

**A.D. GRUPO MONTAÑA PEGASO****“Canal de Castilla”****03 al 05 de Junio del 2016**

DATOS DE INTERÉS

Historia



EL CANAL DE CASTILLA, es uno de los proyectos más relevantes de ingeniería civil de la España Ilustrada, el objetivo principal de su construcción fue servir como vía fluvial de comunicación y transporte que solucionase el problema de aislamiento al que estaba sometida la meseta castellana y leonesa, debido a una orografía complicada y una deficiente y mal conservada red viaria, que dificultaba y hacía casi imposible el transporte de los excedentes agrarios de la región, cereales en su mayoría.

Aunque habían existido antecedentes de proyectos similares en los siglos XVI y XVII, no sería hasta mediados del siglo XVIII, cuando Fernando VI y su ministro más influyente, el Marqués de la Ensenada, empezaron a pensar en un ambicioso plan para desarrollar la economía de España, plan en el que tendría gran notabilidad las obras públicas relacionadas con la comunicación.

Es entonces cuando el Marqués de la Ensenada propone a Fernando VI la construcción de una red de caminos y canales de navegación pensados para Castilla, al ser, por entonces, la principal productora de cereales. Dos años más tarde, el ingeniero Antonio de Ulloa, presenta el “Proyecto General de los Canales de Navegación y Riego para los Reinos de Castilla y León” basado en otros trabajos previos del ingeniero francés Carlos Lemaur.

En el proyecto inicial se contemplaban 4 canales, que unirían Segovia con Reinosa, con la intención de, en un futuro, atravesar la cordillera Cantábrica y poder llegar al mar por el puerto de Santander. El Canal del Norte pretendía unir Reinosa (Santander) con el sitio de Calahorra de Ribas (Palencia). De este tramo se llega a construir desde Alar del Rey hasta Calahorra de Ribas. El ramal Canal de Campos, que continuaría desde Calahorra de Ribas (Palencia) por la comarca de Tierra de Campos hasta Medina de Rioseco (Valladolid), se construye en su totalidad. Canal Sur, que tomaría las aguas del Canal de Campos en el sitio conocido como el Serrón (Grijota), para desembocar en el Río Pisuerga en Valladolid, y que también se construye en su totalidad. Y el Canal de Segovia, que uniría Segovia con Villanueva de Duero (Valladolid). Nunca fue realizado.....

Las obras de este grandioso proyecto dieron comienzo el 16 de julio de 1753 en Calahorra de Ribas, término municipal de Ribas de Campos (Palencia), bajo la dirección de Antonio de Ulloa y el ingeniero jefe Carlos Lemaur, en el tramo conocido como Ramal de Campos. Al año de haberse iniciado se paralizan, habiéndose construido hasta ese momento 25 km aguas abajo, desde Calahorra de Ribas a Sahagún el Real (cerca de Paredes de Nava). Posteriormente, en el año 1759 las obras se reanudan, pero esta vez se acuerda iniciarlas en el estrecho de Nogales, cerca de Alar del Rey, comenzando de esta forma la construcción del Ramal del Norte, siendo finalizadas las obras de este ramal en agosto de 1791, cuando las aguas del Norte se unen con las del Ramal Campos en el lugar de Calahorra de Ribas



Al año siguiente de la finalización de las obras del Ramal Norte se inicia la navegación en el tramo comprendido entre Sahagún el Real (Paredes de Nava) y Alar del Rey, a la vez que se comienzan las obras del Ramal Sur desde El Serrón (Grijota) hacia Valladolid. La Guerra de la Independencia y la posterior etapa de crisis política, económica y social que atravesó España, ocasionaron grandes destrozos en lo ya construido, y obligaron a paralizar las obras en Soto Alburez cerca de Dueñas (Palencia). Era el año 1804.

El rey Fernando VII, previa visita realizada a las instalaciones del Canal, y viendo que el Erario Público no era capaz de seguir sufragando el coste de dicha obra, dicta, el 10 de septiembre de 1828, una Real Orden para que el proyecto pudiera ser ejecutado por una empresa privada.

