

PROYECTO GRAN PREMIO CANAL DE CASTILLA



Idea original: Victorponf.

25 DE SEPTIEMBRE DE 1759

Tal día dan comienzo las obras de excavación del Ramal Norte en el punto de Alar del Rey, utilizando en un principio multitud de mano de obra de presidiarios.

Así mismo este mismo día se cumplen los 250 años de la colocación de la primera piedra del pueblo, hoy considerado el KM. 0 del Canal de Castilla.

El **Canal de Castilla** fue uno de los sueños de la Ilustración Española del **Siglo XVIII**. Recibió calificativos como “Alocado proyecto de gigantes” o el “mayor castillo de arena en la tierra de los castillos” (Castilla) Se pretendía crear una **red de canales de navegación** que facilitasen el transporte de la lana, los vinos y el cereal de la entonces aislada Castilla, principal centro de producción del país del momento, dando salida a los mismos hacia los puertos del norte.

El **Canal de Castilla** es una **obra de ingeniería** de dimensiones impresionantes (207 km con multitud de valiosos elementos arquitectónicos). No sólo en lo material; también en su propia gestación. No es preciso un derroche de imaginación para tomar conciencia del titánico esfuerzo que supuso su trazado entre los siglos XVIII y XIX, donde llegaron a trabajar más de 2500 personas tan sólo ayudadas en la mayoría de los casos por animales de tiro.

26 DE SEPTIEMBRE DE 2009, sábado

250 años y un día después.

Se pretende poner la primera piedra a un proyecto que reviva la ilusión de los viejos ilustrados, que ponga en valor este magnífico recurso infrautilizado.

Se tiene en común con el proyecto inicial el gran número de problemas a superar (sin duda de menor importancia de los que afectaba a los grandes Ulloa y Lemour, cerebros de la concepción técnica del Canal), que con esfuerzo e ilusión tratarán de ser superados.

Como entonces se espera que sea un día festivo, una reunión de amigos para circular por el **trazado descendente del proyecto (desde Aguilar a Valladolid)** hasta que el cuerpo aguante.

Se sale de Aguilar a las 8:00 h, siendo el lugar de reunión la Plaza Mayor a las 7:30 h

Estáis invitados a poner la primera piedra de este nuevo castillo en el aire.

1. INTRODUCCIÓN

El **Gran Premio Canal de Castilla** es un proyecto que a través del ciclismo pretende lograr un desarrollo turístico adicional entorno a uno de las mayores obras de la ingeniería civil realizadas en España, el Canal de Castilla.

Calificado por diferentes autores como “Alocado proyecto de gigantes”, “el mayor castillo en el aire en la tierra de los Castillos” o “la mayor obra de ingeniería de la Ilustración española”, el Canal de Castilla es una obra de ingeniería hidráulica del siglo XVIII que recorre principalmente dos provincias, Palencia y Valladolid, incluyendo un pequeño tramo en la provincia de Burgos. Con una longitud total de 207 Km, su trazado se divide en tres ramales en forma de “Y” invertida, cuyos extremos son Alar del Rey (Ramal Norte), Medina de Rioseco (Ramal de Campos) y Valladolid (Ramal Sur).



Plano general de situación del Canal de Castilla.

En el Canal de Castilla y su entorno se aúnan y combinan a la perfección Deporte, Patrimonio y Naturaleza. Desde estas tres perspectivas, sus valores más destacados son los siguientes:

DEPORTE: Las grandes posibilidades que las infraestructuras asociadas al Canal, el propio cauce y sus sirgas, ofrecen para la realización de actividades deportivas, tales como el senderismo, cicloturismo o piragüismo. De hecho en la actualidad el Canal de Castilla se erige como el recorrido en bicicleta sin convivencia con vehículos a motor más largo de nuestro país, no superado por ninguna otra vía verde.

PATRIMONIO: Integrado tanto por elementos relativos a esta obra (esclusas, puentes, dársenas) como por los propios de los pueblos que atraviesa. A ello se une que se atraviesa un pequeño tramo de un camino ancestral por el que han transitado peregrinos desde hace siglos y que este proyecto toca a la altura de Frómista: el Camino de Santiago.

NATURALEZA: Los valores naturales asociados al Canal, un oasis dentro de la llanura castellana, con sus riberas y lagunas asociadas al mismo. Estas zonas húmedas albergan una gran diversidad florística y faunística, que han llevado a una importancia creciente del turismo ornitológico en la zona.



