
Royal Canal y Gran Canal - Conexiones para el Verde Corazón

Patricia Olavarria Pérez*

Introducción

El presente trabajo pretende mostrar la historia del Royal Canal y el Gran Canal, la cual inicia en el siglo XVIII. Estos dos canales han sido parte importante en la vida de los irlandeses ayer y hoy, con un punto de inicio de valor, donde en aquellos años consideraban que era una gran oportunidad de progreso, levantamiento económico y aumento al comercio. Hoy en día, utilizados como vías navegables desde Ringsend en Dublín hasta el río Shannon, pasando ambos canales por Co. Westmeath. En base a esta historia, se pretende indagar en los hitos que marcaron estos canales, y cuál es la esencia e identidad de ellas en las personas que trabajaron en el proyecto. Relacionándolo, además, como conexiones para el verde corazón, sentimiento e imagen que para los irlandeses tiene una gran connotación, celebrándolo incluso en la fiesta de San Patricio, donde el trébol verde es el símbolo que identifica al irlandés. La hipótesis de este trabajo nos invita a descubrir si el pueblo irlandés logró mantener la identidad de estos dos canales, al paso de los años. Por último, la única dificultad encontrada para poder traer la información necesaria a esta investigación fue que toda la bibliografía se encontraba en idioma inglés. Sin embargo, gracias a la traducción personal de cada una de las fuentes, no fue impedimento para indagar e investigar sobre la historia que se presentará a continuación.

Gran Canal

Construido en el siglo XIX, el Gran Canal (an Chanáil Mhór) con una distancia de 131 Km., es el más meridional de un par de canales artificiales. Nace para conectar Dublín con el río Shannon en el oeste, a través de Tullamore y un número de otros pueblos y ciudades, a la ciudad de Shannon. La compañía que tomó su ingeniería fue fundada por un grupo de nobles y Comerciantes, incluyendo una suscripción pública, para asegurar el futuro del canal y abordar el desafío de ingeniería del Pantano de Allen. Tomó hasta 47 años realizar el proyecto, con una tasa de alimentación de 7.7 cm (3 pulgadas) por día. Todo el proyecto había costado en toda la región de £ 877. 000 y habían pasado unos años antes de que comenzara a obtener beneficios

Esta elegante y antigua maravilla de la ingeniería atraviesa el centro de Dublín hacia tierras de cultivo fértiles, pueblos encantadores y pasa por los restos derruidos del pasado histórico de la región central, inicialmente era una ruta comercial estratégica, los avances en el transporte significaron que la última barcaza de carga pasó por sus corredores llenos de flores en 1960. Hoy, como resultado de los trabajos de restauración, esta vía fluvial es muy frecuentada por los usuarios de las abundantes comodidades del canal¹.

El canal entra en el corazón de Dublín a través de Inchicore, donde bandadas de cisnes mudos brillan silenciosamente a lo largo de las tranquilas aguas cada otoño. Los tramos de canales de la

* Cohorte 3. Correo electrónico: patricia.olavarria@usal.edu.ar

SUPLEMENTO *Ideas*, III, 10 (2022), pp. 115-136

1. Barrow Line une la línea principal del Gran Canal con el río Barrow en Athy. La línea atraviesa pantanos anegados y tierras de cultivo cubiertas de hierba en Kildare y Laois antes de girar hacia Athy para unirse a la marea turbosa de Barrow.

ciudad brindan un acceso cercano a toda la cultura y el bullicio que Dublín tiene para ofrecer tranquilidad a través del Canal con diferentes alternativas fluviales, embarcaciones pintorescas que los llevaran pasear por pueblos y abundantes lugares de pesca². También hay un camino verde de 8,5 kilómetros de largo entre la esclusa 3rd Inchicore y la esclusa 12th Lucan, inaugurada en junio de 2010. Su canal hermano Royal Canal está situado en la parte Norte.

Los agradables caminos de sirga del Grand Canal Way de 117 km permiten a los caminantes disfrutar de esta poderosa vía fluvial. Salpicado por las esclusas que caracterizan la tecnología de sus años dorados, el canal es un retrato de una época en que la vía fluvial afectó a toda la vida que rodeaba sus orillas (IWAI, 2021).³

Royal Canal

En el año 1755, a través de una encuesta realizada con el fin de encontrar una mejor ruta en las vías navegables desde el norte de Leinster en Dublín hasta Shannon. No contento con el Gran Canal, un director buscó apoyo en otras entidades para construir otro canal desde Dublín a Cloondara, en Shannon West County Longford.

Posteriormente, en el año 1790, comenzaron los trabajos del Royal canal, la cual llegó a Mullingar en el 1806, un periódico de la época lo describió como “un número de pasajeros de distinción”, el primer puerto del canal estaba en Pipers Boreen, al lado de lo que ahora es Millmount Rd.

En los inicios de 1800 se ampliaron los puertos del canal, creando uno más cerca del centro de la ciudad, con el puente de Longford Road, utilizándose en esos tiempos sólo para carga, posteriormente se convirtió en el principal lugar de embarque y aterrizaje de pasajeros y carga. Se transportaban madera, pizarra, ladrillos, maíz, harina, patatas, mantequilla, malta, cereales, carbón y césped, además de vacuno y porcino; todo esto, provocó un gran aumento del comercio de Mullingar.

