



Universidad de Valladolid
Facultad de Filosofía y Letras

Grado en Geografía y Ordenación del Territorio

**CANAL DE CASTILLA EN LA
CIUDAD DE VALLADOLID:
VALORES Y PROCESOS DE
PATRIMONIALIZACIÓN**

Autor: David Rodríguez Gutiérrez

Tutor: D. Eugenio Baraja Rodríguez

Julio, 2017

Quiero agradecer a todas aquellas personas que han querido participar en este estudio accediendo a ser entrevistados. Sin ellos, este Trabajo Fin de Grado no habría sido posible.



*“Tú, tierra de Castilla muy desgraciada y maldita eres,
al sufrir, que un tan noble reino como eres, sea
gobernado por quienes no te tienen amor.”*

-Pasquines Populares 1518-

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	4
II. HIPÓTESIS Y OBJETIVOS.....	5
III. ÁMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA UTILIZADA	6
Ámbito de Estudio.....	6
Metodología Utilizada.....	8
IV. HISTORIA DEL CANAL DE CASTILLA	13
Construcción del Canal de Castilla	13
Método de Funcionamiento.....	17
V. EL CANAL DE CASTILLA COMO BIEN DE INTERÉS CULTURAL	31
Valores de Patrimonialización	31
Declaración como BIC en 1991	33
Realidad del estado actual.....	35
Valor patrimonial del Canal de Castilla según la sociedad.....	39
Planes de futuro del Canal de Castilla en Valladolid	42
Reflexión sobre los procesos de patrimonialización.....	46
VI. ACTUAL VALOR DEL CANAL DE CASTILLA EN VALLADOLID	47
Percepción del Canal de Castilla desde los barrios aledaños.....	48
Transición de los valores otorgados al Canal	57
VII. CONCLUSIONES	62
VIII. BIBLIOGRAFÍA.....	64

I. INTRODUCCIÓN

El estudio de este Trabajo Fin de Grado tratará de analizar la evolución sobre la percepción social a partir de un bien patrimonial, el Canal de Castilla. La sociedad, al igual que el tiempo, avanzan inexorablemente desarrollando nuevos valores que la población otorgará a unos ámbitos u otros de la vida.

Se estudiarán desde los valores del siglo XVIII, donde el principio de la ilustración se entendía por la soberanía de la razón y el entendimiento. Durante esta época del raciocinio se ordenó construir el Canal de Castilla, que provocaría un auge en “el reino de Castilla”, devolviendo a la ciudad de Valladolid y a todos los municipios por los que discurriese un nuevo valor social, consigo trajo la industria, el progreso y la salida al continente americano.

Todos estos proyectos, se estudiarán en el trabajo desde un punto de vista social, recorriendo la historia –importante para contextualizar y discernir las diferentes épocas y con ello sociedades- hasta llegar a la actualidad. Durante el recorrido se irá viendo como una infraestructura que proporcionó industria, riqueza e ilusión habrá sufrido diferentes cambios en su sentir social debido al abandono y posterior recuperación.

Vivencias, historias y opiniones conseguirán acercar a los inicios del Canal y cómo transcurre la vida entorno a él, hasta que en el siglo XX, se da por finalizada la navegación y las vidas asociadas cambian radicalmente, adquiriendo un nuevo sentir sobre el Canal que repercutirá hasta nuestros días.

Todos estos movimientos provocados bien por la Administración o bien por el paso del tiempo que establece los nuevos criterios de juicio en las sociedades, han provocado diferentes puntos de vista del Canal de Castilla; se analizarán los motivos de estos sucesos y se llegará a una conclusión sobre cuál ha sido la razón por la cual, la sociedad le otorga dicho valor hoy en día.

II. HIPÓTESIS Y OBJETIVOS

El Canal de Castilla ha sido estudiado en su totalidad desde diferentes puntos de vista, históricos, patrimoniales, naturales... habiendo infinidad de escritos sobre el mismo. Sin embargo, en este Trabajo Fin de Grado se ha decidido estudiarlo desde un punto de vista social, ya que se ha considerado como un tema, a priori, poco tratado. A lo largo del presente documento, se tratará de analizar el Canal de Castilla bajo el sentir social, tanto aquel provocado con su construcción como los valores que la sociedad le otorga hoy en día.

Se pretende realizar un recorrido a través de su historia desde el sentir social, destacando los principales acontecimientos que se han ido desarrollando en el Canal de Castilla; un punto importante del trabajo serán los procesos de patrimonialización, que dotaron al Canal con la catalogación de Bien de Interés Cultural, proceso que será importante estudiar, sobretodo en cómo ha recalado en la población tal clasificación y por ende, si ésta ha sido positiva o negativa.

En este estudio, se pretende mostrar cómo un objeto -en nuestro caso el Canal de Castilla- dependiendo de su percepción social transmitirá diferentes valores; “En la percepción del paisaje reside parte de la carga cultural expresada a través de su observación e interpretación”, como afirman Mata Olmo et ál. (2009). Por lo tanto podemos deducir que la interpretación y sentimiento provocado en una persona por un paisaje, es muy subjetivo, basado en experiencias vitales y aprendizajes tanto individuales como sociales en el entorno en el que se habita (Appleton 1975; Bell 1999; Mata Olmo 2008). Transcrito a nuestro estudio y sabiendo que la percepción impregna de subjetividad al concepto, se observarán las disparidades a la hora de otorgar un valor u otro, según la persona analizada en función a su relación vital con el Canal de Castilla.

“Donde falte el hombre que sabe mirar y tomar conciencia de sí como presencia y como agente territorial, no habría paisaje, sino sólo naturaleza, mero espacio biótico, hasta el punto de hacernos considerar que entre las dos acciones teatrales del hombre, actuar y mirar, nos aparece como más importante, más exquisitamente humana la segunda, con su capacidad de guiar la anterior. Podemos decir, en otras palabras, que quien sabe emocionarse frente al espectáculo del mundo, quien se exalta al ver la impronta humana dentro de la naturaleza, quien siente los ritmos de ésta y los ritmos de lo humano, es aquel que, por encima del resto, sabe encontrar las claves justas para proyectar y construir en el respeto de lo existente y en la prospectiva de crear nuevos y mejores futuros” (Turri 1998) .

A partir de la investigación sobre los diferentes grupos sociales asentados junto a nuestro objeto de estudio, se procederá a definir cuáles son los valores asignados y cómo gracias a ellos se ha conseguido, en nuestro caso, alcanzar una dimensión patrimonial hasta el punto de haber sido clasificado con la catalogación de Bien de Interés Cultural.

III. ÁMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA UTILIZADA

En este apartado del Trabajo, se van a exponer los motivos por los cuales se ha decidido acotar el ámbito de estudio del proyecto a la ciudad de Valladolid y cómo tras haber escogido el espacio y haberlo dividido, las herramientas adecuadas con las que se va a realizar la labor de investigación en función del lugar en el que se trabaje.

Ámbito de Estudio

Debido a las dimensiones del Canal de Castilla, se ha decidido acotar el ámbito de estudio a la ciudad de Valladolid. Cabe destacar que no es un estudio cerrado, puesto que siempre se podrá ampliar realizando el mismo procedimiento en los diferentes núcleos de población aledaños al Canal de Castilla que, por falta de tiempo y dimensiones del proyecto, se ha tenido que prescindir de ello.

Al tratarse de un estudio principalmente social, se entiende que para poder analizar las percepciones y con ello los valores otorgados al Canal de Castilla, se ha considerado necesario dividir el espacio seleccionado en cuatro sectores.

Las cuatro zonas determinadas para desarrollar la investigación han sido los sectores del barrio de la Victoria, el sector de Parva de la Ría, Cuesta de la Maruquesa y Calle Canal, el nuevo barrio colindante a la Victoria de Puente Jardín y dos puntos principales del centro de la ciudad de Valladolid, la Plaza de España y la Plaza de Fuente Dorada. El criterio a la hora de escoger estos cuatro espacios, ha sido estudiado y con ello definido con motivos de rigor:

- Barrio de la Victoria: Este espacio ha sido escogido debido a su importancia en el Canal de Castilla, es el núcleo más grande de población aledaño y con una historia directamente ligada al mismo, pues en él, se localizaban las grandes fábricas construidas ex profeso al Canal de Castilla.
- Parva de la Ría, Cuesta de la Maruquesa y Calle Canal: Consideramos este espacio uno de los más importantes en nuestro estudio, debido a su valor social, pues entendemos que es en estos barrios y Calle Canal, donde residen las personas que han estado directamente ligadas al Canal de Castilla y por ello el arraigo es mucho mayor.
- Barrio de Puente Jardín: Fue un Plan Parcial del barrio de La Victoria en el año 1982 pero cuya construcción aún no ha concluido en su totalidad. Se localiza en la margen izquierda del Canal y adquirirá gran importancia en nuestro estudio ya que en él predominan familias jóvenes que se han mudado a este lugar y por ello se analizará si ha influido o no el Canal de Castilla a la hora de escoger este barrio como lugar de residencia.
- Centro de la ciudad, Plaza de España y Plaza de Fuente Dorada: Se ha determinado como ámbito de estudio el centro de la ciudad, ya que se ha considerado que es el punto por donde más ciudadanos pertenecientes a distintos barrios de la ciudad transitan. El objetivo de escoger este lugar es conocer la influencia del Canal de Castilla sobre la población de Valladolid.

Metodología Utilizada.

Al tratarse de un Estudio principalmente social, se entiende que para poder analizar las percepciones y con ello los valores otorgados al Canal de Castilla, se ha considerado que los instrumentos más adecuados son las *encuestas* y las *entrevistas*. Con ello –y dependiendo del sujeto analizado- se ha pretendido ahondar en las impresiones que provoca el Canal de Castilla en la población de la ciudad de Valladolid.

Además de estas herramientas principales, para el desarrollo de este Trabajo Fin de Grado se ha desarrollado un *taller de mapeo* junto con ocho personas del Centro de Personas Mayores de la Victoria donde se expusieron las valoraciones de cada participante sobre el actual estado del Canal de Castilla en función de cómo lo habían visto varias décadas atrás.

Por último, se ha llevado a cabo una *recopilación de archivos históricos* de los Fondos de la Confederación Hidrográfica del Duero, así como una búsqueda exhaustiva de bibliografía, tanto en el Archivo General de Castilla y León, en la Biblioteca General Universitaria Reina Sofía como en los servicios de Internet sobre la historia y memorias del Canal de Castilla.

A continuación se van a desarrollar las herramientas de estudio utilizadas, pues destacamos que dependiendo del espacio y sobretodo, sobre la población con la que se ha trabajado, la metodología de estudio ha sido diferente.

Encuestas. La encuesta es una técnica de recogida de datos mediante la aplicación de un cuestionario a una muestra de individuos. A través de las encuestas se pueden conocer las opiniones, las actitudes y los comportamientos de los ciudadanos. (Centro de Investigaciones Sociológicas s.f.)¹

Como señala (Bravo 1984), la encuesta hace posible que la investigación social llegue a los aspectos subjetivos de los miembros de la sociedad. Por ello, hemos decidido desarrollar esta herramienta de estudio ya que hemos considerado que, interrogando a los miembros de nuestro ámbito de estudio, conseguiremos conocer la perspectiva de nuestro objeto de estudio a través de los manifiestos de los participantes, pues las encuestas, son una de las escasas técnicas de las que se dispone para el estudio de las actitudes, valores, creencias y motivos (Ferrando 1979).

¹ <http://www.cis.es/cis/opencms/ES/index.html>

Las encuestas se aplican a una muestra representativa de la población, en nuestro caso, se ha trabajado sin distinción alguna con cualquier persona, independientemente de su edad (mayoría de edad), género u ocupación profesional; el único requisito –y fundamental- para poder estimar los parámetros y valores de la población ajustándonos con los márgenes de error, ha sido que fueran residentes del espacio analizado.

La estructura de encuesta que vamos a realizar, será semiestructurada, es decir se determinará de antemano cual es la información relevante que pretendemos conseguir, y gracias a preguntas abiertas, podremos obtener más matices de la respuesta, así conseguiremos entrelazar temas, siempre encauzando y estirando las preguntas por parte del encuestador. (Pelaez, y otros 2015)

En cuanto a la muestra representativa obtenida, es decir, el número de personas encuestadas para realizar nuestro trabajo de investigación ha sido de 130 personas, donde se ha intentado obtener un mínimo de 30 muestras por cada uno de los cuatro sectores analizados. Se ha determinado esta cantidad (entendida como suficiente para obtener unos resultados que posteriormente puedan ser aplicados y trasladados al conjunto de la población) debido a limitaciones tales como la falta de tiempo y -sobre todo- la alta negación ciudadana a participar de tal estudio.

Partimos de la base sobre la cual, las encuestas no pueden ser las mismas para todos los lugares establecidos y por ello a la población residente de cada barrio analizado, le corresponderá una encuesta diferente, aunque todas ellas hayan sido realizadas de manera personal, es decir, cara a cara en la calle y no vía aplicaciones móviles ni internet ya que se ha considerado que por medio de estos últimos modelos se podría llegar a unos resultados que superaran el margen de error estipulado y con ello, transformando totalmente los resultados.

- Encuestas Barrio de la Victoria. El lugar donde se han realizado ha sido en núcleo principal del barrio, la Plaza de la Solidaridad, donde confluye el mayor número de residentes. Ha sido una encuesta donde el contenido hace hincapié en los sentimientos y arraigo personal sobre el Canal de Castilla. El número de personas encuestadas en este espacio ha sido de 32, con un resultado del 60% de varones frente a un 40% de mujeres y dentro de ambos un 71,9% perteneciente a personas mayores a 50 años.

- Encuestas Barrio de Puente Jardín. El lugar escogido para realizar las encuestas ha sido el Parque del Jardín Botánico, aledaño al Canal de Castilla. El contenido principal de la encuesta se basa en el nexo de la población residente con el Canal de Castilla y cómo éste influye en su vida. El número de personas entrevistadas ha sido 35 de las cuales un 48% han sido varones frente al 52% mujeres. En este caso ha habido similitud en los porcentajes respecto a la edad, un 52% de los encuestados no superaba los 50 años de edad frente a un 48% que sí lo hacía.

- Encuestas Parva de la Ría, Cuesta de la Maruquesa y Calle Canal. Los lugares elegidos para la realización de la encuesta han sido en el caso del barrio de la Cuesta de la Maruquesa, todo en su conjunto, recorriendo las calles que lo conforman, siguiendo el mismo procedimiento que se ha llevado a cabo en el barrio de Parva de la Ría y Calle Canal. En cuanto al número de personas con el que se ha trabajado, en este lugar ha sido el que menos población ha accedido a participar en el estudio, bien por la escasa población residente o bien por entender el mero hecho de realizar una encuesta como un aspecto “hostil”, creyendo que era una entidad pública quien desarrollaba este estudio y con ello la negación a participar en el debido a su descontento. Predominan los varones, con un 70%, frente a un 30% de mujeres encuestadas, mientras que los porcentajes respecto a la edad definen muy bien a los residentes de tales barrios, un 80% de los encuestados superaban los 67 años de edad.

- Encuestas Zona Centro (Plaza de España y Plaza de Fuente Dorada). Se ha decidido escoger tales espacios ya que se ha considerado dos de los puntos con más confluencia y tránsito de personas en la ciudad de Valladolid y con ello, mayor posibilidad de realizar las encuestas a parte de acceder a una población residente en otros barrios, ajenos al Canal de Castilla y con ello investigar sus conocimientos sobre nuestro objeto de estudio. El porcentaje sobre el género de la población encuestada ha sido de un 40% perteneciente a varones frente al 60% de mujeres.

En este caso, se ha decidido diferenciar entre tres grupos de edad, un grupo de edad menor de 35 años correspondiente al 11% de los encuestados, un conjunto con edades comprendida entre los 35 y 55 años de edad que ocupan el 71% de los participantes y un grupo de edad superior a los 55 años de edad comprendido por el 18%.

En los **Anexos 1, 2, 3 y 4** se exponen las encuestas desarrolladas en cada sector analizado, estando divididas en dos partes diferenciadas, la primera de ellas ligada a la estancia en el barrio y la correlación con el Canal, mientras que en la segunda parte de la misma se indaga en el conocimiento y valoración patrimonial, donde se obtendrán los resultados de los valores que otorga la población al Canal de Castilla.

Entrevistas. La entrevista es un proceso de comunicación que se realiza normalmente entre dos personas; en este proceso el entrevistador obtiene una información del entrevistado de forma directa. No se considera una conversación normal, sino una conversación formal, con una intencionalidad, que lleva implícitos unos objetivos englobados en una investigación (Pelaez, y otros 2015).

La diferencia entre la entrevista y la encuesta, es que la primera es una técnica cualitativa frente a la técnica cuantitativa de la encuesta; además la finalidad de la entrevista es proporcionar información concreta referida a un tema central. Según (Ruiz Olabuenaga 2012): Los objetivos de la entrevista consisten en comprender más que explicar, buscar la respuesta subjetivamente sincera y obtener respuestas emocionales frente a las racionales conseguidas por otro método.

En este Trabajo Fin de Grado, se ha decidido utilizar la entrevista ya que hemos considerado que es un método de investigación cualitativa que nos ayudará a investigar las hipótesis previamente planteadas. Con un enfoque Objeto-Sujeto se ha decidido que el investigador aprenda del tema y de las situaciones propuestas por los sujetos entrevistados, es decir, en nuestro caso, se ha decidido utilizar este método con aquellas personas o entidades a las que se les ha dado un valor especial, es decir, los sujetos ligados directamente al Canal, bien sean antiguos trabajadores, mujeres de trabajadores que han vivido y con ello dependido toda su vida del Canal, Asociaciones Vecinales localizadas en los barrios seleccionados como ámbito de estudio y representantes de las diferentes administraciones que han accedido a ser entrevistados con el fin de colaborar en este estudio.

En contraposición con el anterior método utilizado, las encuestas, a la hora de realizar las entrevistas, no se ha encontrado ningún tipo de oposición, accediendo todos los entrevistados a ser grabados y con ello plasmar sus palabras en este trabajo.

Taller de Mapeo. El Mapeo Colectivo es un proceso de creación que subvierte el lugar de enunciación para desafiar los relatos dominantes sobre los territorios, a partir de los saberes y experiencias cotidianas de los participantes. Sobre un soporte gráfico y visual se visibilizan las problemáticas más acuciantes del territorio, identificando a los responsables, reflexionando sobre conexiones con otras temáticas y señalizando las consecuencias. (Risler y Ares 2006)

El lugar escogido para la realización de este proyecto ha sido el Centro Cívico de la Victoria (06/06/2017) y en él han participado siete personas pertenecientes al barrio de la Victoria. El taller ha consistido en un proceso de intercambio de saberes, experiencias y sentimientos sobre el Canal de Castilla a la vez que –visualizando un amplio plano del Canal en la ciudad de Valladolid- se pegaban distintas pegatinas, con diferentes significados en función de los sentimientos provocados en los participantes. Se ha tenido siempre en cuenta que el taller de mapeo es una herramienta más en el trabajo de investigación, pues aparte de los relatos y narraciones de los participantes, se extraen conclusiones que a priori con los métodos de entrevista y encuesta no se llegaría fácilmente a esas reflexiones. Consideramos que el apoyo gráfico, y más si se trabaja con personas mayores, es importante a la hora de recuperar experiencias y situarse, hecho que ayuda a recordar surgiendo pues, nuevas formas de comprender, reflexionar y señalar diversos aspectos sobre la realidad.

