

«LA PRIMERA DE RIOSECO» (1852-1856), PRECEDENTE A LA ACTUAL FÁBRICA DE HARINAS «SAN ANTONIO» EN LA DÁRSENA DEL CANAL DE CASTILLA EN MEDINA DE RIOSECO.

Javier Revilla Casado. Universidad de León¹.

Resumen:

El siguiente trabajo aborda el establecimiento de la primera fábrica de harinas en el salto inmediato a la dársena del ramal de Campos en Medina de Rioseco, una instalación que se edificó en 1852 y equipó con maquinaria un año después, cuando también comenzó a molturar trigo.

Esta harinera, denominada en las fuentes documentales como “La Primera de Rioseco”, es el precedente a la actual fábrica de harinas “San Antonio” recientemente declarada monumento BIC, pues el edificio original quedó completamente destruido por la quema que le infligieron durante los Motines del Pan en 1856, siendo reedificada el año 1858.

Introducción.

La conclusión del Canal de Castilla es una de las principales obras de ingeniería hidráulica desarrolladas en la España del siglo XIX. A la altura de 1831 lejos quedaba ya el *Proyecto general de canales de navegación y riego para los reinos de Castilla y León* (1753) encargado por Zenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada, al ingeniero francés Carlos Lemaury para comunicar la meseta con los puertos del mar Cantábrico a través del nuevo camino de Reinosa desde la localidad de Bolmir. Mediante Real Cédula², el 17 de marzo de 1831 Fernando VII cedía la finalización de los trabajos a una empresa formada por el banquero establecido en París Alejandro Aguado (Marqués de las Marismas del Guadalquivir), Gaspar Remisa, Javier de Burgos y Carlos Fernández Martínez de Irujo (Marqués de Casa-Irujo), todos ellos integrantes del círculo político-financiero vinculado a la reina María Cristina³.

Abierta la navegación entre Alar del Rey y Valladolid en 1836, acabarán por desecharse los ramales dirigidos hacia Segovia, Zamora y León, e incluso la prolongación del Norte hasta las faldas de la cordillera Cantábrica, centrándose los esfuerzos en el ramal de Campos por el interés que suponía dada la gran producción cerealista de la zona y la demanda de transportes de harinas hacia los puertos santanderinos rumbo a su exportación marítima.

Entre los años 1835 y 1849 se desarrolló la apertura del ramal de Campos, entre El Serrón (Grijota) y Medina de Rioseco. “Los fundadores del primitivo Canal no nos dejaron ni nivelaciones ni planos, ni más antecedentes que ligeras descripciones insuficientes como trabajos científicos. El Canal de Campos ha sido pues estudiado, proyectado y construido en los últimos siete años⁴”.

¹ Personal investigador de reciente titulación, becado para la realización de Tesis Doctoral por la Junta de Castilla y León (convocatoria 2009).

² *Gaceta de Madrid*, 26 de abril de 1831, pp. 1-4.

³ HELGUERA QUIJADA (1990): “Proyectismo y realidad en la explotación del Canal de Castilla durante los siglos XVIII y XIX”, p. 41.

⁴ AGCHD, c.0062-07. 1849. *Espediente (sic) sobre la terminación del Ramal de Campos y reconocimiento de sus obras por el Sr. Inspector del canal*. 8 de noviembre de 1849 “a las 7 de la tarde”.

Dado el retraso centenario en la culminación del Canal de Castilla, este pronto encontraría un duro competidor, el ferrocarril, en su primigenia función principal como medio de transporte. De este modo, el aprovechamiento industrial de sus saltos, que inicialmente había sido contemplado pero poco valorado, se convertirá en uno de los negocios más rentables para la Compañía del Canal de Castilla, sociedad anónima concesionaria por setenta años desde el 12 de diciembre de 1849.

1.- Configuración de la dársena de Medina de Rioseco.

El 6 de marzo de 1847 la Empresa del Canal de Castilla adquiría los últimos terrenos para concluir el ramal de Campos, 24.800 estadales de tierra desde la localidad de Villanueva de San Mancio hasta el cementerio de Medina de Rioseco⁵. Precisamente junto al camposanto situado en la calle de la Escoba de la ciudad riosecana se había previsto ubicar el punto final del tramo, reconociéndose como “necesidad física y moral” efectuar el traslado del cementerio a otro lugar “porque las infiltraciones no permitirían habrír⁶ sepulturas y sería una triste anomalía que un lugar de respeto y beneración estuviese en el centro del tráfico y recreo⁷”.

En cuanto al propio ramal de Campos, las obras de construcción estaban prácticamente finalizadas a finales de abril de 1848, pues para entonces sólo restaba “ocuparse de las dimensiones del muelle, del desagüe del Canal y de la posición de las fábricas y almacenes que deban establecerse⁸”.

El mismo documento señala que Medina de Rioseco sería uno de los puntos principales del Canal de Castilla, “tal vez el más importante (...) para el tráfico de granos”. Por ello se cuidó el diseño de la dársena en este punto, con una longitud de 1.000 pies y una anchura de 200 pies, “terminada en cada costado con un muro de sillarejo de poco talud, para que las barcas puedan atracar fácilmente, interpolado con cadenas de sillería, destinando a esto la sobrante de las obras de fábrica y la que produzcan los desmontes de los varios conventos que la Empresa compró⁹. El coronamiento será de sillería en los 4 pies que sobresale del nivel del agua para la comodidad de los cargues. El macizo será de mampostería y mezcla de cal hidráulica artificial; estará revestido en su interior o en el contacto de las tierras con una capa de hormigón de 1 ½ pie de grueso, para impedir las filtraciones, particularmente a la izquierda que irían a la ciudad”.

El calado de la dársena de Medina de Rioseco alcanzaría los 8 pies, uno más que el resto del canal, y el estribo final se proyecta de forma semicircular, todo ello con intención de facilitar las maniobras de las barcas, resultando un puerto en el que podían girar unas sesenta a la vez y atracar juntas hasta una treintena¹⁰. Además, la

⁵ AGCHD, c.0062-01. Dicha adquisición costó 109.812 reales y 9 maravedís.

⁶ Las transcripciones de textos originales, que indicamos entrecomilladas, mantienen los errores ortográficos.

⁷ AGCHD, c.0062-02. Acuerdo del Ayuntamiento de Medina de Rioseco, 20 de noviembre de 1847.

⁸ AGCHD, c.0062-03. *Memoria sobre la terminación del Canal de Campos en Medina de Rioseco*. 25 de abril de 1848.

⁹ Dichos conventos eran los de Matallana, Villanueva de San Mancio, Valdescopezo y Santo Domingo de Rioseco. De ellos se extrajo el “material de piedra, ladrillo, teja, hierro y madera” utilizado en gran parte de las obras del último tramo del Ramal de Campos, tanto del propio canal como de las edificaciones del mismo.

¹⁰ AGCHD, c.0062-07. 1849. *Espediente (sic) sobre...*, 08-11-1849.

elección de la ubicación del muelle no fue algo baladí, sino que se debió a la cercanía con la carretera hacia León y Asturias, a las afueras de la ciudad en su parte Noroeste, “posición despejada para edificar toda clase de edificios”.

Entre las edificaciones anejas a la dársena destacarían los almacenes, cuya construcción ya se había iniciado en el verano de 1847. Tendrían unas dimensiones de 400 por 68 pies, estando separados 20 pies del muelle y entre sí por 40 pies para evitar propagaciones de incendios. Sus puertas darían tanto al canal como a un camino posterior también de 40 pies de anchura en el que cargarían y descargarían los carros, evitando con ello su introducción en los caminos de sirga de la parte delantera.

Con estas premisas, unidas a la instalación de las dos fábricas y el molino que mencionaremos con posterioridad, se crearía una nueva zona urbana en Medina de Rioseco para la cual ya los técnicos de la Empresa del Canal auguraban que pronto se convertiría en “el punto más animado de la población”.

No debemos olvidar tampoco a las embarcaciones por medio de las cuales se realizaría la navegación en el Canal de Castilla. A ellas se reservaba “una dársena para la carena o reparación de tres barcas a la vez, permitiéndose en el mismo sitio y sobre el camino de sirga la construcción de barcas nuevas”. Su emplazamiento concreto se ubicó cercano al punto de unión del muelle principal con el vaso del ramal, y tendría un “ligero puente levadizo de madera” de fácil manejo sobre el que pasarían las mulas que tiraban de las barcas, levantándose sólo en los casos en que se necesitase dar paso a alguna barca para la zona de arsenal¹¹.

Como es lógico, los animales que arrastrarían las barcas mediante sirgas o los carros que traficaban en torno al muelle requerían de establos para su descanso y alimentación. Para ello, primitivamente se construyó una cuadra aprovechando la tapia del viejo cementerio de Medina de Rioseco, pero fue sustituida por una de mayores y mejores condiciones en el verano de 1853¹².