Una vez que el canal comenzó con su funcionamiento normal, se impusieron multas por cada minuto que los barcos llegaban tarde a cada etapa ayudando a un mejor manejo de los tiempos.

El viaje hasta el Shannon en el puerto de Richmond duraba once horas, posteriormente entraron en funcionamiento los barcos más rápidos llamados “Flyboats”, reduciendo casi cuatro horas el tiempo de viaje desde Mullingar a Dublín.

En cuanto a los pasajeros que utilizaban estos canales, se encontraban abogados, monjas, soldados, comerciantes, granjeros, incluso personas que emigraron de forma temporal o permanente rumbo al mar de Gran Bretaña, América del Norte u otros destinos. Según cuenta la historia, un almacén en el puente de Dublín se utilizó como alojamiento para 100 mujeres indigentes que necesitaban refugio.

En resumen, este canal sirvió en gran manera para transportar toneladas de mercancías que favorecían una comercialización hacia las personas de toda la ciudad.

Para los irlandeses es un patrimonio muy importante en su ciudad, valorando sus inicios y actualidad (Irish Identity, 2013).

2. Iwai, Colin Becker, “The voice of Irelands waterways”, 2021, recuperado de; <https://www.iwai.ie/>

3. Asociación de vías navegables interiores de Irlanda (IWAI), una organización voluntaria que aboga por el uso, mantenimiento, protección, restauración y mejora de las vías navegables interiores de Irlanda. IWAI fue fundada en 1954 y está en línea desde el '99.

Línea de tiempo

A continuación, se detallan fechas importantes que marcan procesos y situaciones vividas a nivel económico, obras y otras, referente a los trabajos realizados en el área.

- **1537**

Se aprobó una Ley del Parlamento que declara ilegal la construcción de una presa al otro lado del río Barrow para elevar el nivel del agua para pescar o moler sin poner un "King's Gap" o un bloqueo de flash en él. Una cerradura de destello era un espacio navegable abierto y cerrado por una sola puerta.

- **1703 - 1709**

Se nombró un comité de la Cámara de los Comunes de Irlanda para que presentara un proyecto de ley para hacer navegable el río Barrow. En 1709, el coronel Smithwick informó que el río Barrow podría hacerse navegable desde Athy hasta el mar por £ 3,000 -(Anexo imagen 1).

- **1715**

Una ley del Parlamento autorizó la realización de trabajos para realizar muchas navegaciones en Irlanda, incluido el río Barrow, y estableció comisionados locales a tal efecto (Anexo imagen 2).

- **1751 – 1756**

Establecimiento de los Comisarios de Navegación Interior. En 1756 se inició el trabajo en el esquema del Gran Canal (Anexo imagen 3).

- **1761 - 1783**

En 1768, ya se habían gastado 77.000 libras para el proyecto, pero se había hecho muy poco. El trabajo comenzó en Carriglead y continuó durante las décadas de 1760 y 1770 entre St Mullins y Graiguenamanagh. En 1783 se completó el trabajo río arriba de Clashganna (Anexo imagen 4).

- **1773**

Se construyeron 3 esclusas y 6 puentes en dirección a Dublín en el Gran Canal. Un año después de la incorporación de la Compañía de Enterradores del Gran Canal, Earl Harcourt colocó la primera piedra de la primera esclusa en el Gran Canal de Dublín y comenzaron los trabajos en las secciones de la ciudad (Anexo imagen 5).³

- **1780 - 1785**

El primer barco de paso comenzó a navegar hacia Sallins. En 1784, el servicio de barco de paso se amplió a Robertstown. En 1785, la línea de túmulos del canal se completó hasta Monasterevin (Anexo imagen 6-7).

- **1789-1790**

En 1789, la Kildare Canal Company completó un canal secundario a Naas. Al año siguiente se iniciaron las obras de la Circular Line en Dublín y se completó hasta Portobello.

Barrow Navigation Company se incorporó y se hizo cargo de las obras terminadas. El tonelaje total transportado fue de 16.000 toneladas (Anexo imagen 8).

- **1791 - 1798**

La Barrow Line a Athy se completó en 1791 mientras que la Circular Line y Ringsend Docks se abrieron en 1791. En 1798, cuando se completó la Main Line del canal a Tullamore, 375 barcos comerciales y 10 barcos de pasajeros estaban operando en el canal.



- **1803 – 1804**

El canal se completó hasta el Shannon, pero problemas persistentes retrasaron la apertura. El primer barco comercial pasó por el canal desde Shannon en 1804 (Anexo imagen 9).

- **1808 - 1810**

La Compañía del Gran Canal compró la sucursal de Naas en 1808. La sucursal de Naas se completó hasta Corbally en 1810 (Anexo imagen 10).

- **1824 - 1828**

El trabajo comenzó en la sucursal de Ballinasloe en 1824 y la sucursal de Mountmellick en 1827. La sucursal de Ballinasloe abrió en 1828 (Anexo imagen 11).

- **1830 – 1835**

El trabajo en la sucursal de Kilbeggan comenzó en 1834. La sucursal de Mountmellick abrió el mismo año. Las lanchas rápidas comenzaron en 1834. En 1835, la sucursal de Kilbeggan se abrió al tráfico

- **1852**

Los últimos barcos de pasajeros fueron retirados, ya que la competencia de los ferrocarriles los hacía antieconómicos (Anexo imagen 12).