Para desarrollar este taller, ha sido necesario acordar con el Centro Cívico un espacio donde pudiera ser desarrollado y posteriormente, mediante carteles, anunciar la fecha y el lugar donde se realizaría. Los carteles se pegaron en el Centro de Personas Mayores de la Victoria, pues los sujetos con los que se quería trabajar eran personas de avanzada edad.

En el **Anexo 6, 7 y 8** se pueden ver los resultados del Mapeo Colectivo que estará desarrollado en el trabajo en el apartado de Percepción del Canal de Castilla desde los barrios aledaños.

IV. HISTORIA DEL CANAL DE CASTILLA

Aun siendo un estudio focalizado en el valor social otorgado al Canal de Castilla, es necesario contextualizar dicha obra ingenieril, presentando cuales fueron sus motivos de construcción y con ello la finalidad que tenía en Canal de Castilla cuando en el siglo XIX se dio por terminada la obra hidráulica que atravesaba Castilla.

Construcción del Canal de Castilla

Los orígenes del Canal de Castilla se atribuyen a uno de los ministros más influyentes del rey Fernando VI, el Marqués de la Ensenada, quien en 1751 decidió, a través de la siguiente carta, recomendar la construcción de un Canal, que supusiese un avance para España.

“No hay en Europa terreno más seco que en España y, por consecuencia, tan expuesto a sus naturales, a padecer hambres por sus malas cosechas ni tampoco reino en que menos se haya ejercitado el arte de ocurrir a la precisión de socorrerse unas provincias a otras evitando la extracción de dinero a dominios extraños pues no se ha procurado que sus ríos sean navegables en lo posible, que haya Canales para regar y transportar y que sus caminos sean cual deben y pueden ser. Conozco que para hacer los ríos navegables y caminos son menester muchos años y muchos tesoros. Pero, señor, lo que no se comienza no se acaba. Y si el gran Luis XIV prescribió reglas y ordenanzas que siguió y se siguen con tan feliz suceso ¿por qué no se podrán adoptar y practicar en España siendo vuestra merced su rey?”

En la España ilustrada del siglo XVIII, se trató de seguir los proyectos que, anteriormente en Francia el rey Luis XIV había planificado, constaban en una remodelación de la red de vías de comunicación, donde el rey Fernando VI y su corte vieron en tales mejoras, una posible recuperación económica.

Esta revolución se focalizó en Castilla, principal núcleo de producción de cereales del país, pero con una red de caminos muy deficiente.

El plan que el Marqués de la Ensenada propuso, comprendía tres proyectos. El primero de ellos suponía superar la Cordillera Cantábrica para así, poder comunicar Castilla con el mar. El segundo de ellos era realizar la misma operación para cruzar el puerto de Guadarrama y así abastecer a Madrid con el cereal castellano, y por último, enlazar los dos proyectos anteriores, con una serie de Canales navegables recorriendo de Norte a Sur la cuenca del Duero.

Sería en el año 1753, dos años más tarde de la carta del ministro, cuando el ingeniero Antonio de Ulloa, presentó a la corte el “Proyecto General de los Canales de Navegación y Riego para los Reinos de Castilla y León” basado en otros trabajos previos del ingeniero francés Carlos Lemaur.

El proyecto constaba de la construcción de cuatro Canales, los cuales unirían los municipios de Segovia con Reinosa. Hasta Reinosa llegaría el Ramal del Norte, con inicio en Calahorra de Ribas, municipio desde el cual partiría un nuevo ramal, el Ramal de Campos, con final en Medina de Rioseco. El siguiente ramal que se proyectaría sería el Ramal Sur, que se uniría al ya mencionado Canal de Campos en el Serrón (Grijota) para desembocar en el Río Pisuerga en la ciudad de Valladolid. Y por último, un nuevo Canal –que nunca se llegó a construir- que pretendía unir los municipios de Villanueva de Duero (Valladolid) con la ciudad de Segovia. (Arranz Benito 2001)

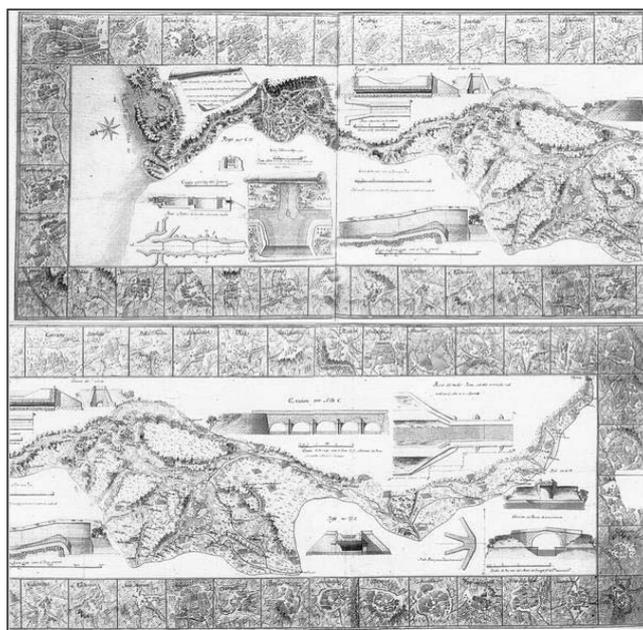


Imagen 1. Plano general del Canal de Castilla. Carlos Lemaur y Juan de Homar. 1791.
Fuente. Archivo Ministerio de Fomento, OH-7.

El 16 de Julio de 1753 comenzaron las obras de construcción de un proyecto que se prolongaría un siglo, y que tardará mucho tiempo en conseguir los objetivos propuestos. El lugar de inicio es el término municipal de Ribas de Campos, donde cruza el río Carrión; las obras avanzan hasta Paredes de Nava, donde, tras haberse construido 25 kilómetros se paralizan, el Marqués de la Ensenada fue cesado y con él los dos primeros ingenieros del Canal.

Años más tarde se “abandona este Ramal de Campos” y comienza a construirse el Ramal del Norte –proyecto modificado con respecto al inicial- con su foco principal en Alar del Rey, municipio construido ex profeso al Canal de Castilla. Las obras se retoman el 25 de septiembre de 1759 (Carlos III) con un presupuesto muy bajo para pagar a campesinos destajeros (campesinos que abandonaban las labores de excavación para volver a los campos) y a los 2.000 soldados del Regimiento de Infantería América (Salviejo 2000, 120).

Como relata Emiliano Hinojal, antiguo barquero del Canal de Castilla, el municipio de Alar del Rey, fue construido expresamente con trabajadores del Canal y con antiguos presidiarios; “en la dársena de este municipio, en su margen izquierda aún se conserva la mazmorra en la que vivían los prisioneros”

En el año 1791, se da por finalizado en Canal del Norte, el cual cuenta con grandes obras de ingeniería hidráulica. En Herrera de Pisuerga, se construyó la presa de San Andrés, con el fin de almacenar agua y surtir de agua al Canal, para qué, cuando llegaran las barcazas a las esclusas, pudieran ascender.

Tras periodos de inactividad en su construcción, debido a la Guerra de la Independencia Española (1808-1814) y posteriormente la etapa de crisis política, económica y social tras este acontecimiento, ocasionaron una degradación de las obras construidas, lo cual provocó un retorno en su construcción paralizando las obras. Todo ello implicaba un coste, que el Estado fue incapaz de sostener, por ello en el año 1828 se decide redactar una Real Orden con el fin de que el proyecto pudiera ser ejecutado por un organismo privado. Años más tarde sería la Compañía del Canal de Castilla quien se hiciera cargo de su finalización y como recompensa poder explotar el Canal durante 80 años tras su construcción.

De nuevo, conflictos bélicos en el país, las obras se retrasan y es en el año 1849, concretamente el 14 de Diciembre cuando el Canal de Castilla se da por finalizado y se puede comenzar a navegar por él. (Helguera, García Tapia y Molinero 1988)

A medida que se construía el Canal de Castilla, se iba fraguando un espacio que, tras abrirse a la navegación, se llenaría de vida y con ello de almas que recorrían al son de las aguas lentas los kilómetros del Canal de Castilla. Emiliano Hinojal, nieto de los primeros barqueros del Canal que operaron con la empresa privada Compañía del Canal con barcas particulares, de padre esclusero y hermanos que acompañaban a las caballerías, relata cómo era la vida que se generó tras la construcción del Canal de Castilla.

Los trabajos más comunes eran los de barquero, esclusero, capataces y fieles, estos últimos eran aquellas personas que llevaban la contabilidad. En cada esclusa cobraban los fletes, una especie de impuestos que había que pagar por los pastos (las tierras entorno al Canal se arrendaban para que las caballerías pastaran) y llevaban un recuento de las mercancías transportadas en la barca.

“En el Canal de Castilla siempre había vida, llegabas a la fábrica, cargabas y toda la producción la llevabas a Alar donde se localizaba el depósito principal. Desde ahí los carros lo llevaban a Santander para que desde su puerto saliese la mercancía. La mayor parte de la harina y del trigo iba a Cuba que fue de los primeros países con los que se empezó a comerciar.”



Imagen 2. Fotografía perteneciente al Archivo General de la Confederación Hidrográfica del Duero.

Método de Funcionamiento.

El cauce del Canal de Castilla se compone de una sección trapezoidal con una anchura que varía desde los 11 hasta los 22 metros y una profundidad, que varía desde los 1,80 metros hasta los 3 metros.

Por sus aguas navegaban las barcazas cuyo número, justo en el momento de terminar la obra en 1849, ascendía a un total de 130, pertenecientes tanto a la empresa Compañía del Canal como a particulares. La entrada en funcionamiento conjunto de los tres ramales produjo un rápido aumento de la navegación y tránsito comercial, pues sería en el año 1860 cuando en el Canal estaban registradas un total de 365 barcas, el 82% de ellas de propiedad particular (Linage 1985).

A lo largo del recorrido y debido a la orografía, se tuvo que salvar los 150 metros de desnivel. Para ello se construyeron una serie de elementos arquitectónicos que pudieran salvar la pendiente y con ello facilitar la navegación. Las primeras obras de ingeniería que se encuentran en el Canal, son las retenciones de agua, construidas en las cabeceras de los ramales; regulaban el Canal de agua, para que éste desempeñase sus funciones.

El Canal de Castilla guarda historias y vivencias en todos los puntos de su recorrido, pues será en uno de estos lugares, según relata Emiliano Hinojal, cuando en la presa de Herrera *“Según iba con la barca se me acercó un hombre que de buenas a primeras me preguntó sobre la mercancía transportada y de malas maneras le hice saber que no estaba autorizado para revelárselo, hasta que ese hombre se identificó, pues era uno de los ingenieros jefe del Canal. Tuve suerte, pues no le sentó mal”*.

En Calahorra de Ribas, en el Río Carrión, se construyó la primera presa para elevar el nivel del agua y con ello dirigirla al cauce del Canal y en los extremos de los tres ramales se construyeron puertos interiores, formados por extensos muelles llamados dársenas, las cuales estaban rodeadas de almacenes y era donde se hacía el trasvase de las mercancías que venían de los barcos a tierra firme y viceversa. (Matía 2012)

Las 49 esclusas, entendidas como la fábrica de piedra o madera, con puertas a sus dos extremos que se hace en los cauces de los Canales y ríos canalizados, para contener las aguas, ya elevando ya bajando su nivel con el fin de hacer posible el tránsito de los barcos, de la parte alta a la baja y viceversa (Confederación Hidrográfica del Duero s.f.) se han convertido hoy en las obras más emblemáticas del Canal. Estos ingenios en forma de balsa, que fueron ideados por Leonardo da Vinci y utilizados en los Canales franceses del siglo XVIII, se podría decir que funcionaban como ascensores acuáticos.

Así, y como describe Emiliano Hinojal, se puso en marcha la navegación a través de tres tipos de barcas, españolas, francesas y alemanas. Las españolas con una capacidad de 35 toneladas, las alemanas con capacidad de 40 toneladas y las francesas capaces de almacenar un total de 52,5 toneladas. Dependiendo del modelo, el método de arrastre era distinto, en las barcas españolas solo se usaban dos caballerías, frente a las tres o cuatro mulas de carga que arrastraban las barcas alemanas y francesas.



Imagen 3. Fotografía de una barcaza saliendo de una esclusa.
Fuente: Diputación de Palencia.

En cuanto a los materiales transportados, eran variados, según relata Emiliano, se transportaban prácticamente todos los productos e incluso se llegó a transportar personas: *“había una ruta Valladolid-Palencia que duraba 7 horas e incluso se transportaban soldados del ejército junto a su material bélico”*². El tiempo que tardaban las barcas en realizar el recorrido era de cinco o seis días, dependiendo si se partía desde Alar o desde Valladolid, pues el recorrido diario que podía realizar el ganado era de unos 20 o 25 kilómetros.

La vida de los barqueros dependía directamente de las llamadas y encargos por parte de las fábricas de harinas, *“se vivía constantemente en la barca, a veces estabas hasta seis meses sin pasar por cara”* Para ello las barcas estaban divididas en tres departamentos, uno en proa, otro en popa y en la parte central, el almacén de carga³.

En uno de los camarotes se llevaban los víveres de las caballerías y en el otro se hacía la vida, estaba equipado con una pequeña mesa, dos banquetas, una cocina, un armario y el camastro para dos personas, pues siempre se iba en pareja, el capataz y el mulero *“cuando por alguna razón solamente iba uno en la barca, el esclusero le acompañaba dándose un paseo hasta la siguiente esclusa, la vida en el barco era muy entretenida”*. Las paradas estaban estipuladas, y en cada una de ellas había cuadras para guardar la caballería durante la noche.

En muchas ocasiones los barqueros, aprovechaban las fiestas patronales en los diferentes municipios aledaños, para adelantar o retrasar su jornada, como relatan, se sentían como en casa y por ello era una práctica común entre todos ellos.

A lo largo del Canal se construyeron setenta puentes, que aún hoy en día, siguen funcionando perfectamente e incluso sigue pasando tráfico rodado por cualquiera de ellos, también contaban con un paso inferior, una continuación del camino de sirga para que las mulas pudieran pasar. También se proyectaron acueductos, donde el Canal, debía saltar el paso de los ríos, constituyen las mayores obras patrimoniales del Canal debido a su magnitud.

² En el **Anexo 9**, se incluyen las tablas de los productos transportados al igual que la cantidad y coste de los mismos

³ En el **Anexo 10**, se incluyen los planos de las barcas

Además de las instalaciones auxiliares al servicio del Canal como los almacenes, casas de empleados, cuerdas existentes, se comienza a pensar en el aprovechamiento industrial. Se crean otros edificios para aprovechar la fuerza motriz de las esclusas, principalmente molinos, que hacia 1800 se habían construido 25 en el Ramal del Norte (Escapa 2015)

Surgen así, las fábricas de harinas, que transformaban el cereal, principal recurso del siglo XVIII, siendo una necesidad de alimentación para el país. Como se mencionó anteriormente, en 1860, fue la época de gran esplendor del Canal, llegando a haber nueve barcazas por kilómetro cuadrado y como relata (Guerra Garrido 2005), escritor del libro “Castilla en Canal”, en las dársenas y cercanías se realizaban procesiones en las barcas, el Canal había llegado a su máximo apogeo y con ello, Castilla se puso en pie, se crearon fábricas de harina, de piensos, de explotación de grano, de productos derivados de la harina, se salió al mar abriéndose las principales vías comerciales

“Fue un auténtico éxito de los ilustrados, lo que pasa es que tuvieron poco tiempo para explotarlo, y gracias a ese trabajo e imaginación de la razón, por primera vez Castilla adquiere una financiación propia, un banco con capital propio castellano, el Banco de Valladolid que aún guarda su fachada cerca del Paseo de Zorrilla”



Imagen 4. Concentración de barcas en la Dársena de Valladolid en el año 1888.
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid

El Canal de Castilla constituyó una verdadera vía de industrialización, pues sobre los saltos de agua de sus esclusas y derrames se establecieron numerosas fábricas, que contribuyeron de forma muy apreciable a la modernización económica de la región⁴. En algunos puntos, como es el caso de la Dársena de Valladolid se configuraron espacios industriales, suponiendo, como se ha mencionado anteriormente, un gran empuje para la economía vallisoletana (el Canal fomentará la revitalización económica y comercial de la ciudad). Sería en torno a 1860 –en la época de máximo apogeo- cuando en la ciudad estalló un grave conflicto social, que afectó de lleno a las fábricas y almacenes y con ello a la aparición de transformaciones en la fisonomía de su entorno, a este suceso se le conoce como “Motines del Pan”. Como consecuencia de ello, muchas fábricas y almacenes fueron incendiados y destruidos, de este modo en un solo día desaparecieron la mayor parte de los establecimientos que habían caracterizado el espacio industrial de la dársena durante la etapa anterior. Sin embargo su reconstrucción fue muy rápida, pues los alrededores de la dársena, seguían ofreciendo grandes ventajas para la localización de empresas industriales y comerciales (Represa Fernández y Helguera Quijada, La Evolución del primer espacio industrial de Valladolid: La dársena y el derrame del Canal de Castilla s.f.).⁵

Una de las fábricas localizada en la base de la dársena, era conocida como Textil Castilla y posteriormente como Hemaloso Industrial Textil s.a. Describe José Luis Cano, antiguo trabajador desde los 14 años en este edificio. *“Fue cuando me di cuenta a base de estar trabajando, de que el agua del Canal era una cosa muy enriquecedora a la hora de hacer los tintes. Desde esta factoría, se pintaba para varias factorías catalanas que confiaban en la calidad de nuestras pinturas”*. En la fábrica textil, cuenta Procopio López, trabajador también de Hemaloso Industrial, que en la fábrica trabajaban más mujeres que hombres.

Otra fábrica en Valladolid, fue aquella localizada en la base del Puente Mayor, en este caso, se dedicaba a la producción de lienzos. Fue construida en el año 1853 y producía unos 4.000 metros de lienzo diarios (Guerra 2017). Junto a ésta, en la otra margen de la desembocadura del Canal, se localizaba la fábrica de harinas La Perla, fue construida por la Compañía del Canal de Castilla en el año 1855.

⁴ En el **Anexo 11** se representan los planos de planta y alzado de las diferentes fábricas en Valladolid

⁵ Ver plano de la Dársena en 1856-1886 en el **Anexo 12**.

Ocupaba una superficie de 647 metros cuadrados, dividida en tres secciones: El edificio principal tenía 5 pisos y contaba con 10 piedras, 6 cribas, 4 frapores, 4 batidores dobles, 16 cedazos y 2 turbinas que movían toda esta maquinaria. A los lados de este edificio estaban los otros dos, dedicados a almacén de trigo y harina (Represa Fernández y Helguera Quijada s.f.). Y por último, la fábrica más grande como describe Luis de Blas, trabajador de Tafisa, *“Mi padre trabajo en una fábrica, la más grande que casi no se recuerda mucho. La Flor del Pisuerga y yo de niño me pasaba mucho tiempo allí pues le tenía que llevar la comida o la cena. Me quedaba extasiado viendo como los molinos trituraban el trigo y mientras mi padre me explicaba las partes del grano del trigo, donde estaba el corazón, los albares, ... me quedaba con la boca abierta, así era la vida de un chaval normal y corriente q siempre estuvo ligado a su barrio”*. Por último respecto a las fábricas de harina, Emiliano destaca que a veces les tocaba salir sin carga desde Valladolid o Medina para cargar todo el cereal en las fábricas.