De esta forma, en 1831 el Estado concede a la "Compañía del Canal de Castilla" la explotación del Canal durante 80 años, una vez finalizadas las obras. A cambio se compromete a finalizar las obras en un plazo de siete años. Nuevas dificultades bélicas de la época impiden el cumplimiento de los plazos marcados, por lo que es necesario redactar un nuevo convenio mediante el cual se acorta el plazo de explotación a 70 años, y se amplía el plazo para acometer las obras, lo cual permite finalizarlas en 1849, tal como las conocemos en la actualidad. Una vez privatizada su construcción en 1835 se finaliza el Ramal del Sur con la llegada de las aguas al río Pisuerga a Valladolid, y en 1849 se ve finalizado el Ramal de Campos bajo el reinado de Isabel II.



Así el 14 de diciembre de 1849 comienza la explotación del Canal de Castilla; navegación, fuerza hidráulica, regadío y pesca por la **"Compañía del Canal de**

Castilla” y un periodo de 70 años, una vez concluidos estos revertirá de nuevo al Estado, que es quien lo administra desde entonces, dependiendo en la actualidad la gestión y explotación a la Confederación Hidrográfica del Duero.

Aunque la navegación comenzó por el ramal Campos-Norte a finales del siglo XVIII, la época de mayor esplendor tuvo lugar una vez concluido todo su recorrido actual, entre los años 1850-1860, cuando las barcas que surcaban el Canal superaban las 350, la mayoría de ellas de propiedad privada.

La apertura de la línea férrea Valladolid-Alar del Rey, con un trazado casi paralelo al del Canal de Castilla, motiva que el Canal de Castilla vea truncada su utilización “como vía de transporte y comunicación”.

No obstante su cauce sigue proporcionando otros usos derivados de la fuerza motriz, generando un desarrollo económico e industrial en las localidades por las que discurre y propiciando que nazcan fábricas de papel, harinas, cueros, molinos, armas e incluso astilleros. El Canal de Castilla ya no solo era una vía de comunicación y una arteria para irrigar los socarrones campos de Castilla, también era el responsable del despertar industrial de la Región.

¿Cómo funcionaba?

El cauce del Canal tiene una sección trapezoidal, con una anchura y profundidad variable dependiendo de los tramos, entre 11 y 22 metros de anchura y 1,80 a 3 metros la profundidad.

Por sus aguas navegaron las barcazas, en un principio movidas por un sistema combinado de arrastre y vela, pero con el paso del tiempo sólo se mantuvo el arrastre mediante caballerías como fuerza motriz.



El tráfico por el Canal solo estaba permitido de sol a sol.

Para su construcción hubo que salvar un desnivel de 150 metros y poner en marcha la "ingeniería del transporte", por lo que se construyen una serie de elementos arquitectónicos capaces de salvar los desniveles propios de la fisonomía del terreno y facilitar de esa forma la "navegación". La Junta de Castilla y León, por Decreto de 13 de junio de 1991, declaró el Canal de Castilla Bien de Interés Cultural, en la categoría de Conjunto Histórico

▪ Las esclusas

Ubicación: 24 en el Ramal Norte, 18 en el Ramal Sur y 7 en el Ramal Campos.

Fines: Salvar los desniveles existentes en el terreno para permitir el paso de las barcazas.

Características: Balsas cerradas en sus dos extremos por dos pares de compuertas tipo mitra, que en su parte inferior cuentan con portonas de desagüe mediante el sistema de guillotina. La balsa se rellena abriendo las portonas inferiores hasta que el nivel de la balsa se iguala con el nivel del cauce del Canal. Se procedía entonces a la apertura de la puerta y se introducía la barcaza. Están revestidas de sillerías de piedra caliza o arenisca.

Tipos de esclusas:

OVALADAS: Pertenecen a la primera etapa de construcción del Canal y permiten el paso de dos barcazas a la vez. Sus dimensiones oscilan entre 20-25 metros de largo por 10 metros de ancho. Son más costosas de ejecutar y más lentas de llenar. En total hay 34 esclusas de estas características.