- **1911-1918**

La Compañía del Gran Canal inició el proceso de instalación de motores en treinta de sus barcazas. En 1914 sólo se convirtieron veintiocho barcos (Anexo imagen 13).

- **1959**

En 1950 la Gran Compañía se fusionó con Córas Iompair Éireann (CIÉ). El tráfico comercial fue retirado por CIÉ el 31 de diciembre de 1959

- **1961 – 1974**

Las sucursales Ballinasloe, Mountmellick, Kilbeggan y Naas se cerraron oficialmente a la navegación en 1961. En 1974, el emblemático puerto de James's Street en Dublín cerró a la navegación. Hoy en día, el Luas en Dublín corre a lo largo de esta sección rellena del canal.

- **1800**

Se completó la vía de St Mullins a Athy, se terminaron 10 canales laterales y esclusas y se ampliaron 4 de las esclusas originales para acomodar barcos de hasta 80 toneladas. El tonelaje total transportado fue de 19,828 toneladas.

• 1803

Se acordó un contrato con los directores generales de Navegación Interior para completar la navegación a una profundidad de 5 pies y reducir los peajes a cambio de una subvención adicional.

• 1812

Se completaron los trabajos de navegación hacia Athy, pero las profundidades del río todavía eran muy insatisfactorias. Más de 220.000 libras esterlinas gastadas en la navegación, más de la mitad de las cuales procedían de fondos públicos.

- 1830 - 1834

Todavía se informó que la navegación era muy insatisfactoria. El tonelaje total transportado fue de 58.100 toneladas. En 1834 se completó el nuevo canal lateral y la esclusa de Clogrennan. El tonelaje se elevó a 86.000 toneladas. La mitad del total fueron envíos de maíz, sémola, malta y harina

• 1894

Una ley del Parlamento transfirió toda la empresa de Barrow Navigation Company a la Grand Canal Company por £ 32,500.

• 1935

El sistema de drenaje de Upper Barrow aumentó la sedimentación en los canales laterales y provocó un aumento de las corrientes en invierno. Se pagó una indemnización de 18.000 libras esterlinas a la Grand Canal Company (Anexo imagen 14).

• 1950

La navegación fue transferida a Córás Iompair Éireann (CIÉ) en 1950. Nueve años más tarde CIÉ retiró el comercio comercial en el Túmulo.

• 2000

La responsabilidad del Gran Canal se transfirió a Waterways Ireland, uno de los seis Cuerpos Norte/Sur establecidos en 1999 en virtud del Acuerdo Británico-irlandés para la gestión y el mantenimiento de vías navegables interiores (Waterways Ireland, 2019).

El gran marinero irlandés

Héroes cultivados en casa



Los hombres que construyeron los canales se conocían como 'peones', derivado de 'navegación', la expresión original de una vía navegable interior. Eran compatriotas robustos cuya habilidad para blandir una pala para injertar era crucial para toda la empresa del canal. Trabajando con una pala (o 'Lord Lovel' en la jerga de los peones), un peón habilidoso podría excavar 20 toneladas de tierra al día, el equivalente a una trinchera de 3 pies de ancho, 3 pies de profundidad y tan larga como un telégrafo. poste (36 pies).

Se convirtieron en maestros en la voladura de rocas, el levantamiento de túmulos, el acarreo de escombros y el "charco" de los lechos de los canales; cada tarea estaba plagada de peligros y muchas vidas y miembros perdidos en el proceso.

Esta experiencia llevó a miles de marineros irlandeses a aventurarse en Inglaterra, donde la construcción de canales disfrutaba de un prolongado auge. Muchos irlandeses que fueron a cosechar en las grandes propiedades inglesas y escocesas también terminaron ganando mejores salarios en las vías fluviales británicas.

Miles más cruzaron el Atlántico para trabajar en los canales de América del Norte, lo que llevó a Ralph Waldo Emerson a comentar: "El pobre irlandés, la carretilla es su país". Al menos 5.000 irlandeses ayudaron a construir el canal Erie, mientras que el canal de Chesapeake y Ohio proporcionaron trabajo a "4.000 irlandeses y sus sacerdotes".

"Diez mil marineros irlandeses se esparcieron por la tierra, y se abrieron camino a través del barro y la arcilla, y lo movieron todo a mano".

Los navegantes a menudo vivían en barrios marginales propensos a enfermedades de chozas temporales, erigidos cerca del proyecto en cuestión, donde se ganaron la reputación de hombres feroces a los que les gustaba pelearse entre tragos de Charley Frisky (whisky) y pintas de Pig's Ear (cerveza).

El advenimiento de la era de los ferrocarriles significó que, en 1845, al menos 60.000 irlandeses estaban trabajando en los ferrocarriles de Gran Bretaña. Continuaron construyendo túneles, puentes, presas, desagües y sistemas de alcantarillado en todo el mundo.

También continuaron trabajando en canales como el Manchester Ship Canal, terminado en la última década del siglo XIX. Apodada la 'Gran Zanja', al menos un tercio de los 16.000 trabajadores que la construyeron eran irlandeses, principalmente de Connaught.

Barcos de las vías navegables

La tradición de la construcción de barcos en Irlanda se remonta al menos a 4.500 años de las inmensas canoas excavadas del Neolítico, o botes de troncos, que se encuentran en lugares como Lough Corrib en el condado de Galway. La diversidad de la construcción de barcos irlandeses en el siglo XIX fue una consecuencia de que cada vía navegable desarrolló un estilo único y una gama de embarcaciones que mejor se adaptaba a su curso particular.