“Aunque nosotros fuéramos barqueros, en muchas ocasiones teníamos que ayudar a cargar y descargar las barcas aun sin ninguna comisión por hacerlo”



Imagen 5. Barqueros cargando las barcazas con sacos de trigo.
Fuente: ADECO Canal

El Canal de Castilla comenzó a “llenarse de vida”, pues había gran aglomeración de trabajos en sus márgenes, lo cual provocó que la dársena de Valladolid se proclamara como el foco principal del Canal de Castilla. *“Nuestras madres venían al Canal a lavar las ropas, que también era un trabajo que se desarrolló en el Canal de Castilla, pues las familias que tenían dinero encargaban estas labores a otras personas”* Cuenta Luis de Blas, haciendo alusión a sus vivencias desde niño, qué refutadas por Emilia Castro, vecina del barrio la Victoria, cuenta como de jóvenes quedaban las amigas para realizar estas labores.

“Éramos jóvenes, estábamos llenas de ilusión y de alegría, bajábamos a lavar al Canal todas las amigas junticas, también bajábamos en pleno invierno y con piedras muy grandes hacíamos un agujero para poder lavar porque estaba el río tapadico de hielo”



Imagen 6. Lavanderas en la Dársena de Palencia. Fuente: Diputación de Palencia

Fue entonces, cuando a principios del siglo XX, en la dársena, además de los ya mencionados almacenes, comenzaron a construirse las viviendas para todas esas personas que trabajaban en los talleres.

En la dársena de Valladolid, aquellos locales destinados a almacenes que no se utilizaban y se podía prescindir de ellos, se reconvertían en viviendas para obreros de la Confederación. Para realizar estos trámites y según se puede leer en las memorias de los informes técnicos de la época, se debía pedir permiso a la Junta de Gobierno.

Durante varios años, se llevaría a cabo la habilitación de antiguos talleres para convertirlos en viviendas con el fin de resolver la situación de los obreros de los diferentes talleres. Los grupos de viviendas que se construían, eran de cuatro en cuatro, dos en la planta inferior y otras dos en la superior; los precios establecidos eran los corrientes y determinados por cada localidad⁶.

“El objetivo de este proyecto se refiere exclusivamente a la habilitación para construcción de un grupo viviendas para obreros, del grupo de almacenes existentes en la Dársena, en la margen derecha del Canal”.

A mayores, se construyó un dique seco, para la reparación y construcción de barcos. Cuenta Emiliano Hinojal que como barqueros, en la Calle Canal, en un almacén disponían de un cuarto a modo de habitación, para acomodarse las veces que dormían en tierra firme. Todos los trabajadores del Canal eran descendientes de antiguos trabajadores, y la mayoría residíamos en esta calle. Asunción Villalba, vecina de la Calle Canal, describe su calle de residencia como un lugar lleno de vida *“la Confederación Hidrográfica del Duero, construyó un colegio para nuestros hijos, y la maestra los sacaba a jugar en el parque detrás de las casas, junto al Canal”*. Cuenta además como la calle, 59 años atrás estaba sin asfaltar y aún seguían las barcas amarradas en la dársena, las cuales retiraron pero sí que mantuvieron las antiguas grúas de carga. *“No teníamos agua más que para fregar y servicio, no había agua para beber y teníamos que ir hasta fuente el sol a por ella, no había pasarelas y había que ir hasta el camino del muelle para dar la vuelta al Canal”*.

⁶ En el **Anexo 13** se detallan los planos que se realizaban en los Informes sobre la construcción de las viviendas

Al ser una calle cerrada, había pocos peligros para los niños y en las fiestas patronales cuenta como se practicaban juegos populares como las cintas, petanca, la rana,... Además en verano, los jóvenes se bañaban en las aguas del Canal –a modo de anécdota y para comprender la limpieza de sus aguas, barqueros cuentan las experiencias de beber agua directamente desde la barca, únicamente metiendo la mano en el Canal. El lugar de baño, localizado más allá de la dársena, se llamaba la Piedra *“El Canal de Castilla era para nosotros el sitio donde más nos divertíamos, primero porque nos bañábamos ahí, no existían las piscinas que conocemos hoy en día, había un paraje donde nos bañábamos pues con la ropa interior porque todavía no existían los bañadores”*, cuenta Luis de Blas en la entrevista.

“El Canal era como un barrio aparte porque los que usaban y vivían del Canal tenían su escuela, su calle, su vida y los demás pues no estaban ligados a él. Porque no dejaba de estar a las afueras de la ciudad” (Guerra 2017)

Bien es cierto que el norte de la Ciudad de Valladolid a mitad del siglo XX, prácticamente no estaba desarrollado. La Victoria fue un barrio que evolucionó durante los años 60 y 70, pues anteriormente el barrio estaba compuesto por seis vaquerías de ganado, casas molineras y el resto eran eras y huertas, cuenta un emocionado Luis de Blas.

“Todo este paraje eran las eras, y en verano cuando terminaban de segar, nos servían de campo de fútbol, hacíamos todo lo posible para poder quemar esa niñez tan hermosa que nos ofrecía la vida”.



Imagen 7. Almacenes en Parva de la Ría y el actual barrio de Puente Jardín.
Fuente: Archivo de la Confederación Hidrográfica del Duero

“Siempre fueron cuatro casas molineras, había más población en la cuesta de la Maruquesa que lo que es hoy en día el barrio de la Victoria donde no existía más que la estación de tren (hasta Medina de Rioseco)”



Imagen 8. Estado de la Dársena de Valladolid a principios del siglo XX, La Victoria y Huerta del Rey.
Fuente: Archivo de la Confederación Hidrográfica del Duero

Los habitantes del barrio de la Victoria –antiguamente llamado barrio “de afuera del puente”-, iban al colegio del Cristo Rey, y los chicos a la edad de 13 o 14 años buscaban trabajo, la mayoría de ellos en las huertas (Cano 2013). Estas huertas se localizaban donde hoy en día se encuentra la desembocadura, fue terreno que la Confederación Hidrográfica del Duero cedió al Ayuntamiento, aunque sigue siendo Dominio Público Hidráulico y la Confederación sigue teniendo prioridad, al igual que todos los jardines de Puente Jardín.

Los huertos eran concesiones de la Confederación Hidrográfica del Duero a sus trabajadores, que no tenían que pagar ningún alquiler y los utilizaban para el autoconsumo, pues estaba prohibida la venta de los productos obtenidos.

En cambio los gallineros iban ligados por cada vivienda. *“Mi marido era forfofo de la horticultura. Yo he pasado ratos entrañables con los amigos y familia en los huertos y en las orillas del Canal, celebrábamos los cumpleaños, las despedidas de nuestros hijos a la mili, las mayorías de edad... y lo bien cuidado que tenía mi marido el huerto, le llegaban a decir que si los surcos les hacía con tiralíneas. Recuerdo especialmente los árboles que planto con mi hijo”* Contaba Asunción Villalba sobre su marido, que añadía que fue participe de dichos huertos debido a que su hermano trabajó en la Confederación y por ello los disfrutó durante 14 años *“Pasé muchas sudadas pero a la vez, muy buenos momentos, me compensó”*.

Analizando la vida, Aproniano Recio, vecino del barrio de la Overuela, cuenta la vida de los niños mientras sus padres trabajaban en el Canal *“Nos dedicábamos a hacer travesuras, robábamos las uvas de los majuelos y de los castaños de Parva de la Ría, cogíamos los frutos y cuando venían a por nosotros, ya teníamos en el Canal preparadas unas sogas con unos maderos para poder pasarlo y que no nos pillaran”*. -Ha cambiado mucho la vida y las preocupaciones desde aquellos años a hoy en día- finaliza su relato.

Sin embargo, este momento de auge industrial en la ciudad de Valladolid y más concretamente en el barrio de la Victoria, se veía truncado. La decadencia del Canal, se vislumbraba cuando éste se terminó definitivamente en 1949, había aparecido en el horizonte una alternativa de transporte más eficiente y rentable que la navegación por Canales; estamos hablando del ferrocarril que, como se expondrá a continuación, acabaría con la “vida” del Canal. (Helguera, García Tapia y Molinero 1988). La llegada del ferrocarril y concretamente la línea que unía Alar del Rey con Reinoso y desde Los Corrales hasta Santander, (construida por la compañía del ferrocarril de Isabel II) impulsó más si cabe el tráfico de mercancías por el Canal de Castilla (año 1886), sin embargo, cuando la línea se extiende hasta Valladolid, pudiéndose ser transportadas las mercancías directamente hasta Santander y por ende, con un menor coste debido a no tener que realizar descargas intermedias, el Canal quedaría obsoleto. La difícil coyuntura del cambio de siglo, marcada por la decadencia imparable de la navegación por el Canal, y por el impacto de la crisis finisecular sobre la industria harinera, se hizo sentir de forma muy acusada sobre el espacio industrial de la dársena.

Las instalaciones vinculadas con el comercio y la navegación –almacenes, mercado, dique de carenas-, no experimentaron cambios físicos pero testimonios según las entrevistas realizadas cuentan como sufrían un abandono absoluto.

En diciembre de 1919 venció la concesión de la explotación del Canal de Castilla a la empresa privada, y tuvo lugar su reversión al Estado. Ello trajo consigo, a medio plazo, una cierta reactivación de la navegación por el Canal (se mejoraron las instalaciones, cambiando las compuertas de madera por portones forjados en hierro ligero), en tanto que, a corto plazo, la práctica totalidad de los establecimientos industriales, fueron puestos en venta (la propietaria era la antigua Compañía) y pasaron a ser propiedad de empresarios particulares.

La relativa reactivación de la navegación entre 1920 y los primeros años de los 50, hizo posible que hasta esta última fecha, los almacenes y las instalaciones auxiliares de la dársena se mantuvieran sin grandes cambios.

Fue a partir de 1959, fecha en la que el Canal de Castilla quedó oficialmente cerrado a la navegación cuando se produjeron los cambios más importantes. En la orilla derecha de la dársena desapareció el mercado –cuyo espacio fue ocupado por viviendas-. Sin embargo, la mayor transformación se produjo en la margen izquierda, donde, a excepción de un taller, los demás almacenes fueron derruidos y posteriormente, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, en favor de la construcción de viviendas solo se conservó una de las fábricas decimonónicas La Perla, único establecimiento de todo este espacio industrial que se mantiene en pie en la actualidad, sin haber cambiado su estructura física. *“El desarrollo urbano de los últimos años no solo ha provocado la desaparición de casi todos los antiguos edificios industriales, sino que, además ha contribuido decisivamente a enmarcar los escasos restos materiales que aún subsisten, y a modificar su entorno físico, hasta hacerlos prácticamente irreconocibles en la actualidad”*. (Represa Fernández y Helguera Quijada s.f.)

Las consecuencias en la sociedad fueron notables, Emiliano Hinojal, como barquero que sufrió el declive del Canal, destaca como cambia la vida de una persona que se había dedicado al transporte de mercancías en el Canal de Castilla: *“A cada uno de nosotros, nos distribuyeron por los distintos Canales de riego, donde empezaron a poner esclusas, aliviaderos y muros de contención. Nosotros veíamos como las barcas empezaban a perder fuerza, ni con motores podíamos hacer frente al ferrocarril”*.

Así, el Canal de Castilla se convirtió en un Canal expresamente para el riego y posteriormente para abastecimiento de agua. Miguel Ángel Guerra, señala que, buscando entre papeles históricos, se puede llegar a la conclusión de que quienes impulsaron el auge del ferrocarril, fueron los propios dueños de la Compañía del Canal, quienes llegaron a un momento donde no les interesó este negocio y decidieron apostar por el nuevo que comenzaba.

Procopio López, maquinista del “Tren Burra”, que unía Valladolid con Medina de Rioseco:

“El tren pasaba a orillas del Canal, cuando se puso en marcha el ferrocarril hubo discrepancias entre los trabajadores del Canal con nosotros pero al final nos acabamos entendiendo. Los niños se montaban en el tren, que como iba tan despacio, desde la estación pues aprovechaban esta cuesta de 400 metros para ir subiendo y bajándose en marcha”



Imagen 9. Línea férrea Valladolid - Medina de Rioseco.
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid

La historia del Canal, como se ha podido ver a lo largo de este punto del trabajo, ha estado directamente ligada a la economía y producción entorno a él, y con ello desencadenando historias paralelas de todas aquellas personas que directa o indirectamente han tenido vínculos con el Canal y que han manifestado para así poder ligarlas desde una visión social a los acontecimientos históricos que se iban sucediendo.

“Parece que lo estoy viendo, son vivencias que gusta recordarlas..., gusta recordar”

-Emilia Castro-

V. EL CANAL DE CASTILLA COMO BIEN DE INTERÉS CULTURAL

Los procesos de revalorización del territorio y del patrimonio como objeto de políticas públicas y privadas de carácter social, económico y cultural es paralelo a la reestructuración económica que se produce en la última etapa del siglo XX. Desde este novedoso enfoque, el territorio en primer lugar, y el patrimonio que lo caracteriza, se han convertido en el ámbito de actuación preferente de dichas políticas que contemplan a los bienes culturales y naturales como instrumentos para la diferenciación y caracterización de regiones y lugares a poner en valor. (Yáñez 2007).

Valores de Patrimonialización

Como indica (Fernández Salinas 2003), « (...) la aparición de distritos emergentes, inmersos en una nueva lógica de territorios que ganan y territorios que pierden, provoca una reflexión y actuaciones nuevas que tienen como base de actuación la escala del municipio o de la comarca»; provocando que se desarrollen nuevas exigencias en cuanto a la gestión patrimonial se refiere, es decir, se apostará por la recuperación y reconversión de aquellas estructuras dañadas para fomentar tanto el espacio cultural como la mejora en la sociedad que lo disfruta, de tal manera que gracias al patrimonio se contribuya a la mejora de las condiciones de vida.

Según la Comisión Franceschini⁷, “Se consideran bienes culturales ambientales las zonas geográficas que constituyen paisajes, naturales o transformados por la mano del hombre, y las zonas delimitadas que constituyen estructuras de asentamiento, urbanas y no urbanas, que, presentando particular interés por sus valores de civilización, deben ser conservadas para el goce de la colectividad”. Esta definición provoca un cambio radical, pues aquellos bienes relacionados con el medioambiente quedarán incluidos dentro de la catalogación de patrimonio cultural, al constituir el ambiente natural “*Testimonios materiales que poseen un valor de civilización*”, es decir, de esta forma se produce una trascendental fusión de bienes culturales y naturales al dotarse al concepto de patrimonio de un significado muy amplio que acoge, por una parte, a las transformaciones humanas del territorio y, por otra, a la fruición social a la que deben destinarse todos los bienes del patrimonio dada su dimensión pública y sus valores estéticos y culturales (Alibrandi y Ferri 1985, 186 y ss.).

⁷ <http://patrimoniodetenerife.com/comision-franceschini/>

Por tanto a partir de la IX Conferencia Internacional sobre Conservación de Centros Históricos y del Patrimonio Edificado, se comenzará a considerar el territorio como patrimonio cultural en la medida en que en él se reconocen atributos edificados y no edificados que son identificables con una cultura o con una determinada forma de organización social o de quehacer humano. Por tanto serán dos partes diferenciadas las que cataloguen el carácter patrimonial de dicho territorio, su dimensión ambiental y su dimensión histórica-social, por eso y haciendo hincapié en el segundo ámbito de estudio y afianzado por Ortega Valcárcel, el hecho determinante para que el territorio se considere patrimonio, será que la sociedad reconozca en él un valor o valores públicos dignos de ser preservados demandando su protección. (Ortega Valcárcel 1997)

“Con la catalogación de Bien Patrimonial se dota al territorio de una dimensión espacial y temporal, referida al pasado, al presente y también al futuro y en definitiva mutable, y susceptible de una continua transformación, sin la cual sería imposible reconocerlo como legado o herencia integrante de nuestro concepto de patrimonio”

-Celia Martínez Yáñez-

Gracias a este nuevo enfoque y a la catalogación como Bienes Patrimoniales, supone que estarán sujetos a protecciones específicas. En nuestro objeto de estudio, el Canal de Castilla ha sido declarado Bien de Interés Cultural (BIC). Esta catalogación es el grado máximo de protección de aquellos bienes inmuebles y bienes muebles declarados de interés cultural; está regulada por la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y definida como cualquier inmueble y objeto mueble de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico, que haya sido declarado como tal por la administración competente.

Un Bien Cultural, en nuestro caso El Canal de Castilla, al ser declarado BIC, se atañe a una serie de protecciones especiales, como la imposibilidad que la gestión del mismo sea privada, por lo que siempre será de dominio público. A la hora de realizar proyectos o modificaciones en su estructura deberá tener autorizaciones, se deberá facilitar la inspección, la visita pública y la investigación sobre el mismo con el fin de fomentar su valor social y cultural, y se deberán –en el caso de los bienes inmuebles- redactar planes especiales con el fin de protegerlos.

Declaración como BIC en 1991

El 5 de Julio de 1990 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el expediente que se estaba tramitando sobre la declaración de Bien de Interés Cultural como Conjunto Histórico a favor de la Ampliación del Conjunto Histórico del Canal de Castilla conforme a la delimitación del mismo que figuraba en el expediente de deslinde y amojonamiento de las obras del Canal realizado en 1864.

Un año más tarde, el 20 de Junio de 1991, la Junta de Castilla y León presentaba un decreto firmado por su presidente Jesús Posadas Moreno junto con el Consejero de Cultura y Bienestar Social Francisco Javier León de la Riva, en el cual se declaraba Bien de Interés Cultural con categoría de Conjunto Histórico al Canal de Castilla.

En virtud de lo acordado con el Ministerio de Cultura, será la Junta de Castilla y León quien se establezca como Órgano competente para resolución de expedientes en materia de BIC de la Comunidad de Castilla y León.

El 2 de Agosto del año 2001, se aprueba el Plan Regional de ámbito territorial del Canal de Castilla. Se entiende por Plan Regional aquellos instrumentos de intervención directa en la Ordenación del Territorio de la Comunidad, en concreto, los Planes Regionales de ámbito territorial, tienen por objeto, planificar la ejecución de actuaciones industriales, residenciales o de implantación de infraestructuras que se consideren de interés para la Comunidad.

Una vez declarado oficialmente un Conjunto Histórico como Bien de Interés Cultural, legalmente es obligatorio redactar un Plan Especial de Protección (Según el Artículo 20 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español: "La declaración de un Conjunto Histórico, Sitio Histórico o Zona Arqueológica, como Bienes de Interés Cultural, determinará la obligación para el municipio o municipios en que se encontraren de redactar un Plan Especial de Protección del área afectada por la declaración u otro instrumento de planeamiento de los previstos en la legislación urbanística que cumpla, en todo caso, las exigencias en esta Ley establecidas").

El principal objetivo a la hora de redactar este Plan Regional Canal de Castilla, fue establecer un marco normativo que regulase las actuaciones e intervenciones, públicas y privadas que se realizaran en la infraestructura hidráulica y su entorno (Dominio Público Hidráulico), así como satisfacer las exigencias de la legislación sobre Patrimonio Histórico Español que demanda una serie de protecciones en cuanto a su conservación se refiere, en todos aquellos ámbitos declarados como Conjuntos Histórico-Artísticos.