También los seres humanos vinculados a las faenas del canal precisarían de espacios. Como ejemplo de ello conocemos, ya años después de iniciada la navegación por el ramal y la molturación de cereales en las industrias, la existencia de una cantina a partir de 1857 inmediata a la primera fábrica de Rioseco, tras la cesión “puramente graciosa” por la Compañía del Canal de Castilla de un pequeño terreno a la viuda Petra Candelas con tales fines¹³.

1.1.- Inauguración y apertura del ramal. El esperado momento llegó el 7 de noviembre de 1849, día en el que las aguas del Canal de Castilla llegaron hasta Medina de Rioseco “en medio de un concurso extraordinario y sin que haya ocurrido accidente alguno desagradable al romperse el malecón¹⁴”. Varios periódicos recogieron los actos

¹¹ Conocemos que a finales del siglo XIX estaba establecido como “maestro en el dique” Ramón Chico Blanco, que en 1894 tenía junto al mismo una vivienda y un almacén de maderas que quiere legar a su hijo Modesto, por lo que solicita a la Compañía del Canal de Castilla que se lo venda. AGCHD, c.0063-04.

¹² AGCHD, c.0062-15. Curiosamente la cuadra costó bastante más que la vivienda erigida por entonces para las familias del vigilante de la dársena y su ayudante, 13.981,30 reales frente a 9.877.

¹³ AGCHD, c.0062-23 y AHPV, protocolos notariales, caja 15971: Escritura de cesión, 11 de abril de 1857, ff. 333-334.

¹⁴ AGCHD, c.0062-07. 1849. *Espediente (sic) sobre...*, 08-11-1849: “En el día de ayer se han echado las aguas al muelle de esta ciudad...”.

celebrados el día siguiente en torno a dicho acontecimiento, destacando la colocación de una lápida de mármol con letras doradas en la iglesia de Santa María¹⁵.

Como las frías fechas no eran proclives a los festejos populares, la Empresa del Canal del Castilla decidió hacer donativos a varios colectivos de la ciudad: 4.000 reales a la Junta Municipal de Beneficencia, 350 a los presos pobres de la cárcel, 1.000 al Hospital del Sancti Spiritus y 2.000 a cada uno de los conventos (Santa Clara y el Carmen).

Tras finalizarse el ramal de Campos, a finales de 1849 se hizo entrega del presidio a las autoridades competentes. Es sobradamente conocido que en la construcción del Canal de Castilla se empleó mano de obra confinada. En la zona que nos ocupa, el interés por concluir los trabajos –sobre todo de excavación y de acarreo de materiales– llevó a movilizar varias cuerdas de presos desde distintas poblaciones españolas. De Barcelona salieron en septiembre de 1844 y agosto de 1845, mientras que de Sevilla partieron en abril de 1847 “sobre 1.000 confinados que se destinan a los trabajos del canal de Castilla¹⁶”.

Sus condiciones debían ser tan lamentables que las propias autoridades estatales piden para ellos “un alimento algo más sano y mejor condimentado del que, según noticias que han llegado hasta nosotros, se suministra a los destinados al servicio del canal. También se nos ha dicho que se trata a aquellos infelices con excesiva dureza: podrá haber exageración en estas noticias pero lo cierto es que nada temen tanto los confinados al presidio de esta plaza (Barcelona) como ir destinados al canal de Castilla¹⁷”.

El presidio establecido en Medina de Rioseco tenía una cuidada organización interna, que iba desde los mandos de las tropas para la escolta y custodia de los presos hasta el capellán particular llamado Antonio Sancho. Su ubicación física se hizo en el claustro del antiguo convento de San Francisco¹⁸. Terminada la labor de los penados, son curiosos algunos documentos relativos al cierre del establecimiento penitenciario, como la orden de tasación de las prendas de los presos encargada al sastre Juan Ubal o la reclamación del libro de defunciones producidas en el mismo por parte del capellán.

Además de su empleo, la premura por rematar la obra llevó a la Empresa del Canal a solicitar de las autoridades eclesiásticas locales un permiso especial para que el resto de obreros y operarios pudiesen trabajar en algunos días festivos, siempre “después de oír misa¹⁹”.

1.2.- Traspaso a la Compañía del Canal de Castilla. A comienzos de 1851 se realizó un inventario de todas las propiedades del canal para culminar el traspaso de la

¹⁵ Ventura García Escobar critica en 1854 que aquel fuese el único monumento erigido para conmemorar la obra del canal: “...Eso sería más clásico que un letrado trivial, semejante a un recorte de la Guía de forasteros, colocado en el rincón de una iglesia con donosa oportunidad. ¡Tanto valdría la inscripción de un combate naval en una fábrica de charol!... ¡El rico mármol y los áureos caracteres merecían más gusto artístico y literario!”

¹⁶ *Gaceta de Madrid*: 8 de agosto de 1845, p. 2 y 3 de abril de 1847, p. 2.

¹⁷ *Gaceta de Madrid*, 8 de agosto de 1845, p. 2. Otra prueba de ello sería el “germen de calenturas estacionales intermitentes” que afectó al presidio de Valladolid en el verano de 1846.

¹⁸ PÉREZ DE CASTRO y REGUERAS GRANDE (2009): *Ventura García Escobar. Medina de Rioseco, Campos y Torozos en el Seminario Pintoresco Español*, pp. 54 y 156.

¹⁹ AGCHD, c.0062-06. La respuesta fue favorable, pero “para evitar el escándalo que pudiera seguirse si no se manifestase en el pueblo” el párroco de Santa María lo hizo público en la misa mayor del 21 de diciembre de 1849.

concesión de la empresa a la sociedad anónima que lo explotaría desde 1849 a 1919. Gracias a ello conocemos que en el ramal de Campos, además del propio canal apenas existían otros edificios dada la reciente terminación de las obras. Así, a comienzos de 1851 se mencionan²⁰:

- Almacenes, fragua y horno en Villaumbrales.
- Astillero (con almacenes de madera, taller, almacén de brea y horno), casa-mesón e iglesia en Sahagún el Viejo.
- Molino en Abarca (1ª esclusa) con “su maquinaria de 4 pares de piedras francesas con rodeznos del país”, tasado en 70.000 reales.
- Fábrica de harinas en Capillas (2ª esclusa) con “la rueda hidráulica que da movimiento a la máquina que se halla en el 1^{er} cuerpo e impulsa los ocho pares de piedras francesas de que constan y se hallan en el 2º, y junto al mismo cobertizo hay colocado un rodezno que por medio de un árbol de hierro da movimiento a la maquinaria de limpia y cernido que se halla en los pisos altos”.

En Medina de Rioseco se enumeran los siguientes elementos:

INVENTARIO DE BIENES EXISTENTES EN MEDINA DE RIOSECO PARA SU ENTREGA A LA COMPAÑÍA DEL CANAL DE CASTILLA. 3 de febrero de 1851.	
Descripción	Valor
<i>El forro del muelle de mampostería, sillarejo y coronamiento de sillería en toda su longitud</i>	75.000 rs.
<i>A la entrada o cabeza del muelle y costado derecho del canal se encuentra una línea de almacenes de 300 pies y 56 de anchura; su construcción sobre cimientos de mampostería; ángulos y pilares de puertas y ventanas de sillería y los huecos o cajones de tapial de tierra acerado de cal por el exterior y estucado de yeso por el interior, con su piso enladrillado con dos pilas de carreras en el centro con sus pies derechos y zapatas y javalconados con su atirantado, piernas de tijera y pendolones y la cubierta de tejado a cuatro aguas de machón y tabla de pino con 12 puertas de entrada y encima de estas 12 rejas de hierro y además 12 ventanas con rejas de lo mismo y alambreras con bastidores en las 24, dividida en seis locales</i>	86.000 rs.
<i>A continuación y en la misma línea se encuentra otro almacén en un todo igual al anterior</i>	86.000 rs.
<i>Inmediato se halla otra línea de almacén que concluye al extremo del muelle próximo a la concha, de iguales dimensiones y construcción que los anteriores, con una puerta más de entrada que da vista a la población</i>	86.000 rs.
<i>Al lado izquierdo del canal y paralelo al que primeramente se deja descrito se encuentra otra línea de almacén, de igual construcción y forma que aquel</i>	86.000 rs.
<i>A continuación se encuentra otra línea de almacén de iguales dimensiones y construcción que la anterior</i>	86.000 rs.
<i>Seguidamente se encuentra otra línea de almacenes que termina próximo al desagüe del muelle, y está dividida en tres de 164 pies de longitud y 57 de latitud de igual construcción que las anteriores con sólo seis puertas y sus rejas encima y 8 ventanas con rejas también y alambreras como las de las demás</i>	48.000 rs.
<i>Frente al centro del semicírculo que forma la conclusión del muelle hay una cuadra que sirve para los arrastres de las barcas, de 90 pies de longitud y 17 de latitud; su construcción de cimiento de mampostería, ángulos y pilares de</i>	4.000 rs.

