

PAISAJES PATRIMONIALES DE ESPAÑA

Significado y valor del patrimonio territorial español

TOMO I

Paisaje y patrimonio: una perspectiva integradora
Paisajes patrimoniales de dominante natural

F. Molinero, J. Tort
(coordinadores generales)

F. Molinero, J. Tort, R. Mata, R. Silva, J. L. García, M. C. Porcal, E. Ruiz
(coordinadores)

Madrid, 2018





MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN
MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

Edita:

© Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación -
Ministerio para la Transición Ecológica.
Secretaría General Técnica
Centro de Publicaciones
Tienda virtual:

Distribución y venta:

Paseo de la Infanta Isabel, 1
Teléfono: 91 347 55 41
Fax: 91 347 57 22

www.mapa.gob.es
www.miteco.gob.es

e-mail: centropublicaciones@mapa.es

En colaboración con Ediciones de la Universidad Autónoma de Madrid

Diseño y cubiertas: J. C. Guerra
Maquetación: Fernando Molinero

Edición digital

Datos técnicos: Formato: 21 x 29,7 cm. Caja de texto: 16,3 x 23,4 cm. Composición: dos columnas.

Tipografía: Garamond a cuerpo 10

NIPO: 013-18-144-0

D.L.: M-34598-2018

ISBN: 978-84-491-1517-2

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:

<http://publicaciones.oficiales.boe.es>

Título: Paisajes patrimoniales de España

Coordinadores: F. Molinero, J. Tort, R. Mata, R. Silva, J. L. García, M. C. Porcal, E. Ruiz

Autores: Véase índice general y encabezamiento de apartados

Revisión editorial: J. Tort, F. Molinero

© Los autores, 2018, para cada uno de sus apartados

© MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN - MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA,
2018, para el conjunto de la obra

SUMARIO

TOMO I

Página

PRÓLOGO 5

ÍNDICE GENERAL 7

I. INTRODUCCIÓN. UNA PERSPECTIVA INTEGRADORA SOBRE LOS PAISAJES PATRIMONIALES .. 13

1. CONCEPTO, ÁMBITO Y SIGNIFICADO DE LOS PAISAJES PATRIMONIALES
2. ASPECTOS JURÍDICOS DEL PAISAJE PATRIMONIAL
3. PAISAJES PATRIMONIALES LEÍDOS DESDE EL AIRE
4. LOS NOMBRES DE LUGAR, ENTRE EL PAISAJE Y EL PATRIMONIO. EL VALLE DEL EBRO COMO EJEMPLO

II. PAISAJES PATRIMONIALES DE DOMINANTE NATURAL 129

1. PAISAJE Y PATRIMONIO NATURAL EN LA MONTAÑA ATLÁNTICA
2. PAISAJE Y PATRIMONIO NATURAL EN LA MONTAÑA MEDITERRÁNEA
3. PAISAJE Y PATRIMONIO NATURAL EN LAS LLANURAS Y TIERRAS ALTAS INTERIORES

TOMO II

III. PAISAJES PATRIMONIALES DE DOMINANTE AGRARIA 397

1. LOS VALORES PATRIMONIALES EN LAS LLANURAS AGRÍCOLAS INTERIORES DE SECANO Y DE REGADÍO
2. LA DIVERSIDAD PATRIMONIAL DE LOS PAISAJES AGRARIOS COMPLEJOS DE MONTAÑA Y DE COSTA
3. EL PAISAJE PATRIMONIAL DE LOS ESPACIOS GANADEROS INTERIORES
4. PAISAJE Y PATRIMONIO FORESTAL
5. EL SINGULAR VALOR PATRIMONIAL DE LOS PAISAJES VITÍCOLAS

TOMO III

IV. PAISAJES PATRIMONIALES MINEROS943

V. PAISAJES PATRIMONIALES DE DOMINANTE HÍDRICA1031

1. LOS PAISAJES DEL AGUA: NATURALEZA Y CONSTRUCCIÓN HUMANA
2. LOS PAISAJES DEL AGUA Y LA AGRICULTURA
3. LOS PAISAJES DEL AGUA Y LA CIUDAD

VI. PAISAJES PATRIMONIALES DE DOMINANTE URBANA1223

1. PAISAJE Y PATRIMONIO EN CIUDADES Y VILLAS TRADICIONALES
2. PAISAJE Y PATRIMONIO EN ÁREAS PERIURBANAS

VII. PAISAJES PATRIMONIALES DE DOMINANTE INMATERIAL1397

CONCLUSIÓN.....1517

EL PAISAJE PATRIMONIAL DEL CANAL DE CASTILLA

Milagros Alario Trigueros
Departamento de Geografía. Universidad de Valladolid

Paisaje de dominante rural, patrimonializable, con reconocimiento institucional, BIC desde 1991.

Localización y caracteres

El Canal de Castilla, con forma de “Y” invertida, discurre a lo largo de poco más de 200 km, entre su arranque en las tierras palentinas de Alar del Rey por el norte hasta su fin en dos ramales, en Valladolid y Medina de Rioseco, por el sur; en su recorrido atraviesa los términos de 38 municipios.

Valores esenciales, claves espaciales y vectores de patrimonialización

Se concibió y construyó con un objetivo claramente económico: articular las comunicaciones comerciales de los espacios productores de trigo de las llanuras castellanas con los mercados y las comunicaciones marítimas del norte de España. Su construcción, aunque incompleta y dilatada durante más de medio siglo, constituye uno de los mejores ejemplos de obra hidráulica en nuestro país. Y, aunque sus efectos económicos no alcanzaron nunca lo esperado en el momento de su diseño, sin duda generaron unas consecuencias económicas de gran relevancia, junto a otras de índole social y, especialmente, territorial.

Con su completa red de comunicación entre los principales centros productores de trigo, ejerció de espacio de atracción de actividades industriales fundamentales en esta región, como las industrias harineras, que aprovechaban tanto la fuerza motriz de sus aguas como la posibilidad del transporte de sus harinas. Otras actividades complementarias basadas en el uso del agua acompañaron también, desde sus inicios, sus bordes y riberas, jalonadas de molinos, batanes, martinets, fábricas de papel, serrerías... Durante más de un siglo fue centro de actividad y trabajo para multitud de personas cuya vida estaba marcada por los ritmos de trabajo de los artefactos del canal, que incluso generó la aparición de nuevos núcleos de población como Alar del Rey o Nogales. En las últimas décadas del siglo XX lo que fue espacio económico en abandono progresivo desde el segundo decenio, comenzó a verse como un recurso potencial de interés patrimonial. Lo que fue recurso productivo pasa a ser patrimonio cultural, manifestación espacial de la historia económica y social de un territorio, de acuerdo con la idea de Sabaté Bel de que “...el paisaje cultural es la huella del trabajo sobre el territorio” y se convierte en “algo así como un memorial al trabajador desconocido” (Sabaté y Benito, 2010).



Figura.1 (arriba). Vista del Canal de Castilla a su paso por el borde oriental de la Tierra de Campos palentina. (Foto: E. Baraja, 18/06/2015).

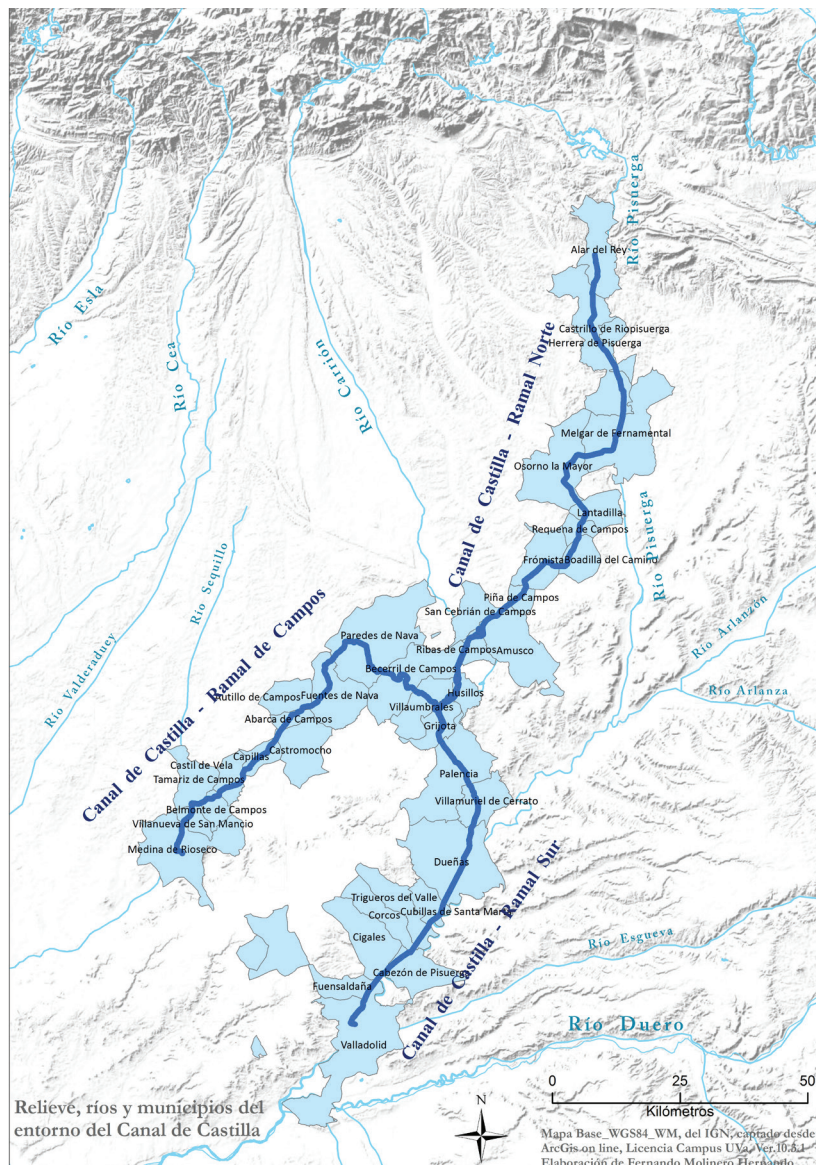


Figura 2. Mapa de situación del Canal de Castilla (izquierda), con sus tres ramas: el del Norte (Alar del Rey-Ribas de Campos); el de Campos (Ribas-Medina de Rioseco) y el del Sur (Ribas-Valladolid). Se recogen también los términos municipales que atraviesa. Elaboración propia sobre información cartográfica de IBERPIX (IGN). Abajo: mapa de localización en la Península, basado en Google relief, maps for free.