Objetivos del proyecto:

El Gran Premio de Canal de Castilla se plantea con un doble objetivo general:

- **Cubrir un vacío existente dentro del Ciclismo Profesional en nuestro país,** carente de una prueba de un día cuyo eje central sean los tramos no asfaltados.
- **La promoción de los valores** culturales, patrimoniales y naturales **presentes a lo largo del recorrido proyectado.**

Para la consecución de los objetivos citados se plantean las siguientes **acciones:**

- Organización de una prueba novedosa en el calendario de Ciclismo Profesional.
- Impulsar una marcha cicloturista con idéntico recorrido, también de carácter innovador en el panorama ciclista español.

Se pretende organizar pues una **Carrera Ciclista Profesional** cuya característica singular, propia y original sea el empleo en su diseño de tramos no asfaltados. Esta idea puede resultar rara o arriesgada, pero cuenta con gran tradición en Europa, con pruebas tan populares con la **París - Roubaix (Francia)**, el **Tour de Flandes (Bélgica)** o la **Monte Paschi Eroica (Italia)**. Todas ellas cuentan con gran asistencia de público y unas cuotas de pantalla televisiva millonarias. Sin embargo en España no existe en la actualidad ninguna carrera ciclista profesional que integre tramos no asfaltados.

Como resultado de este empeño inédito hasta hoy en España, el presente proyecto define minuciosamente los recorridos de la prueba, que atravesando las provincias de Palencia, Valladolid y Burgos, se apoya en su mayor parte en los caminos de sirga de los ramales norte y sur del Canal de Castilla, principal protagonista de la idea. La prueba completa su trazado (para dotarlo de un longitud acorde con los estándares de las pruebas ciclista de un día) fuera del canal atravesando el norte de la provincia de Palencia. Este hecho revaloriza la propuesta en los tres aspectos antes mencionados, dada la riqueza arquitectónica de los pueblos de la zona, los espacios naturales allí presentes y el gran atractivo que desde el punto de vista deportivo su quebrado relieve ofrece.

Se plantean dos recorridos diferentes para esta competición, que se correrán en años alternos: los años pares se realizará el recorrido descendente, con inicio en la localidad palentina de Aguilar de Campoo y final en Valladolid. Los años impares se realizará el recorrido inverso, ascendente, con salida en la capital vallisoletana y meta en la Cueva de los Franceses, en el municipio palentino de Pomar de Valdivia.

El **Gran Premio Canal de Castilla se disputaría en el fin de semana inmediatamente posterior a la Vuelta Ciclista a Castilla y León**, aprovechando que ya se trata de un producto consolidado en el mercado y la presencia de los equipos ciclistas en Valladolid, tradicional final de la ronda castellana.

Para lanzar este proyecto se plantea la organización de una **Marcha Cicloturista**, que tendrá continuidad en el tiempo, siguiendo idéntico recorrido que la carrera profesional y que se espera sea también un motor promocional de los lugares por donde transcurre el Gran Premio Canal de Castilla.



Los tramos sin asfalto de las pruebas europeas concentran la admiración y respeto del público.

2. CARRERA CICLISTA PROFESIONAL

2.1. Los pavimentos

El Gran Premio Canal de Castilla plantea 4 tipos de pavimentos distintos al habitual conglomerado asfáltico (que sin embargo sigue constituyendo más del 50% de la longitud total de la prueba).

Cada uno de los tramos donde se utiliza alguno de estos pavimentos se denomina “**TRAMO ESPECIAL**”.

Para cada tipo de tramo especial se establece un color corporativo, que se empleará en los planos de la ruta así como en los carteles indicativos que anuncien la llegada de un tramo. Los colores seleccionados, son el amarillo para las sirgas, el marrón claro para las carreteras blancas, color vino para los enlosados urbanos, el rojo para el pavé y el gris para el asfalto convencional.

En las siguientes tablas se muestran las características e imágenes ilustrativas de cada tipo de Tramo Especial.

SIRGAS:

Caminos paralelos al Canal de Castilla, por los que discurrían las mulas que arrastraban las barcazas con mercancías y pasajeros.

La anchura oscila entre los 4 y 6 metros.

El piso es bueno y carente de piedras.

Su trazado es llano, excepto en la coincidencia con las esclusas del Canal, donde pueden aparecer pendientes superiores al 10%.



CARRETERAS BLANCAS:

Son caminos de enlace entre tramos asfaltados o asfalto-sirga.

Son el resultado de procesos de concentración parcelaria.

