniería civil, ya que en él se aúnan todas las peculiaridades de una gran obra hidráulica como son puentes, sifones o esclusas, conjuntamente con edificaciones anexas destinadas a diferentes servicios (García y Helguera, 1985; MOPU, 1988), tiene el valor sobrevenido de elemento turístico para una parte de la población que ha modificado la temporalidad vacacional desde los periodos principalmente estivales hacia la fragmentación estacional. Este cambio en usos y costumbres ha impulsado la diversificación en la elección del destino turístico a lo largo de las diferentes estaciones del año. El fraccionamiento vacacional es un hecho de gran trascendencia para determinadas variedades de turismo, sobre todo del turismo de interior, pues ha permitido la diversificación de los destinos turísticos en función de la estación en que se disfrute cada segmento vacacional (Torres Riesco, 2002; Peligros Espada y Casado, 2011; Daniel Vaca y Alejandro Vaca, 2019). También, esta situación ha auspiciado la diversificación en la elección del destino turístico en función de la época del año, revalorizando los espacios culturales y naturales, y el patrimonio de las zonas de interior, lo que ha favorecido el surgimiento del denominado turismo rural ligado, sin duda, a la percepción de calidad que el habitante urbano tiene de los espacios naturales, sobre todo si estos tienen algún tipo de protección o catalogación (Cànoves Valiente *et al.*, 2005; Pulido Fernández y Cárdenas García, 2011). La mera declaración de espacio protegido, o bien de interés cultural o natural, evoca, en el habitante urbano, la idea de elevada calidad medioambiental y belleza natural (Alonso Ortega, 2000).

Figura 1
RECORRIDO DEL CANAL DE CASTILLA



Fuente: Elaboración propia.

Otro de los factores que ha fomentado en España el desarrollo del turismo de interior es la indudable mejora de las infraestructuras de comunicación lo que ha permitido acercar, tanto en tiempo como en seguridad vial, espacios de complicado acceso a la población en general. En el caso que nos atañe la finalización en 2009 de la autopista denominada Meseta-Cantabria (A-67), que ha contribuido a incrementar los flujos turísticos entre las provincias de Valladolid y Palencia con Madrid y Santander, a la par que ha incrementado la accesibilidad de otras localidades cercanas a dicha autovía gracias a los ramales de acceso a las carreteras locales que comunican esta vía con las diferentes localidades en las que se encuentran algunos de los recursos del patrimonio natural, industrial y cultural de Castilla y León, como es el Canal de Castilla.

2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

Este trabajo tiene como objetivo principal la recopilación, la búsqueda y la sistematización de las diferentes inversiones realizadas por diferentes organismos (principalmente públicos) para la rehabilitación, conservación y mantenimiento de los diversos bienes que componen el canal de Castilla, y así analizar el valor del patrimonio industrial existente a lo largo de sus riberas y su entorno medioambiental. Como objetivo secundario se pretende analizar si el canal de Castilla puede usarse como factor de dinamización económico de los territorios aledaños, y si eso da lugar a la puesta en marcha de iniciativas turísticas que permitan el desarrollo de una oferta turística. Esta infraestructura hidráulica, la obra por excelencia en España en el siglo XIX, ha dejado como legado un trazado de más de 200 kilómetros a lo largo de 38 municipios. Un recorrido que se encuentra salpicado por importantes elementos arquitectónicos que, en su día tuvieron un papel económico esencial, y que, hoy día, son un reclamo turístico para los miles de visitantes que recorren las márgenes del canal. El mantenimiento de la mayor parte de este patrimonio, compuesto por las esclusas, los puentes, las harineras, las casas de los escluseros, etc., ha sido posible gracias al papel que han jugado las políticas de desarrollo rural en la recuperación del patrimonio industrial y medioambiental, así como las inversiones destinadas a la restauración del patrimonio histórico-artístico, de los municipios que conforman el Canal de Castilla, convirtiendo a estos territorios, en destino turístico de interior. Una serie de intervenciones que, además de mantener los elementos arquitectónicos propios de esta infraestructura hidráulica y de su entorno, son la base para la implantación y fomento del desarrollo turístico en estas localidades.

Para ver las distintas iniciativas que se han llevado a cabo en este territorio en el campo del patrimonio industrial, medioambiental e histórico-artístico, se ha consultado la documentación oficial a través de las páginas web de las diferentes administraciones donde se recoge, municipio a municipio, las actuaciones llevadas a cabo a través de los Fondos Europeos de Desarrollo Rural, así como otras intervenciones financiadas por otros organismos públicos. Con esta información, se han elaborado unas tablas que permiten ver la inversión económica por localidad, la entidad pagadora, el año de actuación y a qué se ha destinado. Las tablas permiten conocer la inversión global en el territorio y han facilitado el análisis de estas actuaciones en los municipios del Canal de Castilla.

3. TERRITORIO Y VALORACIÓN TURÍSTICA DEL CANAL DE CASTILLA

Uno de los factores que han sido implementados en los espacios rurales, como medio de desarrollo socioeconómico, es la valoración del patrimonio existente en el medio rural con respecto a otros espacios. De hecho, la catalogación de un territorio como espacio natural de valor ecológico o como espacio cultural singular o como bien de interés cultural de carácter industrial, se ha convertido en uno de los factores de desarrollo de diferentes iniciativas centradas en la diversificación de la economía. Para ello, ha sido necesario el impulso de actividades complementarias a las propias de la actividad económica agraria y, en muchos casos, como una actividad orientada al desarrollo del empleo femenino y juvenil en las zonas rurales, proceso que es alentado desde instancias de la UE como mecanismo para la retención local de los ciudadanos y así evitar el despoblamiento interior y rural (Boletín de las Comunidades Europeas, 1988; Barke y Newton, 1997; Boscá *et al.*, 2016). A pesar de todo, como se ha estudiado en otras investigaciones (Fernández Portela y Martín Roda, 2022), la población de los municipios que conforman el área de estudio lleva experimentado un descenso demográfico desde mediados del siglo XX y hasta el año 2020 de alrededor del 50% de media, intensificándose en algunas localidades con una disminución de más del 90% de sus efectivos demográficos como por ejemplo en Requena de Campos, y más del 80% en las localidades de Tamariz de Campos y Castrillo de Riopisuerga.

Muchas de las ayudas implementadas por diferentes organismos, tanto europeos como nacionales o autonómicos, se han encaminado al mantenimiento, rehabilitación y recuperación del patrimonio existente (Aguilar, 2007; Benito, 2012). Entre estas actuaciones están aquellas dirigidas a la recuperación de espacios singulares desde el punto de vista medioambiental y del patrimonio industrial. En el caso del Canal de Castilla (Aguas del Duero, 2006) las ayudas se han dirigido a recobrar los márgenes del canal, los denominados caminos de sirga, que pueden convertirse en una importante vía de comunicación o vía verde en la que prevalezca la calidad medioambiental y la calidad para el desarrollo de actividades lúdicas. También se ha llevado a cabo la rehabilitación de la propia infraestructura mediante la reparación de sifones, puentes o dársenas, como la recuperación de algunas infraestructuras industriales tales como las fábricas harineras que surgieron gracias a la oportunidad de desarrollo industrial que proporcionaba la energía procedente de los saltos de agua del Canal (García Grinda, 1990), en unos momentos en el que surgía con fuerza el despegue industrial en toda Europa y también en España. Esta situación permitió que una parte de la población agraria comenzase a simultanear los periodos de inactividad en las labores agrarias con la empleabilidad industrial, de carácter temporal y complementaria, con las labores del campo como era la fabricación de harinas a partir de los granos recolectados en las tierras cercanas (Barreda y De la Vega, 1957; Moreno, 1997).