Tanto en la declaración como Bien de Interés Cultural al igual que a la hora de redactar este Plan Regional, al referirse a la naturaleza y finalidad de los Planes Especiales de Protección, destacan como objetivo fundamental de los mismos el concepto de preservar, bien sea el medio ambiente, el patrimonio cultural, el paisaje o cualquier otro valor socialmente reconocido.

Los términos que más se repetirán en la Ley serán aquellos de recuperar, conservar, mejorar, salvar, proteger,... Con un único fin, conseguir que el Canal de Castilla realce el interés que tuvo dos siglos atrás cuando se construyó.

*“Sí, la catedral del agua. Construcción inmensa la de las esclusas de Calahorra para superar el desnivel que allí existe. En la Castilla de tantas catedrales y tan poca agua durante más de un siglo se ha levantado ésta, iluminada por la fe de unos hombres para que al final todos le fuesen volviendo la espalda y mirando hacia otra parte.
Recinto de la razón y del progreso, ahora belleza y campo de soledad.”*

J. Salviejo y M. Martín,

La catedral del agua. El Canal de Castilla (2000)

Realidad del estado actual

Tras haber analizado los procesos administrativos que se han llevado a cabo en el Canal de Castilla, se pretende estudiar cómo han recalado en la sociedad y si han conseguido los resultados que en su día, gracias a la catalogación, se pretendían obtener.

En este apartado se estudiarán las repercusiones que ha tenido la declaración de BIC, a través de entrevistas realizadas a P.R. perteneciente al Servicio de Ordenación y Protección de la Dirección General de Patrimonio de la Junta de Castilla y León, Marisa Rodríguez perteneciente a la Oficina de Turismo del Ayuntamiento de Valladolid, Miguel Ángel Guerra presidente de la Asociación Amigos del Canal La Barcaza y Emiliano Hinojal, último barquero del Canal de Castilla.

Desde el Servicio de Ordenación y Protección de la Dirección General de Patrimonio de la Junta de Castilla y León creen que la catalogación ha sido positiva, pues gracias a ella se ha comenzado a valorar el conjunto que forma el Canal, en la ciudad de Valladolid, quizá algo menos pero independientemente del lugar, la declaración como BIC ha servido para restaurar y rehabilitar los edificios adjuntos al Canal. Sin embargo desde la Oficina de Turismo de Valladolid, ofertan el Canal de Castilla desde un valor natural y recreativo, consideran que la catalogación como BIC, no se ajusta a los perfiles de turistas que acuden recalando información sobre el Canal, pues *“aquellos que desean ver patrimonio cultural, acuden al centro histórico de la ciudad”*. No se considera por parte del Ayuntamiento de Valladolid un referente en la ciudad, en contraposición a Medina de Rioseco, quienes consideran que el Canal de Castilla atrae a más de un 80% de turistas.

Emiliano Hinojal, al ser preguntado por la declaración de Bien de Interés Cultural sobre el Canal, tras un gesto de impasibilidad, respondía que este hecho, no ha supuesto absolutamente nada, únicamente un papel que dice que el Canal es un BIC, añade que la Junta de Castilla y León junto con la Confederación Hidrográfica del Duero han dejado abandonado al Canal hasta llegar a un estado pésimo como se encuentra hoy en día.

”La declaración de BIC, es mera fachada, no ha habido inversión hasta el año 2000; solo ha habido abandono y ahora cuando se ha querido recuperar, las viviendas de los escluseros están caídas, las esclusas son esqueletos,... y el Plan Regional tampoco ha supuesto cambio alguno, pues creemos que en el Canal solo tiene que haber un ente que lo gestione y que hoy en día, la gestión por parte de las entidades sirve para poner tres carteles distintos diciendo que ellos controlan el Canal.

Cada uno hace su guerra, la CHD dice que el Canal es de riego y ellos no tienen que reformar y rehabilitar para que la gente pasee, las Diputaciones apuestan en Rioseco, pero solo 7 kilómetros hasta donde llega el barco y luego se olvidan y lo dejan caer. No hay ningún proyecto que vea al Canal en su conjunto como es el caso del Canal francés del Mediodía, donde hay un conjunto de actividades para todo el Canal, no como aquí que las actividades se centran únicamente en 4 puntos separados”

Esta cita la reafirma P.R., diciendo que las Administraciones no se ponen de acuerdo y unos no saben las operaciones que están llevando a cabo los otros, hay gran desconocimiento, pues el Ayuntamiento se centra en la parte de protección urbanística destinada a la proyección turística mientras que el Patrimonio Cultural del Canal de Castilla, prácticamente lo deja en el olvido.

Al ser un BIC, significa que cualquier intervención que se quiera llevar a cabo, necesita pasar una serie de autorizaciones, pero en este caso no son competencia directa de la Junta de Castilla y León por lo que en este ámbito, es la Junta quienes no saben cómo actúan las demás Entidades. Lo mismo ocurre desde el Ayuntamiento, quienes “olvidan” el Canal de Castilla debido a que no tienen el 100% de la competencia sobre dicho Bien y al no ser directamente de su incumbencia no actúan plenamente en él.

Este tema es el principal asunto de quejas por parte de la Asociación Amigos del Canal La Barcaza, ente de custodia fundada en el año 2000, de alrededor de 75 socios pero sin poder alguno. Con una subvención de 700 euros anuales por parte de la CHD y un antiguo almacén prestado –actualmente con el suministro de luz cortado- se dedican a reivindicar la importancia del Canal, trabajando con colegios, recorren los caminos de sirga explicando la historia del Canal a los más jóvenes concienciándoles del valor que tienen cerca de sus casas y qué poco a poco se va olvidando.

“En Valladolid, el propietario oficial del Canal de Castilla es la Confederación Hidrográfica del Duero, quienes limpian las orillas e intentan mantenerlo pero siempre dando prioridad al riego, pues hoy en día la CHD, considera plenamente al Canal de Castilla como suministro de agua para regadío y posteriormente que la población beba agua, el hueco que puede quedar dentro de esas dos prioridades principales se ocupan del mantenimiento del Canal”

Gracias a las actuaciones de las Asociaciones Vecinales, y tras el Plan Regional, se ha comenzado a hablar del Canal de Castilla y aunque aún siga habiendo gran cantidad de basura -electrodomésticos, de carros de la compra, ruedas de automóviles- este lugar ha dejado de ser una escombrera municipal aunque no se ha frenado de una manera tajante, más cuando lleva varias décadas siendo un BIC y las responsabilidades por tener tal catalogación que debe cumplir.

Según la Ley de Patrimonio Histórico es el Propietario quien debe cuidar el Bien y con ello, mantenerlo, sin embargo en el caso del Canal de Castilla y en concreto en la ciudad de Valladolid, este hecho no se produce.

Llegamos a la conclusión que si el Bien perteneciese a un particular, la Administración exigiría mantenerlo tal y como se encontraba tras dicha protección y a partir de ella recuperar su aspecto original.

Sin embargo al ser propiedad de la Administración, estas “presiones” podemos afirmar que no se están produciendo gracias a ejemplos como el mal estado que está sufriendo uno de los primeros almacenes localizado en la Dársena de Valladolid y que nadie actúa sobre él, permitiendo que se derrumbe dejándolo caer y por ende, haciendo caso omiso a la Ley «Todos los poseedores de BIC están obligados a conservarlos, protegerlos,...».

Se llega a la conclusión más con las palabras de P. R. sobre su disconformidad a la hora de redactar la Declaración de Bien de Interés Cultural por parte de la Junta y que debería haber sido otro Organismo quien lo hiciera. *“Sobre el papel queda atractivo saber que tienes un BIC en tu municipio y que se debe estar orgulloso por tal reconocimiento al Canal de Castilla, pero su protección debe ser acorde a los niveles a los que se atañe y por tanto, la misma que se emplea en otros Bienes inmuebles con la misma catalogación, un ejemplo la Catedral de Valladolid”*.

Cita Emiliano Hinojal que sería en el año 1949, cuando se deja de navegar en el Canal, que ya se podía atisbar un principio de abandono en el lugar, provocado primeramente por los propietarios de las fábricas, que al no tener rentabilidad eran abandonadas

“A todos en 1991 cuando se declara Bien de Interés Cultural, nos parece una noticia magnífica, pues todos esos almacenes, casetas de escluseros, puentes, esclusas,... iban a ser rehabilitados pero la verdad es que no ha sido así, se ha vivido tantos años de espaldas que en cinco no iban a hacer lo que no hicieron en cincuenta”

El Canal de Castilla, con la declaración de Bien de Interés Cultural, no ha mejorado sustancialmente; un ejemplo más es cuando en 1949 se paran las barcas, todas las compuertas de las esclusas fueron desmontadas, algunas de ellas se rehabilitaron, como ocurrió en los municipios de Ribas de Campos, Medina de Rioseco, Herrera de Pisuerga o Melgar de Fernamental; las otras han desaparecido. El principal motivo de su desaparición -pues una capa de pintura cada cierto tiempo para mantenerlas, no supondría gran coste- ha sido su alto valor en el mercado, no dejaban de ser grandes compuertas con piezas de bronce que superaban los 100 e incluso en algunas de ellas los 200 kilogramos.

De haberse mantenido, el Canal seguiría siendo una maravilla arquitectónica y pudiendo ser de nuevo navegable prácticamente en su totalidad. En la Ciudad de Valladolid se podrían superar tres esclusas y llegar hasta Corcos de Aguilarejo, donde a orillas del mismo hay un merendero al pie de una de las antiguas fábricas de harina.

“No tiene sentido que el Ayuntamiento apueste por un barco en el Pisuerga, ponlo en el Canal y recupera su historia”

-Emiliano Hinojal-

Valor patrimonial del Canal de Castilla según la sociedad

Habiendo analizado la situación del Canal de Castilla desde su catalogación como Bien de Interés Cultural, estudiando las informaciones proporcionadas por las entidades ligadas al mismo, entendemos que es necesario realizar la misma operación de estudio pero en este caso, trabajando con la sociedad. Para ello analizaremos a la población de los cuatro sectores escogidos –previamente explicados- y analizaremos sus respuestas acerca del BIC que se posee en la ciudad de Valladolid y si de verdad existe un conocimiento de causa, como se pretendió tras su declaración.

Como se puede apreciar en los **Anexos 1, 2, 3 y 4** todas las encuestas constan de una parte en la que se pretende conocer el valor patrimonial que otorga la sociedad al Canal de Castilla y por ende, si ambas catalogaciones (Bien de Interés Cultural y Plan Regional del Canal de Castilla) son conocidas y han conseguido los objetivos marcados cuando se declararon.

Para analizar los resultados de las encuestas, se dividirán por sectores y posteriormente se realizará una valoración conjunta. En primer lugar, se estudiará el barrio de Puente Jardín, con un total de 35 personas encuestadas, los resultados han sido los siguientes. Solamente un 8% de los encuestados, o lo que es lo mismo, únicamente TRES residentes del barrio de Puente Jardín, tenían constancia de que se han llevado a cabo Planes y medidas de actuación para la mejora del Canal de Castilla, y de estas tres personas, solamente DOS de ellas, eran conocedoras de la catalogación de BIC que posee el Canal.

Sin embargo, prácticamente todos los residentes –que no tenían constancia de catalogación-, coinciden en que debería poseerla, pues como afirman, es un espacio que hay que mantenerlo. Creen que aun siendo declarado BIC, no se ha mejorado nada, pues las márgenes están poco cuidadas y el fango invade las aguas del Canal. Otras respuestas, aunque en menor medida en este caso, han sido que el Canal de Castilla no merece tener la misma catalogación de BIC que, por ejemplo, la Catedral de Valladolid.

La crítica a la Administración es notable, pues salvo un ciudadano, los 34 restantes, mostraron sus respectivas quejas sobre el olvido por parte de las Administraciones sobre el Canal de Castilla, pues creen que está muy poco cuidado y nunca han visto a personal del Ayuntamiento, Junta de Castilla y León o Confederación Hidrográfica del Duero actuando en el sector de Puente Jardín, *“solamente cuidan el parque en primavera-verano”*.

Por último, es conveniente resaltar que entre los vecinos de Puente Jardín, hay disparidad de opiniones sobre el fomento y publicidad del Canal de Castilla, prácticamente la mitad de ellos consideran necesario que este ámbito sea conocido, mientras que un 55% de ellos considera que no se debe atraer turistas hacia este lugar ya que perdería la tranquilidad que actualmente ofrece.

Los residentes del barrio de La Victoria, siendo un total de 32 personas encuestadas, tenían más conocimientos sobre las figuras de protección que posee el Canal de Castilla. Bien es cierto, que en este barrio, a través de las asociaciones vecinales –muy fuertes- se llevan a cabo talleres y conferencias sobre espacios culturales de su propio barrio, hecho que ha podido ayudar para reforzar el conocimiento sobre el actual Canal de Castilla.

De las 32 personas encuestadas, TRECE de ellas, representando un 40%, era conocedora de la catalogación. Destaca cómo el 92% de éstas, o sea, todas las personas exceptuando una, superaban los 50 años de edad. En cuanto a la respuesta, fue unánime, todas ellas creían que la declaración había sido mera fachada, pues como afirmaban, el Canal de Castilla sigue igual o peor que antes de 1991 (año de su declaración como BIC). Todos los encuestados se encontraban muy descontentos con la Administración, tanto CHD como Ayuntamiento por la poca implicación de los organismos en el Canal de Castilla y creen que se llegará a un punto en el que sea insostenible tal situación. En este caso, todos los encuestados creen que no tiene el reconocimiento que se merece, pues ellos, al ser residentes colindantes del canal, tienen un sentimiento especial sobre él y han adquirido un vínculo que otros habitantes de la ciudad de Valladolid, no lo tienen. Sin embargo, sí que apuestan por medidas propagandísticas a través de la Concejalía de Turismo o la propia Confederación para que turistas e incluso habitantes de la propia ciudad, conozcan el Canal de Castilla. Esto implicaría un cuidado y mantenimiento continuo, lo cual revitalizaría el espacio por el que discurre, es decir, el barrio de La Victoria.

Los resultados obtenidos en el ámbito de Parva de la Ría, Cuesta de la Maruquesa y Calle Canal, son similares, e incluso más drásticos que en los dos anteriores barrios colindantes al Canal. La mayoría (23 personas) de los 30 encuestados, eran concededores de la declaración como Bien de Interés Cultural del Canal de Castilla en el año 1991, sin embargo, todos, el 100% de ellos a la hora de contestar sobre el valor que dicha declaración había tenido en el Canal, siendo 10 el valor positivo y 0 el negativo, la respuesta unánime fue de 0. El motivo por tal descontento es el poco cuidado del Canal de Castilla por parte de las entidades que lo regentan, cada una en su aspecto, pero el mismo efecto de las tres, muy poca o nula aportación. Según los encuestados, nunca se ha llegado a hacer nada en el Canal, ni limpiezas, ni retirar escombros, ni publicitarlo, según sus opiniones el haberlo declarado como Bien de Interés Cultural, únicamente ha supuesto papeleo y gasto público pues al ser interrogados por los cambios sufridos tras 1991, la mayoría de ellos respondieron que el cambio fue a peor, más degradación y menos atención, entendiendo que “se han lavado las manos una vez redactados los papeles”.

El Canal de Castilla, según las respuestas obtenidas, significa historia, ilusión, vida,... para la ciudad de Valladolid y se debería salvaguardar este espacio, pues de nuevo, devolvería parte de esa historia, vida e ilusión que provocó cuando se construyó. Serán bastantes los que aún confían, gracias a los nuevos proyectos en la dársena, en que las Administraciones vuelvan a apostar por el Canal y revitalizar este espacio.

Por último, los encuestados en el centro de la ciudad (33 personas), ninguna de ellas era concededora de la declaración de BIC que se otorgó al Canal. Salvo 4 personas (12%), ninguna de ellas le otorgaría una protección especial, pues consideran en sus respuestas, que hay otros monumentos más importantes en los que hacer hincapié y conservarlos antes que el Canal de Castilla. A la hora de ser preguntadas por la similitud con otros Bienes de Interés Cultural en la ciudad de Valladolid, NINGUNO de los encuestados consideró al Canal, un bien semejante a la Catedral o a la Iglesia de San Pablo, ambas con la misma catalogación.

Sin embargo en torno a la mitad de los encuestados (15) creen que el Canal de Castilla, aun no teniendo conocimientos exhaustivos sobre él, significó un papel importante para Valladolid en el siglo XVIII y por ello se debería publicitar más e intentar que las nuevas generaciones conocieran la historia de la ciudad, gracias a elementos arquitectónicos que aún se conservan.

Planes de futuro del Canal de Castilla en Valladolid

Sobre los planes de futuro del Canal de Castilla, han sido varios los que se han contemplado a lo largo de los años, tanto antes como después de la declaración como BIC. En el año 1987 (aún no se había declarado BIC), se realizó un Estudio de Rehabilitación Integral del Canal de Castilla por parte del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Castilla y León y coordinado por Fernando Rosell Campos. En tal proyecto se analizó el estado del Canal antes de dicha fecha y los planes a seguir a partir de tal estudio con el fin de conservar y recuperar parte del Canal de Castilla.

El proyecto detalla el aspecto de la dársena y su previsible futuro (demolición de talleres y almacenes), tras detallar el recorrido del Canal por la Avenida de Gijón, es decir, su desembocadura y citar *“Toda esta zona está prácticamente convertida en un vertedero casi inaccesible”* relatan como en el año 1945 se dragó la dársena y los posibles planes futuros para realizar la misma operación –hoy en día sigue sin haberse realizado- con el fin de salvaguardar *“una zona que contiene gran densidad de superficie edificada subsidiaria del Canal. La Dársena se encuentra en Valladolid, que es la ciudad que reúne mayor población entre las comunicadas por el Canal y cuenta con infraestructuras urbanas e históricas que permiten acoger una estructura social más articulada, haciendo de ella la base principal de gestión del Canal de Castilla”*.

En el año 2008, la Confederación Hidrográfica del Duero, convocó un concurso de ideas para la puesta en valor y recuperación de la dársena del Canal de Castilla en Valladolid. Con esta iniciativa se pretendía recuperar un espacio declarado como Bien de Interés Cultural, para el uso y disfrute de todos los ciudadanos, manteniendo al mismo tiempo, el fin principal del Canal –según la CHD-, como es el abastecimiento a la ciudad de Valladolid.

Con fecha final de entrega de plazos el 6 de marzo de 2008, el concurso estaba proyectado a profesionales del sector arquitectónico y que siempre mantuviese en su propuesta, proyectos que recuperasen y revitalizaran el espacio para el uso del ciudadano, y con ello fomentar y potenciar al mismo tiempo, el conocimiento de la historia del Canal de Castilla.

Así, un año más tarde, la Confederación Hidrográfica del Duero, eligió entre una veintena de ideas presentadas, el proyecto “Luz de Agua”⁸ como principal opción para la rehabilitación de la dársena; la cual se “transformaría” en un “gran puerto fluvial” gracias a la inversión de 6 millones de euros.

La CHD junto con la colaboración del Ayuntamiento de Valladolid (participe económicamente en la iniciativa) reclamaron el apoyo de la Junta de Castilla y León en esta inversión.