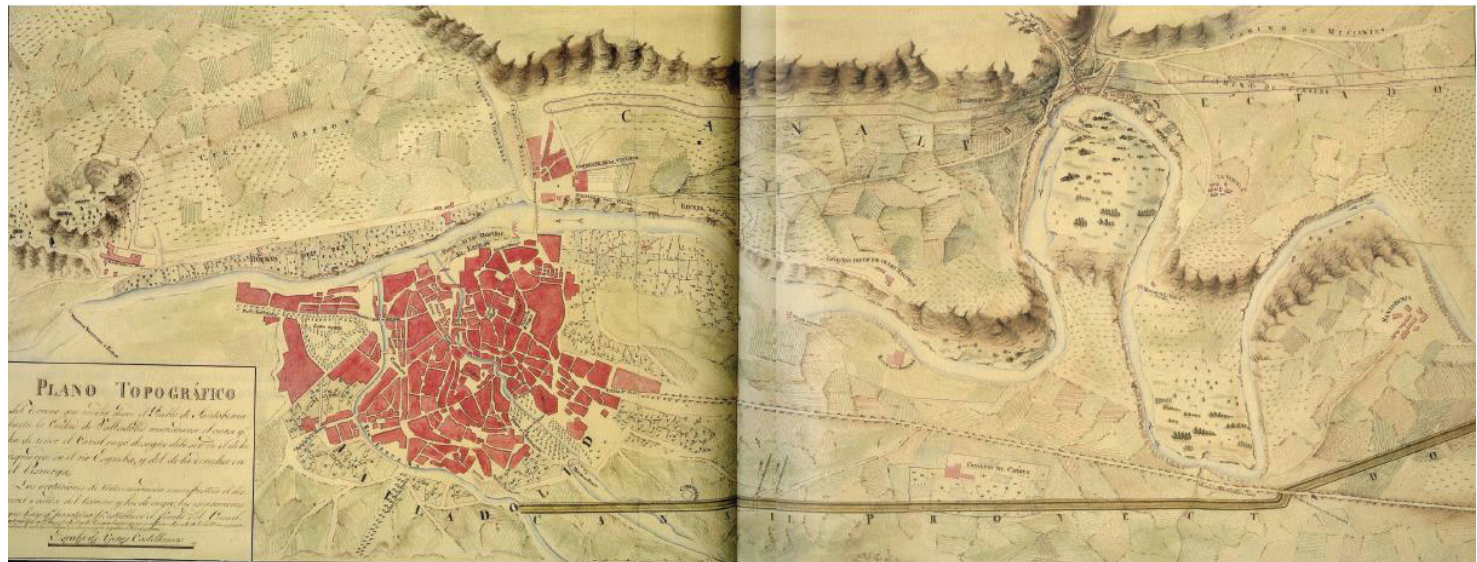


Figura 3. Plano trazado del Canal en Valladolid. (Fuente: Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo. Planes Históricos de Obras Hidráulicas).

1. EL CANAL DE CASTILLA: LA CONSTRUCCIÓN DE UN RÍO Y EL DESARROLLO DE LAS INFRAESTRUCTURAS PRODUCTIVAS

Las difíciles condiciones topográficas del territorio peninsular, con unas llanuras centrales bordeadas de montañas que impiden el acceso a los puertos desde el interior, han constituido durante muchos siglos un problema para el desarrollo del mercado, lastrado por la escasa capacidad y elevado coste de unos trasportes interiores carreteros que discurrían por escasos y malos caminos. Desde la Edad Media se desarrollan ordenanzas que, como la de 1509 sobre la navegación del Pisuerga en Valladolid, intentan facilitar la navegación fluvial como alternativa de transporte, que tuvieron su continuación en algunos estudios de navegabilidad del Carrión y del Pisuerga correspondientes a mediados del siglo XVI y principios del XVII, pero no será hasta el siglo XVIII cuando estas ideas se materialicen en el proyecto y construcción del Canal de Castilla (García y Helguera, 1985).

La necesidad de impulsar un mercado interregional y de facilitar el comercio de los granos producidos en las llanuras castellanas a través del puerto de Santander decide a Fernando VI, con el apoyo de su ministro, el Marqués de la Ensenada, a encargar al ingeniero francés Carlos Lemaury el proyecto de una red de canales navegables. Tras varios viajes de reconocimiento en solitario y en compañía del marino Antonio de Ulloa se presentó el primer *Proyecto General de los canales de navegación y riego para los Reinos de Castilla y León*, que se componía de cuatro canales (Norte, Campos, Sur y Segovia) y aportaba la novedad de incluir un nuevo uso para el canal: el regadío (García y Helguera, 1985: 40).

El 16 de julio de 1753 se iniciaron oficialmente las obras de excavación. Las discrepancias entre los responsables técnicos, Ulloa y Lemaury, el incremento constante

de los costes por las dificultades técnicas y la deficiente planificación de las obras y algunas dificultades de tipo humano derivadas de la participación de un gran número de trabajadores, que superó los 2000 en algunos momentos, tuvieron como consecuencia un plazo de ejecución muy dilatado en el tiempo, de forma que, tras medio siglo de obras y el desembolso, según cálculos de Tapia y Helguera, de la nada desdeñable suma de 80 millones de reales (García y Helguera, 1985: 45), las obras del canal quedaron paradas e incompletas en 1804.

Habría de pasar casi un tercio de siglo, y mediar la concesión a una empresa privada promovida por burgueses e industriales ilustrados, para que se reemprendan de nuevo, en 1831, mediante una concesión del Canal por 80 años a cambio del compromiso de finalizar las obras en un breve plazo. Desestimada la parte del proyecto inicial de continuar el canal hasta Segovia, así como el enlace entre Alar y Reinosa, el 8 de noviembre de 1849 se culminó el trazado, tal y como hoy lo conocemos, tras casi un siglo de trabajos (Benito Arranz, 1957: 56). Una labor titánica que se resolvió demasiado tarde haciendo perder a estas tierras una oportunidad fundamental de posicionarse en los mercados nacionales e internacionales.

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. (*Guía del Canal*. Plan de Excelencia Turística del Canal de Castilla, 2000, p. 7).

Tras innumerables contratiempos, paralizaciones de obras, problemas sociales y judiciales, las obras del Canal acabaron con la puesta en marcha de un recorrido de más de 200 km, con usos potenciales diversos, y la necesidad de salvar un desnivel de 170 metros para permitir la na-

vegabilidad, que se tradujo en la construcción de numerosas y a veces complejas infraestructuras. De entrada hubo que construir 49 esclusas, necesarias para asegurar una pendiente constante que permitiera la navegación de doble sentido, además de los tres saltos adicionales que comunican el canal con el Pisuerga, la dársena de Valladolid y el Sequillo en Medina de Rioseco, donde se realizaron instalaciones capaces de aprovechar la fuerza motriz del agua en saltos de entre 3,1 y 5,3 metros de altura (Geijo, J. M.; Zulueta, P., 2010: 23).

Acabada la concesión de explotación a la empresa Canal de Castilla a cambio de la finalización de las obras, en 1919 volvió a control público, bajo la Jefatura del Canal de Castilla y sus Pantanos y la Canalización del Manzanares, posteriormente integrada en la Confederación Hidrográfica del Duero (Benito Arranz, 1957: 58-59)

Por efecto de las potencialidades asociadas a un curso de agua regulado, constante y controlado, entre 1753 y 1804, período correspondiente a la gestión pública del Canal, se construyeron 19 molinos harineros, cuatro batanes, un martillete, un molino de cedazo, además de un molino y una fábrica de papel. Durante la etapa de gestión privada por la Empresa del Canal de Castilla, estas infraestructuras se completaron con la construcción de 4 nuevos molinos harineros, 13 fábricas de harinas, una fábrica de hilados, una fundición siderúrgica, una serrería mecánica y, ya a principios del siglo XX, dos centrales hidroeléctricas (Geijo, J. M.; Zulueta, P., 2010: 24-25). Aunque muchos de los correspondientes a esta segunda época se construyen sobre los de la primera, especialmente en el caso de fábricas de harina sobre molinos, la cantidad y variedad de la riqueza patrimonial asociada al Canal de Castilla es impresionante, si bien es cierto que, quizás por su cantidad, su grado de deterioro es, también, elevado, y una buena parte de ellos son hoy solo edificios abandonados en proceso de ruina. Un deterioro que deriva de la pérdida de funcionalidad y abandono subsiguiente, especialmente, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX.

2. DE LA FUNCIÓN PRODUCTIVA AL ABANDONO

La obra realmente ejecutada del Canal de Castilla constituye una parte muy reducida del proyecto inicial, haciendo imposible, ya de entrada,

que se cumpliesen las ambiciosas expectativas de comunicación económica entre grandes centros nacionales (Madrid, Valladolid, Santander), e incluso internacionales (Portugal a través del Duero), quedando su potencialidad real vinculada al transporte de mercancías entre el centro de la Meseta y el puerto de Santander, a la producción de energía –base de algunas actividades industriales a lo largo del Canal–, al abastecimiento a las poblaciones y al regadío de algunas tierras en el borde de su trazado (Benito Arranz, 1957: 21-27).

De entre estas funciones, la de traslado de mercancías mediante la navegación entre Medina, Valladolid y Alar fue una de las primeras e, inicialmente, más boyantes actividades asociadas al Canal. Como señala Benito Arranz, el transporte de grano y harina, elaborada por las propias fábricas situadas a lo largo de su curso, se inició aún antes de finalizar completamente las obras. Desde las áreas productoras de las llanuras centrales de Castilla hasta el puerto de Santander las barcazas, públicas y privadas, arrastraban las producciones regionales hasta Alar, donde mediante arriería por camino o carretera eran embarcadas en la flota montañesa para su posterior comercio con las Américas. La etapa dorada de la navegación en el Canal se alcanza a mediados del siglo XIX y, así, en 1860 circulaban por su cauce 365 embarcaciones, la mayoría de ellas de empresarios privados (Benito Arranz, 1957: 66).