Las fábricas harineras, junto con la industria textil y los batanes, son los rasgos de la campiña vallisoletana y palentina que más definen el paisaje industrial del Canal de Castilla; la recuperación de la propia infraestructura, como de alguno de los edificios emplazados en sus márgenes, ha permitido poner la infraestructura en valor turístico gracias a su atractivo como patrimonio industrial y como modelo explicativo de una época y un arquetipo industrial ligado directamente con la explotación agraria (Ortega

Valcárcel, 1998; Alario, 2018). Además de su valor como patrimonio industrial, también posee un indudable valor natural, con espacios naturales incluidos en el catálogo de la Red Natura 2000, lo que se ha convertido en otro indudable elemento de atracción turística. Los espacios más cercanos al curso fluvial, y que además están catalogados como de interés natural o cultural, son un componente esencial de empuje turístico, lo que tiene un impacto positivo, en mayor o menor medida para el desarrollo rural, al potenciar las actividades económicas derivadas del turismo local. Además, es un elemento diversificador de la economía rural, generador de puestos de trabajo, todo ello factores impulsados por las políticas sociales en el mundo agrario desde la UE (Fernández Portela, 2011; Espacia Pérez y Escribano Pizarro, 2012; Murgui y Escribá, 2018). Otro de los factores de desarrollo turístico ligados al canal ha sido la creación de infraestructuras de ocio que promocionan diversas actividades recreativas.

El Canal de Castilla tiene un indudable valor como referente del patrimonio industrial decimonónico, siendo las harineras uno de sus rasgos señeros, si bien otras industrias como los batanes para la lana, los talleres de curtidos y los molinos para el cereal y el papel también se emplazaron en sus márgenes, pues su actividad productiva se veía favorecida por la fuerza motriz del agua de las esclusas y sifones para el funcionamiento de su maquinaria. Más adelante, cuando se instalaron en el mismo las primeras mini centrales eléctricas (denominadas popularmente molinos de luz), muchas de estas industrias adaptaron instalaciones y maquinarias a la energía eléctrica, lo que supuso un nuevo impulso para el desarrollo industrial local. La puesta en valor del recurso como bien turístico patrimonial se produjo cuando el Canal de Castilla, en el año 1991, recibió por parte de la Junta de Castilla y León la declaración de Bien de Interés Cultural con la categoría de Conjunto Histórico. A partir de ese momento fueron diversas las actuaciones y ayudas que permitieron realizar distintas acciones para mejorar, recuperar y promocionar su entorno (Boletín Oficial del Estado, 1991).

En el año 2001 por el Decreto 205/2001, de 2 de agosto se aprobó el Plan Regional de Ámbito Territorial del Canal de Castilla en el que, en el artículo 26 del capítulo III se expresa que:

Es objetivo de este Plan Regional la recuperación del estado original tanto de la propia obra hidráulica y sus elementos como del resto de las construcciones al servicio o dependientes del Canal, sustituyendo o en su caso recuperando los elementos anejos al entorno o desaparecidos

Este plan será determinante para acometer la recuperación de este importante patrimonio industrial decimonónico, si bien con cierta lentitud. También se señalan, en el Artículo 20 del capítulo I del Título II, los *Órganos Actuantes*, mencionando de forma precisa que el Órgano Tutelar para las actuaciones necesarias es la Confederación Hidrográfica del Duero (C.H.D.), pues todas las construcciones del Canal conciernen a dicha confederación. En virtud de esa mención, la C.H.D. es la responsable última, tanto de su mantenimiento, como de autorizar cualquier intervención sobre instalaciones anejas o sobre la propia infraestructura, por tanto, también de ella depende el estado de mantenimiento y conservación de todos los bienes culturales y naturales que se encuentran en los márgenes de

dicha obra hidráulica. En todo aquello relacionado con el Patrimonio Histórico, la administración competente es la nacional, la autonómica o la local, dependiendo de cada caso.

En el plan también aparecía un programa orientativo de actuaciones en donde se mencionaba la necesidad de rehabilitación y acondicionamiento de la propia infraestructura (dársenas, casetas, cruceros, diques secos, barcazas, embarcaderos, arquetas y desagües,...), como de edificios anejos tales como las viviendas de los escluseros, las cuadras, los almacenes, la cárcel de penados, los molinos harineros, las fábricas de papel, las harineras y las fábricas de piensos, o las pequeñas centrales hidroeléctricas, entre otras. Igualmente se señalaban aquellas obras consideradas como de rehabilitación preferente en cumplimiento de la Ley del Patrimonio Histórico Español a saber: Casa del Rey de Villaumbrales, Ermita de Sahagún el Viejo, Acueducto de San Carlos de Abánades y Tramo del Canal comprendido entre el Serrón y Abarca. Del mismo modo se menciona la existencia de edificios de carácter excepcional, como la Fábrica de Harinas de San Antonio (Figura 2), en Medina de Rioseco, o la Fábrica de harinas la Perla (Figura 3), en Valladolid, ambas construcciones declaradas Bien de Interés Cultural (B.I.C.) y consideradas elementos fundamentales del patrimonio industrial en el Canal. Si bien, alguno de estos edificios, a lo largo del tiempo, han tenido diferentes usos. En el caso de la fábrica de San Antonio, en Medina de Rioseco, se ha convertido en museo donde se muestra el proceso de transformación del grano en harina, mientras que la harinera de La Perla, en la ciudad de Valladolid, ha tenido un recorrido más complejo. En un primer momento, en 2008, se convirtió en hotel de Lujo con el nombre de *Hotel Marqués de la Ensenada*, en honor a uno de los impulsores de la construcción del Canal de Castilla. En el año 2016 cerró sus puertas y en 2018 el edificio fue ocupado y se convirtió en el *Centro Social La Molinera*, un espacio social autogestionado, y que en enero de 2023, las autoridades judiciales han ordenado el desalojo. Otros edificios también han sido restaurados y se les ha dado un uso como el museo del agua en Palencia o el centro de interpretación del Canal de Castilla en Herrera del Pisuerga, mientras que otros han sido abandonados y se encuentran en ruinas como la fábrica de harinas de Capillas.

Figura 2
FÁBRICA DE HARINAS SAN ANTONIO EN MEDINA DE RIOSECO



Fuente: Elaboración propia.

Figura 3
FÁBRICA DE HARINERAS LA PERLA EN VALLADOLID



Fuente: Elaboración propia.

La Junta de Castilla y León también ha incluido al Canal de Castilla entre los espacios catalogados como paisajes culturales, dentro del plan denominado Plan Nacional de Paisaje Cultural, que en octubre de 2012 fue aprobado en la sesión del Consejo de Patrimonio Histórico celebrada en Madrid en la Residencia de Estudiantes; también aparece en el proyecto de Libro Blanco y Catalogación de 111 enclaves de interés cultural de Castilla y León, en la sección considerada como bien industrial. Desgraciadamente, la falta de cuidado, supuso que algunas de estas construcciones singulares, como el Puerto Fluvial de Alar del Rey, que data del siglo XVIII, fuese incluido en 2007 en la denominada Lista Roja del Patrimonio, lista que recoge aquellos elementos del Patrimonio Histórico Español que se encuentren sometidos a riesgo de desaparición, destrucción o alteración esencial de sus valores¹ por la falta de restauración y protección. El puerto de Alar del Rey es un complejo con diferentes edificaciones como muelles, viviendas, almacenes, pabellones para los penados que redimían condena mediante la prestación de trabajos en la propia construcción del muelle..., y que en su totalidad fueron catalogados como Bienes del Patrimonio Cultural (B.P.C.). Si bien, dichas instalaciones fluviales de Alar del Rey, pasaron en 2020 a la Lista Verde gracias a las últimas actuaciones de rehabilitación llevadas a cabo en el complejo.