Barco de troncos Annaghkeen

Las barcazas originales que apilaron los canales en el siglo XIX y principios del XX estaban hechas de maderas duras como el roble; El hierro se utilizó posteriormente para reforzarlos, así como para los timones, los caminos de remolque, los clavos y las fijaciones. Los huecos entre los tablones se taparon con estopa, una combinación de alquitrán y cuerda vieja.

La mayoría de las embarcaciones de tierra adentro eran de fondo plano para evitar que rasparan el lecho del canal cuando estaban completamente cargadas, como los botes de césped en el Royal Canal, donde las robustas vigas de roble formaban tablones de alerce de 30 pies de largo.

En aguas lentas y llenas de ráfagas como Shannon y Loughs Erne y Allen, los pescadores optaron por las balsas de ráfagas; Se amarraron gavillas de espadaña a los marcos superiores de madera de listones estrechos, con travesaños de avellana y sauce. El Lough Erne Cot desarrolló una embarcación más adecuada para transportar pasajeros, animales y mercancías entre las costas rocosas y las islas de los lagos. Derivados de las canoas excavadas de la Edad del Bronce, estos botes

sin quilla de fondo plano se utilizan ahora a menudo para transportar ganado, con quizás hasta 30 vacas en un solo catre.

La diversidad de la construcción de barcos irlandeses en el siglo XIX fue una consecuencia de que cada vía navegable desarrolló un estilo único para la gama de embarcaciones que mejor se adaptaba a ella.

En Lough Erne, los entusiastas de las carreras optaron por los barcos Fairy Class, diseñados por el gran Linton Hope; cada robusto barco de quilla reproducía exactamente el siguiente, lo que garantizaba que las regatas se centraran en la tripulación y no en el barco.

A principios del siglo XX, la mayoría de las barcazas estaban hechas de acero, pero cada vía fluvial conservaba su estilo particular. La construcción de barcos tradicionales sigue siendo un aspecto importante de la herencia irlandesa hasta el día de hoy, con numerosos grupos comunitarios y organizaciones benéficas que mantienen viva la tradición mediante la formación y la transmisión de las habilidades a las generaciones más jóvenes.

Barco cuna tradicional

John Killaly fue sin duda el ingeniero nacido en Irlanda más influyente que trabajó en los canales de Irlanda. Su larga vida de 66 años abarcó perfectamente la Edad de Oro del canal y su toque mágico como diseñador o supervisor se puede encontrar en todas las vías navegables interiores de Irlanda.

Nacido en una familia protestante, su sólida educación escolar lo preparó para un empleo remunerado como ingeniero asistente en la Grand Canal Company en 1791.

Durante los siguientes 16 años, se convirtió en su ingeniero más destacado, ganando un salario anual equivalente a 150.000 euros en la actualidad. Posteriormente fue nombrado Ingeniero jefe del director general de Navegación Interior.

Montando a caballo con brújula, nivel y cadena, inspeccionó la tierra a través de la cual se cortaron muchos canales futuros, incluida la navegación de Shannon entre Athlone y Killaloe, y la extensión de 22 millas que traía el Gran Canal para encontrarse con el río Shannon en Shannon. Puerto. Diseñó numerosas esclusas y puentes, así como el imponente acueducto que lleva el Gran Canal sobre el río Barrow en Monasterevin.

En 1822, John Killaly tenía 21.427 hombres y 4.889 caballos que trabajan en él, basándose sobre todo nuevas carreteras y puentes, o la reparación de los existentes.

En 1799 se casó con Alicia Hamilton, hija de uno de los principales molineros de la región central de Irlanda. Se establecieron en Tullamore, donde criaron cuatro hijos y tres hijas. Su hijo mayor se convirtió en un destacado ingeniero en Canadá, supervisando la finalización del Canal Welland, que une los Grandes Lagos de Erie y Ontario.

El diseño de John Killaly para las compuertas de la Royal Canal⁴ Extensión

Para 1822, John Killaly tenía 21.427 hombres y 4.889 caballos trabajando bajo sus órdenes, principalmente construyendo nuevas carreteras y puentes, o reparando los existentes. Murió en 1832 y fue enterrado en la Catedral de San Patricio, Dublín, donde hay un monumento a su memoria. Su obituario declaraba: "En el ámbito de su profesión, no tenía igual en Irlanda".

4. Royal Canal Amenity Group promueve la recreación, el patrimonio, la educación y el turismo a lo largo de la ruta verde de 145 km de Irlanda.

Estructuras de las vías fluviales

Uno de los mejores legados de las vías fluviales son los elegantes puentes de piedra labrada o labrada. La mayoría de los puentes del canal eran puentes jorobados de un solo tramo, pero había espléndidos puentes de dos y tres arcos, así como magníficos acueductos como el acueducto Whitworth de cinco arcos que lleva el canal real sobre el río Inny en el condado de Longford. El acueducto M50 se construyó en la década de 1990 para llevar el Royal Canal por la autopista.