La construcción del ferrocarril y de la carretera Valladolid-Santander, ambos con trazados casi paralelos al Canal, constituyó la sentencia de muerte para la actividad de transporte de mercancías, y, por supuesto, para el escaso movimiento de viajeros que puntualmente utilizaban el Canal para sus desplazamientos, que no podía competir, ni en coste ni en tiempo, con los nuevos medios de transporte.



Figura 4. Harinera en ruinas. Tamariz de Campos. (Foto: E. Baraja, 18/06/2015).



Figura 5. Infraestructuras del Canal en ruinas, en Capillas (Palencia). (Foto: E. Baraja, 18/06/2015).

“Reinando Alfonso XIII. — En el día 25 de Septiembre de 1914 el Excmo. Sr. Director general de Obras públicas, representando al Gobierno de S. M., y ante la presencia de los Senadores y Diputados por las provincias de Valladolid y Palencia y de las Corporaciones y personalidades que abajo firman, inauguró solemnemente las obras de los pantanos del “Príncipe Alfonso,” (Hoz de Alba) é “Infante Jaime,” (Entrepeñas), autorizados por los Reales decretos de 4 de Septiembre de 1914, primeros del grupo que han de construirse en cumplimiento de la ley de 5 de Mayo de 1909, para la transformación del Canal de Castilla en canal de riego aplicado á las provincias de Valladolid y Palencia.

“Y para que conste, firmamos la presente los representantes autorizados y los invitados oficialmente al acto, en el terreno de las obras del pantano Infante Jaime.”



EL CANAL DE CASTILLA

TRANSFORMACIÓN DE UNA REGIÓN

Figura 6. Noticia sobre el Canal de Castilla. (Fuente: http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1914/1914_tomoI_2037_01.pdf)

La apertura de la línea férrea Valladolid-Alar del Rey, con un trazado casi paralelo al del Canal de Castilla, motiva que este 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 (*Guía del Canal*. Plan de Excelencia Turística del Canal de Castilla 2000, p. 7).

Así, en 1919 no eran más de una decena las barcazas que surcaban las aguas del Canal y, tras un leve repunte por impulso de la Administración tras su devolución al Estado, en 1955 desaparece de facto todo movimiento de mercancías (Benito Arranz, 1957: 66-78).

En 1959 se decreta la suspensión de la navegación en el Canal (Helguera *et al.*, 1988: 159).

Junto a la navegación y el transporte, las aguas del Canal se pensaron para el riego, entendiéndose que era una actividad complementaria que revertía en beneficio de los lugares y sociedades ribereñas. Las dificultades para compatibilizar ambos usos, por la escasez e irregularidad del caudal, hicieron que, de facto, el regadío se convirtiera en un uso sustitutorio de la navegación. De esta forma, al ritmo que la navegación iba perdiendo importancia, la iba ganando el regadío como uso prioritario. Según Helguera, si en 1947 el regadío suponía el 38% de los ingresos del Canal, y la navegación, el 24%, en 1954 —menos de una década después—, estas cifras eran ya del 47% y el 8% respectivamente, certificando la sustitución de usos de forma rotunda (Helguera *et al.*, 1988: 158). La ley de 5 de mayo de 1909 abrió el Canal a la tan ansiada función de regar las tierras de sus márgenes, una función limitada de hecho por el escaso caudal, que no superaba los 4,5 m³/s, y que exigió ser reforzado por las obras hidráulicas de la cabecera del Carrión y Pisuerga, cuya inauguración el 25 de septiembre de 1914 abrió unas enormes expectativas tanto entre los técnicos como entre la población afectada (Maluquer, M., 1914).

Aunque nunca se llegaron a cumplir los sueños generados por estas obras y las posibilidades de transformación económica y social de los espacios ribereños del Canal, sus aguas contribuyeron, sin duda, a una importante mejora de las producciones agrarias, consolidando,

ya en los años 80 del siglo XX, un amplio espacio regado, que superó las 70 000 ha, de las que unas 23 000 correspondían al Canal directamente (Molinero, 1988). En la actualidad, el regadío constituye una de las funciones fundamentales del Canal, de forma que las aguas de sus tres ramales riegan una superficie cercana a las 25 000 ha (CHD: Memoria 2010).

Los aprovechamientos de regadío, extensivos en su gran mayoría, no consiguieron revertir la atonía económica y demográfica ribereña, aunque, indudablemente, supusieron una mejora de la viabilidad económica de las explotaciones agrarias, así como una significativa transformación paisajística. Transformación que se manifiesta en la abundancia de choperas y arbolado en las márgenes del Canal, pero también en cambios culturales, con la introducción de la alfalfa, la remolacha y otros cultivos, que cambian a verde las tonalidades ocres del campo en verano.

Además de los anteriormente señalados, las aguas del Canal tuvieron y tienen otros usos importantes, entre los que destacan el abastecimiento de agua potable, que en la actualidad alcanza a 400 000 personas de Valladolid, Palencia y Medina, y la producción de energía (CHD, 2016, web).

A esta función de producción de energía eléctrica, así como a su potencial como medio de transporte, desarrolladas desde los inicios de la construcción del Canal, se vincula la construcción de los ingenios mecánicos (molinos, martinetes, batanes, fábricas de papel...) que constituyen el grueso de los bienes patrimoniales asociados a él. El aprovechamiento de los saltos generados en las esclusas y las dársenas provoca, tempranamente, la construcción y puesta en marcha de un número significativo de molinos. Ya en 1800 se registra la existencia de diecinueve molinos harineros, un molino de cedazo, un martinete, una fábrica de papel y 4 batanes. Con el inicio del siglo XIX muchos molinos harineros evolucionan a fábricas harineras de mayor entidad y se construyen otras de nueva planta, de forma que a mediados del siglo a lo largo del Canal se situaban 13 fábricas de harina, además de cuatro molinos harineros, una fábrica de hilados, una fundición y dos centrales hidroeléctricas, que lo convierten en una importante vía de industrialización (Geijo y Zulueta, 2010: 24-25). Tras una etapa dorada, entre 1850 y 1880, en que el Canal llega a transportar un tercio de la producción harinera regional, la construcción de ferrocarril y los problemas de viabilidad económica de muchos de estos establecimientos industriales, derivados de la pérdida de mercados exteriores y la competencia de industrias de otras regiones, provocan un declive significativo de esta actividad. La desaparición de la función de transporte del Canal no va pareja, sin embargo, a la de

la industria harinera ribereña, que va a mantenerse, con más o menos dificultades, hasta avanzado el siglo XX utilizando, eso sí, el ferrocarril como medio de transporte.

Aunque la Fábrica La Perla, situada en tramo final del Canal en Valladolid, ha mantenido su actividad hasta el año 2006, la práctica totalidad de estas harineras emblemáticas han sucumbido a los cambios económicos y productivos del siglo XX desapareciendo entre los años 1940 y 1990 (La Palentina en 1945, La Providencia y La Flor del Pisuega en la década de 1970, San Antonio en Medina, y Las Luisas en Valladolid, en la de 1990).

A pesar del declive industrial y de que la mayoría de los ingenios mecánicos construidos a lo largo del Canal no son ya funcionales, se sigue produciendo energía eléctrica a través de los saltos mediante el sistema de concesiones. Así, en 2015 seguían funcionando en el Canal de Castilla ocho centrales, con una potencia instalada de 2,027 MW, y una producción media anual de 7550 MWh, incluso con nuevas concesiones en la segunda década del siglo XXI (Fábrica de Abarca de Campos 2012).

A lo largo de sus más de dos siglos de historia las funciones productivas del Canal han ido cambiando según las exigencias de su entorno económico y social y, sin negar el claro declive en el que entra durante la segunda mitad del siglo XX, hay que reconocer que sigue teniendo un papel básico en el mantenimiento de los regadíos, el abastecimiento urbano y, marginalmente, en la producción de energía. Sin embargo, la desaparición de la navegación y de las actividades de producción industrial asociadas al Canal generó, en el último cuarto del siglo pasado, una fuerte sensación de declive que, visible en el progresivo deterioro, hasta la ruina total en algunos casos, de parte de sus infraestructuras, hizo saltar la alarma sobre su pervivencia. Una situación que condujo a la toma de conciencia sobre su valor y los peligros que acechaban sobre su mantenimiento, primero desde las instituciones académicas y políticas y después desde los colectivos sociales y las propias poblaciones ribereñas. Todo ello abrió una nueva época de reconocimiento y esfuerzos por su conservación y por dotarle de nueva funcionalidad al servicio de la sociedad.

3. DEL OLVIDO AL RECONOCIMIENTO: LOS PRIMEROS EJEMPLOS DE RECUPERACIÓN PATRIMONIAL

El Canal de Castilla es, seguramente, una de las obras públicas sobre las que más tinta se ha vertido en forma de noticias, documentos técnicos, análisis académicos, divulgativos y, por supuesto, noticias de prensa, debido, indudablemente, a su singularidad e importancia en la ingeniería civil española y a su magnitud y complejidad de

construcción. Su tratamiento ha pasado desde el interés sobre su funcionamiento como infraestructura productiva y sus peculiaridades técnicas, a su valor como obra arquitectónica e ingenieril y, por supuesto, considerando también su valor patrimonial (Adrover, M., 2010).

Durante un largo período, entre su construcción y su declive económico, el interés por el Canal se apoya en su valor funcional y productivo, y las publicaciones que se refieren a él tienen que ver con documentos de carácter legal o normativo, registros más o menos académicos aunque realizados con fines fiscales (Madoz) o noticias de prensa que se hacen eco de la actualidad económica asociada al Canal, con especial importancia en la prensa vallisoletana –El Norte de Castilla–. Ya en el siglo XX ven la luz algunos estudios que analizan su papel en actividades productivas de importancia regional, como el de Manuel de Terán de 1947 sobre el comercio de harinas de Castilla a Santander, que constituye un tema recurrente en publicaciones nacionales, como la Revista de Obras Públicas. Superado el ecuador del siglo pasado, comienza a abordarse su estudio como lo que es: una magna obra pública de gran valor arquitectónico y de ingeniería civil, pero fue desde la óptica académica cuando se analizó en profundidad su importancia real. Desde la geografía, la historia local e, incluso, desde estudios técnicos, como el discurso de apertura de curso en la Universidad de Valladolid impartido por Teófilo Gaspar y Arnal en el año académico 1945-46, se aportaron análisis de su proceso constructivo, su significado económico, sus relaciones con la sociedad y el territorio, etc. Una obra de referencia fundamental es el pequeño, pero impresionante, trabajo de Juan Benito Arranz de 1957 que, con el título *El Canal de Castilla (memoria descriptiva)*, resume en un estudio integral los principales hitos de su construcción, su estructura territorial y productiva y aporta, además, una cartografía del Canal que será referencia para obras posteriores.