¹ Fuente: <https://listarojapatrimonio.org/quienes-somos/>

Desde que el canal comenzó a revalorizarse como bien patrimonial, han sido varias las actuaciones de rehabilitación llevadas a cabo, por iniciativas tanto públicas como privadas, para la mejora del legado que representa el Canal de Castilla, como las incluidas en el Programa Final Operativo FEDER de Castilla y León 2007-2013, si bien, en el apartado de establecimientos y minas que aparecían priorizados en relación con el Canal de Castilla, tan sólo se mencionaban dos ruinas industriales, una en Palencia y otra en Valladolid, sin especificación exacta de las mismas; en el plan relativo a 2013-2020 no aparecía ninguna mención específica al Canal de Castilla.

4. RESULTADOS: PROGRAMAS Y REHABILITACIONES ARQUITECTÓNICAS Y MEDIOAMBIENTALES

En el Canal de Castilla, y de la mano de diferentes organismos, se han realizado a lo largo de los años diversas rehabilitaciones de índole variada y de carácter público y privado. Las reparaciones y actuaciones de mejora y rehabilitación se han llevado a cabo indistintamente, tanto sobre el patrimonio cultural e industrial, como sobre el patrimonio natural de los municipios del canal (recordemos que está catalogado como B.I.C. en su totalidad). Asimismo, se han llevado a cabo proyectos de promoción turística y de publicidad del propio canal y de determinados municipios.

En Castilla y León se implementó el denominado Programa Arquimilenios, que tuvo tres fases y una vigencia de más de una década. Dependía de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, y su objetivo era recuperar y conservar el patrimonio socio-cultural de la región, sobre todo edificios, rutas y lugares que pueden ser considerados emblemáticos desde el punto de vista socio cultural. Entre los objetivos específicos de actuación, aparece el Canal de Castilla y los Espacios Naturales del territorio. Desde sus inicios los diferentes programas desarrollados por Arquimilenios han tenido una intensa actividad en diversos ámbitos. El denominado Arquimilenios I se aplicó prioritariamente a la promoción de ferias y congresos. Arquimilenios II se desarrolló entre los años 2004 y 2008, con una inversión de más de 50 millones de euros, y dio como resultado el desarrollo de más de 99 actuaciones de diversa índole en toda la región, si bien estas intervenciones se focalizaron de forma prioritaria en el Camino de Santiago, el Canal de Castilla, la Vía de la Plata, los Espacios Naturales y las Ciudades Patrimonio de la Humanidad. En Palencia, por donde discurre mayormente el Canal de Castilla, el número de proyectos fue de 40 y el presupuesto invertido superó los 19 millones de euros. El último programa que se puso en marcha fue Arquimilenios III (2009-2012) con más de 100 intervenciones y un presupuesto de unos 50 millones de euros.

4.1. Actuaciones de habilitación en edificios e infraestructura del Canal

Han sido diversas las operaciones de recuperación y rehabilitación que se han producido en el patrimonio cultural e industrial del Canal de Castilla y que han sido subvencionadas por diferentes estamentos, tal y como aparece en la tabla 1 y en la tabla 2. Las actuaciones de las que hemos encontrado datos desde el año 2000, ascienden a un monto de 20.905.813,59 € sólo en actuaciones directamente relacionadas con

el canal (Tabla 1); entre ellas citaremos algunas de las más relevantes relacionadas propiamente con las infraestructuras y edificaciones anejas del Canal. Si bien, es cierto que también se han acometido otras obras de recuperación y rehabilitación de los bienes culturales y artísticos que se encuentran en los municipios recorridos por la obra hidráulica, cuyo monto asciende a 14.874.191,09 € (Tabla 2). Por otro lado, hay que tener en cuenta la inversión realizada en los humedales como Ramsar Laguna de Fuentes de Nava (Palencia) (Jubete, 2004) y otros de especial interés ecológico como son las Zonas de Especial Protección de Aves (ZEPA), y los Lugares de Interés Comunitario (LIC) anejos al Canal, que también han recibido diversas inversiones para su recuperación, en total ascienden a 4.744.703 €. En su conjunto, la cantidad total aproximada de inversión ha sido de 44.524.707,68 € sin incluir las actuaciones realizadas por la Confederación Hidrográfica del Duero (C.H.D.) y que están destinadas al mantenimiento de los elementos fundamentales de la obra, así como las cantidades invertidas por los planes de excelencia turística.

Algunas de las actuaciones de recuperación de los inmuebles emplazados en el Canal han ido encaminadas al desarrollo de alojamientos turísticos e instalaciones para la información turística o el ofrecimiento de servicios y actividades, como la oferta de rutas turísticas y fluviales. Entre las inversiones más significativas se destacan las siguientes:

- Rehabilitación y adecuación del edificio de la Dársena del Canal de Castilla en Palencia y Urbanización del entorno, proyecto financiado por el Ministerio de Fomento en un 70% y por el Ayuntamiento de Palencia en un 30%. El destino final del edificio ha sido el alojamiento de un Museo del Agua. Parte del proyecto también consistía en trasladar, desde el Archivo General de la Confederación Hidrográfica del Duero (A.C.H.D.), al edificio rehabilitado de la Dársena, el archivo correspondiente con todo lo concerniente al Canal del Castilla, proyecto que no ha sido llevado a cabo.
- Proyecto de rehabilitación del conjunto de la esclusa 13, en Naveros del Pisuegra. La actuación de recuperación se efectuó sobre la esclusa propiamente dicha, los puentes, la casa del esclusero y el molino, así como la urbanización de todo el conjunto. El proyecto observa la construcción de un nuevo puente, quedando el antiguo para uso exclusivamente peatonal y ciclista. El plan pretende, desde el punto de vista turístico y económico, la consolidación y optimización de las actividades ya existentes en la zona (pesca y senderismo). La pesca tiene en el canal un tramo bien delimitando por la C.H.D. desde Alar del Rey hasta el puente sobre la carretera P-434 en Requena de Campos, en su Ramal Norte. También se están implantando nuevas actividades atrayentes para el turismo, como el piragüismo, el ciclo-turismo, las mejoras dotacionales dirigidas a la información turística, el observatorio para el avistamiento de aves y la promoción y desarrollo de actividades novedosas, y que empiezan a ser demandadas por cierto tipo de turistas, como las observaciones astronómicas.
- Rehabilitación de la Harinera de San Antonio, en Medina de Rioseco, edificio de ladrillo rojo y piedra blanca, que se emplaza sobre la dársena, data de 1852. A

su restauración se destinó un presupuesto de 800.000 € y se ha convertido en un referente museístico del patrimonio industrial harinero. En la fábrica-museo se exponen una turbina y molinos como ejemplo del funcionamiento tradicional de la harinera a través de la maquinaria decimonónica empleada tanto para la limpia del grano como para la molienda de este. El inmueble desde su construcción ha sufrido sucesivas reformas para adaptarse a las necesidades productivas y a los cambios en el suministro energético a través del tiempo. En la actualidad es un excelente prototipo de la arquitectura industrial harinera. Además, en la dársena, existen otras edificaciones como los almacenes, destinados a centro de recepción de viajeros, el dique seco, cuadras y almacenes en diferente estado de conservación y procesos de recuperación.

- En Frómista han sido varias las rehabilitaciones llevadas a cabo en el conjunto industrial, como la de la vivienda del esclusero, donde se ha emplazado un punto de información turística (Figura 4). Aunque en sus orígenes el conjunto industrial estuvo formado por un molino, una fábrica de harinas y dos batanes, que aprovechaban el salto del agua para obtener la energía necesaria para la molienda y compactación de los tejidos. En la actualidad o han desaparecido o están en estado calamitoso.