Los arquitectos correspondientes al proyecto fueron Antonio Viejo y Helena Aguilar, quienes, como definió el presidente de la CHD, Antonio Gato, proponen una "idea sencilla que ha aportado una gran solución de integración de la dársena en la ciudad".

Según el arquitecto Antonio Viejo, el proyecto solo se centra en la dársena del Canal, sino que se espera con él un mayor vínculo con Valladolid; para ello se busca la integración de las instalaciones con los caminos de sirga y la creación de una zona deportiva, todo ello siendo un lugar disponible para llevar a cabo actividades culturales, artísticas y expositivas. El dique seco se pretendía extraer de la infraestructura fluvial y colocarlo a modo de escultura en una de sus orillas, se pretende acondicionar las naves como salas de exposiciones, cafetería y centro de estudios e investigación sobre la Cuenca del Duero.

«La mejor manera de poner en valor las naves que existen era mediante la luz y la tecnología. Sólo teníamos que añadirle una cápsula a una de las naves a modo de lucernario, que introdujera en esas cáscaras vacías tanto la luz natural como la tecnología necesaria para hacer de estos espacios unos lugares modernos y adecuados»

-Helena Aguilar Balea-

⁸ En el **Anexo 14**, se pueden observar los planos y maquetas del proyecto Luz de Agua.

En el año 2011, se trataría de poner en marcha, la primera fase de las obras de acondicionamiento ambiental de la Dársena del Canal de Castilla en Valladolid, actuación contemplada en el proyecto Luz de Agua. Sería la acción de dragado y limpieza de la dársena, la cual consistiría en vaciarla para limpiar los sedimentos y depósitos acumulados durante décadas y restaurar la sillería de los muros que estuvieran deteriorados por el paso del tiempo. La segunda intervención que se realizará será la recuperación y restauración del dique seco y la última será recuperar el antiguo edificio de la fragua. Para realizar estas tres obras, se contará con una inversión de 2.028.548 de euros. (Ortega 2015)

Tras el cambio de gobierno y con ello el cambio de Presidente de la Confederación Hidrográfica del Duero, el proyecto Luz de Agua se paralizó por completo, quedando en el olvido a pesar del millón de euros invertido para redactar el proyecto y realizar los planos. Por su parte, el nuevo equipo de gobierno de la CHD, el 29 de Enero de 2017 se decidió poner en valor este paraje, rehabilitando cinco naves de antiguos almacenes. En ellos se albergarán cuatro negocios de nueva creación y la sede de la Asociación Vecinal Amigos del Canal La Barcaza. Para ello, se ha adjudicado un concurso abierto, quien presente el mejor proyecto tendrá la concesión de dicho almacén por un periodo de 25 años, que podrá ser prorrogado con el pago de una renta anual del 5% del valor catastral de cada inmueble.

La idea principal del Ayuntamiento a la hora de emprender este proyecto es *“facilitar la dinamización de un espacio urbano de propiedad pública, ponerlo en valor y facilitar al mismo tiempo iniciativas y proyectos emprendedores que, compatibles con el uso del espacio para actividades de la Confederación Hidrográfica del Duero, cooperen a dinamizar la zona”*

La fecha para la ejecución de este proyecto es el año 2018, en este caso sí que se ha tenido en cuenta que es un Bien de Interés Cultural y se han debido seguir todos los trámites que implica dicha catalogación, por lo que su inicio se ha demorado.

Sin embargo ha supuesto un foco de críticas pues, años atrás se había aprobado y licitado otro proyecto que suponía una rehabilitación total –no parcial como en este caso- que tenía como fin una integración con la ciudad a través de un proyecto basado en un concurso de ideas.

En la entrevista con Miguel Ángel Guerra, presidente de La Barcaza, negó los cambios sufridos en los equipos de gobierno y legislaturas, pues afirmaba que independientemente del partido que gobernase, ninguno se preocupaba por el Canal de Castilla. Bien por el olvido, bien por la llegada de la crisis,... todos aportaban ideas y sugerían planes pero todos han dado la espalda.

“Al final hay que tragar y que en el antiguo almacén se tenga que construir un restaurante... pues no era lo que queríamos, pero si sirve para restaurar el lugar bienvenido sea”

-Miguel Ángel Guerra-

Sería en el año 2008, cuando el antiguo alcalde de Valladolid, Francisco León de La Riva, en una entrevista de Radio Nacional de España, en su delegación de Valladolid, al ser entrevistado por qué no se reparaba el mobiliario urbano en la Calle Canal, en este caso las farolas, respondía que no era de su incumbencia, pues cuando detectaban que tales objetos se rompían reiteradamente en una misma zona, se dejan de reponer.

Este tema será objeto de queja por parte de Miguel Ángel Guerra que, como presidente, apuesta por un único gestor del Canal de Castilla, un solo propietario en su totalidad y de forma conjunta; nunca privado, aunque en este caso aun siendo un bien público se encuentra muy privatizado (la explotación de todas las barcas que navegan en él están regidas por compañías de índole privada).

Reflexión sobre los procesos de patrimonialización

Cuando en 1991, se declara Bien de Interés Cultural al conjunto histórico del Canal de Castilla, para todas esas vidas que caminan paralelas a él, significa un atisbo de mejora, una luz en el camino que ilumina el resurgir del Canal de Castilla. Con la catalogación, se vuelve a pensar en aquella obra ingenieril proyectada por los ilustrados, “dueños de la razón y pensamiento que parece que invade a la nueva sociedad”. Sin embargo la decepción seguramente fue de similar intensidad que el sentimiento anteriormente provocado de alegría, pues como se ha podido ver a lo largo de este epígrafe, el resultado ha sido decepcionante. No se ha conseguido transmitir los valores del Canal de Castilla al resto de la ciudad de Valladolid.

La sociedad –como veremos a continuación detalladamente- no conoce el Canal de Castilla, no sabe quién es su principal gestor y al no saber su historia y función, es incomprensible que lo pueda equiparar con otros bienes inmuebles igualmente catalogados.

Proyectos nuevos, como hemos podido ver anteriormente, quieren relanzar este espacio prácticamente destinado al olvido, mas ¿no es necesario invertir en otro tipo de actuaciones antes que programar proyectos empresariales de índole privada?

A partir del estudio realizado, se ha llegado a la conclusión que el problema reside en el fomento y la poca acción de los Organismos en fomentar la historia del Canal de Castilla. En su día cambió radicalmente la ciudad de Valladolid, trajo progreso, industria,... consiguió abrir un camino hasta las Américas sin embargo hoy en día no es sabido, pues de conocerse, la población acudiría a él en busca de recordar la historia y comenzaría a valorarlo respaldando la catalogación de Bien de Interés Cultural.

VI. ACTUAL VALOR DEL CANAL DE CASTILLA EN VALLADOLID

El tercer epígrafe del estudio sobre valores y procesos de patrimonialización del Canal de Castilla en el ámbito urbano de la ciudad de Valladolid, se ha considerado el más importante del trabajo. Como se mencionó a la hora de redactar las hipótesis y los objetivos de los que iba a consistir este estudio, la incidencia del Canal de Castilla desde el punto de vista valorativo de la sociedad, no ha sido estudiada de una manera exhaustiva, como sí ha sido su historia o sus aspectos arquitectónicos.

En este apartado se estudiará cómo incide hoy en día el Canal de Castilla sobre la población de Valladolid, pues para ello y como se ha estudiado en el primer punto del estudio, se deberá tener en cuenta los valores que éste provocó en la sociedad cuando se construyó y en aquellas personas que vivieron por y para el Canal.

Para realizar este estudio, ya explicado detalladamente en el apartado de metodología (**paginas 8-12**) se han realizado 130 encuestas a ciudadanos de Valladolid pertenecientes a distintos barrios. Se ha creído conveniente que para estudiar el sentir social y la afinidad al Canal de Castilla así como el conocimiento sobre el mismo, las encuestas eran el método más apropiado, pues a partir de las respuestas obtenidas y como se expondrá a continuación. También se habrá realizado un taller de mapeo con residentes del barrio de la Victoria (todos ellos de avanzada edad) que se comparará con el mismo tipo de estudio que se realizó con los Institutos Núñez de Arce el día 10 de Noviembre de 2016 en la feria del patrimonio cultural AR&PA en el Centro Cultural Miguel Delibes (Valladolid) y el Instituto IES Emilio Ferrari el día 29 de Noviembre de 2016 con el fin de desarrollar un trabajo para la asignatura de Desarrollo Local del Grado en Geografía y Ordenación del Territorio.

Los resultados del estudio serán claros y se habrán conseguido unas conclusiones determinantes sobre cómo la sociedad cambia y con ello su manera de pensar, dando prioridades y valores a aspectos que, 50 años antes, eran sustanciales y viceversa.

Percepción del Canal de Castilla desde los barrios aledaños

Los valores que la sociedad otorga a un espacio, objeto, bien,... varían en función de cómo ésta progresa y con ello, cómo avanza hacia una sociedad desarrollada con nuevas ideas, gustos y valores.

En este apartado se analizarán los sentimientos provocados por el Canal de Castilla sobre los distintos residentes de diferentes barrios. Para tener una mejor percepción de los valores actuales que la sociedad ha desarrollado sobre el Canal de Castilla, a la hora de analizar las encuestas, las dividiremos por grupos de edad, donde junto a lo ya estudiado (valores de aquellas personas que han estado ligadas toda la vida al Canal y han vivido toda su historia) se podrá ver la diferencia percibida dependiendo del grupo de edad con el que se trabaje.

El primer espacio analizado será el barrio de Parva de la Ría, el barrio de la Cuesta de la Maruquesa y la Calle Canal, se ha creído necesario que sea el primer espacio analizado debido a su alto vínculo tanto social como espacial con el Canal de Castilla. En el barrio, la población predominante, es de avanzada edad.

En cuanto a la población encuestada, ha sido el lugar donde menos encuestas se han realizado debido a la escasa afluencia de transeúntes por sus calles y la poca disposición social a la hora de participar en las encuestas, creyendo que pertenecían a un estudio de la Confederación Hidrográfica del Duero o Ayuntamiento de Valladolid, organismos con los cuales mostraron su descontento.

De estas 30 personas, 21 de ellas han sido varones frente a 9 mujeres, sin embargo y como se ha mencionado anteriormente, llama la atención la avanzada edad de su población, siendo un total de 24 personas (80%) encuestadas mayor de 67 años. A la hora de preguntar a estas personas que han residido a orillas del Canal toda su vida, bien porque trabajaban en la Confederación o bien porque familiares lo hacían en el Canal, se ha tenido en cuenta su arraigo por lo que la principal pregunta ha sido el sentimiento que les proporciona el Canal de Castilla.

Las respuestas, de diversa índole pero con un denominador común han sido tales como: “Mi vida entera está en las aguas de este Canal” o “Sin el Canal quizá habríamos vivido en el norte de León, trabajando en las minas como algún hermano mío”. Todas las personas encuestadas mostraron sus sentimientos acerca del Canal, expresando su malestar hoy en día ya que creen que no se merece lo que está ocurriendo *“Están olvidando tanto al Canal que cuando quieran intervenir va a ser muy tarde”*. Al ser preguntados sobre cómo es vivir junto al Canal de Castilla, cuando han trabajado o vivido de él durante toda su vida, las respuestas también son unánimes, supone un orgullo, respuestas como *“No todo el mundo puede abrir la ventana y ver una maravilla arquitectónica que tantas alegrías dio en su vida”*, pues todos los encuestados le dan un valor histórico-cultural muy alto, haciendo hincapié en la majestuosa obra ingenieril.

Sin embargo, llama la atención como las 6 personas menores de 67 años, cuya edad media era de 30 años, entienden el Canal como un espacio recreativo *“para hacer deporte los fines de semana”*. Pues residen en las edificaciones nuevas del barrio de la Maruquesa y no tienen ese vínculo como sus vecinos; es más, tienen quejas de la mala comunicación de sus viviendas con los barrios de la Victoria y de Puente jardín, pues al ser familias jóvenes con hijos pequeños, se acercan a los parques infantiles localizados en estos sectores *“Para cruzar tenemos que caminar hasta el semáforo para poder cruzar y luego retornar nuestros pasos en busca de la pasarela más cercana para poder cruzar el Canal”*.

Respecto a los cambios más notables, las 24 personas mayores respondieron con críticas a las actuaciones de la Administración, considerando que se están produciendo cambios en el Canal porque éstas lo están permitiendo y que si de verdad se atañeran a la Ley de Patrimonio Histórico, no permitirían el estado actual del Canal. Contrasta la respuesta con la proporcionada por los 6 vecinos más jóvenes quienes se mudaron a este sector de la ciudad hace pocos años creen que los cambios más notables que ha sufrido el Canal de Castilla han sido la mayor limpieza de su cauce y de sus orillas.

El siguiente espacio analizado y en función de su vínculo con el Canal de Castilla será el barrio de la Victoria, donde además de las encuestas, para incidir más en la opinión y sentimiento de la población, se utilizarán los talleres de mapeo, tanto de personas mayores como de jóvenes estudiantes para profundizar en los resultados obtenidos.

El total de personas encuestadas ha sido de 32, divididas en 19 hombres frente a 13 mujeres, la mayoría de ellos superan los 50 años de edad (72%). En cuanto a la ocupación profesional de las personas encuestadas ha sido de, el 30% de ellas, trabajaba, el 23% estaba en paro y el 47% restante eran jubilados.

Del 72% de personas encuestadas mayores de 50 años, haciendo un total de 23 personas, 18 han sido varones y 5 mujeres. La mayoría de ellos han residido toda su vida en el barrio de la Victoria, sin embargo al ser preguntados por la frecuencia con la que transitan el Canal, únicamente tres de ellos siguen recorriéndolo todos los días, bien porque es un lugar que les provoca sentimientos y recuerdos y que a su vez es un lugar donde no hay peligro para pasear, pues no hay tráfico que pueda provocar accidente alguno. Sobre el significado del Canal, la respuesta es prácticamente unánime, ha sido uno de sus lugares de vida, donde de jóvenes se bañaban, transcurrían y hacían su vida allí. Sin embargo debido a su avanzada edad, relatan que para ellos es más cómodo reunirse en la Plaza de la Solidaridad, centro neurálgico del barrio de la Victoria. Todos conocían la función del Canal de Castilla, e incluso 7 de los encuestados sabían perfectamente su historia.

Por último, respecto a la transición del Canal, son las personas que más la han sentido, opinando que hoy en día se encuentra totalmente abandonado y desde su desembocadura en el Pisuerga, hasta la esclusa 42, *“no es ni parecido a cómo era antaño”*. Estas opiniones contrastan con las 9 personas menores de 50 años encuestadas en el mismo barrio, pues todas ellas transitan frecuentemente el Canal, pues lo consideran como un espacio de ocio, naturaleza y libertad donde poder pasear junto a sus mascotas y practicar deporte al aire libre en un paraje natural, según explican, poco frecuente en la ciudad de Valladolid. Sobre la función que tenía el Canal de Castilla a la hora de construirse, son únicamente dos personas que no la sabían, pues los demás relatan que al ser del barrio toda la vida, han conocido a alguien que ha estado vinculado al Canal y por ello conocen su historia.

Este trabajo de investigación, se ha reforzado a través de tres Talleres de Mapeo. Mencionado anteriormente los grupos con los que se ha trabajado (IES Núñez de Arce, IES Emilio Ferrari y Centro de Personas Mayores del barrio de la Victoria), se analizará de manera individual las conclusiones extraídas de todos ellos para, como se ha ejecutado a lo largo del trabajo, realizar una posterior valoración conjunta.

En primer lugar, los alumnos del IES Núñez de Arce residentes del barrio de la Victoria, en la feria AR&PA, consideraron al Canal de Castilla como un lugar emblemático, sobre los puentes y pasarelas que cruzan el Canal, colocaron las pegatinas correspondientes con espacios atractivos para fotografiar y en el entorno de la dársena, aquellos que habían transitado (4), señalaron a este lugar como patrimonio, pues al ser antiguo, lo consideraron con un valor especial y que debía ser preservado. Serán los grandes parques de Puente jardín los espacios más atractivos para los jóvenes pero nunca los márgenes del Canal, donde según su percepción se acumula suciedad.⁹

Los alumnos del IES Emilio Ferrari, consideraron el Canal como un espacio *“perfecto para hacer deporte e ir a pasear con la familia los domingos por la mañana”* El valor principal es el de espacio natural y de ocio pero no se olvidan del patrimonial, pues la mayoría son conscientes de la importancia del Canal de Castilla y gracias a la construcción de fábricas en su desembocadura, las han otorgado un valor patrimonial. Tras discusiones sobre clasificar de igual manera a los almacenes en la Calle Canal, llegaron a la conclusión que era mejor no hacerlo debido a su mal estado y comparándolo con otras iglesias de la ciudad, creen que no puede otorgarse la misma clasificación.¹⁰

⁹ En el **Anexo 6** se puede ver el resultado del Taller de Mapeo con los alumnos del IES Núñez de Arce.

¹⁰ En el **Anexo 7** se puede ver el resultado del Taller de Mapeo con los alumnos del IES Emilio Ferrari.

El tercer Mapeo Colectivo realizado, fue en el Centro Cívico de la victoria y se contó con la participación de 15 personas, todas ellas pertenecientes al Centro de Personas Mayores del barrio de la Victoria. El taller consistió en indicar las partes del Canal que han sufrido mayores cambios, aquellos que deberían mejorar, así como los espacios más destacados y más degradados y los lugares de ocio. A lo largo de la sesión y mientras se exponían los motivos, que se irán analizando a lo largo del trabajo, se hizo una amplia valoración social del Canal, pues muchos de los participantes han residido toda su vida, por lo que tenían historias ligadas al Canal y sentimientos distintos de aquellos participantes que no estaban tan ligados a nuestro objeto de estudio.

Así pues, se llega a la conclusión que los espacios más degradados y con ello, que deberían mejorar son la dársena y la desembocadura, cuya identidad, según afirman los participantes, se ha perdido respecto al valor que poseía durante los años 40 y 50. Se debería mejorar todos los caminos de sirga y orillas del vaso del Canal en la parte de Puente Jardín, pues consideran que es el espacio de ocio, donde más gente se aglutina, alrededor del Canal y por ello, necesita más cuidados por parte del Ayuntamiento y Confederación.

Por último, los espacios más destacados y los que entienden por más importantes del Canal, son -aún degradados- pero debido a su gran historia, la dársena y las antiguas fábricas, las cuales provocan grandes recuerdos sentimentales a los participantes, contando anécdotas sobre sus experiencias en ellas.¹¹

Los resultados de los Talleres de Mapeo han sido, a priori, positivos, pues se ha dado un valor especial al patrimonio, tanto por los jóvenes estudiantes como por aquellas personas que vivieron ligadas a ellos. Existe un atisbo de esperanza entre la población joven, si siguen manteniendo los ideales y valores del Canal de Castilla que guardan las personas mayores sobre su historia y la época que supuso de prosperidad, gracias a la llegada de industria que provocó en parte, el crecimiento de estos barrios y por tanto el desarrollo de la ciudad.

¹¹ En el **Anexo 8** se puede ver el resultado del Taller de Mapeo realizado en el Centro de Personas Mayores de la Victoria.