Ya en la década de 1980, investigadores universitarios de disciplinas diversas se interesan por el Canal, su historia, su significado como obra de ingeniería, sus funciones y, por supuesto, su valor patrimonial. En 1986 se realiza una primera gran exposición sobre el Canal, promovida por la Junta de Castilla y León, que un par de años más tarde impulsó la publicación de una obra de referencia, *El Canal de Castilla*, de Helguera, García y Molinero, en el que ya se

hablaba claramente de su valor patrimonial y de la necesidad de implicar a la sociedad y las instituciones en su mantenimiento y protección (Helguera *et al.*, 1988: 8). La excepcionalidad de sus elementos y su valor desde el punto de vista de la obra hidráulica habían sido ya destacados en la publicación del Ministerio de Obras Públicas de 1985 *Planos Históricos de Obras Hidráulicas*. El interés demostrado por ingenieros, arquitectos, historiadores, etc., fue contagiándose a las instituciones e, incluso, a una parte de la sociedad, más activa, que apuesta por saltar de la investigación a la acción, promoviendo la recuperación puntual de algunos elementos de valor simbólico.

Así, la recuperación se inicia puntualmente con la preocupación por algunos elementos singulares especialmente fábricas de harina, casas de escluseros, edificios vinculados a las dársenas, que podían encontrar encaje para nuevos usos o para usos tradicionales renovados. Un ejemplo interesante es el de la fábrica de harinas de Abarca de Campos, situada en la esclusa nº 1 del Rascal de Campos, funcional como harinera hasta 1979, y que cayó en el abandono, como tantas otras, hasta que un visionario galerista, Evelio Gayubo, inició su rehabilitación y restauración como centro de arte contemporáneo. Inaugurado en 1994, de él afirma Achaga: “En este edificio abandonado, casi perdido, en el pueblo de Abarca de Campos, se funden, con pasmosa naturalidad, la obsoleta maquinaria industrial con los montajes más arriesgados, con las instalaciones más vanguardistas de artistas contemporáneos”. Eran precisamente el agua y la maquinaria de la antigua fábrica, mantenidos y restaurados como marco de las obras artísticas, los elementos fundamentales y diferenciadores de este centro.



Figura 7. Fábrica de Harinas de Abarca de Campos, en proceso de rehabilitación. (Foto: E. Baraja, 18/06/2015).

Su impacto social y espacial fue grande, y se reflejó en un número significativo de visitas —estimadas en unas 10 000 anuales, según Artium, 2016—, así como en apoyos institucionales y sociales, ya que, de hecho, funcionaba con un sistema de “amigos de la fábrica” que contribuían económicamente a su mantenimiento, a la par que también eran usuarios cotidianos de su oferta cultural. Incluso, en 1995, el núcleo de Abarca de Campos recibió el premio Europa Nostra por la conservación y cuidado del pueblo. Este ambicioso proyecto, que fue creciendo a lo largo de la década de 1990 y que tenía en perspectiva la puesta en marcha de una residencia para artistas, terminó con su cierre en 2002, debido a problemas judiciales derivados de un conflicto por la mala realización de las obras de adecuación. Tras su cierre, ha vuelto a reabrir en 2015, manteniendo su uso productivo en manos privadas como restaurante, spa y centro de exposiciones, de la mano de un empresario palentino afincado en Madrid.

Igualmente, proyectos de menor entidad, pero no menos significativos, van recuperando, para nuevos usos residenciales o de ocio (bares y restaurantes, albergues...), algunas de las muchas viviendas de escluseros, almacenes y construcciones múltiples de apoyo a las viejas funciones de navegación y transporte ya abandonadas en el Canal.

Mejor conservación y mantenimiento, aunque no exento de intervenciones desafortunadas desde un punto de vista de respeto patrimonial, han tenido los elementos hidráulicos: esclusas, puentes, ingenios eléctricos, acueductos y, por supuesto, las propias dársenas de Medina, Palencia y Valladolid. El mantenimiento de la función de regadío, principal en el último medio siglo, derivó en una serie de obras de adecuación que ha impactado negativamente, provocando la pérdida o inutilización irreparable de algunos ingenios de la navegación, como es el caso de algunas esclusas en las que se han realizado obras para facilitar el riego, generalmente en cemento, que han alterado irreparablemente su estructura original, impidiendo la recuperación de la función navegable en la totalidad del Canal, ya que se han abierto nuevas conducciones de derivación de agua a los canales secundarios, rompiendo los muros históricos (Junta de Castilla y León, 2004: 20). Por otro lado, esta misma persistencia de la función de regadío ha sido, sin duda, responsable de que se haya mantenido y cuidado el cauce del Canal por parte de la Confederación Hidrográfica del Duero, así como los puentes y esclusas. Incluso ha rehabilitado y mantenido funcionales algunos edificios como el molino de la esclusa 42 (Valladolid), hoy centro de información de la CHD, o los propios archivos de la CHD, ubicados en parte de los antiguos almacenes de la dársena de Valladolid.

Relacionados con proyectos de desarrollo local de envergadura, como el Proyecto Almirante, realizado

en Medina entre 1996 y 2006, se han recuperado algunos elementos singulares del Canal, como la dársena de Medina, donde se rehabilitó un edificio de antiguos almacenes (panera) para reconvertirlo en Centro de Recepción de Visitantes del Canal de cara a potenciar su uso turístico, completado con la oferta de paseos en el barco *Antonio de Ulloa*.

Mucho más recientes son actuaciones de rehabilitación y cambio de uso de grandes infraestructuras, como la conversión de la harinera La Perla (funcional hasta 2006) en el hotel de cinco estrellas Marqués de la Ensenada, en la ciudad de Valladolid, o la recuperación en 2005 para uso museístico de la fábrica de harinas San Antonio en la dársena de Medina, que había parado su actividad productiva en los primeros años 90, coincidiendo con la declaración del Canal y todas sus infraestructuras como BIC en 1991.

4. PROCESOS DE PATRIMONIALIZACIÓN

La percepción social de fin de ciclo que generan los grandes cambios producidos en las últimas décadas del siglo pasado, la sensación de vivir en una época de grandes transformaciones, como señala Ortega Valcárcel, provoca el desarrollo de una sensibilización social hacia nuestro legado —que empieza a considerarse “patrimonio cultural”—. Se pasa del reconocimiento del edificio, elemento singular, al conjunto y de esta inclusión del espacio se salta a la valoración del paisaje, entendido como “espacio construido” aun cuando incluya elementos naturales. El patrimonio solo se entiende ya indisolublemente unido al territorio y al paisaje (Pardo, 2010: 41). Pero la toma de conciencia social del significado y valor de los espacios que habita y/o visita incorporan a la ecuación de su comprensión y uso otro elemento imprescindible hoy: la implicación de la sociedad en su conjunto (Ortega Valcárcel, J., 1998).

El caso que nos ocupa, el Canal de Castilla, constituye un magnífico ejemplo de procesos complementarios de patrimonialización en los que han intervenido desde las administraciones públicas, espoleadas por los expertos de diversas ópticas profesionales, hasta las asociaciones culturales y económicas locales.

A. PATRIMONIALIZACIÓN OFICIAL

La patrimonialización oficial arranca con la declaración del Canal de Castilla como Bien de Interés Cultural (BIC) con categoría de Conjunto Histórico, cuyo expediente se inicia en 1989 y culmina el 13 de junio de 1991. Se trata de un reconocimiento que excede los elementos singulares e incluye todo el conjunto del trazado

y obras correspondientes a los planos de 1864 (Decreto 154/1991 BOCyL 20 junio de 1991).

Este reconocimiento oficial como Conjunto Histórico Bien de Interés Cultural conlleva, según la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español, la redacción de un Plan Especial de Protección que, diez años después, el 2 de agosto de 2001 se concretó en la publicación del Decreto 205 por el que se aprobó el Plan Regional del Canal de Castilla, en el que se realiza un análisis teórico del contexto, un diagnóstico de situación y un marco normativo para todas las áreas de actuación establecidas y un programa de actuación (Junta de Castilla y León, 2004)

Más allá de las necesarias propuestas de conservación y rehabilitación de los elementos singulares del Canal, este plan introduce una visión global del Canal como “eje estructurante de un amplio territorio” y aboga por la “recuperación del propio Canal como itinerario y la formación de rutas culturales alternativas” (Junta de Castilla y León, 2004: 23)

Todo este proceso de reconocimiento por parte de las administraciones se acompaña por un intenso esfuerzo de reflexión académica e institucional sobre el significado histórico-patrimonial del Canal desde la óptica histórica, artística, económica y de ingeniería, pero también con la participación de gestores turísticos y representantes de sectores empresariales. Así, entre 1990 y 2010 se realizaron, en la ciudad de Palencia, tres congresos relacionados con el Canal. El primero, en 1990, sobre Conservación del Canal; el segundo, en 2004, centrado en el papel territorial y ambiental del Canal, celebrado bajo el lema “Canal de Castilla: el gran parque lineal de Castilla y León”; y el tercero, en 2010, con el título “El agua que nos une”. Del segundo de ellos nace la toma de conciencia de la necesidad de abordar acciones conjuntas y coordinadas sobre todo el espacio del Canal, con el objetivo de promover el desarrollo turístico en sus márgenes como nuevo y emergente uso de esta magna obra, de forma que repercutiera positivamente en el crecimiento económico de los núcleos ribereños.

Se pone en marcha, así, el Plan de Excelencia Turística que se desarrolló entre 2005 y 2008, con apoyo financiero de las tres diputaciones implicadas y de la Junta de Castilla y León. En total, 4,2 millones €, destinados a “convertir al Canal de Castilla en un Producto Turístico con entidad propia, y que el mismo sea reconocido a nivel nacional e internacional mediante:

- Aumento de la calidad y competitividad de los servicios turísticos vinculados al mismo.
- Adaptación de la oferta turística a la demanda del cliente y, en consecuencia, a la del producto turístico del Canal de Castilla.
- Mejora del medio urbano y natural y de las infraestructuras hidráulicas del Canal de Castilla, potenciando su aprovechamiento turístico sostenible.
- Ampliación y mejora de los espacios de uso público, procurando su mejor aprovechamiento.
- Aumento, diversificación y mejora de la oferta de actividades turísticas complementarias en torno al Canal.
- Sensibilización e implicación de la población, asociaciones, entidades y empresas en las acciones a desarrollar dentro del Plan.”