Figura 4
VIVIENDA DEL ESCLUSERO DE FRÓMISTA. HOY DÍA OFICINA DE TURISMO



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 1
INVERSIÓN DESTINADA A LA REHABILITACIÓN DE
ELEMENTOS DEL CANAL DE CASTILLA

Año	Presupuesto (€)
2003	5.093.335,98
2004	1.700.861,00
2005	1.329.127,00
2006	921.132,94
2007	742.942,00
2008	1.200.000,00
2009	3.384.310,12
2010	546.098,00
2011	44.000,00
2013	718.742,43
2015	23.000,00
2018	1.342.037,00
2020	3.084.847,12
2021	775.380,04
Total	20.905.813,63

Fuentes: Ayuntamientos locales, Diputación de Valladolid y de Palencia, Junta de Castilla y León y Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

Tabla 2
INVERSIÓN DESTINADA A LA REHABILITACIÓN
DE BIENES CULTURALES Y ARTÍSTICOS

Año	Presupuesto (€)
2006	2.347.675,88
2007	2.220.016,77
2008	235.000,00
2010	770.200,00
2011	60.146,00
2014	944.153,00
2015	305.586,19
2017	3.061.288,66
2018	1.048.749,00
2019	150345,49
2020	417.760,60
2021	3.313.270,00
Total	14.874.191,59

Fuentes: Ayuntamientos locales, Diputación de Valladolid y de Palencia, Junta de Castilla y León y Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

Además de las actuaciones citadas, en Medina de Rioseco se desarrolló el denominado Proyecto Almirante que se inició en 1996 y se dio por finalizado en noviembre de 2015. Era un proyecto experimental cuyo objetivo era revitalizar el conjunto histórico de Medina de Rioseco, principalmente el patrimonio arquitectónico. Contó de dos fases y una tercera en proyecto que nunca llegó a ejecutarse. Los principales fondos procedieron de la UE aunque algunas entidades privadas, como la Fundación BBV o Caja España, también colaboraron, además de la Diputación Provincial de Valladolid, la Junta de Castilla y León y el propio ayuntamiento. La primera fase de la inversión fue de 2,7 millones de euros y la segunda 3,7 millones de euros. El objetivo principal era la rehabilitación de edificios, y de hecho fueron rehabilitados a lo largo de las dos fases, la iglesia de San Francisco destinada a museo de arte, la fachada de la iglesia de Santiago, la Capilla de los Benavente, la plaza de Santa María y las antiguas escuelas. Una parte del presupuesto se destinó a la rehabilitación del almacén número dos de la dársena para la instalación de un centro de visitantes.

Recordemos que el mantenimiento del Canal depende de la C.H.D. y en este organismo radica el mantenimiento de la obra hidráulica, si bien para algunas actuaciones menores puede autorizar a otros estamentos a realizar labores de recuperación. El Canal cuenta, entre otros elementos propios de la ingeniería hidráulica, con 50 esclusas, un rico atractivo turístico, dotadas en origen de compuertas de madera para retener el agua, pero que fueron eliminadas a partir de 1959. Sobre muchas de estas esclusas se han realizado labores de mantenimiento y rehabilitación como la de la triple esclusa (22-23-24) o la esclusa (14), todas ellas en el Ramal Norte.

A pesar de las importantes inversiones llevadas a cabo por la C.H.D., según aparece reflejados en sus memorias anuales, numerosos elementos del canal se encuentran en mal estado o en estado calamitoso, como la esclusa 40 en el término municipal de Corcos del Valle, de tipología rectangular y en cuyo conjunto se encontraba la harinera María Luisa, esclusa que se encuentra incluida en la lista roja por su estado de abandono, a pesar de estar considerada como B.I.C. También se han realizado actuaciones destinadas a la recuperación y mejora medioambiental de los caminos de sirga anejos al canal, y por los que circulaban las caballerías que arrastraban las barcazas, la mejora de este espacio ha auspiciado el desarrollo de diferentes rutas, tanto para senderismo como para cicloturismo, como la que se desarrolla entre Valladolid y Frómista, localidad donde confluyen el Canal de Castilla y el Camino de Santiago. Esta ruta, además de discurrir entre diversas construcciones del canal, como puentes o sifones, se desarrolla entre las esclusas nº. 40, en el Ramal Sur, y las nº. 17,18, 19 y 20 emplazadas en Frómista, donde además existe un barco turístico que recorre parte del Canal. Otra importante iniciativa turística es el desarrollo de la ruta Eurovelo que promociona el cicloturismo; el Canal de Castilla forma parte de la denominada Ruta de la Costa Atlántica que parte de North Cape (Noruega) hasta Sagres (Portugal), con un recorrido total de 8.168 kilómetros. La ruta integra en su recorrido diversas vías históricas como el Camino de Santiago o la vía de la plata, y en Castilla y León discurre por el Canal de Castilla y por la denominada ruta del Duero. La promoción de este proyecto partió de la UE que lo considera un medio importante para el desarrollo del turismo rural y de naturaleza y del espacio rural.

A pesar de las diferentes actuaciones llevadas a cabo y de los fondos invertidos en el mantenimiento y recuperación de la infraestructura del canal y de edificios anejos, algunas de estas instalaciones y construcciones se encuentran en mal estado o en estado de abandono, como, por ejemplo, la central eléctrica emplazada en la primera esclusa. Si bien, algunas instalaciones se encuentran en un estado tan calamitoso que han sido incluidas en la denominada Lista Roja del Patrimonio Español (Tabla 3). Entre ellos hay componentes de la propia infraestructura, como de los edificios adyacentes y que formaron parte de los diferentes conjuntos industriales y de servicio para el canal.

No obstante, algunos componentes del canal considerados patrimonio industrial que estuvieron en la lista roja, gracias a las labores de rehabilitación llevadas a cabo, han entrado en la denominada lista verde, como ha sucedido con el puerto fluvial de Alar del Rey que entró en esta lista en 2010 gracias a las actuaciones que se están realizando en el mismo y anteriormente mencionadas. Además, están incluidas otras construcciones notables emplazadas en algunos municipios del canal como el castillo de Belmonte de Campos, que fue incluido en la lista verde en julio de 2021, el monasterio de Santa Cruz de la Zarza en Ribas de Campos en noviembre de 2017 o la Iglesia de San Pedro en Becerril de Campos en diciembre de 2014, entre otros.

Tabla 3
PATRIMONIO DEL CANAL DE CASTILLA DENTRO DE LA LISTA ROJA DEL PATRIMONIO ESPAÑOL

AÑO DE INCLUSIÓN	NOMBRE	TIPOLOGÍA	GRADO DE PROTECCIÓN	ESTADO	PROVINCIA
2021	Almacén de la dársena del Canal de Castilla en Palencia	Patrimonio civil	B.I.C.	Estado de abandono.	Palencia
2021	Vivienda esclusa 39 del Canal de Castilla	Patrimonio Industrial	B.I.C.	Vivienda del esclusero en estado de abandono y camino de la ruina. Irrecuperable.	Valladolid
2021	Conjunto esclusa 40	Patrimonio industrial	B.I.C.	El estado de abandono avanzando al de ruina. Irrecuperable.	Valladolid
2020	Esclusa nº 15 del Canal de Castilla	Patrimonio Industrial	B.I.C.	Abandono de la esclusa y del acueducto	Palencia
2019	Fábrica de harinas-central hidroeléctrica de las esclusas 31 y 32 del Canal de Castilla	Patrimonio industrial	B.I.C. con categoría del monumento en 1991	Estado semirruinoso	Palencia
2018	Central Hidroeléctrica de Ribas de Campos	Patrimonio industrial	B.I.C.	Estado de total abandono habiendo sido saqueada	Palencia

Fuente: Lista Roja del Patrimonio. Elaboración propia

5.2. Actuaciones medioambientales

La preocupación medioambiental es otro de los ejes repetitivos en los diferentes programas de actuación medioambiental promocionados por la UE, a través de los fondos FEDER, en relación con el desarrollo territorial equilibrado y que incluyen:

b) La gestión sostenible de los recursos naturales, con medidas para la protección del medio ambiente y de los espacios naturales, el mantenimiento de la capacidad productiva de la tierra, fomento de ecosistemas más adaptados al cambio climático, etc. (que se correspondería con el Eje 2); c) Y el desarrollo territorial equilibrado, potenciando las capacidades locales y mejorando sus condiciones (aspecto que se correspondería con los Ejes 3 y 4). (Esparcia Pérez y Escribano Pizarro, 2012: 239).