RECTANGULARES: Corresponden a la etapa en que se privatiza la construcción del Canal. Supone un ahorro de coste en su construcción y un llenado más rápido, aunque solamente permite el paso de una barcaza. Corresponden al siglo XIX y en total son 15 esclusas, las dimensiones son de 30 metros de largo por 5 metros de ancho.

▪ **Puentes y Acueductos**

Fines: facilitar el cruce del canal con una vía de comunicación (ferrocarril, carretera, caminos) en el caso de los puentes y con otras corrientes de agua en el caso de acueductos.

PUENTES: Hay un total de 70 puentes. Algunos son dependientes del propio cauce del Canal y 25 son independientes a las esclusas. Suelen ser de un solo arco, con fuertes petriles y andenes en su base que permiten la continuidad de los caminos de sirga. De éstos 25 puentes, 10 se sitúan en el Ramal Norte, 11 en el de Campos y 4 en el Ramal Sur.

ACUEDUCTOS: Existen de dos clases:

Acueducto - Puente: Es la solución adoptada cuando se quiere hacer pasar toda la estructura del Canal por encima de un río o arroyo. Se requiere una fortísima y compleja estructura para soportar todo el vaso del Canal, el agua y los caminos de sirga, sin que a su vez se produzcan filtraciones ni escape de agua.

Acueducto - Sifón: Permite el paso de un cauce de agua natural por debajo del Canal.

▪ **Arcas y Dársenas**

DÁRSENAS Ensanchamientos del canal que se construyen con grandes sillares de piedra. Son verdaderos puertos de interior. Allí se realizan las cargas, descargas y tareas propias de la navegación (reparación, etc..) disponían de grúas, astilleros, diques, etc...

Fines: Son zonas donde se ensancha el canal con el fin de facilitar la maniobra, fondeo y amarre de las embarcaciones, así como la carga y descarga de las barcazas.

ARCAS: Otras edificaciones levantadas a lo largo del Canal, que todavía se conservan, son las arcas para la toma de agua de las acequias utilizadas en el regadío de las tierras.

▪ **Las presas**

Ubicación: Cabeceras de los ramales Norte y Campos. (Herrera de Pisuergra y Calahorra de Ribas)

Fines: Regular el cauce del río donde se hace la toma del agua para el Canal, igualando el nivel de aquél con el de éste y así facilitar el cruce del río por las barcas e impedir que las aguas del Canal sigan hacia el río.

- **Retenciones**

Fin: Regular la entrada del agua en el Canal, mediante compuerta de tajadera.



Viales asociados

CAMINOS DE SIRGA

Paralelos al cauce discurren los caminos de sirga, que permitían el pase de los animales de tiro, generalmente mulas que arrastraban las barcazas, siempre del lado derecho en el sentido de la marcha, que transportaban mercancías y pasajeros.

- Vaso del Canal

Presenta una sección de forma trapezoidal, haciendo tendido el desnivel entre la superficie y el fondo, con el fin de evitar la caída de tierras desde la parte superior del vaso.

La anchura de esta superficie varía entre los 11 y 22 metros, el recorrido del mismo es de 207 km. y la profundidad de 1,80 a 3 metros.



- Material Móvil - BARCAZAS

Construidas en madera y posteriormente de madera y hierro, llegaron a sobrepasar los 20 metros de eslora y 4 metros de manga. Su capacidad hasta las 50 m., eran arrastradas por 2 o 3 mulas.

De no haberse producido tantas interrupciones en su construcción, a buen seguro que el Canal de Castilla se hubiera convertido en la principal vía de transporte de la Región durante muchos años y que, con la consolidación de tal vía, no hubiera repercutido tan seriamente su decaimiento con la entrada en funcionamiento del ferrocarril.

PROGRAMA

Viernes 03 de Junio:

Llegaremos en tren a Alar del Rey, dónde nos alojaremos en el Hostal La Cueva en régimen de alojamiento y desayuno.