El acueducto de Whitworth que lleva el canal real sobre el río Inny

Terminado en 1757, el puente de mampostería de 16 arcos en Shannonbridge es testimonio de la durabilidad de la ingeniería del siglo XVIII. El Shannon también está adornado con muchos hermosos puentes de mampostería de cuatro y cinco arcos, la mayoría de los cuales fueron construidos o mejorados durante las obras de mejora en la década de 1840 (Ellis, 2010).

Mejoras propuestas para el puente en Shannonbridge, 1845

Se construyeron puentes de alojamiento para compensar a los agricultores que estaban descontentos por que la vía fluvial les cortara la tierra en dos; el costo se cargó a la empresa del canal. Los puentes de circulación, como el de Barrow Navigation cerca de Athy en Kildare, permitían a los caballos que remolcaban botes cruzar de un lado a otro de un canal sin desconectarse de su arnés.

Varios puentes basculantes de elevación rodante se extienden a ambos lados del Canal Real, incluidos los puentes Scherzer de hierro forjado donde se encuentra con el Liffey en los Docklands de Dublín.

John Binns, director tanto del Gran Canal como del Canal Real, tiene la distinción única de prestar su nombre a un puente en ambas vías fluviales.

A menudo adornado con placas indicando su nombre y la fecha de construcción, muchos puentes de los canales fueron nombrados después de directores o accionistas. John Binns, director tanto del Gran Canal como del Canal Real, tiene la distinción única de prestar su nombre a un puente en ambas vías fluviales.

El puente de Hamilton en Dublín se llamaba originalmente Puente de Broome, pero se le cambió el nombre a Sir William Rowan Hamilton, un eminente matemático que talló apresuradamente $i^2 = j^2 = k^2 = ijk = -1$ en la pared del puente con una navaja cuando la ecuación inesperadamente se le acercó mientras paseaba por el Royal Canal de camino al Observatorio de Dunsink. Con esa fórmula histórica, fue pionero en el descubrimiento de los cuaterniones (Westmeath, 2011).

Barcos de las vías navegables Guinness

'El largo y lento viaje hacia la pinta perfecta'

Una de las imágenes icónicas de las vías fluviales fue la vista de barcos cargados con barriles Guinness navegando por la campiña irlandesa. En Dublín, Guinness Brewery entregaría el valioso cargamento a la Compañía Grand Canal para que lo llevará a lo largo de los canales. El hombre del canal, Tom Connolly, recordó amarrar su barcaza junto a la cervecería St James's en Dublín, cargarla

con el material negro (tal vez hasta 450 barriles por vez) y llevar la carga a unos 131 km al oeste por el Gran Canal, todo el camino hasta el pub en la casa de su infancia en Shannon Harbour (Hospitality Ireland, 2014).



La barcaza del canal 55M cargada con su carga

En el viaje de regreso, llevaron cebada de malta de regreso a la fábrica de cerveza Guinness, mientras que a menudo había espacio para recoger una carga de remolacha azucarera que subía por Barrow Navigation desde Carlow.

También se dejaban barriles de Guinness en pubs como Thomas O'Keefe's en Kilcock, County Kildare, desde donde se distribuía la cerveza negra a otros pubs del distrito.

Fundado en 1796, O'Keefe's es el pub junto al canal más antiguo de Irlanda (Melia, 2014).

Se dijo que Guinness agregó cinco o seis pintas adicionales a cada barril, sabiendo que a los barqueros les gustaba dar "una pequeña gota de porteador" en ruta. Una ley no escrita establecía que una lata dulce era lo máximo que se podía tomar de un firkin, mientras que el límite para un barril hogshead era una lata de galletas.

Muchos creían que el largo y sereno viaje de las barricas de Guinness a lo largo de los canales le daba tiempo a la robusta para "acondicionarse" y así producía la pinta perfecta.

Guinness no sólo era la carga más común que transportaban los barcos comerciales, sino que también mantenía a dichos barcos en funcionamiento después de la introducción del transporte por carretera. De hecho, Guinness fue la última carga transportada por una barcaza comercial en el sistema de canales de Irlanda cuando el 51M zarpó del puerto de St James en Dublín con una carga de barriles, con destino a Limerick, el 27 de mayo de 1960 (Way, 2011).

Conclusión

El presente estudio, tuvo como finalidad enriquecer el conocimiento respecto a la historia que emana de estas dos grandes obras de la ingeniería hidráulica irlandesa *Royal Canal* y *Gran Canal*, ambos nacidos para unir la portuaria Dublín con el interior de la Isla, generando una apuesta de valor muy importante para los irlandeses. Las primeras iniciativas comienzan a movilizarse en los años 1537, hasta un ferrocarril cuya construcción a la vera del cauce precipitó su declive abandonando el objetivo trazado como sistema de transporte de pasajeros y mercancías.

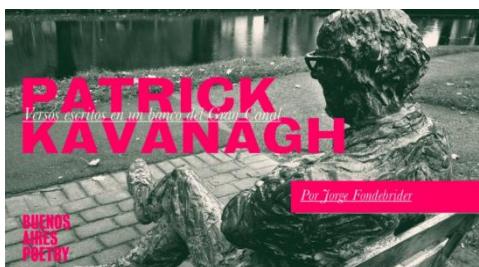
Pasando por una línea de tiempo de avatares en sus procesos de inversión económica, implementación, construcción, degradación, hasta su restauración y reapertura a la navegación con casi medio centenar de esclusas operativas. Hoy, activos para disfrutar y transitar por los antiguos caminos de sirga o sobre la propia lámina de agua para disfrutar de paisajes, localidades y rincones del natural y enigmático ancestral Este de Irlanda.