²⁰ AGCHD, L-3: *Inventario de entrega del Canal de Castilla a la Compañía, 03-02-1851.*

<i>sillarejo y el resto de tapial de tierra y adove, tejado a una agua con cubierta de machón y tabla, su pesebrera corriente y tres puertas de entrada y una ventana</i>	
<i>Al lado izquierdo del muelle, próximo a su conclusión y paralelo y contiguo a la alcantarilla de desagüe de fondo del canal se hallan los tres saltos de agua de 11 pies de caída cada una y 18 de anchura, con el desagüe de superficie para los mismos, arqueado de ladrillo en una longitud de 250 pies siendo la de todo el derrame hasta el río de 2.500 pies, 12 de latitud en su fondo y 8 de altura con inclusión de los cimientos y además los muros del 1^{er} cuerpo o sean los cimientos de los tres artefactos que sobre los mismos deben montarse, cuyo perímetro incluso cada uno de los almacenes de servicio de los mismos es de 464 pies lineales con 4 de anchura y 15 y 10 de altura media, cuyos cimientos son de mampostería concertada y la fábrica de los muros de caída toda de sillería y la del desagüe de sillarejo</i>	334.232 rs.
<i>En el 3^{er} salto del desagüe del muelle se ha construido un molino de maquila, con maquinaria de turbina de Fontaine, engranajes de hierro colado, 4 piedras de la Ferté y todos los accesorios necesarios para que sirva para fábrica de harinas</i>	111.000 rs.

Fuente: AGCHD, L-3: *Inventario de entrega del Canal de Castilla a la Compañía*, 03-02-1851, ff. 53r-54v.

A pesar del enorme retraso en su construcción, tras la apertura a la navegación del ramal de Campos los primeros años de explotación fueron enormemente rentables, llegando a cuadruplicar el volumen de mercancías expedidas desde Medina de Rioseco a las de Valladolid²¹.

Tal movimiento hizo necesario aumentar la vigilancia sobre la dársena riosecana, para lo cual el 28 de julio de 1852 ya se propuso la construcción de una vivienda para el encargado de la misma y su ayudante, que hasta la fecha residían en la población “dejando abandonados durante la noche intereses de gran consideración”. Según el presupuesto elaborado, la casa se alzaría sobre la cabeza del primer almacén del lado derecho del muelle y costaría 9.877 reales. Debió construirse a lo largo del año 1853, pues dicha fecha aparece inscrita en el reloj de sol que sigue marcando las horas sobre su fachada Sur.

Curiosamente, en 1856 tenemos noticia de que dicha casa tenía por cubierta “una azotea sin tejado”, lo que ocasionaba filtraciones en invierno por lo que se asignan 7.916 reales para cubrirla adecuadamente²².

2.- El derrame de triple escalón.

Una vez que el ramal de Campos está totalmente operativo a mediados del siglo XIX, en la dársena de Medina de Rioseco se observa la posibilidad de aprovechar mecánicamente la diferencia de altura existente entre el Canal de Castilla y el río Sequillo –37 pies y 3 pulgadas, algo más de 10 metros–, al que el primero cede sus aguas sobrantes mediante un derrame o desagüe de triple escalón en su lado izquierdo.

²¹ HELGUERA QUIJADA (1990): *Op. cit.*, p. 43 y AGCHD, c.0062-07. 1849. *Espediente (sic) sobre...*

²² AGCHD, c.0062-14. Solicitud de construcción de una vivienda para el encargado del muelle de Medina de Rioseco, Valladolid 28 de julio de 1852.

La empresa concesionaria del canal podía vender o arrendar los establecimientos industriales que se situasen sobre los saltos de las esclusas y derrames, pues desde 1831 le pertenecía “el producto de los edificios, artefactos y demás propiedades del canal y no sólo ello, sino que serían suyos a perpetuidad los molinos u otros artefactos que la compañía haga construir en las 23 esclusas que han de hacerse en los tres ramales que ella toma a su cargo, así como los que se establezcan en las esclusas 2ª, 3ª, 4ª, 5ª y 6ª del canal del Norte, y sobre la 33ª del canal del Sur, cuyas caídas de agua no se han aprovechado hasta ahora²³”.

Las mejoras introducidas por los empresarios arrendatarios en dichos edificios industriales revertirían a la Compañía del Canal de Castilla tras finalizar el contrato de cesión, lo que no fue impedimento para que durante el siglo XIX se creasen a orillas del Canal de Castilla imponentes fábricas dotadas de algunos de los mayores adelantos técnicos del momento. Destacó el montaje de fábricas de harinas, cuya cifra superaba la treintena en 1855 según los estudios publicados por Javier Moreno Lázaro, autor que acuñó también el afortunado calificativo de “fiebre harinera” para denominar lo que estaba sucediendo en aquellas décadas de oro de la molinería castellana.

El artículo 29 de la concesión del Canal de Castilla en 1831 abría claramente la posibilidad para establecer este tipo de industrias molturadoras de cereal: “Si acomoda a la compañía aprovechar una o más de las caídas de agua de que puede disponer para establecer *molinos a la inglesa* u otros artefactos de construcción o mecanismo particular, podrá verificarlo no obstante los privilegios concedidos a otros individuos o compañías para plantear iguales establecimientos en otros puntos²⁴”. La terminología que emplea la cita tiene que ver con el “sistema inglés” que significó un cambio radical en la organización de las instalaciones harineras, que pasaron entonces de la tradicional horizontalidad a disponerse de modo vertical.

Para el caso del derrame de Medina de Rioseco, los ingenieros del canal dispusieron en él tres saltos hidráulicos que compartían características: un caudal de 1.000 litros por segundo y una caída de 3,10 metros de altura, que da como resultado una potencia de 42 CV disponible en cada uno de ellos²⁵.

La ubicación se hizo “lo más cerca posible de la carretera general de Asturias, para que las fábricas (a instalar sobre los saltos) estén más próximas a la población y en contacto inmediato con todas las comunicaciones por medio de la carretera general de León, camino y calle de la Escoba, y calzada de Villalón, facilitándose así de esta manera la compra de trigos y la venta de salvados y harinas de clase baja a los pueblos inmediatos²⁶”. Pudo elegirse otra disposición más lineal del derrame, pero a pesar de requerir menos desmontes el gasto que suponía se disparaba al tener que expropiar

²³ *Gaceta de Madrid*, 26 de abril de 1831, pp. 2 y 3.

²⁴ *Ibídem*.

²⁵ Según los datos publicados por GARCÍA CASTELLÓN (1997): *Molinos y fábricas de harina en Castilla y León*, pp. 66-67. Dicha potencia, por cierto, es bastante inferior a la media del resto de saltos del Canal de Castilla, que supera los 120 CV. Sólo el rendimiento de las esclusas de Abarca, Capillas y Valladolid (41ª) con 40 CV, eran inferior a los saltos riosecanos.

²⁶ AGCHD, c.0062-03. *Memoria...* 25-04-1848.

una huerta. De este modo, sobre el desagüe de Rioseco se van a construir tres edificios fabriles que aprovechen su energía potencial, concretamente:

DERRAME DEL RAMAL DE CAMPOS EN MEDINA DE RIOSECO	Primer salto	Segundo salto	Tercer salto
Establecimiento industrial	Fábrica de harinas	Fábrica de harinas	Molino maquilero
Denominación actual	“San Antonio”	“La Pura”	“Santa Rita”
Otras denominaciones	“La Primera” “Patrocinio”	“La Segunda” “La Aurora”	“La Tercera” “Molino del Cristo”
Distancia al muelle (m aprox.)	0	663 pies (185 m)	1.056 pies (295 m)
Salto hidráulico	11 pies (3,10 m)	11 pies (3,10 m)	11 pies (3,10 m)

Fuente: elaboración propia con datos del AGCHD y AMMR.

3.- La fábrica de harinas del primer salto.

Tenemos la certeza de que las dos fábricas de harinas situadas en los primeros saltos del derrame del ramal de Campos en Medina de Rioseco se encontraban en fase de construcción en julio de 1852²⁷. Vamos a detallar a continuación los detalles sobre las características, puesta en funcionamiento y arrendamiento de la harinera llamada “La Primera de Rioseco” situada junto a la dársena en la posición que actualmente ocupa la que conocemos como “San Antonio”, pues veremos como su precedente sufrirá un incendio en 1856 que acabará con ella.

3.1.- Propulsión hidráulica. En las memorias realizadas en 1848 se propuso que los receptores hidráulicos a situar en los tres saltos de Medina de Rioseco fuesen ruedas de cajones o rodets de cubo, indicándose que “no se mencionan las turbinas de Fourneyron, de Fontaine Baron y de Jonval, a pesar de sus excelentes resultados, por ser poco conocidas en el Canal y ofrecer gran dificultad de repararse cuando ocurre alguna avería²⁸”. Es posible que tal rechazo estuviese motivado por los problemas constatados en la turbina instalada en la fábrica de harinas del segundo salto del derrame de Valladolid, que finalmente fue sustituida por una rueda de cajones y eje horizontal²⁹.