Sábado 04 de Abril: CANAL DE CASTILLA / Canal Norte : Alar del Rey - Frómista

66,21 KM – 522 m subida y 594 m bajada

El itinerario no tiene dificultad ninguna ni cabe ningún tipo de posible pérdida. Podemos ir eligiendo por que margen del Canal ir, dependiendo si buscamos sombra o sol. Tenemos que tener en cuenta los pocos "pasos obligados" marcados con flechas blancas en el suelo por ciertos pasos como son cruces de carretera. El lugar no puede ser más agradable: un gran parque, el río, por donde es fácil que encontremos algún piragüista practicando dicho deporte. No olvidemos que en Alar se celebra la Fiesta del Descenso del Pisuerga, declarada de Interés Turístico Nacional. Aunque el lugar invita al descanso, debemos dar comienzo aquí a nuestro recorrido por el Canal.

La primera esclusa la encontraremos en Barrio de San Vicente. Es ovalada y de un solo salto, como el resto que veremos en esta etapa. Continuamos la marcha y a 1,5 Km. llegamos a San Quirce de Río Pisuerga, donde está la 2ª esclusa. Si lo deseamos podemos hacer un alto en la ruta y pasear por este pequeño pueblo de casas de barro y piedra, con una iglesia dedicada a San Miguel y, en lo alto del pueblo, la ermita del Cristo. Merece la pena subir y disfrutar del panorama: la Peña Amaya, la montaña palentina, la huerta de He.. Volvemos al camino del Canal y seguimos por su margen derecho. No hemos recorrido 1 Km. y ya hemos llegado a la esclusa 3ª. A un lado, el agua; al otro, las fincas de Herrera de Pisuerga. Y llegamos a la esclusa 4ª, donde existe una central eléctrica y unas casas de turismo rural: La Cuarta y El Canal.

Continuando la sirga, pasaremos por las esclusas 5ª y 6ª. A esta última se le han puesto compuertas y está adaptada para la navegación.



A partir de la esclusa 6ª, el margen derecho no está acondicionado. Es intransitable hasta el cruce con el río Pisuerga (600 m aguas abajo).

Para poder solucionar el paso del río existe una pasarela sobre el río Pisuerga que permite el paso de caminantes y ciclistas. Para acceder a dicha pasarela hay que tomar el margen izquierdo del Canal, esta cruza el río Pisuerga desde el punto donde el camino de sirga de la margen izquierda del Canal se encuentra con el Río, hasta la zona recreativa del embarcadero del barco turístico "Marqués de la Ensenada", desde donde se vuelve a tomar el camino de sirga, ya al otro lado del río.

Desde la presa de San Andrés, muy cerca de Herrera de Pisuerga, se cruzan las aguas del Canal con las del Pisuerga, motivo éste por el que nos encontramos el paso del camino de sirga cortado en la etapa anterior. Aquí existe un área de descanso, el Centro de Interpretación del Canal de Castilla, un embarcadero y el barco turístico "Marqués de la Ensenada". En este lugar hay otra obra hidráulica, del siglo XX: comienza aquí el Canal del Pisuerga, que en algún tramo va próximo al de Castilla.

Una vez visitado el conjunto de la Presa del Rey nos acercamos a la 2ª retención, conocida como la "Retención de San Andrés", que sirve para impedir la inundación del Canal con las aguas del Pisuerga y es otro ejemplo más de la ingeniería del siglo XVIII. Su piedra roja se puede divisar desde la carretera. Retomamos la ruta por el Canal, margen izquierdo, y a poco más de 1 km llegamos a la esclusa 7 y a las ruinas del batán del Rey. Continuamos por el margen izquierdo y alcanzamos Olmos de Pisuerga. Su doble esclusa, la 11-12, y sus edificios ruinosos nos muestran la actividad que el Canal tuvo en este punto. Un poco más y llegamos a Naveros, donde está la esclusa 13.