En este barrio se localizan varias asociaciones vecinales las cuales se centran en temas sociales y culturales del propio barrio, por lo que el Canal de Castilla, en este sector de la ciudad, es reconocido y valorado por prácticamente todos sus ciudadanos mayores de 50 años que, por desgracia, son los que acuden a dichas convenciones como nos explicaban sus respectivos presidentes. Su objetivo primordial, más con la apertura del nuevo Centro Cívico que tendrá el nombre de Canal de Castilla, se pretende inculcar ese valor que tiene por parte de las personas mayores a las nuevas generaciones porque, como afirmaban los presidentes y antiguas personas ligadas al Canal, el vínculo con la historia del Canal y los valores que tuvo en su día se van perdiendo “a pasos agigantados”.

El último barrio de los tres localizados a orillas del Canal será Puente Jardín, Surge en los años 90 a raíz del Plan Parcial “La Victoria” aprobado en el año 1982. En él reside población con un perfil demográfico bastante definido, parejas jóvenes con trabajo y con proyectos de ampliar la familia. El núcleo central del barrio es el parque del Jardín Botánico, a orillas del Canal y que ha sido el lugar escogido para realizar las encuestas. En cuanto al número de personas encuestadas ha sido de un total de 35, 17 hombres por 18 mujeres, mismo dato que las personas que superan los 50 años de edad alas que no lo hacen; en este caso dependiendo del día y de las horas a las que se realizaron, se encontraron unos perfiles u otros. Entre semana por la mañana, los perfiles de la población eran personas mayores, residiendo en la vivienda de sus hijos cuya ocupación principal era acompañar a los respectivos nietos al parque y la escuela, mientras que el perfil de la población encuestada un sábado por la tarde, eran familias jóvenes que se encontraban o bien haciendo deporte o bien con sus hijos en los alrededores del Canal.

Sin embargo, independientemente de su edad u ocupación profesional, la mayoría de los encuestados coinciden que vivir junto al Canal (un 55% de las familias jóvenes menores de 50 años, habían escogido este lugar de residencia debido a la tranquilidad y espacios naturales aledaños) supone un espacio de tranquilidad, donde se puede disfrutar de la naturaleza en todos sus sentidos, puesto que prácticamente no hay ruidos de tráfico rodado, no hay peligro alguno y se puede respirar “aire limpio”.

Para el barrio de Puente Jardín el valor principal del Canal de Castilla, en contraposición de los anteriores sectores analizados, es principalmente recreativo, es una zona de ocio donde poder disfrutar del tiempo libre paseando, en bicicleta o corriendo por sus caminos. Disfrutando de su vegetación y fauna. Sin embargo, la mayoría de los encuestados –exceptuando tres- no sabían nada sobre la historia del Canal, ni su función principal, ni su método de funcionamiento ni mucho menos su año de construcción.

Gracias a las respuestas obtenidas de esta población, destaca un cambio de valores otorgado al Canal de Castilla. Dependiendo del espacio donde se analice, a la población que se elija e incluso al número de años que lleva residiendo en el barrio, el significado del Canal de Castilla sobre la persona, será totalmente distinto.

Una vez analizadas las respuestas principales de los tres barrios, podemos deducir que, en función de la edad de la población y por ende del número de años residiendo a orillas del Canal, el valor que se le otorgará será de un sentimiento a modo de pertenencia, se empatiza con su historia puesto que se ha vivido arraigado a él y es donde muchos de los encuestados que superan los 70 años de edad, es donde han desarrollado su vida. Por lo que podemos decir, sin temor a equivocarnos, que cuanto mayores son las personas residentes de estos barrios, más conocimientos sobre el canal poseen y en su mayoría le otorgarán el valor, que en el año 1991, la junta de Castilla y León decidió concederle. A medida que se desciende en la edad de la población residente, se va otorgando un nuevo valor al Canal de Castilla, y comienza a verse desde un punto de vista natural, un espacio recreativo de ocio y tiempo libre donde poder practicar deporte disfrutando de la naturaleza y del entorno, sin tener en cuenta su historia y lo que supuso en su momento, pues la dársena apenas es transitada puesto que al Canal acceden desde otros puntos y toman dirección Norte para disfrutar de él.

Bien es cierto que el Canal de Castilla, aun siendo un Bien de Interés Cultural debido a su magnífica historia y obra arquitectónica, se ha convertido hoy en día en un espacio biológico natural irrefutable. El biólogo A. García “Petu” en el documental “Lento Discurrir” describe al Canal como una obra hidráulica que reproduce en su trayecto las mismas condiciones de los cauces de ríos naturales, es decir, no deja de ser un curso de agua que favorece la aparición de vegetación y con ella la de la fauna.

Aun estando inmerso en un tramo urbano como es el caso en la ciudad de Valladolid, en el Canal, se mezcla vegetación natural, con vegetación introducida. La vegetación natural del Canal, es la misma que aparece en los ríos o zonas húmedas, siendo las especies principales los Chopos (*Populus*), Álamos (*Populus Nigra*), Sauces (*Salix*) o Fresnos (*Fraxinus*), acompañadas de estrato arbustivo. Otro tipo de vegetación asociada, son los carrizos (*Phragmites australis*), los cuales crecen en las orillas y serán muy importantes, pues el Canal discurre por zonas muy secas donde la vegetación es muy escasa y este hilo verde, permite moverse a la fauna.

Sobre la fauna, en la propia ciudad, también se juntan especies meramente urbanas con especies asociadas a espacios de riberas. Los ejemplares más comunes del Canal de Castilla son los Aviones Comunes (*Delichon urbicum*), Golondrinas (*Hirundo rustica Ave*), Urracas (*Pica pica*) o Estorninos (*Sturnus vulgaris*) que se juntan con aves propias del Canal como Gallinetas (*Gallinula chloropus*), Buscarlas (*Locustella*) o Zarceros (*Hippolais polyglotta*). También hay Nutrias (*Lutrinae*) que se dejan ver por el casco urbano de la ciudad a la vez que Conejos (*Oryctolagus cuniculus*) que habitan en sus orillas. En cuanto a los peces que se encuentran en el Canal, son los típicos del Pisuerga y del Carrión, los más abundantes son los Barbos Comunes (*Barbus barbus*), Boga del Duero (*Pseudochondrostoma duriense*), Bordallos (*Squalius carolitertii*) y Gobios (*Gobiidae*). Eran más abundantes hace unos años, en su lugar han aparecido especies depredadoras como los Lucios (*Esox lucius*). En los últimos años, muchas especies tienden a desaparecer –también en el Canal de Castilla- a consecuencia de introducción de especies invasoras o de la peor calidad de las aguas como por ejemplo los Cangrejos de patas blancas (*Austropotamobius pallipes*).

Volviendo a la valoración social sobre el Canal y descendiendo en grupos de edad, cuanto más jóvenes son los encuestados, Existirá un menor valor histórico-cultural, un menor valor de ocio o natural, pues como se ha podido ver en los talleres de mapeo, prácticamente no realizan deporte por el Canal de Castilla, pues no lo consideran un espacio de recreo, únicamente como un espacio social, donde se reúnen en los parques aledaños, únicamente por la comodidad y la tranquilidad de estar en un espacio poco poblado y por tanto disponer de amplias explanadas donde sentarse.

Llama mucho la atención –de manera positiva- el valor patrimonial que otorgan a los puentes, almacenes y dársena, considerándolos como estructuras antiguas y por ende dándoles un valor patrimonial debido a su larga existencia.

Para saber la dimensión social que tiene el Canal de Castilla en la ciudad de Valladolid, como en su día lo tuvo siendo el centro neurálgico de la Industria en la ciudad o como se pretendió desde la Junta de Castilla y León en el año 1991, gracias a su declaración, se ha decidido llevar a cabo un estudio por medio de encuestas en el centro de la ciudad.

A la hora de realizar las encuestas, se ha querido saber el barrio de residencia de la persona estudiada y los conocimientos acerca del Canal de Castilla, si son capaces de ubicarlo en la ciudad, si se ha transitado alguna vez y si se conoce el motivo por el cual se construyó.

Sobre los resultados obtenidos de un total de 33 personas analizadas de las cuales un 40% de ellas eran varones frente a un 60% de mujeres, únicamente TRECE personas sabían ubicar el Canal de Castilla en la ciudad de Valladolid. Todas estas personas que han sabido situarlo se encontraban en el grupo de edad mayoritario, entre 35 y 54 años de edad. Los barrios de procedencia de los encuestados eran distintos, predominando la zona centro (un total de 16), seguido de Covaresa (7), Parquesol (4), Huerta del Rey (3) y Rondilla (3). 15 personas si tenían conocimiento de la existencia del Canal de Castilla, mas los trece capaces de localizarlo se encontraban en este grupo. Sin embargo solamente 7 lo habían frecuentado alguna vez, debido a diversas razones, bien por la residencia de ancianos localizada en la dársena, porque es la salida hacia León o bien por familia en el barrio de la Victoria.

Transición de los valores otorgados al Canal

Por tanto, una vez analizada la valoración social sobre el Canal de Castilla por parte de los cuatro sectores escogidos para la realización de nuestro estudio, es conveniente realizar una serie de conclusiones sobre este punto. En ellas se va a incluir las mejoras que los ciudadanos creen necesarias en el Canal de Castilla, bien sean cuidados directamente sobre él como publicitarlo en la ciudad convirtiéndolo en un lugar más atractivo y conocido.

GÉNERO		
	Masculino	Femenino
La Victoria	19	13
P. Jardín	17	18
P. de la Ría, C. Maruquesa C/Canal	21	9
Centro	13	20
Elaboración: David Rodríguez.		

OCUPACION PROFESIONAL			
	Activo	Parado	Jubilado
La Victoria	10	7	15
P. Jardín	19	2	14
P. de la Ría, C. Maruquesa C/Canal	6	5	19
Centro	17	10	6
Elaboración: David Rodríguez.			

Tablas 1 y 2. Correspondientes al Género y Ocupación Profesional de los encuestados.

Las conclusiones extraídas sobre las valoraciones sociales del actual estado del Canal de Castilla y por ende, su significado y aportación a la ciudad de Valladolid, son negativas en función de los valores que éste había transmitido a sus coetáneos. Sin embargo, no debe mirarse desde una visión negativa, pues al igual que la sociedad se desarrolla y avanza, el Canal de Castilla, en nuestro caso, también lo ha hecho. Ha adquirido nuevos valores –respetando por parte de la sociedad los antiguos- convirtiéndolo en un nuevo ámbito natural y recreativo que conserva la historia de varias generaciones (bien histórico-cultural).

Bien es cierto que de solo tener una nueva visión, como todo parece indicar (valor meramente natural y recreativo), se hablaría de un retroceso ya que se habría abandonado “una parte de él” olvidando el principal motivo por el que el Canal de Castilla, está en este sector de la ciudad, llega hasta Alar del Rey y sigue en pie hoy en día.

VALOR OTORGADO AL CANAL DE CASTILLA				
	Natural	Cultural	Recreativo	BIC
La Victoria	4	10	5	13
P. Jardín	29	3	12	1
P.de la Ría, C. Maruquesa C/Canal	2	11	3	14
Centro	13	0	20	0
Elaboración: David Rodríguez.				

Tabla 3. Valores otorgados por los encuestados al Canal de Castilla en la Actualidad.

Como se puede observar en la tabla superior, los nuevos valores –ocio y natural- predominan sobre los culturales y la catalogación como Bien de Interés Cultural. La diferencia no es muy abultada, pero indica un cambio de tendencia que, de seguir este ritmo, en pocos años –las valoraciones culturales y como BIC en su mayoría pertenecen a las personas mayores- solo se hablará del amplio espacio verde y natural que hay al Norte de la ciudad de Valladolid, donde se puede practicar deporte al aire.

Sin embargo, aun siendo esta tendencia negativa, por la cual se pierde el verdadero significado del Canal de Castilla, los residentes de los barrios contiguos, se preocupan por el estado del Canal. Pues se quejan a la CHD y al Ayuntamiento de la suciedad flotando en el agua, la basura en los caminos de sirga debido a la escasez de papeleras o la poca poda de la vegetación durante algunos meses.

Las quejas vienen a raíz de que es un lugar transitado, que aun por el mero hecho de hacer deporte o buscar un espacio de tranquilidad, no se encuentra en el estado de hace 30 años cuando era una escombrera más de la ciudad, donde se abandonaban electrodomésticos, coches, ruedas o carros de la compra.

FRECUENCIA CON LA QUE TRANSITA EL CANAL				
	Nunca	Poca	Frecuente	Todos los dias
La Victoria	13	9	7	3
P. Jardín	1	6	17	11
P. de la Ría, C. Maruquesa C/Canal	0	3	19	8
Centro	16	5	2	0
Elaboración: David Rodríguez.				

Tabla 4. Frecuencia con la que los encuestados transcurren por el Canal.

Son las quejas anteriormente expuestas, las más repetidas, sobre todo el mal estado de los caminos de sirga que, como explica Emiliano Hinojal, los caminos de sirga (nombre que adquieren debido a las maromas o cuerdas que unían las barcazas con las mulas de carga) siempre tuvieron vegetación, pero no en la orilla del Canal que siempre estaba limpia ya que estas maromas las iban limpiando a medida que se iban arrastrando. *“Quizá se ha abusado y en la orilla se han plantado mucha vegetación, y no se dan cuenta que es un peligro, pues la vegetación va comiendo parte del vaso”*. Mientras que en la otra orilla, la colindante con las tierras, antes iba completamente cubierta de árboles.

El espacio del Canal en Valladolid, se ha cuidado poco, se puede observar como los vecinos del barrio Parva de la Ría, en los caminos de sirga (Dominio Público Hidráulico y sobretodo Bien de Interés Cultural) han plantado nuevos árboles, colocado vallas, postes, todo ello, aunque no sean conscientes en perjuicio del Canal.

La limpieza es el tema principal a la pregunta de las posibles mejoras en el Canal de Castilla. Aquellos concedores de la declaración de BIC, se quejan porque todos los años se destinan fondos para la rehabilitación de orillas y tala de árboles en el río Pisuerga, mientras que en el Canal de Castilla no ocurre nada de eso.

Invita a reflexionar sobre las quejas dependiendo de la población encuestada y sobre el valor otorgado al Canal, pues como se ha podido ver, los que entienden el Canal como un espacio verde, natural y de recreo se preocupan por el mantenimiento y limpieza, con un fin estético. Mientras que aquellas personas ligadas al Canal, su mayor preocupación es la integración del Canal de Castilla en los barrios y con ello en la ciudad de Valladolid. *“Realmente no existe atracción ni sentimiento por parte de los residentes, en algunas zonas el Canal sigue siendo una barrera y tienen la sensación que el Canal es el fin de Valladolid, que está como límite de la ciudad”*. Quieren que se rehabilite el antiguo parque de la Calle Canal, donde de pequeños, la maestra de la escuela les llevaba a jugar y que ahora está totalmente abandonado, exceptuando los fines de semana donde grupos de jóvenes practican el botellón.

“El barrio no vive para el Canal, pasea porque no hay coches pero no va con la sensación de que se está caminando a la orilla de uno de los mayores monumentos de obra ingenieril en España cuando se construyó”

-Miguel Ángel Guerra-

Independientemente de los cuidados que tenga o las acciones que se lleven a cabo en él, un dato esclarecedor, es la poca identidad que el propio Ayuntamiento de Valladolid le otorga. *“Desde la Oficina de Turismo, se oferta el Canal de Castilla en el tramo urbano de Valladolid, como un espacio natural sin hacer absolutamente ninguna referencia a su historia y al porqué existe y hoy en día se encuentra ahí”* (Guerra 2017).

En el folleto que informa sobre el Canal “Ruta Natural de Valladolid, Canal de Castilla, una de las mayores obras hidráulicas” en ninguna de sus 22 páginas se hace referencia al aspecto cultural aun habiendo sido declarado como BIC. Sin embargo llama la atención cómo desde la propia Oficina de turismo de Valladolid, “ofertan” al Canal de Castilla como un bien turístico patrimonial en el municipio de Medina de Rioseco, siendo su dársena y su nombre portada del folleto.

“Yo he nacido en las orillas del Canal, toda mi vida en el Canal... hay muchos días que me levanto, abro la ventana y veo la broza que baja y me pregunto... ¿es posible esto? Se me cae el alma”

-Emiliano Hinojal-

Por tanto, se deduce un diferente trato de valor por parte de la Administración, al mismo bien, entre los distintos municipios. Desde la asociación vecinal La Barcaza, se ha exigido una explicación al Ayuntamiento de Valladolid inquiriendo el por qué, siendo el Canal de Castilla un Bien de Interés Cultural, no tiene la repercusión que debiese en función de su catalogación, pues creen que al ser un BIC, el autobús turístico que recorre los monumentos de la ciudad, debería tener una parada en la dársena del Canal.

Para su presidente, Miguel Ángel, la respuesta es clara.

“Lo que de verdad ocurre es que da vergüenza como está y claro, no van a traer aquí a los turistas para que vean almacenes derruidos y una Dársena repleta de basura. Porque si la catedral estuviera caída o sucia, pues pondrías una lona para taparlo y no querer mostrarlo. Y en este caso es el ejemplo perfecto, obviar y no interesarse para que se vea y se conozca cómo se ha dejado perder un BIC”.

VII. CONCLUSIONES

Llegado al punto final de nuestro Trabajo Fin de Grado y habiendo realizado un estudio sobre los valores con los que se dotaron al Canal de Castilla tras su construcción, dando lugar a vidas paralelas que se han desarrollado entorno a sus márgenes; las cuales sufrieron junto al Canal su época de mayor declive tras ser cerrado a la navegación, cayendo en el olvido y la degradación. Vidas que se apagaban al igual que lo hacían sus esclusas, sus fábricas, sus dársenas... La majestuosa obra ingenieril de aquellas mentes ilustradas, que trajeron la fuente de recuperación económica a Castilla, Agua, Vegetación, Vida en los campos llanos de Castilla que en sus muelles provocaban Industria, Trabajo... Vidas entorno al Canal.

Un proyecto de tal magnitud, “caído en el olvido y sin destino”, que tantas alegrías había provocado en los municipios por los que transcurría, se vio respaldado por la Junta de Castilla y León a finales de los años noventa, cuando sobrevino una catalogación para protegerlo tratando de recuperar aquellas aguas, cuyo lento discurrir que traídas de otros cauces llegaban a su ocaso.

Sin embargo esa declaración que parecía volver a calmar sus aguas claras, lentas... se ha convertido en un aspecto de discusión que vuelve a tornar bravas sus aguas como el Canal hace en los saltos de esclusa.

El olvido, la mala gestión y los cambios de la sociedad, han hecho del Canal de Castilla un incierto ámbito que ha variado su sentir con el paso del tiempo ajustándose al pensamiento de las nuevas generaciones, donde los conceptos de ocio y recreo se han intercalado entre los antiguos valores hasta el punto de preterir la cultura y razón, motivos por los que un día, el Canal fue construido.

El pensamiento ligado al devenir de la sociedad, está directamente influenciado por quienes encarrilan los nuevos gustos y placeres siendo los responsables por ello, del olvido de los antiguos valores otorgados.

Dominar la capacidad de mantener los antiguos valores de un bien junto con los de reciente aparición, es el deber de los entes responsables. Mas no supondría gran esfuerzo si se contase con la colaboración ciudadana que, en este objeto de estudio, se ha definido como una comunidad que apuesta por recuperar aquello que forma parte de su historia y puede disfrutar hoy en día.