Plan de Excelencia Turística, en <http://canaldecastilla.org> (Consulta de 20 diciembre de 2015).

En 2005 se puso en marcha el «Consortio para la Gestión Turística del Canal de Castilla» por acuerdo entre las diputaciones de las tres provincias afectadas por el Canal: Palencia, Burgos y Valladolid (BOCyL nº 200, de 17 de octubre de 2005), con los objetivos explícitos de conseguir “el desarrollo y la ejecución material de las actuaciones y actividades previstas en el Plan de Excelencia Turística del Canal de Castilla que sean aprobadas por la Comisión de Seguimiento del Plan de Excelencia Turística, o, en su caso, por las instituciones firmantes de aquél”, así como “la planificación, el establecimiento, la gestión y promoción de servicios e infraestructuras de uso turístico en el Canal de Castilla y su entorno”.

La virtualidad, indudable, de este acuerdo es la implicación y colaboración entre tres administraciones provinciales que se plantean actuar de forma coordinada sobre el conjunto del Canal, aceptando implícitamente el principio de unidad patrimonial de la obra y de la necesidad de su promoción conjunta si se quería desarrollar su imagen turística.

Los resultados de este Plan de Excelencia se concentran en varias líneas de actuación:

- Recuperación de esclusas para potenciar el turismo fluvial.
- Adecuación de entornos como zonas de esparcimiento y ocio.
- Creación y adecuación de equipamientos turísticos: Centros de Recepción de Visitantes, Museos y Zonas de Acampada.
- Mejoras en la accesibilidad y señalización del Canal de Castilla.
- Edición de guías, mapas y material divulgativo.
- Optimización del papel de las oficinas de turismo.
- Promoción del Canal de Castilla como destino turístico, a través de su presencia en Ferias Turísticas.
- Organización de actividades de promoción turística en torno al Canal de Castilla.
- Jornadas de información y promoción del Plan entre la población local, entidades locales y empresas.

Plan de Excelencia Turística, en <http://canaldecastilla.org> (Consulta de 20 diciembre 2015).

La labor del consorcio ha sido, sin duda, crucial para la adecuación y promoción turística del Canal de Castilla. Destacable es el trabajo realizado en la catalogación, valoración y señalización de cada uno de sus elementos y parajes, relacionándolos con los pueblos ribereños y su oferta de servicios.

Especialmente reseñable es la recuperación y reutilización de edificios simbólicos que marcan hitos a lo largo del Canal. Así, tras la reconstrucción de la Casa del Rey en Villaumbrales, promovida por el Taller de Empleo del Canal de Castilla Fundación San Cebrián, se instala el Museo del Canal en este edificio de finales del siglo XVIII. Igualmente se recuperan construcciones de almacenes en la dársena de Medina, y en las márgenes del Canal en Alar (Centro de Recepción de Visitantes en la Nave de Picos), o en Melgar, así como centros de apoyo al desarrollo turístico: puntos de información, albergues, centro de turismo rural, etc. (*Plan Integral de Señalización del Canal de Castilla*, Ambigés, 2007).

El Plan incorpora también, entre sus criterios de actuación, el de la participación social pero en este apartado de difusión y sensibilización de la población local tan solo se han realizado acciones destinadas a la promoción del conocimiento de empresarios turísticos, guías o responsables locales. Durante el primer año del PET se diseñó un plan de comunicación dirigido a ayuntamientos ribereños, población local de los municipios ribereños, empresariado local y emprendedores del sector turístico, asociaciones de desarrollo local y centros de iniciativas turísticas de las áreas colindantes a su trazado, así como medios de comunicación, con desarrollo de jornadas en cinco núcleos distribuidos a lo largo del Canal –Melgar, Herrera, Frómista, Becerril y Medina–, con una asistencia cercana a las 300 personas. Promoción del Canal que fue presentada también en ferias como FITUR 2006 (Memoria PET 2006).

Se ha desarrollado un interesante programa de edición de folletos informativos y puesta en marcha de una Red de Puntos de Información Turística del Canal, ofreciendo formación específica sobre el Canal y su potencial turístico a los técnicos que atendían estos puntos. A partir de las oficinas de información turística, que algunos municipios habían promovido en sus pueblos, el Consorcio organizó cursos de formación específica para el personal de atención de estos centros, a los que se dotó de información sobre el significado y valor del Canal en su conjunto y formación para atender a los potenciales turistas. En total, participaron 84 personas, correspondientes a 52 establecimientos, aunque finalmente la red de pun-

tos de información turística del Canal se conformó con 12 establecimientos y 20 entidades colaboradoras (Memoria PET 2007).

En paralelo, se pretendió difundir el potencial turístico del Canal entre los empresarios ribereños, emprendedores y agentes de turismo mediante jornadas informativas, con resultados bastante aceptables. Así, en las jornadas organizadas en la segunda anualidad del PET (2008) asistieron “[...] 96 personas: el 35% empresarios, 25% colectivos turísticos y empresariales, 20% Agentes de empleo o promoción empresarial y un 20% de otros, como responsables municipales, emprendedores.” (Cófreces, 2010 y Memoria PET 2008).

El Plan se cerró con un nivel de consecución de objetivos muy elevado, ya que se consideran alcanzados dos hitos básicos: la sensibilización e implicación de los agentes económicos locales y la difusión y publicidad del Canal de Castilla, a escala nacional e internacional (Memoria General, cuarta anualidad PET, 2013). Sin embargo la finalización de las ayudas económicas vinculadas al Plan ha hecho languidecer, hasta casi extinguirse, la actividad del Consorcio, que en los últimos años apenas dedica algunos fondos mínimos a labores de mantenimiento de esclusas y poco más.

B. PATRIMONIALIZACIÓN SOCIAL

El reconocimiento administrativo del valor patrimonial de un conjunto espacial es costoso, pero, a la postre, relativamente fácil de conseguir, una vez que existen análisis y objetivos claros de los valores históricos y artísticos que mantiene una obra como el Canal de Castilla, y las administraciones públicas asumen el papel de dinamizadores del proceso. Mucho más difícil es, sin embargo, conseguir que esos valores sean realmente asumidos por el conjunto de la sociedad, especialmente la local, factor imprescindible para alcanzar la categoría de patrimonio. En palabras de Ortega Valcárcel, “la posibilidad de que un territorio sea reconocido como espacio ‘cultural’, es decir, con valores relevantes desde el punto de vista histórico y social, como ejemplo de construcción singularizada del territorio y, por tanto, pueda ser integrado, por la sociedad, como patrimonio cultural, no depende sólo de su valor intrínseco, ni de su reconocimiento objetivo experto, sino de su aceptación social. Es ésta la que lo convierte en un recurso cultural” (Ortega, 1998: 41).

En el caso que nos ocupa, estos procesos de patrimonialización social son aún escasos y manifiestamente incompletos. Incluso algunos esfuerzos llevados a cabo por los responsables locales han colisionado con los ejecutados por las administraciones. Así, el celo y la

asunción de la responsabilidad del Consorcio gestor del Plan de Excelencia sobre cualquier actuación que se desarrollara en torno al Canal fue de tal magnitud que, incluso, hubo momentos en que el propio consorcio “desaconsejaba” a los responsables locales de los ayuntamientos ribereños realizar ninguna intervención sobre su tramo de Canal y circunscribir sus acciones al desarrollo de infraestructura de servicios turísticos de apoyo (alojamiento, restauración, etc.), lo que no impidió que algunos grupos realizaran acciones orientadas a su difusión publicando guías del Canal o realizando acciones destinadas al conocimiento y promoción del Canal entre sus vecinos, como es el caso del GAL ARADUEY.

Sin embargo, la población local ribereña y afectada por esta infraestructura vive mayoritariamente, aún hoy, de espaldas a ella. Las actividades de sensibilización llevadas a cabo por los GAL con la población local han demostrado el escaso interés que despierta este recurso entre la población más cercana. Algunas actividades de sensibilización realizadas con los escolares de la comarca demostraron que no conocían el Canal, porque sus familias no les ha-

bían llevado en su vida a verlo de cerca ni a pasear por sus riberas. Sí se conoce y valora el efecto positivo en aquellas actividades productivas, como el regadío, que tienen un claro impacto económico en los pueblos, e incluso se está tomando conciencia de su valor como recursos turístico de forma puntual en algunos espacios concretos, Medina, Ribas, Alar, Herrera, Abarca de Campos, etc., pero no se ha trabajado ni, por tanto, conseguido que se vea al Canal como un eje territorial de desarrollo, al contrario de lo que ocurre con el Camino de Santiago.

Los programas de desarrollo rural iniciados con financiación comunitaria en los primeros años noventa, se apoyan en el principio básico del desarrollo local: promover el aprovechamiento, por parte de los agentes locales, de todos los recursos del territorio. Motivados por la oferta económica que deriva de la puesta en marcha de los Programas LEADER, administraciones locales y asociaciones de diversa índole se unen para formar el Grupo de Acción local ADECO CAMINO, en municipios de las provincias de Burgos y Palencia recorridos por el Camino de Santiago, pero también por el Canal de Castilla, que fue uno de los 8 grupos de acción local que recibieron subvenciones comunitarias del LEADER I (1991-93) en esta región. Su visión del territorio, y la propuesta de intervención derivada, se organizó en torno a la idea del recurso patrimonial del Camino de Santiago y, secundariamente, del Canal y sus posibilidades, de cara a la diversificación económica por medio del desarrollo turístico, ya desde principios de los años 1990. Realizaron labores significativas, como la instalación de las primeras señales del Canal referidas a sus recursos paisajísticos y patrimoniales; elaboraron las primeras propuestas de rutas y etapas turísticas, y promovieron y auxiliaron la puesta en marcha de los primeros establecimientos de turismo rural.