Entramos en la provincia de Burgos y cercana a San Llorente de la Vega, nos encontramos con la esclusa 14 que ha sido rehabilitada recientemente, la casa del esclusero que se está rehabilitando para ser el futuro museo de los oficios del canal y una minicentral eléctrica. Seguimos por el margen izquierdo, y poco antes del Puente de Carrecalzada, ya en Melgar de Fernamental, hay otro edificio que se ha rehabilitado para su utilización como Hotel Rural y actividades de ocio. En este mismo lugar una embarcación turística "San Carlos de Abánades" realiza paseos por el Canal de Castilla.

Llegamos al puente de Carrecalzada y continuamos por el camino de sirga del margen izquierdo. Andando poco más de un kilómetro llegamos al acueducto de Abánades, señorial e impresionante. Muy cerca de él se levantó el poblado de San Carlos de Abánades, del que hoy no queda nada.

Pasamos a la par de Osorno. Pronto llegamos a la esclusa 15 y dos kilómetros más adelante pasamos por el acueducto de la Vallarna, de tres ojos y con detalles ornamentales. Llegando al puente de Cabañas, a la derecha se divisa la localidad de la Cabañas de Castilla. En esa misma dirección, pero más alejada, se encuentra la

localidad de Santillana de Campos, feudo del marqués de las Serranillas. El Canal surca tierras llenas de historia.

Desde el puente de las Cabañas al puente de Requena distan poco más de 6 Km., en los que nos encontraremos cuatro acueductos; "Fuente Pedro", "Valdéalas", "Valdegara" y "Requena", y otras construcciones denominadas almenaras. Son casetas en las que sitúan los mecanismos de cierre o apertura, que permiten la salida de agua a las acequias, construcciones muy características y diferentes entre sí en forma y en los materiales utilizados para su construcción.



Apenas hay localidades cercanas al Canal, pero Requena es una de ellas. Saliendo por el puente del Canal llegamos a esta pequeña localidad de casas de adobe y ladrillo, cuya iglesia, dedicada a San Miguel, posee un retablo renacentista.

Al continuar nuestro camino pasaremos por la charca de Valdemorco, donde seguro que descubriremos ánades reales y, en invierno, garzas.

Después de la esclusa 16, en el margen derecho aparece la toja del Molino: una gran extensión de terreno completamente inundado, con cigüeñas, fochas, garzas, patos... A la izquierda hay un camino que nos acerca a Boadilla del Camino. Dista kilómetro y medio, posee un rollo de justicia de finales del S. XV y principios del XVI y la iglesia de Ntra. Sra. de la Asunción. Nos metemos a esta localidad donde repondremos fuerzas.

Aquí tomamos el Camino de Santiago hasta enganchar de nuevo con el Canal, donde van a la par hasta la esclusa cuádruple de Frómista.



La etapa finaliza en Frómista, conocida también como la "Villa del Milagro", dónde visitaremos obras de arte, religiosas y civiles tan espectaculares y singulares como la iglesia románica de "San Martín", del S. XI, Santa María del Castillo y la esclusa

cuádruple 17-18-19-20, que cruzaremos para llegar al núcleo urbano; por eso el dicho de que en Frómista se cruzan los caminos de la Fe y la Razón.

Domingo 05 de Junio: CANAL DE CASTILLA / Canal Norte : Frómista - Palencia

(42km 262m desnivel de subida y 447m de bajada)

Volvemos a tomar el Canal en el punto que lo habíamos dejado, puente de la carretera de Astudillo en la esclusa cuádruple. Ahí tomaremos el camino y pronto llegaremos a otro de los muchos y bonitos acueductos; bajo éste pasa el río Ucieza. Protegidos y acompañados por álamos, llegamos al puente de Piña de Campos, a escasos metros el casco urbano, con casas solariegas de aspecto palaciego, sin perder la sobriedad castellana.

En la llanura (si miramos a la izquierda) se levanta, solitaria, la iglesia de San Hipólito, en Támara, catedral por su tamaño. En esa misma dirección tenemos otra joya: la iglesia de San Juan en Santoyo



Entre lomas, hacia el oeste, divisaremos las dos Amayuelas: la de Abajo y la de Arriba, dos pequeños pueblos que poseen una vieja fuente romana y una iglesia románica.