Por tanto, las fábricas que se plantean suponen un paso adelante respecto a las tradicionales instalaciones molineras que disponían un rodezno para accionar cada pareja de piedras de moler, o a lo sumo dos parejas. En este caso se da paso a una única rueda hidráulica que va a tener la capacidad de mover ocho parejas de muelas,

²⁷ AGCHD, c.0062-14.

²⁸ AGCHD, c.0062-03. *Memoria...* 25-04-1848.

²⁹ REPRESA FERNÁNDEZ y HELGUERA QUIJADA (1992): “La evolución del primer espacio industrial de Valladolid: la dársena y el derrame del Canal de Castilla (1836-1975)”, p. 328.

pero el paso no va a ser tan grande como para incorporar las turbinas más adelantadas del momento, quedándose en una evolución intermedia.

La memoria citada refleja además que entre las dos opciones que barajaron para los casos de Medina de Rioseco era mucho más eficiente optar por la rueda de cajones, pues el rodete de cubo malgastaba hasta tres veces más de agua para obtener un mismo trabajo. Por tanto, el estudio de caso que se hace en 1848 propuso colocar en cada artefacto riosecano una rueda hidráulica con 32 cajones que con unas determinadas características produciría una fuerza de 36 caballos de vapor *españoles*³⁰, suficientes para mover ocho parejas de piedras de La Ferté, cada una de las cuales exigiría unos 4 CV (más otro ¼ CV por pareja para la limpia y cernido) con el objetivo de moler en total 299,36 fanegas de trigo diarias, unos 12.950 Kg.

El motor definitivo sería realizado e instalado por la fundición *Cardailhac y Aldea*³¹, según el contrato que se detallará en el apartado siguiente. Para determinar la fuerza de la turbina, que habría de proporcionar entre 36 y 38 caballos de vapor, se realizaría una medición “con el freno de Pronny, correspondiendo este efecto útil al gasto máximo de agua de (...) un metro cúbico setenta y ocho centímetros cúbicos (ochenta y dos pies cúbicos veinte y ocho céntimas de pié) por segundo de tiempo y al salto medio desde el nivel superior del agua hasta el inferior que es de tres metros siete centímetros (once pies) en los dos artefactos del desagüe de Rioseco³²”.

El freno de Prony es un instrumento dinamométrico inventado en 1821 por el ingeniero francés Marie Riche (barón de Prony). La octava cláusula del contrato obligaba a *Cardailhac y Aldea* a proporcionarlo para la comprobación de la potencia. Si no se alcanzase la fuerza mencionada serían “de cuenta de los dichos Sres. todos los gastos de cantería, carpintería, albañilería y demás necesarios hasta conseguir los espresados resultados, así como el hacer otras turbinas si el caso lo exige, en el término de tres meses”.

3.2.- Dotación de maquinaria. El contrato de la maquinaria para las fábricas de harinas de Medina de Rioseco, que afecta además al molino de Villamuriel y a una fábrica de harinas situada en la dársena de Valladolid recientemente incendiada, se firmó el 20 de abril de 1852 con la citada sociedad *Cardailhac y Aldea*³³.

A continuación extraemos del texto original la relación de elementos instalados en la factoría que nos ocupa, la del primer salto de Medina de Rioseco.

³⁰ Se especifica que 40 CV españoles equivalen a 41 franceses y a 40,5195 ingleses.

³¹ Establecida en la dársena de Valladolid; sobre la misma véase REPRESA FERNÁNDEZ y HELGUERA QUIJADA (1992).

³² AHPV, protocolos notariales, caja 15849, ff. 256r-267r.

³³ *Ibidem*.

MAQUINARIA A INSTALAR EN LA PRIMERA FÁBRICA DE HARINAS DE MEDINA DE RIOSECO Contrato con Cardailhac y Aldea el 20 de abril de 1852	
Descripción	Valor
<i>Una turbina de la fuerza de treinta y seis a treinta y ocho caballos con su pivote inferior, con su juego de pivote y disco de acero de recambio, su distribuidor fijo, su trampón horizontal para las canales, tubo para cubrir el eje de hierro dulce, y alivio para arreglar la altura de la rueda</i>	30.000 rs.
<i>Una rueda de corona de once pies de diámetro con dientes de madera correspondientes, torneada... 120@ Un árbol vertical de yerro colado torneado... 60@ Ocho piñones torneados y divididos... 132@ Ocho árboles de las piedras con sus pivotes de acero fundido... 88@ Ocho puentes de yerro colado con sus tornillos de presión... 80@ Ocho alivios... 16@ Ocho columnas... 8@ Ocho volantes y ocho tinglas de hierro dulce... 10@ Ocho nadejas... 10@ Ocho gorros... 12@ Ocho embojaduras... 12@ Un soporte cuadrado para la estremidad del árbol vertical... 4@ Cuatro tornillos para el mismo... 2@ Setenta y cuatro tornillos para los puentes... 8@ Ocho tric-trac y ocho pequeños manchones... 2@ Total 564 arrobas. Cuyo número de arrovas a precio de cincuenta reales cada una importan</i>	28.200 rs.
<i>Un recogedor de harinas</i>	1.500 rs.
<i><u>Armazón para la turbina</u> Cuatro piezas de doce pies de largo... 48 pies Ocho id de cuatro id... 32 pies Cuatro id de trece id... 52 pies Cuatro rinconeras de cuatro id... 16 pies <u>Armazón para el castillete de las piedras</u> Cuatro piezas de veinte y dos pies de largo y de un pie en cuadro... 88 pies Dos de veinte pies... 40 pies Cuatro id de once... 44 pies Diez y seis id de siete... 112 pies Ocho id de doce... 96 pies Diez y seis pies derechos de catorce pies de largo... 224 pies Ciento veinte pies cuadrados de tablón de dos y medio pulgadas de grueso para el cierre del depósito de la turbina. Cuya cantidad de pies de madera y tablones se dan el precio de seis mil quinientos reales. Los tablones machembrados y labrados y las maderas del castillete y del armazón de la turbina escoplados las unas y espigas en las otras, y además los tornillos necesarios para sugetar dichos armazones</i>	6.500 rs.
<i>Ocho cubiertas para las piedras con sus tramoyas</i>	1.840 rs.
<i>Trampón vertical exterior con sus barras dentadas, y además (sic) engranes, para habrir y cerrar el paso del agua</i>	1.500 rs.
<i><u>Movimientos para limpiar y cerner</u> Veinte y cinco pies de árboles horizontales para comunicar el movimiento de la turbina al cuerpo de la fábrica y a los demás artefactos... 30@ Un par de manchones... 3@</i>	23.540 rs.

<p>Tres soportes con sus placas de asiento y coginetes de bronce... 20@ Dos pares de ruedas de ángulo, dientes de yerro y madera... 60@ Una rangua... 5@ Doce tornillos... 2@ Cuarenta y cinco pies de árboles verticales de tres y media pulgadas de diámetro, todos torneados... 42@ Cuatro pares de manchones... 12@ Cinco cajas con coginetes de encina y tornillos de presión... 10@ Veinte tornillos para las mismas... 1@ Tres ruedas de ángulo torneadas con dientes de madera... 36@ Seis piñones torneados y divididos... 20@ Ciento cuarenta pies de árboles horizontales de dos y media pulgadas de diámetro para transmitir el movimiento a los varios artefactos... 70@ Ocho pares de manchones... 16@ Catorce sillas para sostener los árboles horizontales... 28@ Cincuenta y seis tornillos para las mismas... 5@ Veinte y cuatro poleas de hierro colado... 24@ Veinte poleas de correas de vasos... 24@ Veinte arbolitos pequeños... 8@ Cuarenta pequeños soportes... 10@ Ochenta tornillos y tuercas para los mismos... 2@ Total 428 arrobas. Cuyo número de arrovas a precio de cincuenta y cinco reales una importan</p>	
<p><u>Limpia de trigo y cernido</u> Una criba de descante 500 rs. Cuatro frapores con dos crivas 16.000 rs. Dos batidores con sus ventiladores 2.800 rs. Un ventilador a la tramoya del trigo limpio 400 rs. Cinco cedazos con sus armazones y herrages sin sedas 5.000 rs. Cinco ruedas y cinco piñones para el movimiento de dichos cedazos 330 rs. Un árbol para trasmitir el movimiento 400 rs. Cinco sillas con coginetes de madera 250 rs. Diez tornillos para las mismas 70 rs.</p>	
<p><u>Accesorios</u> Embudos de oja de lata rebistiendo los ojos de las piedras 800 rs. Cuatro carretillas 640 rs. Un pescante para levantar las piedras componiéndose de su cabria de madera, su arco, husillo y tuerca con manillas 800 rs. Veinte y cuatro picas y seis picarros 600 rs. Roscas de harina y de trigo con sus movimientos 2.000 rs. Un gato para levantar los piñones 500 rs. Un tira sacos 1.200 rs.</p>	
<p>Por armar dicha maquinaria 2.000 rs.</p>	
<p>Total</p>	<p>127.370 rs.</p>

Fuente: AHPV, protocolos notariales, caja 15849: ff. 256r-267r.