La anchura y calidad de las mismas son variables pero siempre perfectamente ciclables.

Se trata de vías con apreciables pendientes en algunos casos, con inclinaciones en ciertos tramos cercanas al 15%.



ENLOSADO URBANO:

Tramos de adoquín no pétreo de carácter decorativo, normalmente situados en el interior de los cascos urbanos.

De anchura variable, correspondiéndose con el ancho de la calle.

Producen menores vibraciones al paso de vehículos que los tradicionales tramos de pavé.

Los tramos de enlosado urbano en el presente en el proyecto son de escasa longitud y dificultad técnica.



PAVÉ:

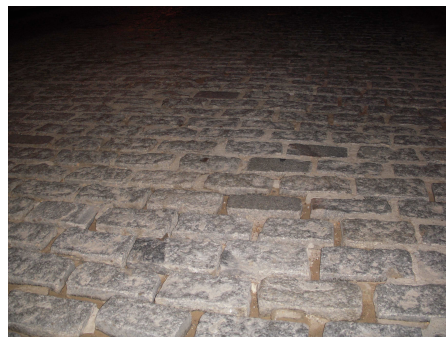
Tramos formados por pequeños bloques de piedra llamados adoquines.

Esta superficie ha sido paulatinamente reemplazada en calles y caminos rurales por conglomerado asfáltico.

Su anchura en el recorrido es variable.

Produce grandes vibraciones en la circulación de vehículos, tanto de motor como bicicletas.

Dada su escasa cuantía y longitud, los tramos de pavé son simbólicos en el Gran Premio de Canal de Castilla.



El proyecto Gran Premio Canal de Castilla sería la carrera ciclista UCI con mayor kilometraje sobre superficies no convencionales. La siguiente tabla refleja los kilometrajes de las principales carreras donde se usan tramos no asfaltados del mundo, comparándolas con las del presente proyecto.

PRUEBA	TIPO DE TRAMOS	KM. SIN ASFALTO
Tour Flandes 2009	Pavé (sectores llanos y colinas)	27,6
GP Herning 2009	Tierra	31,1
Tro-Bro León 2009	Tierra y piedras sueltas	34,8
París - Roubaix 2009	Pavé	52,9
Eroica Toscana 2009	Tierra (sterrato)	54,7
GP Canal de Castilla	Tierra y empedrados	92,5 – 98,1 (años alternos)

2.2. El trazado

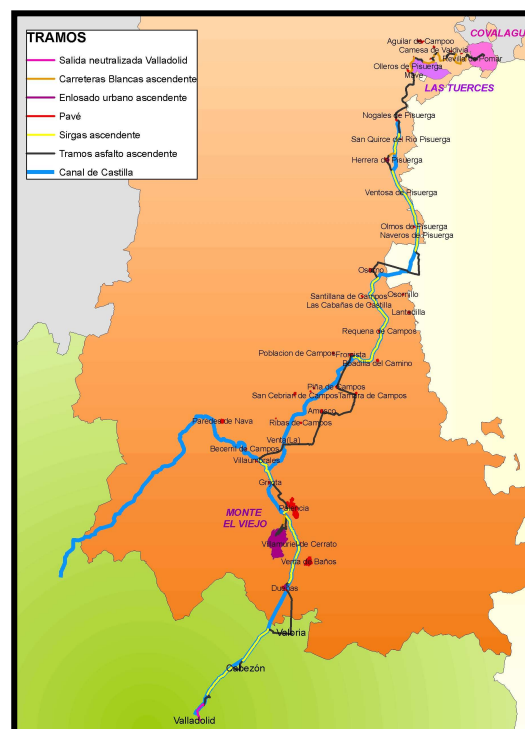
El Gran Premio Canal de Castilla se ha diseñado teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Evitar aquellas zonas más sensibles desde el punto de vista ecológico.
2. Pasar por el mayor número de pueblos posibles para maximizar su promoción turística.
3. Incluir largos tramos asfaltados para permitir el avituallamiento de los corredores.
4. Evitar tramos no aptos para el tránsito de las bicicletas de carretera.
5. Concentrar las zonas más atractivas desde el punto de vista ciclista al principio y final de la carrera con la intención de ofrecer un inicio intrincado que fomente la formación de escapadas y un final atractivo que mantenga la emoción por conocer el ganador de la prueba hasta el final.

Se programan dos recorridos para el Gran Premio Canal de Castilla, a imagen y semejanza de otras carreras ya existentes, en las que el inicio y final de las carreras se van alternando en años sucesivos.