Llegamos al puente de Bezana, por donde pasa la carretera que va de Amusco a Villoldo. La arboleda se ha ido despejando y veremos a la derecha una laguna, es la charca de la Bezana. A la izquierda, a poco más de dos kilómetros, se encuentra Amusco, donde destacan la ermita románica de Nuestra Señora de las Fuentes y la inmensa iglesia de San Pedro, conocida también como el Pajarón de Campos.

Volviendo a nuestra ruta del Canal, seguiremos hasta llegar al Puente del Gallo. Seguimos durante casi 2 Km. en los que a veces nos alejamos algo del Canal, pero nos vamos a encontrar con uno de los humedales más grandes que existen a orillas del Canal, con un alto valor ecológico: la Laguna de la Toja, en cuyas proximidades

se ha instalado un observatorio de aves donde podremos contemplar fochas, azulones, garzas y aguiluchos laguneros.

Llegamos a Calahorra de Ribas, uno de los lugares más simbólicos y emblemáticos en la historia del Canal.



Aquí la técnica, el agua y la naturaleza conviven en armonía, proporcionando una bella panorámica al visitante. Su esclusa triple (22-23-24), encargada de salvar el desnivel del lugar, luce las compuertas que la habilitan para la navegación. Y en este punto, un 16 de julio de 1753 comenzó la construcción del Canal de Castilla. Es indiferente la margen que tomemos, ambas tienen buen camino, que nos conducirá entre una densa y tupida alameda hasta las proximidades del puente de Valdemudo. Pero antes habremos pasado por la 3ª esclusa de retención.

No debemos olvidar que es precisamente en esta etapa donde se iniciaron las obras de la construcción del Canal de Castilla en el año 1753, parándose en el mes de noviembre de 1754 en Sahagún el Real.

El puente de Valdemudo fue el primero en construirse, para permitir el paso de una cañada real leonesa. Con el fin de no obstaculizar el paso del ganado se construye este puente funcional, perfecto y armonioso, fabricado sobre el suelo, ahorrando de esta manera las cimbras. Después ha sido utilizado para el paso de la carretera de Palencia a Carrión, en la actualidad se encuentra fuera de uso.

Tras pasar por la construcción metálica al otro lado del canal, nosotros tomamos esta última dirección. Lo primero que veremos al pasar será la triple esclusa 25-26-27 y unas instalaciones anejas, que dan muestra de la actividad que hubo en el lugar: fábrica de harinas, almacenes, viviendas, etc... Continuamos la etapa desde el puente de la esclusa triple, donde optaremos por uno de los dos márgenes, el derecho, que nos acercarán a la esclusa doble 28-29 de la localidad de Grijota, donde haremos un alto en el camino para reponer fuerzas.

Tras atravesar esta localidad volvemos a enganchar con el Canal. Continuamos por el margen izquierdo y pronto pasaremos por el emisario de la laguna de la Nava, que se dirige al Carrión. Este puente es del siglo pasado y conserva el nombre del antiguo puente, "los Cinco Ojos". En la esclusa 30 existe la fábrica de harinas del mismo nombre. Las esclusas 31 y 32 están en Viñalta. Desde aquí, por el lado

izquierdo del Canal, un ramalillo llega hasta la ciudad de Palencia, concretamente a la "Dársena de Palencia", que tuvo su importancia en el transporte, en la época de apogeo de la navegación por el Canal.

Llegada a Palencia, visita a la ciudad y vuelta a Madrid.

MATERIAL

Equipo básico para BTT

ALOJAMIENTO

Viernes 03 de Junio: Nos alojaremos en el Hostal La Cueva, Alar del Rey en régimen de alojamiento y desayuno. En el hostel se puede cenar de menú (cerrado precio 15Eur) o de raciones.

Sábado 04 de Junio: Hostal San Pedro, en régimen de alojamiento y desayuno. El Hostal dispone de un menú de 11Euros para cenar.