En el área de estudio se encuentran diversos espacios ZEPa y LIC incluidos en la Red Natura 2000 (Tabla 4) y que se han visto beneficiados por estos fondos europeos. Otros espacios con distinto grado de protección presentes son las áreas de importante conservación para las aves (IBA) IBA n.º 42 «Río Pisuerga en Dueñas» y la IBA n.º 043 «Carrión-Frómista». El Canal de Castilla está, por tanto, incluido en las ZEPa y en los LIC, lo que le convierte en un espacio de gran valor medioambiental, pero sobre todo en un espacio sobre el que es necesario efectuar acciones de protección del espacio natural. El Canal de Castilla también tiene diversas zonas incluidas en el Catálogo Regional de Zonas Húmedas de la Junta de Castilla y León (Tabla 5). Si bien, ninguna de estas zonas está aún incluida en el Inventario Español de Zonas Húmedas. Dentro de los espacios que gestiona la C.H.D. de la red Natura 2000 está incluido el Canal de Castilla y las lagunas del Canal.

Tabla 4
ESPACIOS ZEPa Y LIC EN EL CANAL DE CASTILLA Y SU ENTORNO

DENOMINACIÓN	ZEPa	LIC
Canal de Castilla		ES4140080
Laguna de la Nava		ES4140136
La Nava-Campos Norte	ES4140036	
La Nava-Campos Sur	ES0000216	
Lagunas del Canal de Castilla	ES0000205	ES0000205
Montes del Cerrato		ES4140053
Montes Torozos y Páramo de Torquemada-Astudillo		ES4140129
Riberas del río Pisuerga	ES0000220	
Riberas del río Arlanza y afluentes		ES4120071
Riberas del río Arlanzón y afluentes		ES4120072
Riberas del río Pisuerga y afluentes		ES4120082
Riberas del río Carrión y afluentes		ES4140077

Fuente: Junta de Castilla y León. Elaboración propia.

Tabla 5
ZONAS HÚMEDAS DEL CATÁLOGO REGIONAL
DE LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

ZONA HÚMEDA	MUNICIPIO	ZONA HÚMEDA	MUNICIPIO
Laguna de Abarca	Abarca de Campos	Laguna de la Nava	Fuentes de Nava
Charca de los Corrales	Amusco	Laguna del Deseo	Fuentes de Nava
Laguna del Lomo	Amusco	Charca del Paramillo	Husillos
Charca de Fuente-mimbres	Amusco	Charca del Hoyo de San Andrés	Husillos
Charca de Valdemudo	Becerril de Campos	Charca de Reyerta	Husillos
Charca de Valdemora	Boadilla del Camino	Laguna de Cabañas	Osorno
Charca de la Membrilla	Capillas	Charca de las Casas del Rey	Paredes de Nava
Charca del Arroyal	Capillas	Toja del Pescador	Paredes de Nava
Charcas de Parporquero	Capillas	Laguna de Valchivita	Piña de Campos
Charca de Rosalejo	Capillas	Charca del Rosillo	Requena de Campos
Charcas del Cruce	Castromocho	Laguna de Ribas	Ribas de Campos
Charca de la Membrilla	Castromocho	Charca del Tencario	Ribas de Campos
Laguna de Ontanillas	Frómista	Charca de Arroyales	San Cebrián de Campos
Laguna del Ucieza	Frómista	Charca de Rueda	San Cebrián de Campos

Fuente: Junta de Castilla y León. Elaboración propia.

Muchas de las actuaciones medioambientales de conservación son llevadas a cabo por la Confederación Hidrográfica del Duero que, dentro del denominado Plan Estratégico, publicado en 2019, invertirá en los próximos años tres millones de euros en actuaciones de conservación y mejora de la infraestructura hidráulica, de las edificaciones vinculadas y del entorno y el paisaje, que se sumarán a los realizados en los dos últimos años; por ejemplo, la limpieza y rehabilitación de la Dársena de Valladolid y la construcción del desagüe de seguridad en el término municipal de Cigales, con un presupuesto base de 882.704,81 € y un plazo de ejecución de doce meses, es una de las actuaciones que se llevará a cabo. Otras actuaciones serán las de mejora medioambiental del entorno con la plantación de 16.000 árboles. Dentro de las actuaciones realizadas estuvo la recuperación de los caminos de sirga, prácticamente abandonados, y la regeneración de lagunas y humedales siendo en la actualidad la mayor parte de ellos Zona de Especial Protección para las Aves y Lugares de Interés Comunitario, lo que además ha permitido incluirlos en el Catálogo Regional de Zonas Húmedas, si bien aún no están incorporados al Catálogo nacional de Zona Húmedas. Con anterioridad, en 2006 también se llevaron a cabo otras actuaciones como la recuperación medioambiental y adecuación para la navegación del

canal de Castilla en el Ramal de Campos en la provincia de Valladolid (Figura 5), y en concreto en los términos municipales de Medina de Rioseco, Villanueva de San Mancio y Tamariz de Campos. También se han puesto en marcha medidas encaminadas a la recuperación hidrológica y ambiental del entorno del Canal de Castilla, tramos de los caminos de sirga y la protección de márgenes.

Figura 5
BARCO TURÍSTICO ANTONIO DE ULLOA EN MEDINA DE RIOSECO



Fuente: Elaboración propia.

4.3. Actuaciones Turísticas

En 2006 se rubricó un Convenio de colaboración entre el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, la Consejería de Cultura y Turismo de la Comunidad de Castilla y León, la Diputación Provincial de Burgos, la Diputación Provincial de Palencia y la Diputación Provincial de Valladolid para impulsar un Plan de Excelencia turística para el Canal (Beas Secall, 2012) según queda señalado en el BOE núm. 39, de 15 de febrero de 2006, páginas 6.080 a 6.084. Además, se fundó el Consorcio para la gestión turística del canal y que será el ente comisionado de ejecutar dicho plan. En este consorcio se encuentran representadas las diputaciones de Valladolid, Palencia y Burgos.

El plan tuvo como objetivo principal la diversificación de la oferta de actividades y servicios turísticos, optimizar la competitividad de estos, renovar las infraestructuras hidráulicas, establecer equipamientos para el uso y disfrute público y mejorar el entorno medioambiental del canal. El plan se dotó con un presupuesto inicial de 4,2 millones de euros, de los que 3.655.456 € se destinaron a la recuperación de esclusas, equipamientos turísticos y complementarios y a la señalización e indicaciones turísticas, 172.916 € a publicidad y promoción turística y 130.000 € a emprendedores y empresas locales, el resto se destinó a la gestión. Como parte de la promoción turística durante los meses estivales se organizan diferentes actividades orientadas a un público variopinto, destacando algunas actividades acuáticas, como por ejemplo, el paddle surf (Figura 6).