Todos esos paseantes, ciclistas, piragüistas, podrían seguir satisfaciendo su ocio, sabiendo que por los caminos de Sirga, dos siglos atrás, varias mulas arrastraban un largo proyecto de vida e ilusión a la ciudad que sigue albergando el Canal de Castilla

El Canal de Castilla se deja morir, ya no se escuchan los cantares de las mujeres, no siguen vivas las almas de los muleros que, con fuerza y valentía recorrían centenares de kilómetros a pie, los barqueros han perdido su timón y las esclusas se han cerrado.

En nuestras manos está volver a darle la vida que se merece sin olvidar tantas historias que se han vivido en él.

“Solo quedamos vivas cuatro personas que hemos trabajado toda la vida en el Canal y el día que el último de nosotros muera, una parte del Canal de Castilla morirá para siempre”

-Emiliano Hinojal-

VIII. BIBLIOGRAFÍA

- Confederación Hidrográfica del Duero*. s.f.
- Alibrandi, Tomaso, y Giorgio Ferri. «I Beni Culturali e Ambientali.» 186-188. Milan: Colombo, 1985.
- Arranz Benito, J. E. *El Canal de Castilla, memoria descriptiva*. Maxtor, 2001.
- Bravo, Restituto Sierra. *Ciencias Sociales. Epistemología, Lógica y metodología: Teoría y ejercicios*. S.A. EDICIONES PARANINFO, 1984.
- Cano, Jose Luis. *Lento discurrir. Vidas en torno al Canal*. (Mayo de 2013).
- Centro de Investigaciones Sociológicas*. s.f.
- Escapa, Ernesto. «Conferencia sobre el Canal de Castilla.» Trigueros del Valle, 2015.
- Fernández Salinas, Victor. 2003.
- Ferrando, Manuel García. *Sobre el método*. Centro de Investigaciones Sociológicas, 1979.
- Guerra Garrido, Raul. «Castilla en Canal.» Alianza Editorial, 2005.
- Guerra, Miguel Ángel, entrevista de David Rodríguez Gutiérrez. (Julio de 2017).
- Helguera, J., N García Tapia, y F. Molinero. *El Canal de Castilla*. Valladolid, 1988.
- «La Evolución del primer espacio industrial de Valladolid: La dársena y el derrame del Canal de Castilla.» s.f.
- Linage, Javier López. «Canal de Castilla: El recuerdo de un sueño ilustrado.» Departamento de Economía Agraria. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, 1985.
- Matía, Pedro, entrevista de Manuel Galiana. *El Canal de Castilla* (2012).
- Ortega Valcárcel, José. *El patrimonio territorial: El territorio como recurso cultural y económico*. Valladolid, 1997.

- Ortega, Carmelo. *GP Canal de Castilla*. Julio de 2015.
- Pelaez, Alicia, Jorge Rodríguez, Samantha Ramírez, Laura Pérez, Ana Vázquez, y Laura González. «Entrevista.» 2015.
- Represa Fernández, Maria Francisca, y Juan Helguera Quijada. 18-26. s.f.
- Represa Fernández, Maria Francisca, y Juan Helguera Quijada. «La Evolución del primer espacio industrial de Valladolid: La dársena y el derrame del Canal de Castilla.» 4-12. s.f.
- Risler, Julia, y Pablo Ares. *Iconoclastas*. Mayo de 2006.
- Rodríguez, Jorge. «LA ENTREVISTA. Máster en TIC en Educación y Formación UAM.» s.f.
- Ruiz Olabuenaga, Jose Ignacio. *Metodología de la Investigación cualitativa*. Universidad de Deusto, 2012.
- Salviejo, J. Martín M. «La Catedral del Agua.» 120. Valladolid, 2000.
- Turri, Eugenio. «Il paesaggio come teatro.» 14. 1998.
- Yáñez, Celia Martínez. «Patrimonialización del territorio y territorialización.» 2007: 8-9.

AGRADECIMIENTOS

No quería finalizar este trabajo sin dar las GRACIAS a todas las personas que han hecho posible que este estudio salga adelante.

Agradecer a todas las Asociaciones Vecinales que han colaborado y que nunca han tenido problemas a la hora de reunirse y facilitar todo tipo de datos relacionados con el tema de estudio. Son la Asociación Vecinal Los Comuneros, Asociación Vecinal Puente Jardín, Asociación Vecinal Amas de Casa La Victoria y Asociación Vecinal La Amistad.

Al Centro Cívico de la Victoria por ceder una sala donde realizar el taller de mapeo con los socios del Centro de Personas Mayores de la Victoria que también han colaborado en el estudio.

A todas las entidades públicas, que sin objeción alguna han accedido a ser entrevistados. Oficina de Turismo de Valladolid, Servicio Territorial de Cultura de la Junta de Castilla y León y Conserjería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.

Dar las gracias a Inmaculada Rodríguez Casado, responsable del Archivo de la Confederación Hidrográfica del Duero por acogerme en el Archivo con un trato magnífico además de facilitarme toda la información disponible

Mención especial a Miguel Ángel Guerra, presidente de la Asociación Vecinal Amigos del Canal “La Barcaza”, que nunca dudó en proporcionarme archivos antiguos, proyectos, historias... ligadas al Canal que ellos como asociación habían recopilado durante años y agradecerle que me presentase a Emiliano Hinojal, último barquero del Canal de Castilla que sin ningún reparo, accedió a ser entrevistado durante una tarde entera compartiendo la historia de su vida.

A todas esas personas imposibles de enumerar en una sola hoja,
GRACIAS DE CORAZÓN.

-ANEXOS-

-ANEXO 1- DISEÑO DE ENCUESTAS



Universidad de Valladolid

ENCUESTA PARA HABITANTES DEL BARRIO DE LA VICTORIA

Edad Estudios/Ocupación profesional

Con qué frecuencia transita el Canal

Qué significa el Canal de Castilla para usted

Qué significa el Canal de Castilla para el barrio y viceversa
.....

Qué tipo de residentes se localizan entorno al Canal

Sabe qué función tenía el Canal de Castilla

Y su año de construcción

Como ha vivido la transición del Canal de Castilla desde los 50 hasta hoy en día
.....

VALOR PATRIMONIAL

Conoce la declaración de BIC..... Cómo ha afectado ésta (siendo 10 el valor positivo y 1 el valor más bajo)..... Por qué

Valoración sentimental del Canal de Castilla

Qué significa para la ciudad de Valladolid

Cree usted que tiene el reconocimiento que se merece..... Por qué.....

Valoración de las actuaciones llevadas a cabo por la administración

Mejoraría algún aspecto
.....
.....

-ANEXO 2- DISEÑO DE ENCUESTAS



Universidad de Valladolid

ENCUESTA PARA HABITANTES DE PARVA DE LA RÍA, CUESTA DE LA MARQUESA Y CALLE CANAL

Edad Estudios/Ocupación profesional

Con qué frecuencia transita el Canal

Qué supone para usted vivir junto al Canal

Qué significa el Canal de Castilla para el barrio y viceversa
.....

Qué tipo de residentes se localizan entorno al Canal

Sabe qué función tenía el Canal de Castilla

Y su año de construcción

Como ha vivido la transición del Canal de Castilla desde los 50 hasta hoy en día
.....

Cambios más notables en el Canal

VALOR PATRIMONIAL

Conoce la declaración de BIC..... Cómo ha afectado ésta (siendo 10 el valor positivo y 1 el valor más bajo)..... Por qué

Ha notado algún cambio desde dicha declaración

Qué significa para la ciudad de Valladolid

Cree usted que tiene el reconocimiento que se merece..... Por qué.....

Valoración de las actuaciones llevadas a cabo por la administración

Mejoraría algún aspecto
.....
.....

-ANEXO 3- DISEÑO DE ENCUESTAS



Universidad de Valladolid

ENCUESTA PARA HABITANTES DEL BARRIO DE PUENTE JARDÍN

Edad Estudios/Ocupación profesional

Con qué frecuencia transita el Canal

Qué supone para usted vivir junto al Canal

Influyó el entorno del Canal a la hora de escoger este barrio como lugar de residencia
.....

Qué significa el Canal de Castilla para el barrio y viceversa
.....

Qué tipo de residentes se localizan entorno al Canal

Sabe qué función tenía el Canal de Castilla

Y su año de construcción

VALOR PATRIMONIAL

Sabe si se han llevado a cabo planes y medidas para mejorar el Canal

Sabe si posee alguna valoración patrimonial..... Si no lo sabe, debería

Ha notado que sea un BIC..... En qué/Por qué no.....

Valoración sentimental del Canal de Castilla

Valoración de las actuaciones llevadas a cabo por la administración

Cree usted que tiene el reconocimiento que se merece..... Por qué.....

Mejoraría algún aspecto
.....
.....

-ANEXO 4- DISEÑO DE ENCUESTAS



Universidad de Valladolid

ENCUESTAS ZONA CENTRO

Edad..... Estudios/Ocupación profesional.....

Barrio de residencia

Sabe dónde se localiza en Canal de Castilla en la ciudad de Valladolid
.....

Lo ha transitado alguna vez.
Sabe en qué año se construyó.....

Qué función tenía el Canal cuando se construyó.....

VALOR PATRIMONIAL

Sabe si se han llevado a cabo planes y medidas para mejorar el Canal.....
.....

Sabe si posee alguna valoración patrimonial..... Si no lo sabe debería

Ha notado que sea un BIC..... En qué/Por qué no.....

Lo equipara con otros BICs de la ciudad..... Por qué.....
.....

Valoración sentimental del Canal de Castilla.....

Qué significa para la ciudad de Valladolid

Cree usted que tiene el reconocimiento que se merece..... Por qué.....
Valoración de las actuaciones llevadas a cabo por la administración

-ANEXO 5- ENCUESTAS FOTOGRAFÍAS

DIFERENCIAR LOS SIGUIENTES OBJETOS



IMAGEN N° 1



IMAGEN N° 2

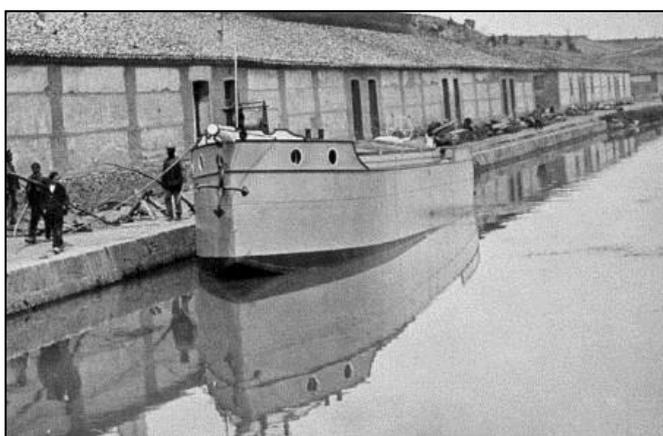
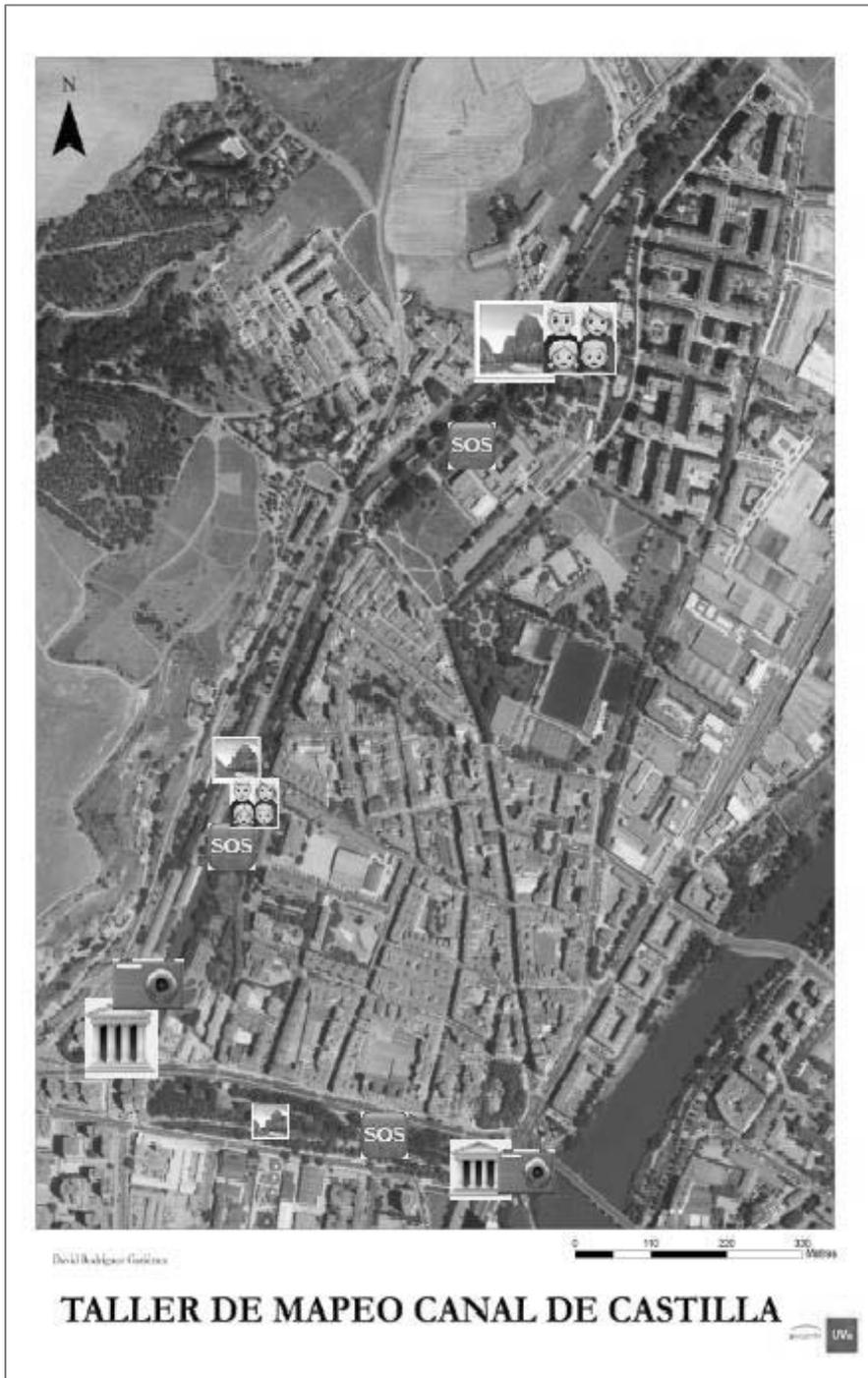


IMAGEN N°3

IMAGEN N° 4.....

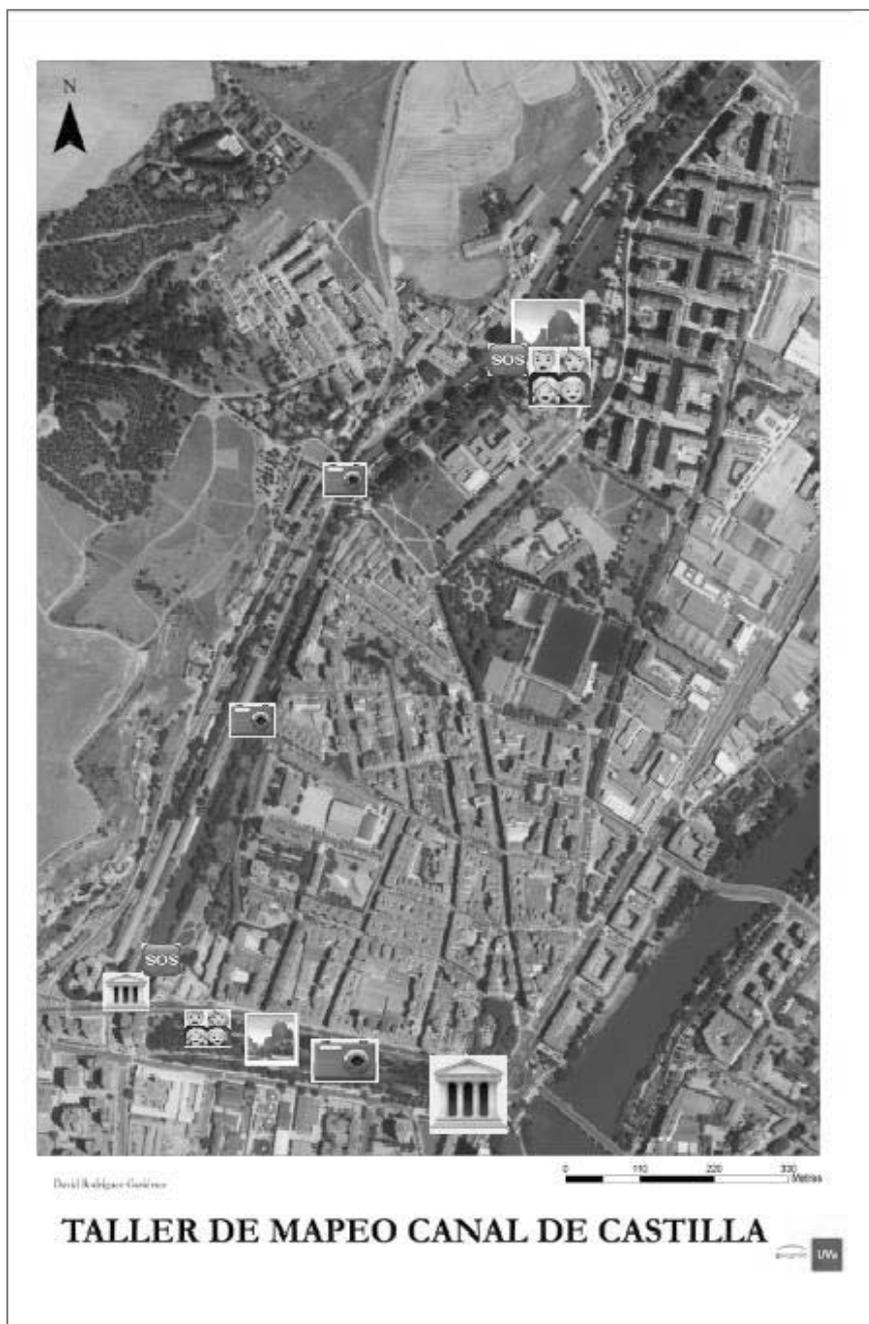


-ANEXO 6-
RESULTADOS TALLER DE MAPEO
IES NUÑEZ DE ARCE



LEYENDA	
	Patrimonio
	Espacio Natural
	Lugar Emblemático
	Espacio de Ocio
	Espacio Degradado
El tamaño es proporcional al número de respuestas.	

-ANEXO 7-
RESULTADOS TALLER DE MAPEO
IES EMILIO FERRARI



LEYENDA	
	Patrimonio
	Espacio Natural
	Lugar Emblemático
	Espacio de Ocio
	Espacio Degradado

El tamaño es proporcional al número de respuestas.

-ANEXO 8-
RESULTADOS TALLER DE MAPEO
CENTRO PERSONAS DE MAYOR EDAD



LEYENDA	
	Mayores Cambios
	Lugares que Deberían Mejorar
	Espacio más Destacado
	Espacio más Degradado
	Lugar de Ocio

El tamaño es proporcional al número de respuestas.