Destacó el interés constante por este Patrimonio Irlandés y sus opciones de crecimiento y expansión que agrega opciones de disfrute y recreación a su gente, al público, turistas, a través de caminatas, ciclo vías, recorridos fluviales, y zonas verdes que siguen conectando a este verde corazón.

Por tanto, se comprueba la hipótesis que el pueblo irlandés ha logrado mantener la identidad de estos dos canales, con el pasar de los años, y a través de sus generaciones. Conservando el principio valórico inicial, que los mantiene recordando las mismas sensaciones de lo que era en aquel lugar.

Hoy, han prevalecido por más de 200 años, construcciones, puertos, puentes, y acueductos, que forman parte hoy del entorno vivo de la gran Dublín. He de destacar la restauración fluvial del canal real en el año 2020 reavivando la navegación entre las ciudades de Dublín y Shannon.

Versos escritos en un banco del Gran Canal, Dublín



Recuérdame donde haya agua,
preferentemente, agua de canal, muy calma
y verde en el corazón del verano. Hermano,
recuérdame así, bellamente
donde, junto a una esclusa, ruge como un Niágara
de cascadas para aquellos sentados en el tremendo silencio
de mediados de julio.

No hablará en prosa
nadie que encuentre en su camino hasta estas islas parnasianas.
Un cisne va con la cabeza gacha de muchas disculpas,
luz fantástica mira a través de los ojos de los puentes...
¡Miren! Una barcaza llega trayendo de Athy
y de otros pueblos remotos mitologías.
Oh, recuérdense sin tumba de valiente héroe;
apenas un banco en el canal para el paseante (Patrick Kavanagh, 2019).⁵

Bibliografía

- Ask about Ireland. (s.f.). *Royal Canal and Gran Canal*. Obtenido de <http://www.askaboutireland.ie/enfo/irelands-environment/county-focus/westmeath/waterways/royal-canal-grand-canal/>
- Ellis, F. (02 de octubre de 2010). *Las multitudes se reúnen para que el barco empuje hacia afuera para la reapertura del canal real restaurada*. Obtenido de Irish Independent.
- Hospitality Ireland. (27 de junio de 2014). *10 millones de euros más para ciclovías*. Obtenido de <https://www.hospitalityireland.com/>
- Irish Identity. (diciembre de 2013). *The Royal Canal*. Obtenido de Taken from Royal County: <http://www.irishidentity.com/extras/places/stories/canal.htm>
- IWAI. (2021). *The Voice of Ireland's Waterways*. Obtenido de <https://www.iwai.ie/>
- Melia, P. (27 de junio de 2014). *Las ruedas en movimiento para 280 km de costa a costa, ciclo ruta*. Obtenido de Irish Independent, Dublín.
- Patrick Kavanagh. (2019). *Versos escritos en un banco del Gran Canal, Dublín*. Obtenido de Buenos Aires Poetry: <https://buenosairespoetry.com/2020/04/23/versos-escritos-en-un-banco-del-gran-canal-dublin-patrick-kavanagh/>
- RCAG. (octubre de 2021). *Royal Canal Amenity Group*. Obtenido de Storys from de Waterways: <https://royalcanal.ie/>
- Waterways Ireland. (2019). *Waterways Ireland Digital Archive*. Obtenido de Explore over 200 years of the Irirsh Waterways: <https://archive.waterwaysireland.org/>
- Way, R. C. (8 de agosto de 2011). *Royal Canal Way*. Obtenido de Consejo superior de deportes irlandés.
- Westmeath. (08 de agosto de 2011). *Camino de Westmeath: mapa 3 Ladestown a Mullingar*. Obtenido de Irish Trails, Consejo superior de deportes irlandés.

5. Versos escritos en un banco del Gran Canal, Dublín | Patrick Kavanagh, Extraído de Jorge Fondebrider, *Dublín*, pre-Textos, Valencia, 2019.

Anexos

Enlaces sugeridos

Como parte de una interiorización de la gran historia del Royal Canal, se sugiere a los lectores de este trabajo que visualicen los enlaces que se presentan a continuación, para ampliar un poco la visión respecto a la historia de estos canales.