Figura 6
ACTIVIDAD DEPORTIVA DE PADDLE SURF EN LA ESCLUSA 39 DEL CANAL EN CUBILLAS DE SANTA MARTA



Fuente: Elaboración propia.

Para la promoción territorial son muy importantes las nuevas tecnologías (Fernández Portela y Pardo Abad, 2020), factor este que se ha puesto de manifiesto con la reclusión obligada de la pandemia, y la vuelta al campo de muchos ciudadanos que decidieron teletrabajar en un entorno más amable que el reducido espacio de las viviendas urbanas. Para el desarrollo de estas actividades laborales se ha hecho patente la necesidad de unas telecomunicaciones de calidad y rápidas que permitan la conexión en tiempo real y la celebración de reuniones *on line*. En esta línea, en Alar del Rey, en 2020 se desplegó la fibra óptica por parte de una empresa de capital privado, factor de indudable atracción también para el turismo dada la creciente necesidad de interconexión que existe en la sociedad actual. En esta misma línea de mejorar la interconexión telemática, Palencia comunicó en FITUR 2020 la inclusión del Canal de Castilla en el proyecto DTI (Destino Turístico Inteligente) impulsado por la Sociedad Estatal para la Gestión de la Innovación y las Tecnologías Turísticas (SEGITTUR) dependiente del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. La finalidad del proyecto, del que ya forma parte el Canal de Castilla, es hacer atractivo el espacio desde el punto de vista tecnológico en la idea de propiciar un desarrollo sostenible y medioambiental, a la par que la mejora en las comunicaciones. Además de incrementar el atractivo turístico zonal, también contribuye a mejorar la calidad de vida de los habitantes locales ya que les facilita la integración en modernas corrientes de comunicación, como también la incorporación de las empresas locales, tanto turísticas como de otras actividades, en las redes económicas nacionales e internacionales, lo que faculta a los agentes locales para ofertar sus productos y servicios en amplios mercados, siendo el elemento tecnológico un factor más para incrementar el desarrollo local.

Como parte de la investigación sobre la importancia del Canal de Castilla en el turismo como factor determinante para el desarrollo local, qué duda cabe que se deben analizar los servicios turísticos ofertados en la zona, para ello hemos investigado, a través de la guía del Canal de Castilla, los alojamientos que se ofertan en los diferentes municipios del canal, siendo el tipo de alojamiento más abundante el denominado “casas rurales”, pero también hay hoteles rurales, hoteles, hostales, pensiones, campings, etc. En total

hay 80 alojamientos repartidos en 23 de los 36 municipios por los que circula el canal (no se tienen en cuenta las ciudades de Valladolid y Palencia), es decir, en el 63,8% de los municipios, y con capacidad para más de 800 personas. Sin embargo, este reparto no es homogéneo, sino que hay municipios que concentran un número importante de alojamientos frente a otros que solo tienen uno, o ninguno (Tabla 6). Destaca Frómista con 13 alojamientos, Medina de Rioseco con 7, y Becerril de Campos, Dueñas, Melgar de Fernamental y Paredes de Nava con 6. De entre estos alojamientos, hay que destacar una iniciativa, la rehabilitación de la Harinera de Abarca de Campos, que ha sido reconvertido en hotel-restaurante.

Tabla 6
ALOJAMIENTOS EN LOS MUNICIPIOS DEL CANAL DE CASTILLA

Alojamientos			
Municipio	Número	Municipio	Número
Abarca de Campos	1	Medina de Rioseco	7
Alar del Rey	3	Melgar de Fernamental	6
Autillo de Campos	1	Osorno la Mayor	4
Becerril de Campos	6	Paredes de Nava	6
Boadilla del Camino	4	Piña de Campos	1
Cabezón de Pisuerga	1	Requena de Campos	1
Cubillas de Santa Marta	3	San Cebrián de mazote	1
Dueñas	6	Tamariz de Campos	1
Frómista	13	Trigueros del Valle	2
Fuensaldaña	2	Villamuriel de Cerrato	1
Fuentes de Nava	3	Villanueva de San Mancio	2
Herrera de Pisuerga	5	TOTAL	80

Fuente: Guía del Canal de Castilla. Elaboración propia.

Finalmente, hay que destacar la puesta en marcha de cuatro barcos turísticos: Antonio de Ulloa en una parte del Ramal de Campos vallisoletano; Marqués de la Ensenada y Juan de Homar en el Ramal Norte de la provincia de Palencia; y San Carlos de Abánades en un tramo del Ramal Norte de la provincia de Burgos (Pardo Abad y Fernández Portela, 2022). En su conjunto, los tres primeros barcos, a excepción del barco de San Carlos de Abánades, del que no se disponen datos, fueron utilizados por casi 60.000 personas en los años precedentes a la COVID-19², unas cifras que reflejan el importante recurso turístico que suponen estos barcos de navegación, y que se complementan con otras actividades presentes en el entorno, relacionadas directamente con el canal como son la visita a los

2 Diputaciones provinciales de Valladolid y de Palencia.

museos relacionados con el proceso de transformación del trigo en harina, las rutas de senderismo y otras actividades deportivas desarrolladas por los caminos de sirga y por las propias aguas del canal, etc., así como con el resto de potencialidades turísticas de estos territorios.

5. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Las políticas de desarrollo rural han contribuido a la recuperación y mantenimiento del rico y abundante patrimonio de Castilla y León. Una parte importante de las iglesias, castillos, palacios, monasterios, etc., han pervivido al paso de los siglos gracias a la financiación por parte de los fondos europeos y de las administraciones públicas nacionales que se han ido sufragando desde hace décadas, frente a otros elementos que, en el mejor de los casos siguen en pie esperando su turno para ser restaurados, y en el peor han cedido a la desidia y al abandono y se encuentran en ruinas e incluso ya han desaparecido. Las inversiones realizadas en el Canal de Castilla han permitido el mantenimiento de la obra por excelencia de la ingeniería hidráulica española que se construyó en los siglos XVIII y XIX, y cuya finalidad original era comunicar el interior de Castilla con la cornisa Cantábrica y sacar el excedente triguero al exterior. El abandono de esta función a favor de la aparición del ferrocarril y, posteriormente, de otros medios de transporte más modernos, relegó al Canal de Castilla a un plano secundario. En la actualidad, además de utilizarse para el riego agrícola y para el consumo humano, se ha convertido en un recurso turístico esencial de un conjunto de municipios del interior castellanoleonés que, hoy en día, trabajan por convertirlo en un reclamo de primer orden para los interesados en el turismo rural. Pero ¿es el turismo un recurso clave para el desarrollo del territorio? ¿el turismo ha conseguido asentar población que viva todo el año en los pueblos? ¿La actividad turística contribuye a la diversificación económica de un territorio? Son muchos los interrogantes que nos planteamos cuando desarrollamos una investigación turística en entornos eminentemente rurales, pues la preocupación por el mantenimiento de estos espacios está en juego, y sus respuestas, han sido tanto positivas como negativas.