3.3.- Arrendamiento a “Riva Hermanos”. Cuando la instalación de la primera fábrica de harinas de Rioseco se encontraba “en el mejor estado de adelantamiento”, el 27 de noviembre de 1852 se firmó el primer arriendo entre sus propietarios, la

Compañía del Canal de Castilla –por medio de su director local José Rafo–, y sus primeros explotadores, la sociedad mercantil *Riva Hermanos*³⁴.

La renta anual de la harinera se estableció en 50.000 reales, coste sólo superado por las de Frómista (esclusa 21, de *Michelena y Cía*), Viñalta (esclusas 31 y 32, de Tadeo Ortiz) y Valladolid (derrame 1, de J. Suárez Centí) e igual a las dos de Tamariz y dos de Valladolid propiedad todas ellas de N. Polanco, según referencias del año 1855³⁵.

Además, el pago de la renta debía hacerse “por trimestres anticipados y en monedas de oro o plata corriente en el Reyno, y no en otra especie”. El arriendo tendría una duración de diez años. Durante ese tiempo los explotadores podrían aumentar y perfeccionar la maquinaria, aunque se dejaban impedidos los cambios estructurales en el edificio y la modificación del número de piedras. Quedaba prohibido “moler a maquila” y no se podrían exigir rebajas en el alquiler a la Compañía del Canal de Castilla en caso de que faltase el agua por causas naturales “ni por rompimientos ni averías que puedan ocurrir con el uso ordinario que se haga en el Canal”, salvo que en el último caso excediesen la reparación durante más de veinte días.

3.4.- Inicio de la molturación. Sobre la definitiva entrada en funcionamiento de la fábrica, el acuerdo establecido con *Cardailhac y Aldea* para la instalación de la maquinaria establecía un plazo de 10 meses para el montaje –hasta el 20 de febrero de 1853– y que la harinera debía estar molturando a pleno rendimiento el 20 de abril siguiente. De retrasarse, los proveedores indemnizarían a la Compañía del Canal de Castilla con 100 reales diarios³⁶. Además, fijaba una garantía de un año para las máquinas “que constituyen la parte esencial de los artefactos” (turbina, ejes, coronas, engranajes...) mientras que la responsabilidad en las de limpia y cernido se limitaba a los primeros quince días de actividad³⁷. Esto último nos hace suponer que, siendo fundidores *Cardailhac y Aldea*, el resto de máquinas las adquirirían a terceros o intervendrían sólo parcialmente en su construcción.

Los sistemas de molturación de trigo desarrollados hasta mediados del siglo XIX habían maquinizado los procesos de limpieza del grano y de cernido de la harina, disponiendo los edificios de manera vertical con sucesivas plantas, pero la fase de molienda propiamente dicha seguía efectuándose mediante la fricción de parejas de piedras, como venían haciendo los molinos desde siglos atrás. Se estaba trabajando todavía en el nuevo sistema de cilindros o austro-húngaro, que había sido inventado

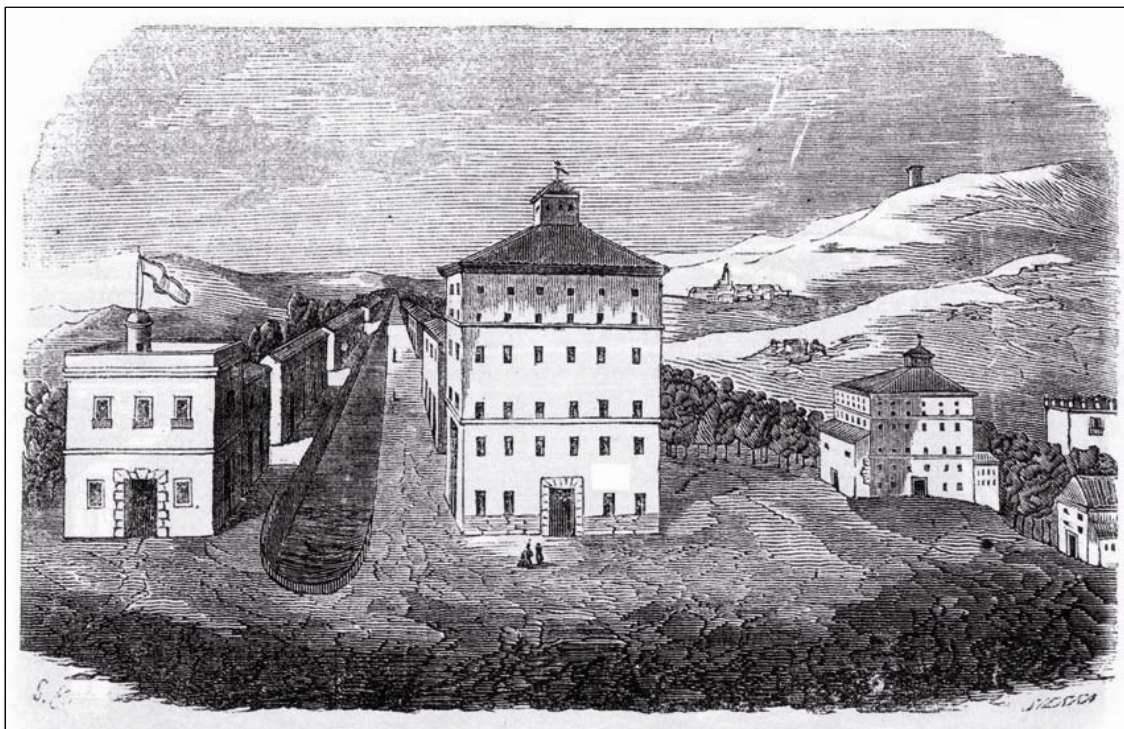
³⁴ AHPV, protocolos notariales, caja 15849, ff. 527r-531v.

³⁵ Cuadro de MORENO LÁZARO actualizado en HELGUERA (1990): *Op. cit.*, p. 45.

³⁶ De todos modos, la escritura de fianza para el arriendo dada por *Riva Hermanos* es de fecha 21 de noviembre de 1853, por lo que es posible que la fecha de entrega de la fábrica se retrasase bastante. AHPV, protocolos notariales, caja 15983: f. 524.

³⁷ AHPV, protocolos notariales, caja 15849, ff. 256r-267r.

en 1836 por Jacob Sulzberguer pero que no sería patentado hasta 1857³⁸. En la primera fábrica de Medina de Rioseco no se introduciría hasta comienzos del siglo XX.



El *Semanario Pintoresco Español* publicó en 1854 esta ilustración sobre la dársena de Medina de Rioseco, que nos permite conocer el aspecto de las fábricas de harina antes de su incendio en 1856.

3.5.- Edificio original. Sobre la arquitectura de esta primitiva harinera en sí, aunque los documentos no nos aportan ninguna descripción, tenemos la suerte de contar con un dibujo firmado por “Sierra” que ilustra un artículo de Ventura García Escobar publicado en 1854³⁹.

Aunque en principio podemos observar una importante falta de proporciones y perspectiva en esta ilustración, tenemos referencias indirectas sobre el ajuste a la realidad entonces existente, pues sí contamos con detalles escritos sobre la casa de los guardas de la dársena (situada frente a la fábrica) y coincide básicamente con el dibujo, pues se nos describe cubierta mediante una azotea⁴⁰.

Por ello, podemos dar cierta fiabilidad al dibujo, que respecto a las fábricas primera y segunda nos muestra dos edificios muy similares, de planta cuadrangular, teniendo la posterior adosados dos pequeñas construcciones a ambos laterales.

La primera harinera consta de hasta seis alturas (baja, cuatro pisos y un bajocubierta) a la que deberíamos sumar el sótano donde estaría la turbina que evidentemente no se observa. El acceso principal se abre hacia el Sur por medio de una puerta con arco adintelado. Hacia la dársena se intuye otra gran abertura por

³⁸ MORENO LÁZARO (1997): “Las transformaciones tecnológicas de la industria harinera 1880-1913”, pp. 213-248.

³⁹ *Semanario Pintoresco Español*, “El canal de Campos” por Ventura García Escobar, año 1854, p. 202.

⁴⁰ AGCHD, c.0062-14.

donde se haría la carga y descarga de géneros. Los vanos de las plantas elevadas son muy numerosos (hasta seis en la fachada Sur) y se reducen de tamaño pero duplican en cantidad en el 4º piso. La cubierta, a cuatro aguas, presenta una torrecilla cuadrada central que daría luminosidad al nivel más alto.

Ni en las fábricas ni en el muelle aparecen obreros o elementos de trabajo, simplemente algunos individuos paseando, que, a pesar del tamaño, por su atuendo interpretamos como miembros de las élites locales. Recalcar por último que esta sería la disposición y características estructurales de los edificios primigenios del Canal de Castilla en Medina de Rioseco, lo cual es muy interesante pues las fábricas de harinas dos años después de realizarse esta ilustración van a desaparecer a causa del fuego, como relatamos a continuación.

4.- Destrucción durante los Motines del Pan (1856).