<https://www.youtube.com/watch?v=r8UXcjKDR9c&t=1s⁶>



<https://www.youtube.com/watch?v=P8l3e76u5nA⁷>

<https://www.youtube.com/watch?v=r1GmJ2SIbDc⁸>

<https://www.youtube.com/watch?v=r2XVy8gBQio⁹>

<https://www.youtube.com/watch?v=exXSvYSOD9s¹⁰>

https://www.youtube.com/watch?v=iNvpk_e7xWY¹¹

<https://www.youtube.com/watch?v=LnbTA50Xqq8¹²>

6. Stories from the Waterways – Royal Canal Amenity Group

7. Irish Waterways - 1/6 - Forgotten Locks

8. Irish Waterways - 2/6 - Christian Crossing

9. Irish Waterways 3/6 Viking Invasion

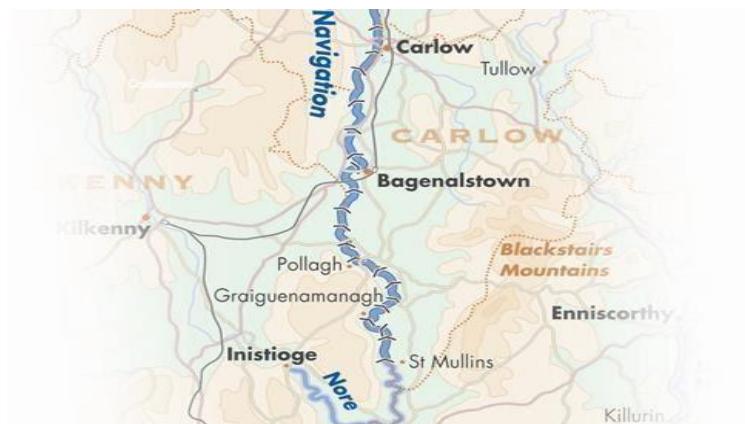
10. Irish Waterways 4/6 Yesterdays Journeys