[...] El programa tenía varias líneas de actuación, como activar ciertas zonas cercanas al Canal de Castilla, organizar paseos en barca en las cercanías de Herrera de Pisuerga, señalar las distintas construcciones y otros puntos de interés en los ramales del Norte y de Campos y crear una serie de centros de interpretación en Alar del Rey y Herrera de Pisuerga. Este programa finalizó en el año 2000 cumpliendo algunos de los objetivos operativos marcados en su momento. La única señalización existente en el Canal de Castilla fue llevada a cabo por esta iniciativa, si salvamos la propia de la CHD que cumple otros objetivos. Igualmente se puso en marcha una barca eléctrica en la retención de San Andrés y se habilitaron algunas casas de escluseros en el ramal Norte”. (Ambigés, 2007: 15).

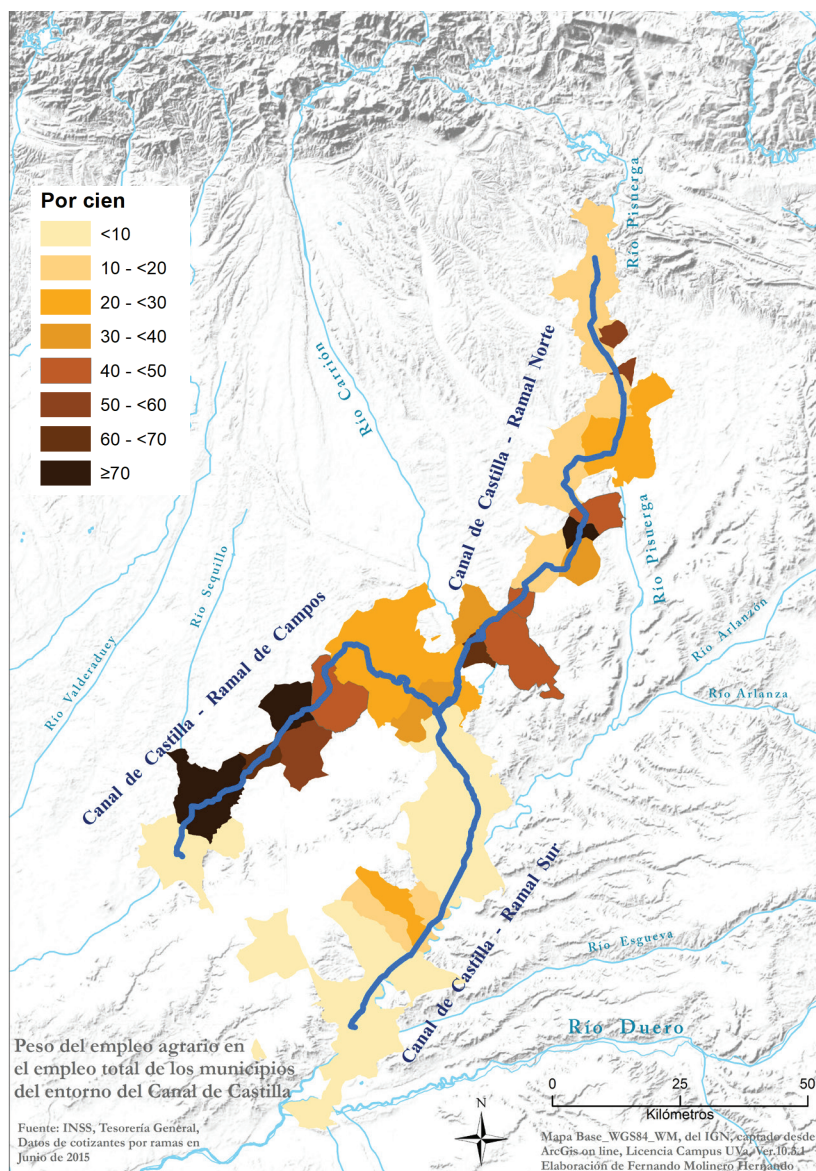


Figura 8. Peso del empleo agrario en los municipios ribereños del Canal de Castilla.

En el LEADER II, la reorganización y multiplicación de los Grupos de Acción Local que pretenden acceder de nuevo a las ayudas europeas culmina con la reducción del GAL ADECO CAMINO al espacio burgalés y permite el surgimiento de un nuevo grupo ADECO CANAL, en la provincia de Palencia, complementado por el GAL Tierra de Campos en la vallisoletana. Entre las acciones promovidas por ADECO CANAL están numerosas iniciativas para ayudar al desarrollo de la oferta de alojamientos turísticos, pero también se promueven varias acciones de divulgación y promoción turística del Canal, publicación de folletos y elaboración de rutas, así como una de gran significado para el tema que nos ocupa, de sensibilización de la población local sobre el valor del Canal de Castilla. Se trabajó, especialmente, en la línea de concienciar a la población local sobre la trascendencia histórica del Canal, que, en la percepción de los habitantes, estaba fundamentalmente vinculado al trabajo y, en algunos casos, al sufrimiento, lo que generaba una visión poco positiva de su significado entre la población local, en opinión de la responsable de ADECO CANAL. Esta asociación, aunque no ha seguido gestionando proyectos europeos de desarrollo rural, no ha dejado de trabajar en pro de la defensa y promoción del Canal de Castilla y, de hecho, la página web del Canal está administrada por ellos, que se ocupan también de la organización de múltiples actividades deportivas, de senderismo y rutas, trabajando a partir de ayudas y subvenciones de la Diputación de Palencia.

Desde el LEADER+ (2000-2006) los Programas de Desarrollo Rural en el territorio palentino del Canal se han llevado a través del GAL ARADUEY-Campos, que coincide con la mayor parte del territorio recorrido por el Canal de Castilla, así como por el Camino de Santiago en la provincia de Palencia. Desde el principio se reconoce el Canal como uno de sus recursos potenciales de desarrollo local y se realizan diversas acciones orientadas a la divulgación de sus valores, especialmente los ambientales. Como ya se ha indicado, publicaron una guía didáctica para promover el conocimiento y comprensión del Canal entre los escolares, lo que tiene, sin duda, una parte de implicación social en la valoración y mantenimiento de este patrimonio cultural. En el último diagnóstico y proyecto de intervención, realizado en 2013, se apuesta por involucrar al conjunto de la sociedad local en esta valoración patrimonial de su territorio de forma global, incluyendo todos los elementos y no solo el Canal:

RETOS DEL DIAGNÓSTICO INTEGRADO Y DEL FORO MEDIOAMBIENTAL PATRIMONIO : Los RETOS en este capítulo deben ir orientados a sondear la percepción local de las posibilidades patrimoniales de su territorio, en referencia a la necesidad de poner en marcha un sistema para medir el grado de alteración y las necesidades de conservación del patrimonio local,

a la vez que profundizar en la puesta en valor, que es evidente, y está muy trabajada desde el Grupo de Acción Local en colaboración con los actores y la administración local. Trabajar con la población local en la percepción de la necesidad de evitar el deterioro ambiental, acercándoles las posibilidades de generación de empleo de actividades innovadoras directas y complementarias. (ARADUEY, 2013: 113).

A pesar de las dificultades para promover la valoración patrimonial entre las poblaciones ribereñas, hay que destacar que se ha avanzado mucho en estos procesos de reconocimiento patrimonial del Canal en el conjunto de la sociedad regional, esencialmente entre las poblaciones de Valladolid y Palencia. Estimulados por las actuaciones de un colectivo relevante socialmente (escritores, pintores, fotógrafos y periodistas, entre otros), la imagen del Canal de Castilla se va conformando como un gran elemento patrimonial que debe ser reconocido, protegido y puesto en valor. La publicación de obras fundamentales como el trabajo de Raúl Guerra Garrido en su libro *Castilla en Canal*, las fotos de E. Margareto o el estreno del documental, presentado el 23 de febrero de 2016, *El Canal de Castilla*, amparado por todas las fuerzas políticas, culturales y sociales de la ciudad, pero también por la población en general que llenó el Teatro Zorrilla, marcan hitos importantes que ponen de manifiesto el interés creciente de la ciudadanía por este importante patrimonio.

La valoración del paisaje como patrimonio se manifiesta también en otras actividades que lo convierten en obras de arte, de mayor o menor valor, pero que reconocen su imagen como algo bello, digno de ser reproducido e interpretado. Nos referimos a las variadas actividades artísticas, especialmente pictóricas, que se van generando en torno al Canal. Actividades artísticas reconocidas que han dado lugar incluso a exposiciones formales o publicaciones oficiales como *Las pinturas del Canal*, obras de Francisco Pedro Roldán Morales, quien ha realizado una ingente obra pictórica sobre el Canal y sus paisajes (Figura 9), publicadas como parte del Plan Regional del Canal de Castilla.

También, de forma habitual, se encuentran personas que van al Canal a hacer sus pinturas, bien en actividades promovidas por asociaciones culturales o, incluso, a título individual, como artistas que se inspiran en el Canal y lo convierten en patrimonio (Figura 10). De la misma forma el Canal y sus paisajes constituyen una inspiración permanente para la fotografía, profesional y aficionada, que pretende captar en las imágenes el valor artístico de sus paisajes.

También desde la óptica de la patrimonialización social se va pasando del elemento singular monumental a la valoración del conjunto, y de la contemplación del paisaje a su comprensión como elemento integrador, que



Figura 9. Fábrica de Tamariz y Esclusas 31 y 32 en Palencia, de Francisco Pedro Roldán Morales.