El año 1856 fue verdaderamente malo en lo climatológico. Las continuas lluvias de los primeros meses redujeron de manera considerable las cosechas y ello acentuó los problemas de subsistencias que en la zona ya se arrastraban desde la epidemia de cólera de 1854. A ello se sumó la caída del precio del trigo tras el fin de la Guerra de Crimea, que aunque menor en España que en otras zonas productoras del extranjero, desencadenó una fuerte competencia pese a las medidas proteccionistas adoptadas por el Gobierno. El descenso de precios hizo no rentable su cultivo en muchas tierras, lo que acentuó si cabe la producción ya mermada por el clima. Como último factor podemos añadir la especulación y la acaparamiento de cereal por parte de los privilegiados.

Así, el precio de la harina se disparó y como consecuencia la calle se quedó sin pan, comenzaron las hambrunas y con ellas las revueltas. En el mes de junio afectan a la meseta septentrional, siendo recogidas por la prensa, como hace el diario *El Católico* que abre una sección diaria titulada “capítulo de alborotos⁴¹”. Cuarenta años después se recordaban como las “tristemente célebres quemas de las fábricas⁴²” y la historiografía los bautizó como “motines del pan”. Medina de Rioseco, por su importancia tanto en la producción de cereal y su almacenamiento como por la transformación del mismo en harina dentro de sus fábricas de harinas, se convirtió en uno de los focos de disturbios. Sus paneras del canal guardaban nada menos que 590.000 fanegas de trigo en octubre de 1855⁴³.

4.1.- Aparente normalidad precedente. El 17 de marzo de 1856 los dueños de las fábricas, molino y almacenes de la margen izquierda de la dársena de Medina de Rioseco presentaron una queja a la Compañía del Canal de Castilla por el deterioro del camino que les daba acceso desde la carretera de León, pues dicen estaba “intransitable para carros (...) con exposición a perecer los ganados en los baches y abolladuras que se encuentran⁴⁴”. En su respuesta, la concesionaria del canal asume la

⁴¹ FUENTES GANZO (1997): “Los Motines del Pan en el noroeste de la meseta en el verano de 1856. Los sucesos de Benavente”, pp. 218-220.

⁴² *El Norte de Castilla*, 29 de Noviembre de 1901: “El Norte en los pueblos: Medina de Rioseco”.

⁴³ AMMR, caja 118, carp. 852. Citado por PÉREZ DE CASTRO y REGUERAS GRANDE (2009): *Op. cit.*, p. 64.

⁴⁴ AGCHD, c.0062-19.

situación y anuncia la reparación “tan pronto como pase este temporal de aguas”, presupuestando para ello 4.140 reales. La normalidad prevalecía en las comunicaciones de la época, sin que parezcan atisbarse los sucesos que tendrían lugar en los meses siguientes.

En esa tónica general del momento, se da la paradoja de que apenas unos días antes del motín que acabó con las quemas en Medina de Rioseco, el 14 de junio de 1856 la fábrica de harinas titulada “La Primera de Rioseco” fue subarrendada a la sociedad santanderina *Quintana y Gutiérrez* en las mismas condiciones que habían firmado en 1852 *Riva Hermanos*⁴⁵. Sin embargo, el traspaso no llegaría a hacerse efectivo ya que entraría en vigor el primer día de agosto de 1856, y para entonces el incendio del Motín del Pan riosecano había destruido ya la fábrica.

Es importante apuntar que este subarriendo nos da a conocer que en el tiempo en que *Riva Hermanos* llevaban explotando la primera fábrica de harinas de Medina de Rioseco cifraban “la maquinaria y mejoras que de su cuenta han hecho en el artefacto en la cantidad de veinte y cuatro mil cuatrocientos reales de vellón”. También que habían adquirido varios almacenes o paneras en los alrededores e instalado una panadería en la calle Nueva, inmuebles que arrendaban también a *Quintana y Gutiérrez* junto a la obligación de que les comprasen “veinte y dos mil sacos poco más o menos que tienen para harina a razón de cinco reales y cuartillo cada uno y cinco barcas al precio de ocho mil reales cada una”.

La Junta de Gobierno de la Compañía del Canal de Castilla había autorizado la cesión el 31 de mayo de 1856, bajo prácticamente las mismas condiciones que a los anteriores pero con la modificación de la cláusula nº 10, que ante el carácter decididamente exportador de los nuevos arrendatarios cántabros quedaba así: “Todas las harinas que elabore dicha fábrica y bayan a Alar o Reynosa o se destinen por los fabricantes o por otros que con estos contraten a ser embarcadas en cualquier punto del Océano, se transportarán precisamente por el Canal o se satisfará a la Compañía el flete correspondiente en el caso de que a los expresados puntos sean conducidas por tierra sea cualquiera la causa que para ello haya, siempre que a la sazón estuviese corriente la navegación del Canal⁴⁶”.

4.2.- Quema de la fábrica el 22 de junio de 1856. La situación para la población era desesperada, y las autoridades tratan de mediar prohibiendo las exportaciones el día 21 de junio, logrando además el compromiso por parte de los fabricantes de harina para que pusiesen género al servicio del común. Pero el fuego comenzó al día siguiente en Valladolid y los desórdenes se propagaron rápidamente, de modo que ya en Medina de Rioseco comenzaron a escucharse “voces de viva el pan varato y mueran los compradores⁴⁷”.

La masa de amotinados se congregó por la tarde en la plaza Mayor riosecana y exigió la publicación de un bando que fijase el precio del pan a un real, lo que al parecer fue aceptado según el relato de las actas municipales. A pesar de ello, la Milicia Nacional y otras fuerzas locales no consiguieron mantener el orden:

⁴⁵ AHPV, protocolos notariales, caja 15970: Escritura de arrendamiento ante Emeterio Albert, ff. 472r-482v.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ AMMR, caja 118, carp. 852. Citado por PÉREZ DE CASTRO y REGUERAS GRANDE (2009): *Op. cit.*, p. 66.

“(…) los grupos se habían hecho masas, le habían desobedecido (al jefe local de la Guardia Civil) y apoderándose del punto del muelle del canal, comenzando a incendiar la primera fábrica y al punto el señor procurador síndico con algunos números de la fuerza ciudadana acudieron haber de contener si era posible tan bochornoso crimen o evitar que tomara mayor incremento y seguidamente lo hicieron todos los demás obligando a los vecinos que estaban al paso y a otros que concurrieron a que les acompañasen, se cesó en la sesión por ahora.”⁴⁸

Aunque carecemos por el momento de más detalles sobre el resultado de tales acciones respecto a los propios edificios fabriles, el resultado fue que las dos fábricas de harinas situadas en el derrame del Canal de Castilla en Medina de Rioseco quedaron destruidas por completo, teniendo que ser totalmente reconstruidas con posterioridad. Sólo se salvaron de la quema los almacenes y el molino del tercer salto por mediación de los párrocos locales.

El Ministerio de la Guerra publicó días después un parte oficial en el que describe los sucesos de Valladolid y Palencia, donde fueron incendiadas tres fábricas de harinas en cada ciudad, así como lo acontecido en Medina de Rioseco lo cual transcribimos a continuación:

“A las nueve de la noche del 22 iguales escenas tuvieron lugar en Medina de Rioseco, sin que las Autoridades pudiesen dominar el tumulto: las casas de los comerciantes en granos fueron apedreadas, e incendiadas las fábricas establecidas en el canal, así como los barcos que se hallaban estacionados en el embarcadero. Una columna, compuesta de tropas del Ejército y Guardia Civil, salió de Valladolid para aquel punto.”⁴⁹

El día 23 en Rioseco se decretó la ley marcial y se organizó la custodia de los graneros y otros edificios municipales para evitar nuevos ataques. Además, las autoridades dieron orden a los panaderos para que pusiesen a la venta pan a un real la pieza. Tras ello parece que se logró la calma aunque durante las semanas siguientes se mantuvo cierta tensión.

El parte de guerra del 25 de junio menciona la estabilidad conseguida en Palencia, Valladolid y Medina de Rioseco, aunque señala que algunos *sediciosos* se dirigieron a Dueñas para reproducir “las mismas criminales escenas”. Añade además:

“En Rioseco dos fábricas han sido entregadas a las llamas, evitando sufriesen igual suerte los almacenes del canal llenos de granos y harinas, merced a los esfuerzos de las Autoridades locales.

A la una y quince minutos de la tarde del 25, el Capitán General de Castilla la Vieja dice lo siguiente = «Quedan fusilados tres incendiarios. El Consejo de Guerra sigue funcionando. Sale una columna para Rioseco. Hay tranquilidad.»⁵⁰

Los autores de los motines que fueron capturados sufrieron una dura represión de manera inmediata, como queda de manifiesto. Días después se anuncia el

⁴⁸ *Ibíd.*

⁴⁹ *Gaceta de Madrid*, 25 de junio de 1856, p. 1.