En las últimas tres décadas, desde que se pusieron en marcha los programas LEADER, PRODER, FEADER (Nieto Masot, 2007; Fernández Portela, 2011), junto con las ayudas procedentes de las distintas administraciones públicas, se han llevado a cabo numerosas actuaciones en el medio rural. Un conjunto de estas iniciativas estaban encaminadas a la recuperación y mantenimiento de un patrimonio industrial, cultural, histórico y artístico, pero también natural, que va a ser la base del sector turístico que se ha desarrollado en este territorio. Otro grupo importante de las propuestas que se han materializado se han orientado hacia el turismo, principalmente con la apertura de alojamientos (casas rurales en su mayoría), pero también de museos, empresas agroalimentarias, empresas de aventuras y de ocio, organización de eventos, etc., actividades que han permitido desarrollar un programa turístico en territorios que han vivido tradicionalmente de la actividad agraria y han contribuido a la diversificación económica del lugar con nuevos sectores económicos (Rico González, 2005; Ruiz Guerra *et al.*, 2011). Sin embargo, esta importante inversión realizada en el espacio rural de más de 40 millones de €, no ha repercutido completamente en la sociedad local, pues, en ocasiones, los emprendedores que se han decidido a invertir

en el medio rural son personas que no viven en estas localidades y tienen su residencia en las cercanas ciudades de Valladolid o de Palencia, o en los municipios que funcionan como cabecera comarcal en el entorno, y en pocos casos en el propio municipio donde se encuentra la actividad económica. Prueba de ello es la disminución de la población año tras año y de su envejecimiento (Díez Modino y Pardo Fanjul, 2020).

El conjunto de los municipios que componen el área ribereña del Canal de Castilla es de 38. Si de este grupo eliminamos a las dos capitales de provincia, Valladolid y Palencia, y a los municipios de su periurbano como son, para el caso de la primera, Cabezón de Pisuerga, Cigales y Fuensaldaña, y para el caso de la segunda, Dueñas, Grijota y Villamuriel de Cerrato, todos ellos con una dinámica poblacional diferente, hacen un total de 30 municipios. En estas 30 localidades, la población ha pasado de los 34.032 habitantes que había en el año 1960 a los 18.432 en el año 2020, es decir, en su conjunto, estos municipios han perdido casi la mitad de su población, en concreto, el 45,84%, llegando a pérdidas del 90% y el 80% en algunas localidades, unas cifras que muestran el resultado que han tenido estas políticas públicas en el mantenimiento de la población en el medio rural de los municipios ribereños del Canal de Castilla (Fernández Portela y Martín Roda, 2022). Este descenso demográfico va asociado a la eliminación de servicios básicos para la población como son la disminución de las horas de consultas médicas y cierre de colegios, pero también el cierre de oficinas bancarias o tiendas de alimentación.

El patrimonio industrial en exclusiva, por muy representativo de una época productiva que sea, no es un elemento de desarrollo turístico suficiente como para dinamizar una región de manera suficiente y evitar el éxodo poblacional y el envejecimiento mediante la atracción de población joven que permita que el territorio no caiga en el abandono (Hortelano Mínguez y Mansvelt Beck, 2023). La atracción turística que ofrece el Canal de Castilla como infraestructura hidráulica es escasa, queda reducida a la organización de algunos eventos deportivos de forma ocasional, y a unos barcos de recreo cuya duración es de entre una y dos horas, actividades en municipios muy concretos, no en todos ellos. Si la oferta turística sólo implica el tránsito por el mismo y no la retención de estos turistas mediante la posibilidad de desarrollar otras actividades, es difícil que el turismo se convierta en factor de desarrollo local. Sin embargo, hay que destacar, el papel tan significativo que han tenido los programas de desarrollo rural y las iniciativas llevadas a cabo por las administraciones, pues han contribuido a salvaguardar y recuperar un patrimonio que, en muchas ocasiones, se encontraba en peligro de desaparecer.

No se puede negar la capacidad de atracción turística del Canal de Castilla, pero por sí solo es insuficiente. Por ello, el trabajo en equipo de los agentes, tanto públicos como privados, es esencial, para convertir a los municipios ribereños del Canal de Castilla en referentes del turismo de interior e intentar paliar la grave situación demográfica de despoblación que padecen la mayoría de los municipios y que en algunos de ellos parece que es irremediable. Si bien, la recuperación del canal como factor de revitalización es muy compleja y costosa, y más teniendo en cuenta que muchas de las esclusas han sido desmanteladas y otras inhabilitadas perdiéndose la continuidad de navegación completa del canal, lo que facilitaría el acceso a diversos bienes culturales de los municipios que integran el canal, dificultando la realización de acciones al estilo de los canales franceses

con la presencia de pequeños barcos de navegación turística, por lo que vemos muy difícil que sea un elemento revitalizador del territorio.

Declaración responsable: Los autores declaran que no existe ningún conflicto de interés en relación a la publicación de este artículo. Las tareas se han distribuido del modo siguiente. El diseño general del artículo ha sido obra de ambos autores, así como el apartado de discusión de resultados. Las fuentes de información históricas y administrativas han corrido a cargo de Eva María Martín Roda y las representaciones cartográficas y figuras han sido elaboradas por Julio Fernández Portela. La aplicación metodológica, decisiones al respecto, redacción del texto y revisión bibliográfica y Legislativa ha sido responsabilidad de ambos autores.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUAS DEL DUERO, S.A. (2006): *Actuaciones de restauración hidrológica en canales y zonas de extra-embalse en la cuenca del Duero. Informe de Viabilidad*. Valladolid, Confederación Hidrográfica del Duero.
- AGUILAR CIVERA, I. (2007): «La obra pública y el territorio: su conservación y valor patrimonial», en *Actas del V Congreso Internacional Restaurar la memoria. Patrimonio y territorio*. Valladolid, Junta de Castilla y León, volumen 1, pp. 231-244.
- ALARIO TRIGUEROS, M.E. (2018): «Paisaje patrimonial del Canal de Castilla», en *Paisajes patrimoniales de España. Significado y valor del patrimonio territorial español*. Tomo I. Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, pp. 1050-1065.
- ALONSO ORTEGA, J.L. (1991): «El Canal de Castilla: atractiva e importante ruta turística en tierras castellanas», *Estudios Turísticos*, nº 112, pp. 56-79.
- ALONSO ORTEGA, J.L. (2000): *Rutas para descubrir el Canal de Castilla*. Valladolid, Ámbito.
- BARKE, M. y NEWTON, M. (1997): «The EU LEADER Initiative and Endogenous Rural Development: The Application of the Programme in Two Rural Areas of Andalusia, Southern Spain», *Journal of Rural Studies*, vol. 13 (3), pp. 319-341. [https://doi.org/10.1016/S0743-0167\(97\)00027-2](https://doi.org/10.1016/S0743-0167(97)00027-2)
- BARREDA, F. y DE LA VEGA, F. (1957): «La industria harinera. Transportes. El ferrocarril de Isabel II», en *Aportación al estudio de la historia económica de la montaña*, Centro de Estudios Montañeses (Cantabria), pp. 545-564.
- BEAS SECALL, L. (2012): «Los planes de excelencia turística en España (1992-2006). Una puesta por la revitalización de los destinos. Revisión de su implantación e impactos», *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 16, pp. 387-424. Disponible en: <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/14772>
- BENITO ARRANZ, J. (1957): *El Canal de Castilla (memoria descriptiva)*. Valladolid, Colección Academia Nueva, volumen II, Publicaciones del Departamento Provincial de Seminarios del FETY y de las JONS.