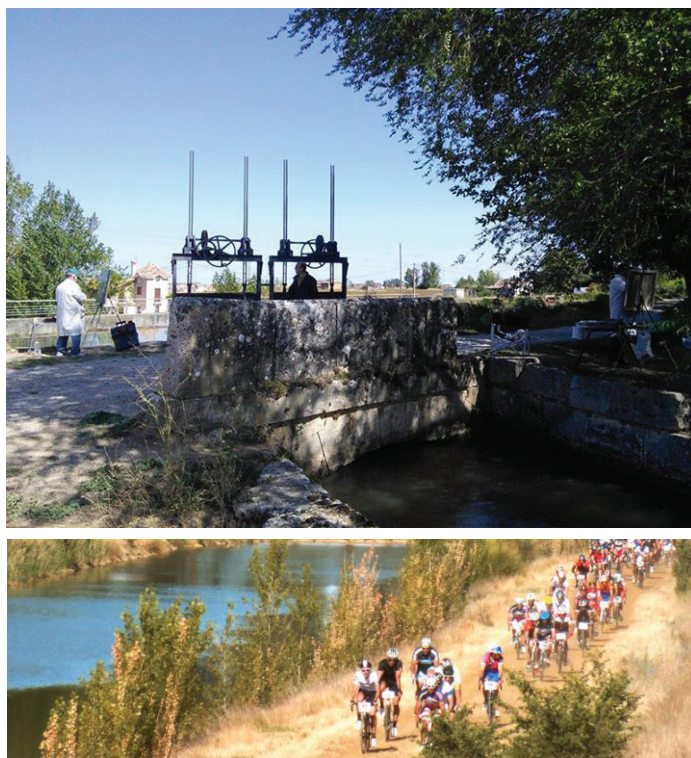


Figura 10 (arriba). Pintores en el Canal. (Fuente: Facebook página ADECO-Canal 11 febrero 2016). Figura 11 (abajo). Competición ciclista en el Canal. (Fuente: El GPCC, la "Roubaix castellana").

puede ser utilizado en beneficio social de muchas formas, ya que, en palabras de Ortega Valcárcel (1998: 43):



Figura 12. Senderismo y actividades deportivas por el Canal. (Fuente: ADECO-Canal).

[...] la valoración del territorio como una construcción histórica, más o menos transformada a lo largo del tiempo respecto de su inicial configuración, no reposa tanto en sus cualidades estéticas, aunque esta dimensión constituya un componente decisivo en algunos casos, como en un conjunto de valores de muy diversa índole, desde el educativo, en la medida en que el territorio aparece como un instrumento de formación o pedagógico, hasta el lúdico, en cuanto permite o facilita usos de carácter recreativo.

Así, se pueden considerar nuevas formas de patrimonialización social todas aquellas acciones que promueven su aprovechamiento social, como la elaboración y promoción de rutas y ofertas turísticas en paquetes de turismo rural de los pueblos ribereños, o el desarrollo de actividades de ocio en torno al Canal, promovidas por asociaciones culturales o deportivas, desde las relacionadas con la propia infraestructura, como los paseos en barco en los segmentos navegables, y el piragüismo, hasta aquellos que aprovechan los caminos de sirga como rutas cicloturísticas o para competiciones deportivas (ciclistas, como la Roubaix castellana, o incluso carreras de trineos con perro en Becerril en febrero de 2016), el senderismo o las visitas puntuales a los muchos ingenios recuperados a lo largo del Canal o el simple paseo, ya que, en palabras de Guerra Garrido, "[...] el paisaje es un fenómeno cul-

tural que se conquista con la suela de los zapatos; recorrerlo a pie.” (Guerra, 2004: 15).

5. LOS EFECTOS DEL RECONOCIMIENTO PATRIMONIAL DEL PAISAJE DEL CANAL: DEL DESARROLLO TURÍSTICO DE LA PRODUCCIÓN MATERIAL A LA OFERTA DE SERVICIOS DE OCIO

La consolidación de la imagen de patrimonio, aun cuando sea parcial, como es el caso que nos ocupa, permite y potencia el desarrollo de actividades económicas surgidas de la explotación turística del Canal. Así, tras décadas de desaparición de la navegabilidad, desde 1959, ya en el siglo XXI se revierte la situación y se vuelve a hacer navegable, aunque tan sólo en algunos tramos, de forma complementaria y no competitiva con sus usos principales y más valorados por la población local: el regadío y el abastecimiento a poblaciones. A partir de la actuación del Plan de Excelencia del Canal de Castilla, a través del Consorcio, la Diputación de Valladolid puso en marcha en 2003 un Plan de Navegabilidad del Canal de Castilla entre Medina de Rioseco, Villanueva de San Mancio y Tamariz de Campos, que da continuidad a la iniciativa de la Diputación de Palencia, que había preparado la navegabilidad en Herrera de Pisuerga.

Actualmente se puede recorrer el Ramal de Campos en el barco *Antonio de Ulloa*, en el tramo comprendido entre la dársena de Medina de Rioseco y la esclusa séptima de Tamariz de Campos (Valladolid). Además, navegan por sus aguas otras tres embarcaciones: la *Marqués de la Ensenada* (propiedad de la Diputación de Palencia) desde el Centro de Interpretación del Canal de Castilla y embarcadero de Herrera de Pisuerga, la *San Carlos de Abánades* desde el Centro de Turismo de Carrecalzada en Melgar de Fernamental (Burgos), y un último barco, el *Juan de Homar*, desde el Museo del Canal de Castilla en la localidad de Villaumbrales (Palencia).

El boom del turismo rural en el conjunto de la región ha impulsado, igualmente, en el espacio que nos ocupa, el desarrollo de una infraestructura turística de alojamientos y servicios de restauración para servir a los visitantes del Canal y, en general, a todos aquellos que se acercan a estos espacios rurales. Sin embargo, el análisis de los datos de infraestructura turística en los pueblos ribereños pone de manifiesto que los esfuerzos de las administraciones y

la buena gestión de la patrimonialización institucional, incluso los avances en la social, aún dejan mucho que desear en lo que a resultados materiales respecta, medido en movimiento de viajeros y, especialmente, en impactos económico y social en las economías ribereñas. (Figuras 13 y 14).

La recuperación de la navegabilidad del Canal ha reposado sobre las importantes inversiones realizadas por las diputaciones provinciales en momentos de euforia económica, que no siempre han obtenido los resultados de dinamización turística previstos inicialmente y que dificultan en buena medida su continuidad en tiempos de crisis como los actuales. Así, la navegabilidad en el tramo burgalés, de la mano de la embarcación *San Carlos de Abánades*, iniciada en 2009, se ha interrumpido desde enero de 2015 ante las enormes dificultades económicas, pues los cerca de 4000 usuarios anuales de media entre 2009 y 2013, con unos ingresos de poco más de 40 000 €, no cubrieron más que el 10% de los costes de explotación, según información de la propia Diputación de Burgos. Su propiedad, así como la del hotel rural Carre-

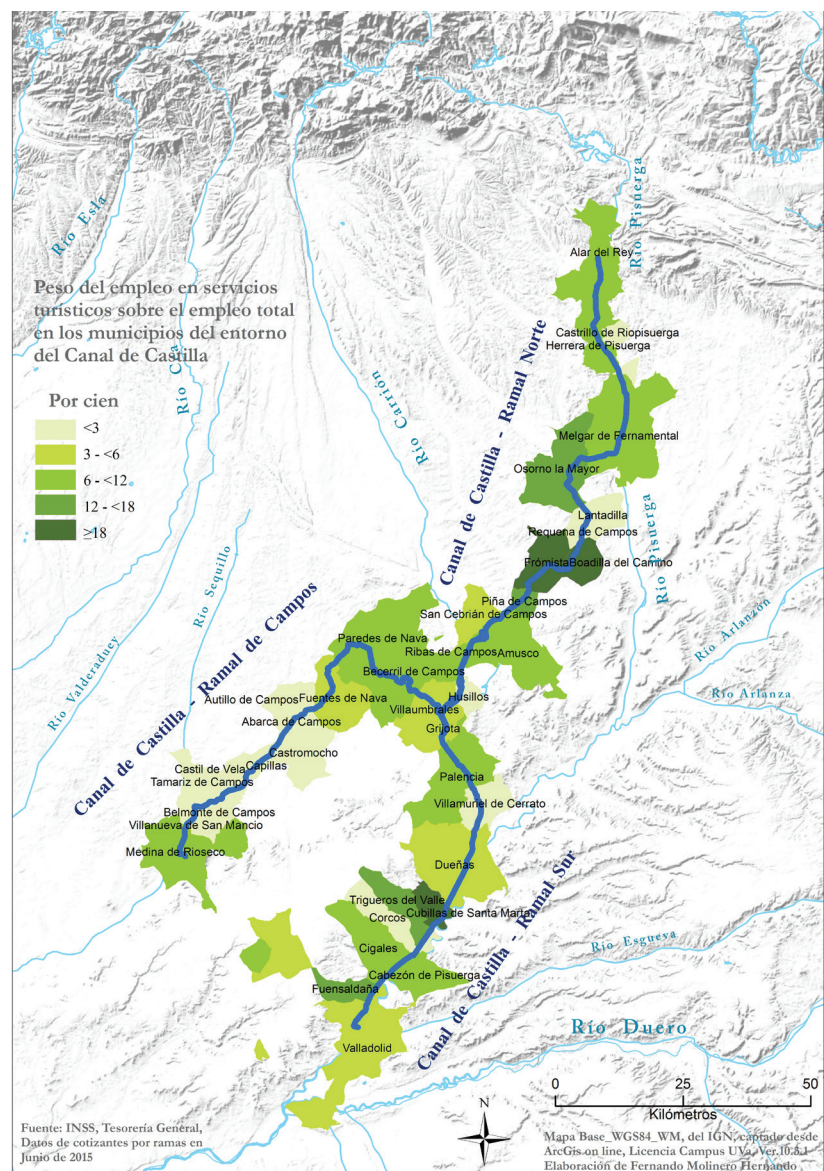


Figura 13. Empleo en servicios turísticos en los municipios ribereños del Canal de Castilla.