⁵⁰ *Gaceta de Madrid*, 26 de junio de 1856, p. 1.

fusilamiento de otro incendiario en Valladolid, donde se dice que están confinados otros 70 amotinados que serán juzgados mediante Consejo de Guerra⁵¹. Del mismo modo se procedió en Palencia, donde el día 29 “a las ocho de la mañana deben haber sido pasados por las armas cuatro incendiarios y ajusticiada una mujer⁵²”. No se identifica oficialmente a quienes participaron directamente en el motín de Medina de Rioseco, sólo a través de la prensa conocemos el apresamiento de varias personas, entre ellos “seis convictos y confesos⁵³”.

Los motines del pan tuvieron graves consecuencias políticas a nivel gubernamental. Provocaron la disolución de la Milicia Nacional por su ineficacia y acabaron por significar la caída del general Espartero, poniendo fin al Bienio Progresista. En cuanto a los sucesos acaecidos en Medina de Rioseco, la destrucción de las fábricas de harinas hizo que estas tuvieran que levantarse completamente de nuevo en 1858⁵⁴. A esta fecha corresponden por tanto los actuales edificios de las fábricas “San Antonio” y “La Pura”.

5.- Significado del Canal de Castilla y sus fábricas para la Medina de Rioseco de la segunda mitad del siglo XIX.

La puesta en servicio del ramal de Campos desde finales del año 1849 significó una gran dinamización para Medina de Rioseco, tanto en su aspecto urbanístico como en lo económico y social. Las propias obras de construcción del canal ya implicaron en buena medida una serie de cambios para la ciudad de los Almirantes, que tuvo que dar cobijo a un significativo número de personas en relación a su población habitual. Llegaron técnicos, directores y maestros de obras, arrieros para el transporte de piedra y otros elementos, obreros para realizar los principales trabajos entre los cuales destacaron los confinados.

En cuanto a las modificaciones que el canal supuso para la trama urbana de Medina de Rioseco, nuevamente incidiremos en la dársena, que en 1854 es descrita así por Ventura García Escobar:

“El embarcadero general es una obra magnífica. Y más que el muelle de un canal, parece el seno de un puerto de mar concurrido e importante. Hemos visto alguno que no le hace par. Forma este vastísimo receptáculo en su planta horizontal un arco gigantesco de medio punto, con 1.080 pies de longitud, 180 de anchura y 10 de profundidad, cerrando en su perímetro una superficie de 194.400 pies superficiales. Los muros de su caja son de bien granados sillares, con sendos argollones para amarrar los barcos, y baranda de fierro en el borde del hemiciclo. Sobre sus orillas corren dos estensas líneas de almacenes, y cubren su desagüe tres artefactos de fabricación. Y en torno hay abundantes plantíos de arbolado, que embellecen aquellas riberas con pintoresca amenidad.”⁵⁵

⁵¹ *Gaceta de Madrid*, 29 de junio de 1856, p. 1.

⁵² *Gaceta de Madrid*, 30 de junio de 1856, p. 2.

⁵³ *El Católico*, 30 de junio de 1856.

⁵⁴ AGCHD, L-1.

⁵⁵ *Semanario Pintoresco Español*, año 1854, pp. 202-204.

Su construcción provocó el traslado del cementerio riosecano, construido en 1833⁵⁶. La Empresa del Canal de Castilla se encargó de edificar a su costa un nuevo camposanto en el camino de Palacios de Campos, más grande que el anterior (300 pies cuadrados), con entrada de arco de piedra según exigencia del Ayuntamiento⁵⁷ y levantado sobre cimientos y zócalos de mampostería con muros de tapial blanqueados de cal. Para algunos elementos constructivos se menciona el empleo de materiales procedentes del desmonte del convento de Villanueva de San Mancio. El nuevo cementerio estaba construido el 8 de octubre de 1848, aunque no se inauguró hasta el 22 de abril siguiente con una procesión que salió desde la iglesia de Santiago a las diez y media⁵⁸. Al día siguiente se llevó a cabo el primer sepelio⁵⁹, pero a pesar del esfuerzo por parte de la empresa concesionaria del canal, esta no reparó en la legislación vigente sobre enterramientos, que impedía exhumar cadáveres hasta pasados cinco años de su inhumación, lo que no permitió el desmonte del viejo cementerio de Medina de Rioseco hasta el 9 de mayo de 1854.

Además del muelle y del traslado del camposanto, tiene notable interés observar la progresiva expansión de la localidad hacia esta zona. Se modifican y urbanizan las calles Nueva, Escoba y San Juan, fundamentalmente, viales que van a acoger las propias fábricas y almacenes vinculados al canal así como otros edificios subsidiarios e incluso las viviendas de la burguesía harinera que se desarrolla a partir de este momento. La carretera de León, prolongación de la calle San Juan tras el derribo de su puerta en 1845, aumenta el tránsito de carros que llegan desde los puntos productores de cereal no comunicados por el Canal, principalmente de las campiñas del Oeste y del Sur. También para el abastecimiento de harinas en esas zonas, aunque la producción principal se dirigía por barcas hacia Alar, con el objetivo de la exportación ultramarina por las navieras santanderinas.

El dinamismo del muelle y de las fábricas de harinas de Rioseco debió favorecer también la instalación de fondas, tabernas y posadas en las inmediaciones, como la cantina de Petra Candelas que se adosó a la primera harinera en el año 1857.

En el corro de San Sebastián, junto a la puerta homónima y el molino del tercer salto del derrame, la fuente allí ubicada se convierte en punto de encuentro para los riosecanos puesto que con el canal vio aumentada su cantidad de agua, muy demandada para el consumo humano y animal de la población.

El secarral terracampino observó como en los linderos del nuevo cauce tuvieron desarrollo especies arbóreas para las cuales esta zona estaba vedada con anterioridad. Negrillos, plátanos americanos, castaños de Indias o acacias orientales son algunas especies que se mencionan en los textos contemporáneos.

Así con todo, García Escobar, admirado y satisfecho por la calidad de las construcciones vinculadas al canal, en base a sus ideas progresistas no se conforma con lo logrado hasta 1854, y escribe: "Más se puede hacer aún (...) Sería de apetecer

⁵⁶ PÉREZ DE CASTRO y REGUERAS GRANDE (2009): *Ventura García Escobar. Medina de Rioseco, Campos y Torozos en el Seminario Pintoresco Español*, p. 156.

⁵⁷ Hoy este arco da entrada a la capilla del cementerio, en cuyo interior hay una inscripción que indica 1858, que debe referirse al propio oratorio y no al camposanto.

⁵⁸ AGCHD, c.0062-02. El nuevo cementerio supuso 38.039,19 reales a la Empresa del Canal sumando el terreno, los materiales y los jornales, y se dotó de un reglamento aprobado el 19 de marzo de 1849 cuyo ejemplar impreso por Julián Pastor en Valladolid se conserva en este expediente.

⁵⁹ Fueron los restos mortales de Pabla Álvarez los primeros en reposar en el nuevo camposanto, según PÉREZ DE CASTRO y REGUERAS GRANDE (2009): *Op. cit.*, p. 156.

que al frente del amplísimo embarcadero se construyese un ostentoso mercado, que fuera digno de aquel, y en que se aspirase algo más que al prosaico interés. Allí falta alguna obra monumental. Una columna, un pedestal con bajos relieves de mármol y estatua de bronce, una fuente magnífica debieran dar a este sitio lo que no tiene, el aspecto ornamental, la perspectiva de gusto y suntuosidad artística, que debe caracterizar siempre a las grandes construcciones públicas”.

Medina de Rioseco se abre camino a mediados del siglo XIX para afrontar una nueva era. Los aires de progreso imbuyen a la población y especialmente a sus dirigentes, que crean una comisión para el ornato público. De ella surgen numerosos proyectos como las reformas de la Casa Consistorial, del Mercado o del Teatro, destacando los trabajos desarrollados durante los mandatos del alcalde Antonio Martínez Salcedo⁶⁰.

Del antiguo corral de comedias se hizo reforma entre 1852 y 1853, siendo dirigidas las obras por el arquitecto José María Vaca⁶¹; ello dio como resultado un coqueto Teatro Principal a la italiana que se mantiene en la actualidad, verdadera joya donde disfrutar de las representaciones. En la calle de las Carnicerías se emplazó en 1854 el Mercado Municipal, un bello espacio –este lamentablemente perdido– formado por un patio porticado con columnas de piedra al que se abrían las diferentes tiendas de pan, carnes, pescados, etc. La línea telegráfica del Noroeste significará un notable avance en las comunicaciones tras entrar en funcionamiento en 1856⁶². Un año después se inició la construcción de unas nuevas Escuelas en el corro de San Miguel, según las trazas del arquitecto Francisco Javier Berbén, finalizando las obras en enero de 1959⁶³. Con el tiempo se realizaron también zonas de ocio y esparcimiento público como el parque Duque de Osuna emplazado en el solar del antiguo palacio señorial, inaugurado en 1858 a la par que se mejoró la traída de aguas hasta la fuente de los Cuatro Caños. También se hizo la actual Plaza de Toros entre los años 1859 y 1862.