- BENITO DEL POZO, P. (2012): «Territorio, paisaje y herencia industrial: debates y acciones en el contexto europeo», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 58 (3), pp. 443-457.
- BOLETÍN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1988): *El futuro del mundo rural. Comunicación de la Comisión al Parlamento y al Consejo*. Suplemento 4/88. Luxemburgo. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Recuperado de: <http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/48437/Suplemento4-88..pdf?sequence=1>
- BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO (1991): *Decreto 154/1991, de 13 de junio, de la Junta de Castilla y León, por el que se declara bien de interés cultural con categoría de conjunto histórico a favor del Canal de Castilla*. BOE (194)-27109, de 14 de agosto de 1991. Madrid. Ministerio de la Presidencia. Recuperado de https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1991-20732
- BOSCA, J.E., ESCRIBÁ, F.J., FERRI, J. y MURGUI M.J. (2016): *El impacto de los fondos FEDER (2014-2020) sobre el crecimiento y el empleo de las regiones españolas*. Madrid, Ministerio de Hacienda, Dirección General de Presupuestos.
- CALDERÓN, L.A. (2019): «Intervenciones de rehabilitación y puesta en valor del Canal de Castilla», en *I Foro Patrimonio Cultural de la Obra Pública. Actas Congreso*. Madrid, Ed. Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y de la Ingeniería Civil: Ministerio de Fomento, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, CEDEX, pp. 100-102.
- CÀNOVES VALIENTE, G., HERRERA JIMÉNEZ, L. y VILLARINO PÉREZ, M. (2005): «Turismo rural en España: paisajes y usuarios, nuevos usos y nuevas visiones», *Cuadernos de Turismo*, nº 15, pp. 63-76.
- DANIEL VACA, E. y ALEJANDRO VACA, M. (2019): «El turismo como herramienta de desarrollo local. Combatiendo la estacionalidad del turismo en Ushuaia (Argentina)», en *Hélices y anclas para el desarrollo local*. Huelva, Diputación Provincial de Huelva, pp. 839-850.
- DECRETO 205/2001, DE 2 DE AGOSTO (2021): *Plan Regional de Ámbito Territorial del Canal de Castilla*. Disponible en: <https://medioambiente.jcyl.es/web/es/planificacion-indicadores-cartografia/ordenacion-territorio.html>
- DÍEZ MODINO, J.M. y PARDO FAJUL, A. (2020): «Despoblación, envejecimiento y políticas sociales en Castilla y León», *Revista Galega de Economía*, vol. 29 (2), pp. 1-18. <https://doi.org/10.15304/rge.29.2.6959>.
- ESPARCIA PÉREZ, J. y ESCRIBANO PIZARRO, J. (2012): «La dimensión territorial en la programación comunitaria y el nuevo marco de políticas públicas: desarrollo rural territorial, reforma de la PAC y nuevo LEADER», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, vol. 32 (2), pp. 227-252.
- FERNÁNDEZ PORTELA, J. (2011): «Distribución y difusión espacio-temporal de la política de desarrollo rural en Castilla y León de la iniciativa Leader I al Leadercal (1991-2013)», *Cuadernos de Geografía*, nº 89, pp. 49-70.
- FERNÁNDEZ PORTELA, J. y PARDO ABAD C.J. (2020): «Las plataformas digitales en el desarrollo del enoturismo de Castilla y León: páginas web y redes sociales», *Cuadernos de Turismo*, nº 46, pp. 47-69.

- FERNÁNDEZ PORTELA, J. y MARTÍN RODA, E.M. (2022): «Los programas de desarrollo rural en los municipios ribereños del canal de Castilla: su impacto en la evolución de la población (2000-2020)», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 93. <https://doi.org/10.21138/bage.3211>
- GARCÍA, N. Y HELGUERA, J. (1985): «El Canal de Castilla. Historia y arquitectura hidráulica», en *CEHOPU: Planos históricos de obras hidráulicas*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, pp. 36-50.
- GARCÍA GRINDA, J.L. (1990): «El Canal de Castilla. Programas de recuperación arquitectónica y planeamiento urbanístico de su entorno», en *Conservación y recursos del Canal de Castilla*, pp. 115-145. Disponible en: <http://oa.upm.es/65463/>
- GEIJO, J.M. y ZULUETA, P. (2010): «El Canal de Castilla: molinos, fábricas y otros artefactos», *COIIM*. Revista informativa del Colegio de Ingenieros Industriales de Madrid, nº 47, pp. 22-32.
- HELGUERA QUIJADA, J. (1983): «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. 5-40. Disponible en: <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/21224>
- HELGUERA QUIJADA, J. (1988): «Aproximación a la historia del Canal de Castilla XVI», en *El Canal de Castilla*. Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 9-159.
- HORTELANO MÍNGUEZ, L.A. y MANSVELT BECK, J. (2023): «Is heritage tourism a panacea for rural decline? A comparative study of the Camino de Santiago and the Canal de Castilla in Spain», *Journal of Heritage Tourism*, vol. 18 (2), pp. 224-242. <https://doi.org/10.1080/1743873X.2022.2159417>
- JUBETE, F. (2004): «El proyecto de recuperación de la laguna de La Nava: una iniciativa de éxito», *Ecosistemas*, vol. 13 (2), pp. 65-69.
- LENO CERRO, F. (1990): «La evaluación de los recursos turísticos: el caso del canal de Castilla», *Treballs de Geografia*, nº 43, pp. 135-138. Disponible en: <https://raco.cat/index.php/TreballsGeografia/article/view/104091>
- LÓPEZ LINAJE, J. (1985): «El Canal de Castilla: el recuerdo de un sueño ilustrado», *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, nº 52, pp. 153-171.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO. (MOPU) (1988): *Las obras públicas [en España] en el siglo XVIII*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- MORENO LÁZARO, J. (1997): *La industria harinera en Castilla la Vieja y León, 1778-1913*. Tesis Doctoral. Universidad de Valladolid. Disponible en: <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/21875>
- MURGUI, M.J. y ESCRIBÁ, J. (2018): «El Fondo FEDER (2014-2020) en las Regiones Españolas», *Investigaciones Regionales-Journal of Regional Research*, nº 41, p. 229-261.
- NIETO MASOT, A. (2007): *El desarrollo rural en Extremadura: las políticas europeas y el impacto de los programas LEADER y PRODER*. Tesis Doctoral. Universidad de Extremadura. Disponible en: <https://dehesa.unex.es/handle/10662/1531>
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (1998): «El patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico», *Revista Ciudades*, nº 4, pp. 33-48.

- PARDO ABAD, C.J. y FERNÁNDEZ PORTELA, J. (2022): «El Canal de Castilla: recurso patrimonial del agua y perspectivas de uso e innovación turística», *Cuadernos de Turismo*, nº 50, pp. 229-256. <https://doi.org/10.6018/turismo.541931>
- PELIGROS ESPASA, C. y CASADO, M. (2011): «Análisis de la estacionalidad del turismo en España: un análisis por comunidades autónomas», en *Innovaciones en la sociedad de riesgo: selección de trabajos presentados en el XVI Congreso Nacional de Sociología en Castilla La Mancha*, pp. 35-54.
- PULIDO FERNÁNDEZ, J.I. y CÁRDENAS GARCÍA, P.J. (2011): «El turismo rural en España. Orientaciones estratégicas para una tipología aún en desarrollo», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 56, pp. 155-176.
- RAMÍREZ HELBLING, M. (2020): «El Canal de Castilla, el sueño de la meseta castellana por alcanzar el mar», *Técnica Industrial*, nº 327, pp. 26-30.
- RICO GONZÁLEZ, M. (2005): «El turismo como nueva fuente de ingresos para el medio rural de Castilla y León», *Cuadernos de Turismo*, nº 16, pp.175-196.
- RUIZ GUERRA, I., MOLINA MORENO, V. y MARTÍN LÓPEZ, V.M. (2011): «El oleoturismo como atractivo turístico en el medio rural español», *Papers de Turisme*, nº 49-50, pp. 89-104.
- SOSA WAGNER, F. (2000): «El Canal de Castilla: alba y aflicción de una obra pública», *Revista de Administración Pública*, nº 153, pp. 443-469.
- TORRES RIESCO, J.C. (2002): «Un freno a la estacionalidad: la comercialización del turismo rural en España», *Actualidad Leader: Revista de desarrollo rural*, nº 18, pp. 20-23.