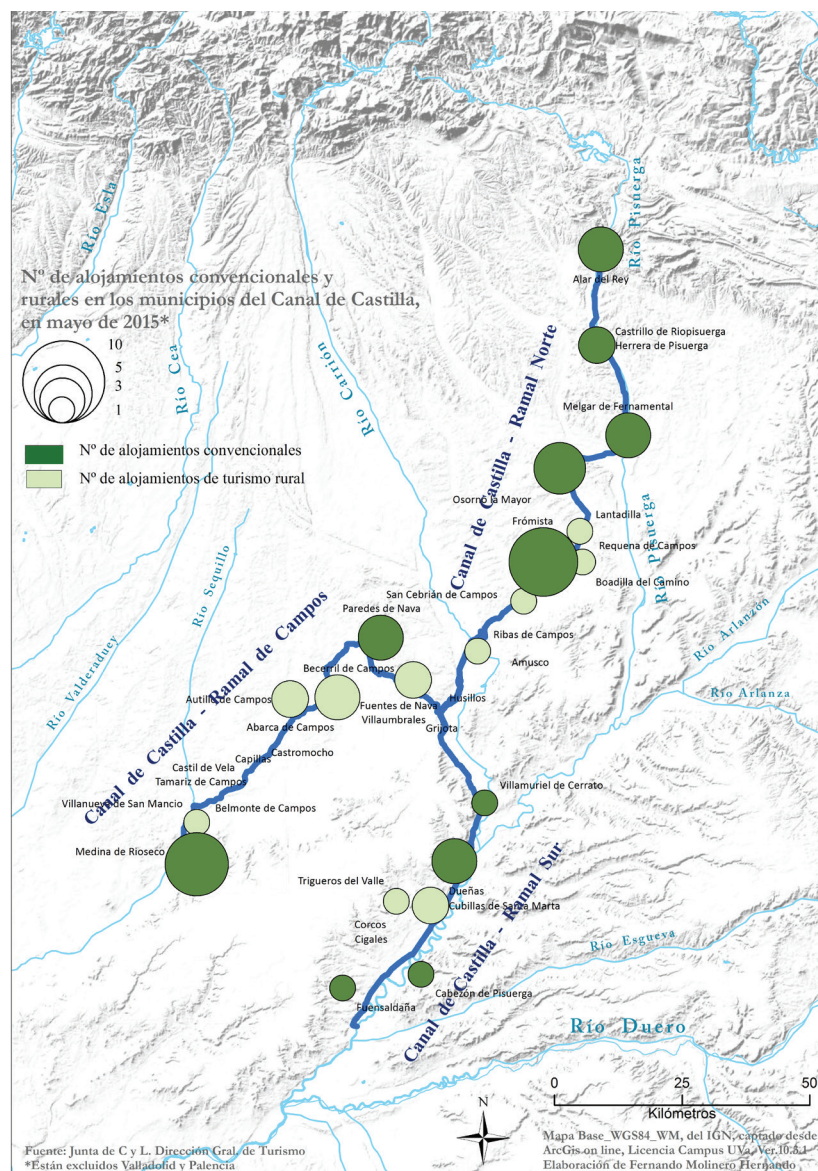


Figura 14. Relevancia de los alojamientos turísticos en los municipios ribereños del Canal de Castilla.

calzada, pensado como apoyo de alojamiento y servicio de hostelería al turismo derivado del Canal, han pasado a propiedad municipal del Ayuntamiento de Melgar de Fernamental y está en proceso de adjudicación para su explotación renovada.

Mejores resultados se han obtenido, sin duda, en la explotación turística del resto de las embarcaciones del Canal, especialmente en el caso del *Antonio de Ulloa* y el Centro de Visitantes del Canal de Castilla que, integrados en la oferta turística global de Medina de Rioseco, ha alcanzado los 44 341 usuarios en 2015. Una cifra sin duda interesante, aunque aún muy vinculada a un turismo local y regional, con casi un 60% de los visitantes procedentes de la propia región y casi un tercio de la propia provincia de Valladolid.

Igualmente positivos podemos considerar los datos de movimiento turístico en los tramos palentinos del Canal, con un movimiento de entre 10 000 y 15 000 viajeros mantenido entre el 2010 y 2015, que indican la consolida-

ción de este recurso, especialmente en el caso del recorrido del barco *Marqués de la Ensenada* que concentra, sistemáticamente, más de mitad de esta demanda.

CONCLUSIONES

La importancia del Canal de Castilla como patrimonio construido pero también como patrimonio histórico que ha marcado la vida y las dinámicas económicas, sociales y territoriales de los espacios ribereños está fuera de toda duda. La administración regional ha reconocido tempranamente su valor a través de la declaración como Bien de Interés Cultural, y la literatura científica y los estudiosos locales, así como los medios de comunicación regionales, se han hecho eco de ello y han divulgado su valor patrimonial. La patrimonialización institucional es un hecho indudable desde las últimas décadas del siglo XX, pero no ha ocurrido lo mismo en el ámbito social y, en cierta forma, este hecho se relaciona con el reducido impacto efectivo percibido por las sociedades ribereñas.

El Canal no se ha gestionado ni promovido con visión de marketing territorial y no está asumido socialmente como un recurso de potencial aprovechamiento. Es un recurso “dormido”, es palabras del gerente de ARADUEY que, a día de hoy, no ha generado más que iniciativas de carácter puntual, más relacionadas con elementos singulares de su trazado que con el conjunto. Un resultado en el que tiene mucho que ver la cantidad y diversidad de entes responsables del Canal, de una u otra manera y en los diversos ámbitos funcionales. La Confederación Hidrográfica del Duero es responsable de los usos directamente productivos del Canal: el regadío y el abastecimiento y, sin duda, mantiene perfectamente todas las infraestructuras que están bajo su responsabilidad, pero no se ha implicado en todo lo que se refiere al cuidado y adecuación de las de uso turístico complementario desarrollado en las últimas décadas, como los caminos de sirga, etc., si bien es cierto que, en los últimos años ha recuperado algunos elementos singulares del Canal para usos propios. Las dificultades de convivencia de actividades con objetivos contrapuestos se manifiestan en los problemas para la navegación en los momentos en que las necesidades de regar son más importantes, como el comienzo del verano. Ello se traduce en alteraciones puntuales de la oferta de rutas en barco, lo que pone de manifiesto el carácter aún secundario de los usos turísticos del Canal y su subordinación a las necesidades del riego como uso principal.

El Consorcio, por su parte, ha apoyado el desarrollo turístico del Canal y ha abordado la señalización básica, así como la puesta en marcha de algunos grandes proyectos, pero la falta de continuidad de las acciones del Plan de Excelencia Turística ha dejado inconclusos muchos procesos. Por último, las administraciones locales tienen pocos recursos y sus posibilidades se ven reducidas a apoyar acciones de promoción empresarial privada en el sector turístico o a realizar alguna mejora de infraestructuras puntuales y señalización complementaria en los entornos de su tramo del Canal, si bien es cierto que determinados núcleos de mayor significado en el trazado o que han apostado por este proyecto de forma clara, como Medina, Herrera, Alar o Ribas, han dado un paso más promoviendo productos turísticos integrados de sus territorios (en los que el Canal es un recurso fundamental).

Sin embargo, es indudable que este reconocimiento del valor patrimonial ha permitido el desarrollo de nuevos usos: la explotación turística del Canal es la prueba de su consolidación como recurso capaz de atraer desarrollo turístico alternativo, valorado por los expertos pero también por el conjunto social de su entorno y del resto de la sociedad. Por fin, en el período entresiglos, el Canal ha recuperado una cierta vida y movimiento de personas, aunque, obviamente, no el mismo tipo de gente ni con los mismos fines para los que fue concebido. La recuperación de la navegabilidad en varios tramos del Canal, integrada con el desarrollo de otras ofertas turísticas complementarias (museos, centros de interpretación, oferta de alojamiento turístico, empresas de turismo activo, etc.) atrae nuevos usuarios a su territorio y promueve el despegue de nuevos usos vinculados al ocio.

¿Servirá, al fin, el Canal para traer al menos algo de la prometida riqueza y desarrollo a las poblaciones ribereñas? Aún habrá que recorrer un largo trecho para alcanzar la consolidación de una oferta conjunta del Canal como paisaje patrimonial en la que se articulen los intereses variados de las poblaciones ribereñas y las demandas turísticas pero parece indudable que se ha iniciado una nueva etapa en la que el Canal de Castilla, ya asumido como un recurso patrimonial indudable, constituirá un recurso fundamental para el desarrollo de las comarcas ribereñas.

BIBLIOGRAFÍA

- ADROVER GAYÁ, M. (2010): *Canal de Castilla, Documentación. III Congreso Internacional Canal de Castilla*, Palencia.
- ACHAGA, P. (1999): "La fábrica abre su temporada artística, Paisaje experimental", *EL Cultural* 14 de marzo de 1999" en <http://www.elcultural.com/revista/artel/La-Fabrica-abre-su-temporada-artistica/13750> (consulta 05/02/2016).
- AMBIGÉS (2007): *Plan Integral de Señalización del Canal de Castilla* (documento técnico), 203 pp.
- ARADUEY (2013): *Diagnóstico sectorial de los territorios del proyecto de cooperación Red de Territorios Sostenibles RETOS*, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- ARTIUM (2016): <http://catalogo.artium.org/dossieres/4/metamorfosis-arquitectonica/edificios/arquitectura-industrial/fabrica-de-harinas/centro>
- BENITO ARRANZ, J. (1957): *El Canal de Castilla (memoria descriptiva)*. Colección Academia Nueva, Vol II, Publicaciones del Departamento Provincial de Seminarios del FETY y de las JONS, Valladolid, 91 pp.
- CÓFRECES, M. (2010): "Plan de Excelencia Turística. Un instrumento al servicio del desarrollo (Canal de Castilla)". *III Congreso Internacional Canal de Castilla: EL agua que nos une*, Palencia. <http://www.canaldecastilla.org/index.php> (Consulta de 12/11/2015).
- COMISIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (1995): *Planos históricos de obras hidráulicas*. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 397 pp.
- GARCÍA TAPIA, N.; HELGUERA QUIJADA, J. (1985): "El Canal de Castilla. Historia y arquitectura hidráulica", en CEHOPU: *Planos históricos de obras hidráulicas*. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, pp. 36-50
- GEIJO, J. M.; ZULUETA, P. (2010): "El Canal de Castilla: molinos, fábricas y otros artefactos", COIIM, *Revista informativa del Colegio de Ingenieros Industriales de Madrid*, nº 47, pp. 22-32.
- HELGUERA, J.; GARCÍA, N.; MOLINERO, F. (1988): *El Canal de Castilla*, Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Bienestar Social, Valladolid, 239 pp.
- JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN (2004): *El Canal de Castilla, un plan regional*. Salamanca, Junta de Castilla y León-Ministerio de Fomento.
- MALUQUER, M. (1914): "El Canal de Castilla: transformación de una región". *Revista del Ministerio de Obras Públicas*, nº 2037, pp. 495-513.
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (1998): "El patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico", *Revista Ciudades*, nº 4, pp. 33-48.
- PARDO ABAD, C. J. (2010): "El patrimonio industrial en España: análisis turístico y significado territorial de algunos proyectos de recuperación". *BAGE*, nº 53, pp. 239-264.
- SABATÉ BEL, J.; BENITO DEL POZO, P. (2010): "Paisajes culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencia". *Revista Identidades: territorio, cultura, patrimonio*, nº 2.