Conclusión y breves propuestas.

La actual fábrica de harinas “San Antonio” de Medina de Rioseco se ha convertido sin duda en uno de los iconos del Canal de Castilla. Cerrada desde la década de 1990, actualmente se ha convertido en un museo tras pasar a propiedad del Excmo. Ayuntamiento en enero de 2005 gracias a un convenio de colaboración con la Diputación de Valladolid y la Junta de Castilla y León para la financiación de su compra⁶⁴.

⁶⁰ El cronista Miguel Aragón le califica como *el Miguel Íscar de Medina de Rioseco*. ARAGÓN ESPESO (2010): *Historia de una ciudad. Medina de Rioseco*, p. 124.

⁶¹ PÉREZ DE CASTRO y REGUERAS GRANDE (2009): *Op. cit.*, p. 58. ARAGÓN ESPESO (2010): *Op. cit.*, pp. 79 y 122.

⁶² ARAGÓN ESPESO (2010): *Op. cit.*, pp. 106-107.

⁶³ PÉREZ DE CASTRO y REGUERAS GRANDE (2009): *Op. cit.*, p. 70. Para la enseñanza secundaria se abre a partir de 1864 el Colegio de San Buenaventura, vinculado a la Universidad Literaria de Valladolid, según explica ARAGÓN ESPESO (2010): *Op. cit.*, pp. 119-120.

⁶⁴ La firma del convenio tuvo lugar en la propia fábrica el 26 de octubre de 2004 a las 11:00 horas, con la asistencia de Luis Miguel González Gago, Director General de Administración Territorial de la Junta de Castilla y León; Ramiro Ruiz Medrano, Presidente de la Diputación de Valladolid y Artemio Domínguez González, Alcalde de Medina de Rioseco. El coste total del inmueble fue de 450.759,08 euros.

Durante el primer año de apertura oficial al turismo cultural y educativo de la fábrica-museo, esta recibió un total de 15.285 visitantes⁶⁵. Sin duda, su atracción se debe al emplazamiento –junto a la dársena del ramal de Campos y en una ciudad declarada conjunto histórico-artístico desde 1965⁶⁶– y a la magnífica conservación de su maquinaria, firmada en su mayoría por el fabricante suizo *Daverio* con molinos de cilindros y plansíchters datados desde 1900 a 1955. Por ello ha merecido la declaración como Bien de Interés Cultural con categoría de *Monumento* incoada en 2008 y ratificada el pasado 4 de marzo de 2010⁶⁷.

Con este trabajo hemos querido hacer nuestra pequeña aportación sobre la historia del edificio, ya que existía cierta imprecisión a la hora de fechar la construcción actual. Las líneas anteriores recogen la descripción de la primera fábrica de harinas instalada en este lugar tras la finalización del Canal de Castilla. Dicha edificación inicial se desarrolló en 1852, instalándose la maquinaria un año después. Hemos visto como todo ello ardía en la jornada del 22 de junio de 1856 fruto de un amotinamiento popular. Posteriormente una nueva harinera se erigiría en 1858, retomando su actividad fabril el 1 de febrero de 1859 con el arriendo en favor de Ángel Santibáñez⁶⁸.

Por tanto, Medina de Rioseco cuenta con un conjunto extraordinario formado por un edificio fabril con más de 150 años provisto de una maquinaria destacable. Para completar las importantes acciones ya llevadas a cabo, considero que debería dotarse al museo de un mayor contenido didáctico que favorezca su comprensión, a lo cual también ayudaría la recuperación del movimiento de las máquinas (con las lógicas medidas de seguridad). De otra parte, la salvaguarda de la documentación archivística de la propia fábrica, sumada a otras posibles recopilaciones de patrimonio mueble e inmaterial, podría convertir a la institución en un centro de estudios e investigación sobre la producción harinera de referencia autonómica o superior.

Por último, un aspecto concreto que podría redondear el elemento patrimonial industrial de la harinera riosecana tiene que ver con otra de las sorpresas que guarda una de sus partes hoy no accesible a las visitas. Y es que al introducirse la molturación por cilindros como es lógico se retiraron las ocho parejas de piedras que hasta entonces realizaban la molienda, pero no sus elementos sustentantes, que se han conservado in situ. Gracias a ello, por la ubicación de esta zona claramente diferenciable del resto de la fábrica (lo que elimina posibles confusiones interpretativas), mediante una intervención con fines didácticos podría hacerse una recuperación de ese espacio para mostrar al público cómo se molía el trigo a mediados del siglo XIX en el contexto original de la fábrica y del Canal de Castilla, para contraponerlo y compararlo al posterior sistema austro-húngaro.

Así pues, un siglo y medio de historia le contemplan a la fábrica de harinas “San Antonio”, que a lo largo de este tiempo ha recibido otras denominaciones como “Patrocinio” o “La Primera de Rioseco”. Ojalá seamos capaces de hacerla pervivir como memoria del trabajo y de la producción allí desarrollada y en tantas otras harineras, lo cual constituye una importante base de la economía y de la cultura de nuestra región.

⁶⁵ *El Norte de Castilla*, 13 de enero de 2006.

⁶⁶ BOE nº 106 del 4 de mayo de 1965, pp. 6385-6386: Decreto 1149/1965, de 8 de abril, por el que se declara conjunto histórico-artístico la ciudad de Medina de Rioseco.

⁶⁷ BOCYL nº 47 del 10 de marzo de 2010, p. 21.677: Acuerdo 26/2010, de 4 de marzo.

⁶⁸ AGCHD, L-1.

Abreviaturas.

- AGCHD = Archivo General de la Confederación Hidrográfica del Duero.
- AHPV = Archivo Histórico Provincial de Valladolid.
- AMMR = Archivo Municipal de Medina de Rioseco.

Bibliografía.

- ARAGÓN ESPESO, Miguel (2010): *Historia de una ciudad. Medina de Rioseco*, Valladolid: Ámbito.
- BENITO ARRANZ, Juan (1962): "La industria harinera española y su significación en la provincia de Valladolid" en la revista *Estudios geográficos*, CSIC-Instituto Juan Sebastián el Cano, número 87.
- CARRERA DE LA RED, Miguel Ángel (1990): *Las fábricas de harina en la provincia de Valladolid*. Valladolid: Caja de Ahorros Provincial.
- GARCÍA CASTELLÓN, Fernando (1996): *Molinos y fábricas de harina en Castilla y León*, Valladolid: Junta de Castilla y León, Consejería de Agricultura y Ganadería.
- HELGUERA QUIJADA, Juan; GARCÍA TAPIA, Nicolás y MOLINERO, Fernando (1988): *El Canal de Castilla*. Valladolid: Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Bienestar Social.
- HELGUERA QUIJADA, Juan (1990): "Proyectismo y realidad en la explotación del Canal de Castilla durante los siglos XVIII y XIX" en VVAA: *Actas del Congreso sobre conservación y desarrollo de los recursos del Canal de Castilla*, pp. 35-48.
- MORENO LÁZARO, Javier (1990): *La Industria harinera en Castilla-León, 1841-1864*. Valladolid: Asociación Empresarial de Fabricantes de Harina de Castilla y León.
 - (1991): "La fiebre harinera castellana: la historia de un sueño industrial, 1841-1864" en YUN CASALILLA: *Estudios sobre capitalismo agrario, crédito e industria en Castilla (siglos XIX y XX)*, pp. 161-202.
 - (1997): "Las transformaciones tecnológicas de la industria harinera española, 1880-1913" en LÓPEZ GARCÍA, S. y VALDALISO, J. M. (Eds.): *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*, pp. 213-248.
 - (1998): *La industria harinera en Castilla la Vieja y León, 1778-1913*. Tesis Doctoral. Universidad de Valladolid.
- PÉREZ DE CASTRO, Ramón y REGUERAS GRANDE, Fernando (2009): *Ventura García Escobar. Medina de Rioseco, Campos y Torozos en el Seminario Pintoresco Español*, Valladolid: Asociación Cultural Domus Pucelae.
- REPRESA FERNÁNDEZ, M^a Francisca y HELGUERA QUIJADA, Juan (1992): "La evolución del primer espacio industrial de Valladolid: la dársena y el derrame del Canal de Castilla (1836-1975)" en *Anales de estudios económicos y empresariales*, nº 7, pp. 321-352.
- REVILLA CASADO, Javier (2009): "Ejemplos de conservación y puesta en valor del patrimonio industrial en España: las fábricas de harinas" en ÁLVAREZ ARECES, M. Á.: *Patrimonio Industrial Agroalimentario. Testimonios del diálogo intercultural*, Gijón: INCUNA, colección Los ojos de la memoria, pp. 457-470.
- VV AA (1986): *El Canal de Castilla*, catálogo de la exposición celebrada entre marzo y abril de 1986, Valladolid: Junta de Castilla y León.
- VV AA (1990): *Actas del Congreso sobre conservación y desarrollo de los recursos del Canal de Castilla*. Valladolid: Junta de Castilla y León.