Se propone un primer recorrido en sentido descendente (los años pares) y un segundo trazado en sentido ascendente (los años impares). En ambas propuestas se incluye Valladolid: en el descendente como meta y en el ascendente como inicio de la prueba. Sin embargo el recorrido cambia en el norte de Palencia y utiliza Aguilar de Campoo como inicio en los años pares, mientras que el final elegido para los años impares en la Cueva de los Franceses, en el municipio de Pomar de Valdivia.

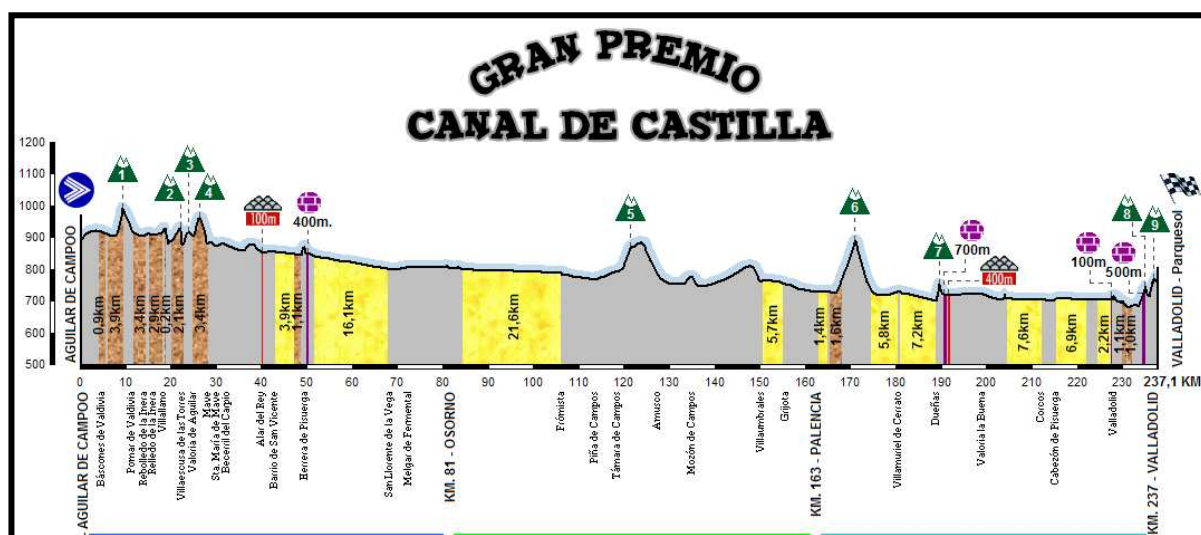
Con este doble recorrido se optimizan los recursos de la zona desde el punto de vista de la promoción turística, siendo los principales protagonistas en años alternos la zona norte y la sur como final de carrera, y siempre con el Canal de Castilla como eje central de la ruta.



2.3. Recorrido descendente (años pares)

Se desciende tanto latitudinalmente como altitudinalmente, desde la zona norte de la provincia de Palencia hasta la capital de comunidad autónoma de Castilla y León, concretamente en el barrio de Parquesol de Valladolid. Sin embargo se trata de un recorrido duro, tanto por la cantidad de kilómetros sin asfalto convencionales programados, 99 en total, como por el gran número de “cuestas” (cotas) a escalar, un total de 9. Las dos últimas, situadas ya en las calles de Valladolid, dotan de una gran espectacularidad a este recorrido.

El perfil entre **AGUILAR DE CAMPOO** y **VALLADOLID** es el siguiente:



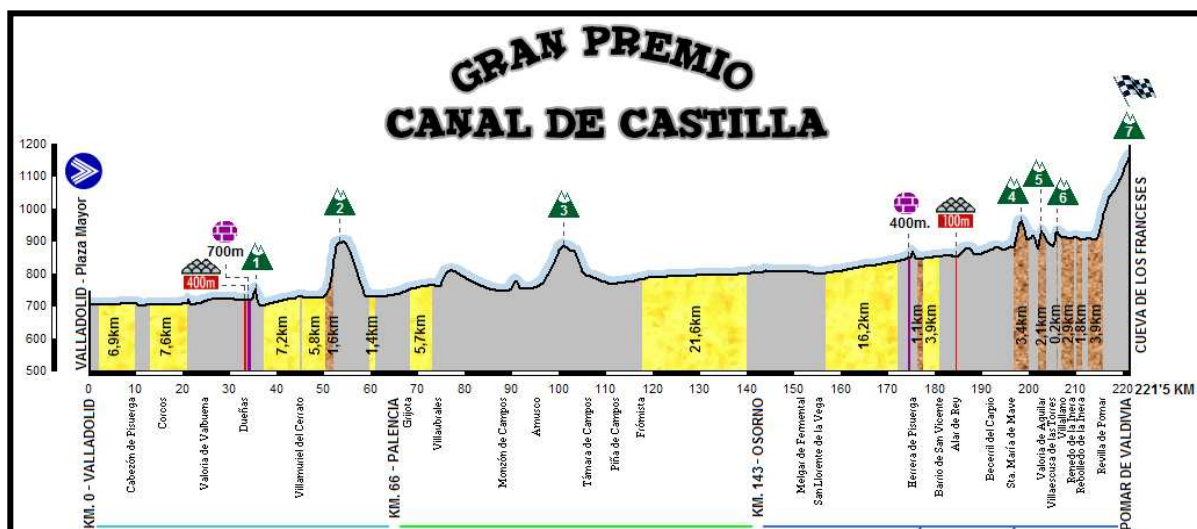
Los datos globales del recorrido se representan en el siguiente cuadro, donde se resumen los valores globales de desniveles y kilometrajes a superar.

AGUILAR DE CAMPOO – VALLADOLID		237 Km.	
ALTITUD	Desnivel total	1711 m	
	COTAS (nº / Desnivel total en m.)	9	567
LONGITUD	TRAMOS ESPECIALES (% total/Km. totales)	41%	98,1
	Tramos sirga (nº/Km. totales)	10	75,8
	Tramos de carretera blanca (nº/Km. totales)	10	20,1
	Tramos de pavé (nº/Km. totales)	2	0,5
	Tramos de enlosado urbano (nº/Km. totales)	4	1,7
	ASFALTO (% total/Km. totales)	59 %	138,9

2.5. Recorrido ascendente (años impares)

Al contrario que en los años pares, se trata ahora de un recorrido ascendente con final en el noreste de la provincia de Palencia. Aunque el trayecto es más corto, con 16 Km. menos, y con un menor recorrido a través de tramos especiales, concretamente de 92 Km. frente a los 99 Km. del anterior, se trata de un trazado más duro. Las cotas a escalar tienen más dureza y sobre todo existe un continuo falso llano ascendente paralelo al discurrir del Canal de Castilla, con pendientes apreciables junto a las esclusas. Así mismo, el final también presenta una mayor dureza, tanto por la ascensión final, de mayor nivel que los altos de Parquesol, como por la sucesión de pequeñas cotas y tramos de carretera blanca situados en los últimos 30 Km.

El perfil entre **VALLADOLID** y la **CUEVA DE LOS FRANCESES** es el siguiente:



Los datos globales del recorrido son los siguientes:

VALLADOLID – CUEVA DE LOS FRANCESES		221,5 Km.	
ALTITUD	Desnivel total	1952 m	
	COTAS (nº / Desnivel total en m.)	7	666
LONGITUD	TRAMOS ESPECIALES (% total/Km. totales)	42%	92,2
	Tramos sirga (nº/Km. totales)	9	73,6
	Tramos de carretera blanca (nº/Km. totales)	8	17,0
	Tramos de pavé (nº/Km. totales)	2	0,5
	Tramos de enlosado urbano (nº/Km. totales)	2	1,1
	ASFALTO (% total/Km. totales)	58 %	129,3

3. MARCHA CICLOTURISTA

El presente proyecto programa además la organización de una Marcha Cicloturista que usaría el mismo recorrido que la carrera profesional propuesta en el apartado anterior.

Se tratará de una marcha de gran atractivo para el cicloturista, sin igual en España por las características especiales de los tramos ya descritos, que cuenta con la ventaja añadida de adaptarse a distintos niveles de preparación de los participantes.

El tráfico ferroviario entre Valladolid y Aguilar de Campoo podrá facilitar el traslado de cicloturistas, constituyéndose en un elemento de apoyo logístico esencial.

Para no caer en la reiteración, tan sólo indicar que en los recorridos ascendente y descendente de la marcha cicloturista se plantean tres opciones con diferentes longitudes a completar:

- Opción CORTA entorno a los 80 Km.
- Opción MEDIA de 160 Km. aproximadamente.
- Opción LARGA que recoge el recorrido completo.