Hostal San Pedro de Frómista

PRECIO

Federado licencia B y complemento BTT o seguro intermundial: 49€
Otros (incluye seguro): 55€

TRANSPORTE

En coches particulares hasta Palencia dónde dejaremos los coches y tomaremos el tren **REG 181105 de las 19:14** con destino a Alar del Rey. Cada participante **deberá comprar su billete de tren.**

Esta opción todavía está pendiente de confirmación por parte de RENFE porque según su normativa sólo aceptan 3 bicicletas por tren. En caso de que RENFE no permita el viaje para las 12 bicicletas, se alquilaría una furgoneta para su transporte. El precio de éste alquiler **no ésta incluido en el precio de la actividad.** Y tendrá que ser abonado por el participante aparte.

Cada participante será informado por el organizador de la opción final de transporte.

COMO LLEGAR

- Madrid
- Toma A-6.
- Continúa por AP-6. - 7,2 km
- Mantente a la derecha en la bifurcación para permanecer en AP-6
- Carretera parcialmente con peajes - 12,3 km
- Mantente a la izquierda en la bifurcación para permanecer en AP-6, sigue las señales de Ávila/A Coruña - Carretera parcialmente con peajes - 48,1 km
- Continúa por A-6.

- Carretera parcialmente con peajes - 72,5 km
- Toma la salida 181 para incorporarte a E-80/A-62 en dirección Valladolid/Burgos - 63,9 km
- Toma la salida 88 hacia A-67, en dirección Palencia/Santander - 1,6 km
- Continúa por A-67 - 1,6 km
- Toma la salida 2 hacia P-11/Palencia - 1,3 km
- Continúa por Av. de Madrid/P-11.- 3,1 km
- Mantente a la izquierda para permanecer en Av. de Madrid/P-11 - 700 m
- En la rotonda, toma la segunda salida y continúa por Av. de Madrid/P-11 - Continúa hacia P-11
- Pasa una rotonda - 1,3 km
- Continúa por Av. Valladolid. - 550 m
- En Pl. de España, toma la primera salida hacia Av. Modesto Lafuente - 550 m
- En la rotonda, toma la tercera salida en dirección Av. Manuel Rivera - 350 m
- Palencia, España

INSCRIPCIONES

En la web www.montanapegaso.com a partir del 20 de mayo de 2016 a las 00:00h

Pago: Precio total correspondiente (federado B o resto), mediante tarjeta a través de la web del club

De no hacer efectiva esta cantidad en el plazo de 2 días desde el apunte, se considerará anulada la preinscripción.

Cualquier circunstancia excepcional deberá ser autorizada por el responsable de actividades del Club

El hecho de realizar la reserva conllevará implícito que el participante declara tener la capacidad física, deportiva y técnica adecuada para la realización de la actividad.

ANULACIONES

Las condiciones de anulación quedarán sujetas al Apartado 7 del "PROTOCOLO DE PARTICIPACIÓN DE ACTIVIDADES":

www.montanapegaso.com/club/protocolo-participacion-en-actividades

RECOMENDACIONES Y ADVERTENCIAS:

No se debe iniciar la marcha hasta que el coordinador de la salida. Para esta actividad, se requiere e material básico de BTT

Se debe llevar equipo necesario (ropa, gafas, comida, bebida, ...), dependiendo de las condiciones meteorológicas u otras que puedan presentarse puede elevar el riesgo de la actividad. Por seguridad, ante posibles imprevistos es aconsejable llevar frontal.

Se recomienda llevar emisoras en la banda de 446MHz (la más habitual para uso doméstico).

Consultar previsión meteorológica el día anterior a la salida.

Ningún participante debe separarse de los grupos. Si, voluntariamente, así lo hiciera debe comunicar esta decisión al coordinador de la actividad.

En cada grupo se debe contar al menos con mapa, brújula o GPS y emisora. Cada participante debe conocer los datos y características de la ruta a realizar y, en función de ellos, su propia capacidad para realizarla.

Los participantes deben contar con la destreza y formación suficientes para el tipo de recorrido propuesto.

El participante en la actividad, al realizar la inscripción, declara poseer la capacidad físico-técnico-deportiva adecuada para la realización de la misma.