11. Irish Waterways 5/6 The graet Race

12. Irish Waterways 6/6 Endless Road

Gran canal

- Anexo imagen 1



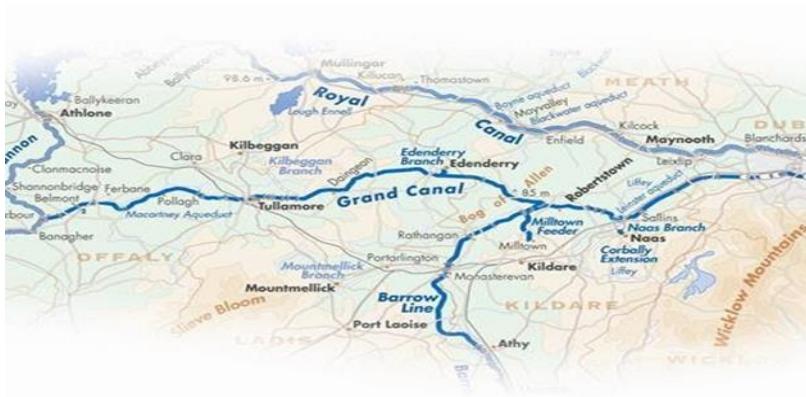
- Anexo imagen 2



- Anexo imagen 3



- Anexo imagen 4



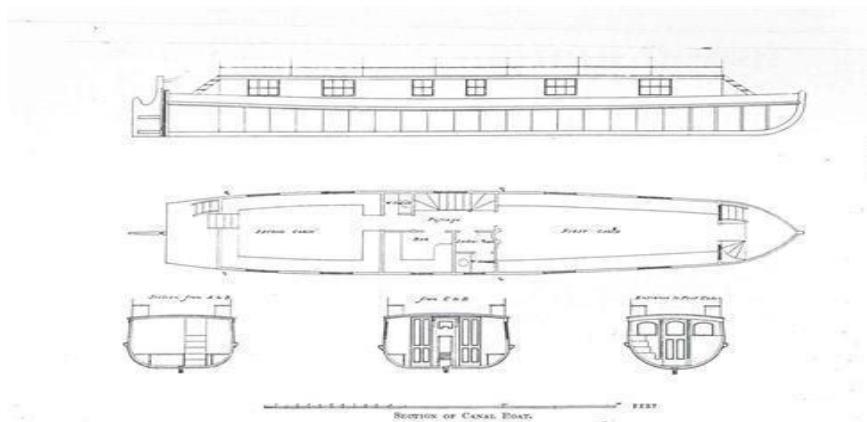
- Anexo imagen 5



- Anexo imagen 6



- **Anexo imagen 7**



- **Anexo imagen 8**



- **Anexo imagen 9**



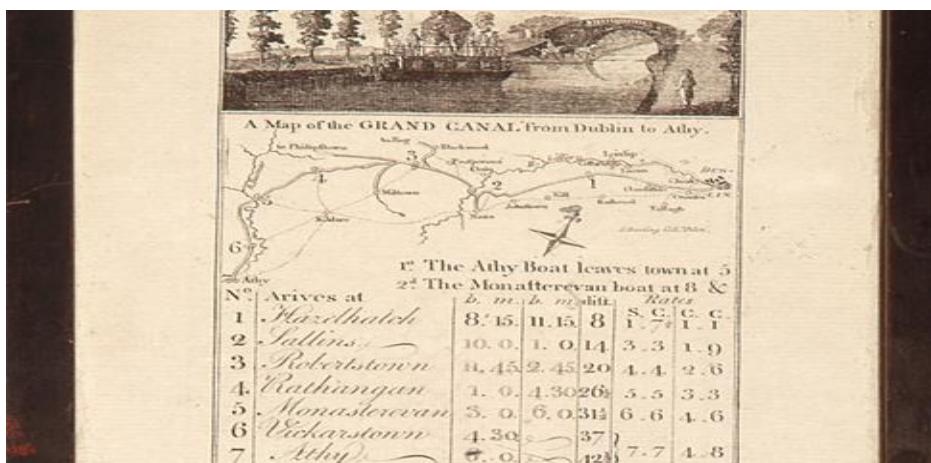
- Anexo imagen 10



- Anexo imagen 11



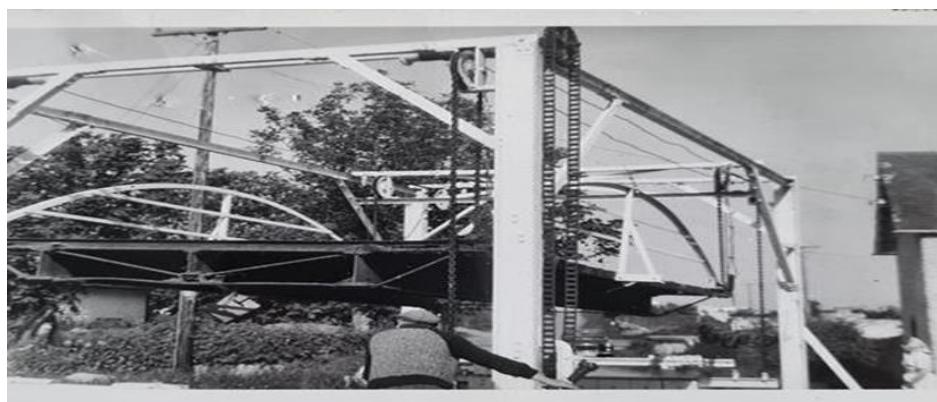
- Anexo imagen 121



- **Anexo imagen 13**



- **Anexo imagen 14**

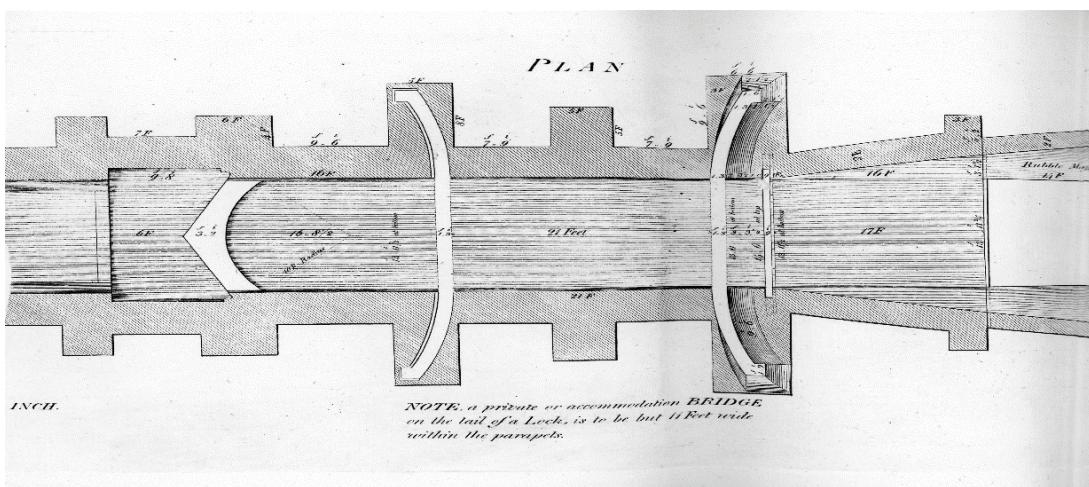


Imágenes Complementarias al Trabajo Presentado

- **Barco cuna tradicional**



- Diseño de John Killaly para las compuertas de la Royal Canal Extensión



- Puente de piedra



- Placa en el puente de Hamilton, Royal Canal



Placa de Rowan Hamilton en Broom Bridge. En 1958, el puente pasó a llamarse Puente de Hamilton, pero se sigue utilizando el nombre original.

- **Barcaza del canal 55M cargada con su carga**



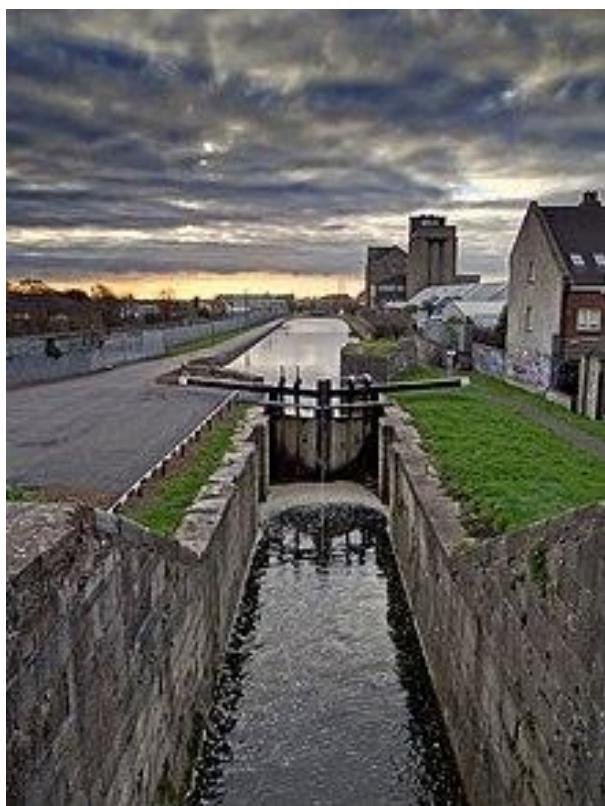
- **51M, el último barco comercial en el Gran Canal, 27 de mayo de 1960**



- Royal Canal desde D'Arcy's bridge, Co. Westmeath



- Royal Canal desde D'Arcy's bridge, Co. Westmeath



- Royal Canal al entrar en la ciudad de Dublín