Los recorridos planteados, expuestos de manera resumida, son los siguientes:

AÑOS PARES: AGUILAR DE CAMPOO – VALLADOLID (237 Km.)				
TRAMO CICLOTURISTA	ORIGEN	FINAL	OPCIÓN	
Páramos Románicos (81 Km)	Aguilar de Campoo	Osorno	CORTA	81 Km.
Ramal Norte (82 Km)	Osorno	Palencia	MEDIA	163 Km.
Ramal Sur (74 Km)	Palencia	Valladolid	LARGA	237 Km.

AÑOS IMPARES VALLADOLID – CUEVA DE LOS FRANCESES (221,5 Km.)				
TRAMO CICLOTURISTA	ORIGEN	FINAL	OPCIÓN	
Ramal Sur (66 Km)	Valladolid	Palencia	CORTA	66 Km.
Ramal Norte (77 Km)	Palencia	Osorno	MEDIA	143 Km.
Páramos Románicos (78 Km)	Osorno	Cueva	LARGA	221 Km.

La división por tramos permite a los cicloturistas realizar el recorrido que mejor se adapte a sus posibilidades, tomando como punto de partida siempre la localidad de inicio del la prueba y no pudiéndose incorporar al recorrido en un punto intermedio, para evitar la peligrosidad que ello podría entrañar para el resto de cicloturistas.

4. VIABILIDAD DEPORTIVA DEL PROYECTO



El hecho de que en nuestro país no se dispute ninguna carrera por tramos no asfaltados da entender una tradicional reticencia al uso de los mismos en España, lo cual no sucede en Europa, donde tales carreras gozan de gran popularidad y tradición.

Las fotos que se muestran a continuación recogen ejemplos de los que sería el tránsito por TRAMOS ESPECIALES en el Gran Premio de Canal de Castilla. Algunos de ellos podrían considerarse más problemáticos por el tipo de firme, por la anchura de la calzada o por la rusticidad del pavimento. Lo cierto es que si se comparan estas fotos con imágenes de tramos empleados en el Tour de Flandes y la París - Roubaix, dos de las carreras de un día más prestigiosas del mundo, la propuesta española sale muy bien parada. Con ello se pretende demostrar que es perfectamente factible el uso de las sirgas y las carreteras blancas, ya que los empedrados del Gran Premio Canal de Castilla tienen un carácter simbólico, dada su escasa longitud y dificultad.

GRAN PREMIO CANAL DE CASTILLA	GRANDES CLÁSICAS EUROPEAS
 <p>El tramo más estrecho del recorrido es la sirga denominada “Dársena de Palencia”.</p>	 <p>En el bosque de Arenberg, el mítico tramo de la París Roubaix, apenas dos bicicletas caben simultáneamente.</p>
 <p>Una de las carreteras blancas más dificultosas, “La Ermita”, en Covalagua (Palencia)</p>	 <p>Muchos de los tramos de las clásica europeas presentan zonas más complicadas.</p>

5. SEÑALIZACIÓN DEL PROYECTO

Para cada uno de los tramos especiales de los que consta el Gran Premio Canal de Castilla se diseñarán unos carteles informativos para los participantes. Estos carteles se colocarán tanto en la prueba cicloturista como en la carrera profesional. También se dispondrán carteles en los inicios de cada una de las cotas (ascensiones) que jalonan el recorrido. Dichos paneles serán de madera y estarán colocados de modo provisional sólo en los días de disputa de la carrera, siendo retirados al final de la misma. Los carteles tendrán los siguientes contenidos:

TIPO DE TRAMO	LOGO INCLUIDO	TEXTO INCLUIDO
SIRGA (fondo amarillo)		Denominación Dificultad del tramo Longitud (Km.)
CARRETERA BLANCA (fondo marrón claro)		
ENLOSADO URBANO (fondo color vino)		
PAVÉ (fondo rojo)		
COTA (fondo verde)		Denominación Dificultad de la cota Longitud (Km.) Longitud sin asfalto (km) Coeficiente APM*

Los carteles serán diseñados por **Buru**, el artista de “**Ciclismo de madera y viento**”, que está señalizando de modo altruista los puertos de montaña más bellos de nuestro país con preciosos carteles de madera, algunos con gran popularidad entre los cicloturistas, como el colocado el Abantos (Madrid).



Próximamente todos los detalles en la WEB del Proyecto GRAN PREMIO CANAL DE CASTILLA.