-ANEXO 9- PRODUCTOS TRANSPORTADOS

Productos transportados desde 1920 a 1925

CLASIFICACION DE LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS (TONELADAS)						
AÑOS: 1.920-1.925						
AÑO	1.920	1.921	1.922	1.923	1.924	1.925
CEREALES	4.066	6.561	9.940	9.041	13.363	14.197
MADERA	26	55	160	190	432	599
PIEDRA	- -	1.350	84	810	- -	64
GRAVA Y ARENA	- -	340	303	772	1.194	3.182
ABONO	- -	41	38	39	246	199
LEÑA	- -	- -	- -	- -	37	1
REMOLACHA	- -	- -	- -	- -	- -	- -
CARBON	- -	- -	- -	- -	- -	- -
HARINA	- -	- -	- -	- -	- -	- -
SAL	- -	- -	- -	- -	- -	- -
CEMENTO	- -	- -	- -	- -	- -	- -
PATATAS	- -	- -	- -	- -	- -	- -
LADRILLOS Y TEJAS	- -	- -	- -	- -	- -	- -
HIERRO	- -	- -	- -	- -	- -	- -
ACHICORIA	- -	- -	- -	- -	- -	- -
PIENSOS	- -	- -	- -	- -	- -	- -
YESO	- -	- -	- -	- -	- -	- -
ESPARTO	- -	- -	- -	- -	- -	- -
HORTALIZAS	- -	- -	- -	- -	- -	- -
VARIOS	27	112	145	350	904	156
TOTAL	4.119	8.479	10.670	11.202	16.178	18.398
(en pts.) INGRESOS	10.555	20.576	34.542	43.292	66.093	75.651

Productos transportados desde 1944 a 1949

CLASIFICACION DE LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS (TONELADAS)
AÑOS: 1.944-1.949

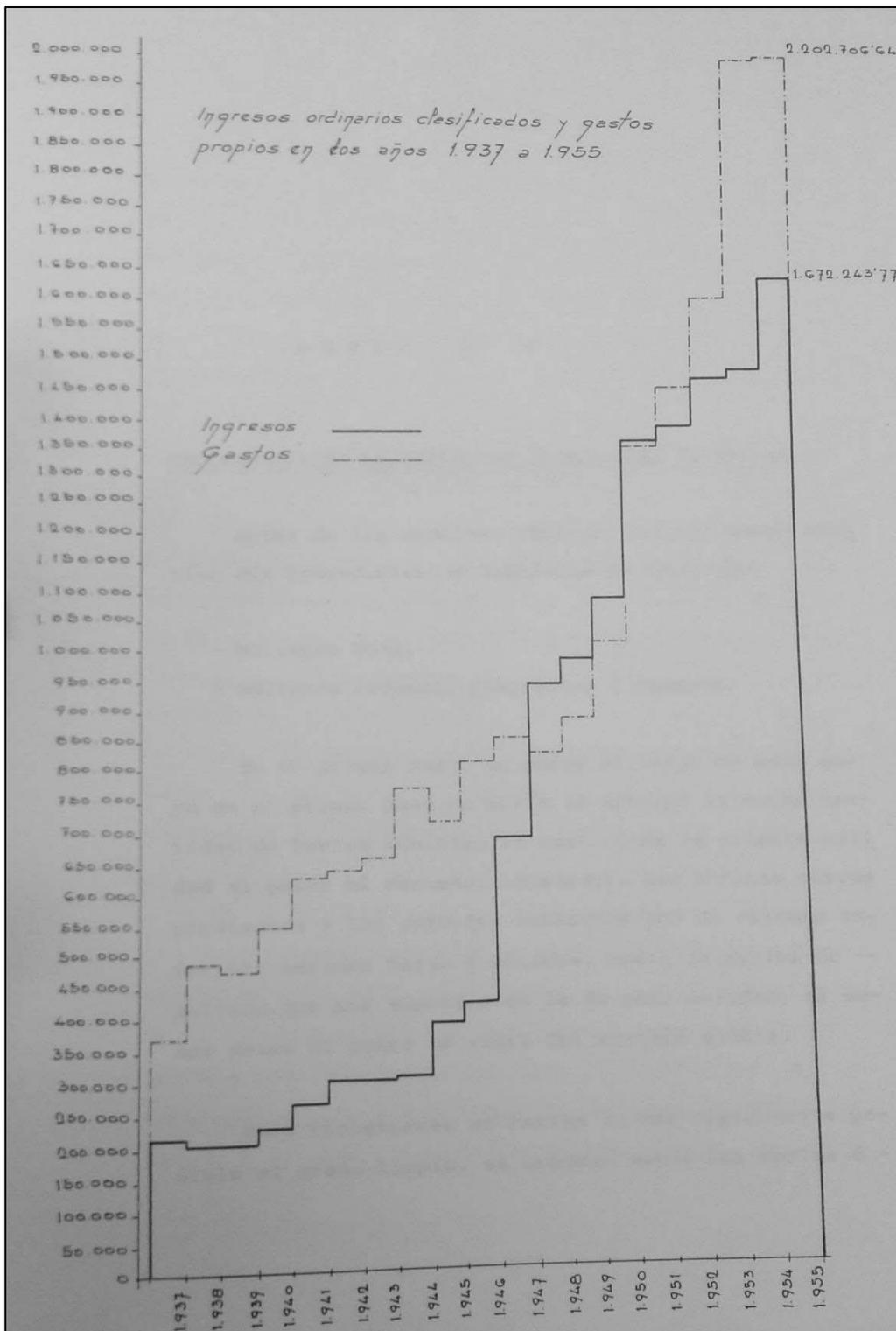
AÑO	1.944	1.945	1.946	1.947	1.948	1.949
CEREALES	784	2.630	1.510	802	984	587
MADERA	2.658	4.748	4.751	4.446	2.759	739
PIEDRA	983	1.525	840	570	684	530
GRAVA Y ARENA	8.156	8.779	8.751	5.306	1.816	1.565
ABONO	161	255	224	210	175	18
LEÑA	451	302	636	475	521	129
REMOLACHA	547	- -	40	35	353	123
CARBON	674	348	639	1.344	1.190	- -
HARINA	- -	- -	27	- -	- -	- -
SAL	- -	- -	- -	- -	- -	- -
CEMENTO	150	273	1.072	1.378	2.377	1.400
PATATAS	32	204	- -	- -	43	96
LADRILLOS Y TEJAS	4.219	2.338	2.538	1.785	1.381	440
HIERRO	- -	10	30	- -	10	- -
ACHICORIA	9	- -	- -	- -	- -	- -
PIENSOS	250	677	227	122	42	36
YESO	282	617	163	45	134	147
ESPARTO	53	217	- -	- -	- -	53
HORTALIZAS	- -	- -	- -	- -	- -	- -
VARIOS	679	414	205	69	106	59
TOTAL	20.086	23.376	22.657	16.587	12.995	5.501
(en pts.) INGRESOS	77.602	105.895	95.672	167.451	248.822	128.436

Productos transportados desde 1950 a 1955

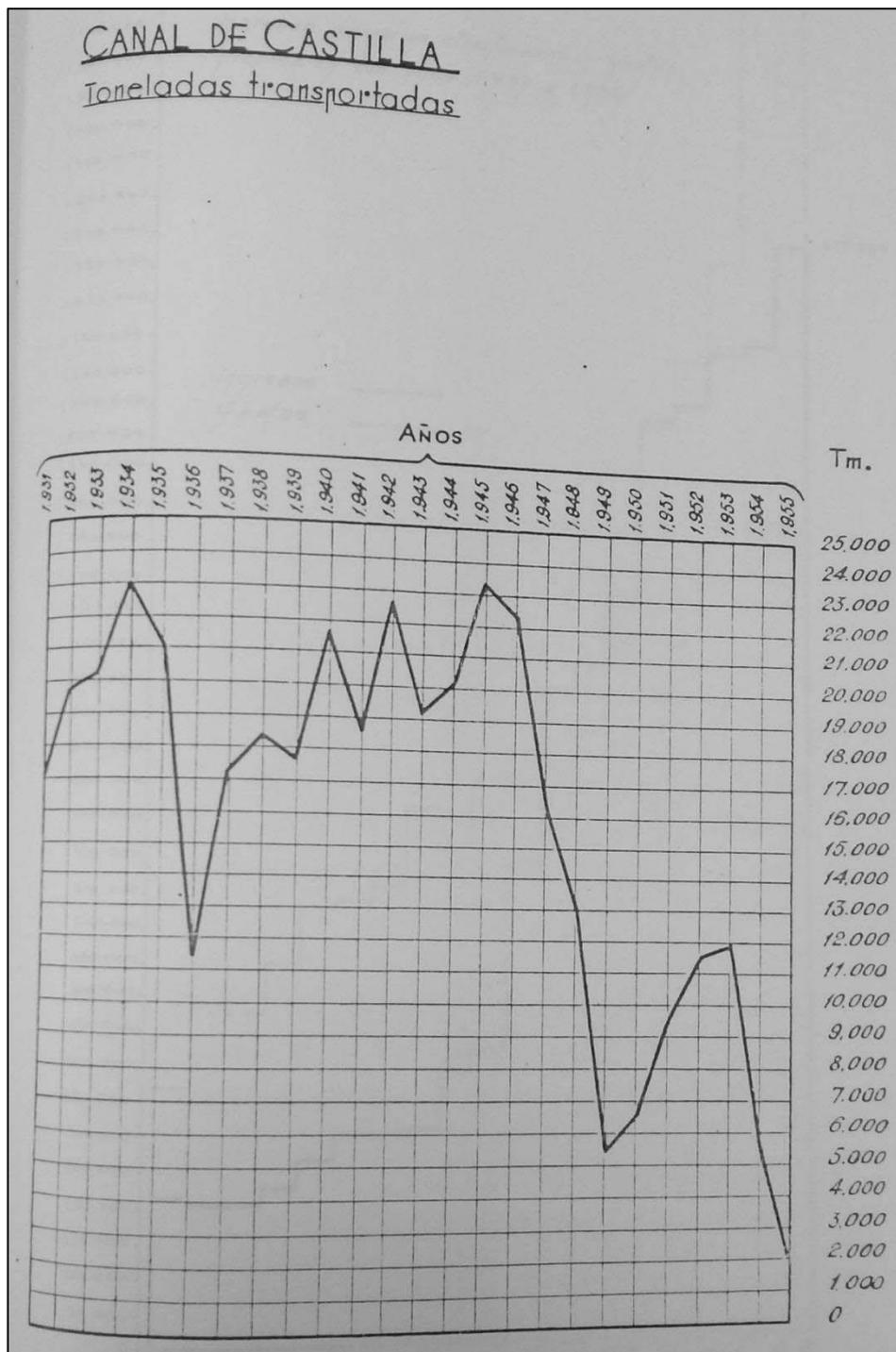
CLASIFICACION DE LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS (TONELADAS)
AÑOS: 1.950-1.955

AÑO	1.950	1.951	1.952	1.953	1.954	1.955
CEREALES	563	40	200	319	229	107
MADERA	1.449	2.017	2.163	- -	541	- -
PIEDRA	730	428	- -	581	- -	- -
GRAVA Y ARENA	1.630	5.354	7.366	8.426	3.656	1.295
ABONO	- -	- -	- -	- -	- -	- -
LEÑA	99	- -	- -	- -	- -	- -
REMOLACHA	- -	- -	- -	- -	- -	- -
CARBON	348	125	- -	- -	- -	- -
HARINA	- -	40	- -	- -	- -	- -
SAL	- -	- -	- -	- -	- -	- -
CEMENTO	1.518	1.000	1.176	1.723	493	25
PATATAS	- -	- -	- -	- -	- -	- -
LADRILLOS Y TEJAS	463	227	504	937	907	698
HIERRO	- -	- -	- -	- -	- -	- -
ACHICORIA	- -	- -	- -	- -	- -	- -
PIENSOS	- -	- -	- -	- -	- -	- -
YESO	35	- -	- -	- -	- -	- -
ESPARTO	- -	- -	- -	- -	- -	- -
HORTALIZAS	- -	- -	- -	- -	- -	- -
VARIOS	- -	21	17	7	1	1
TOTAL	6.540	9.595	11.473	11.993	5.859	2.076
(en pts.) INGRESOS	197.670	224.779	253.106	183.530	118.142	56.591

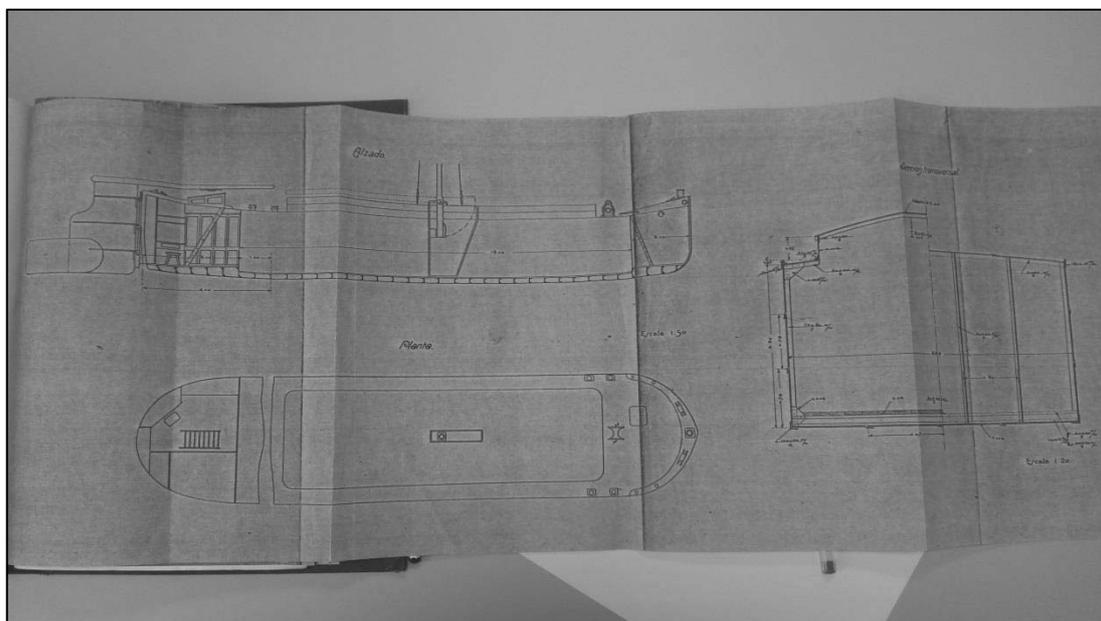
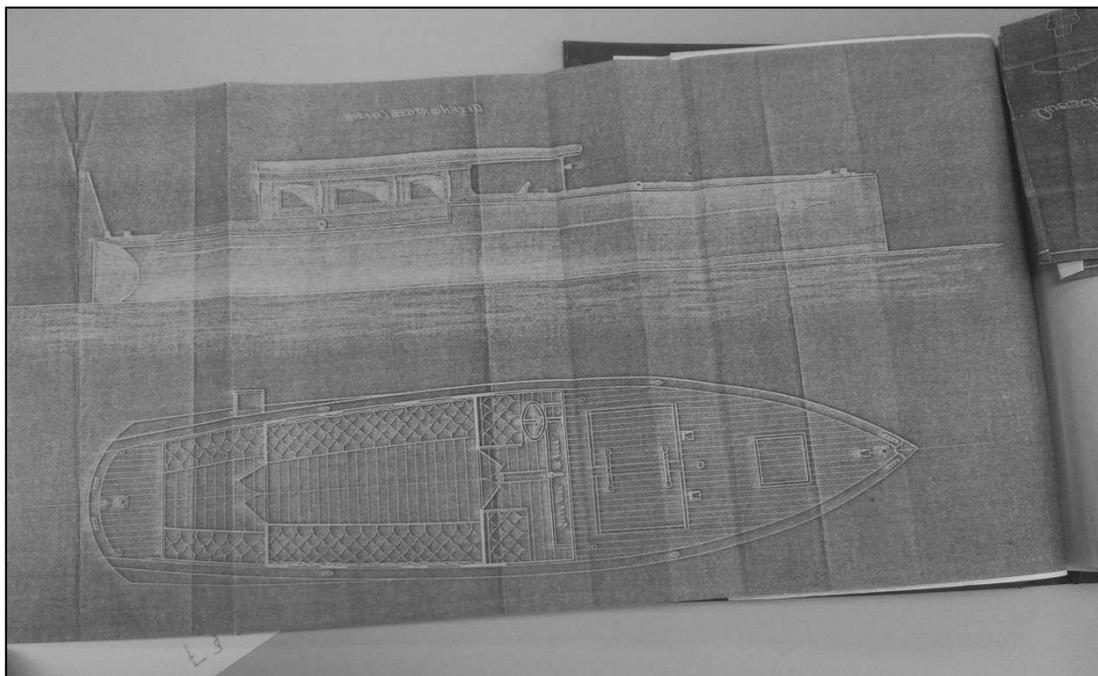
Gráficas de ingresos y gastos desde 1937 a 1955



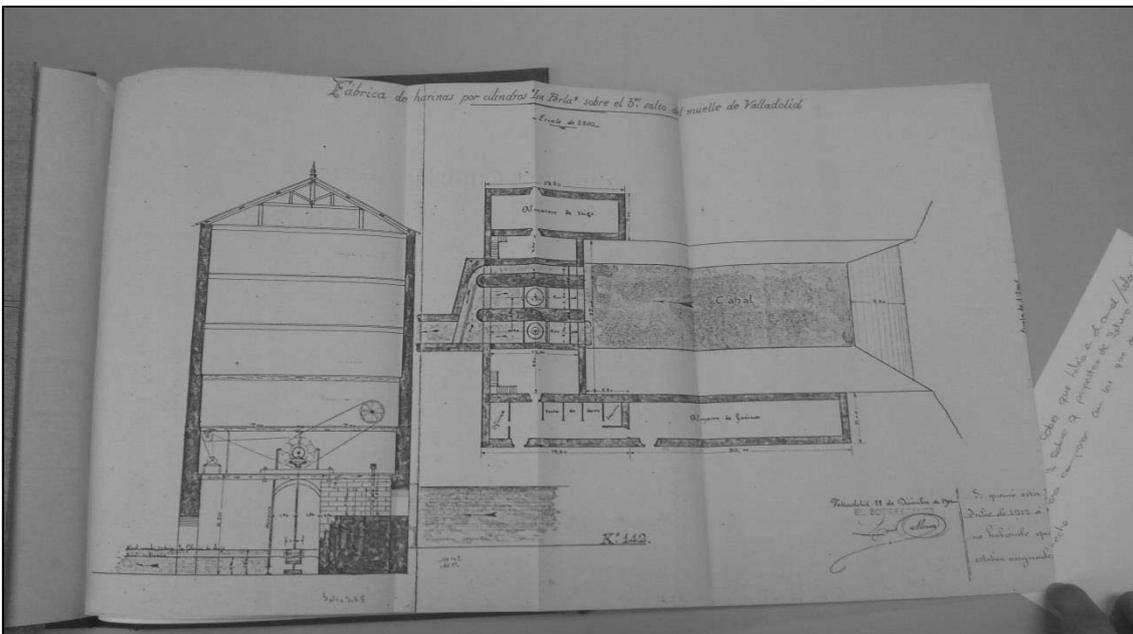
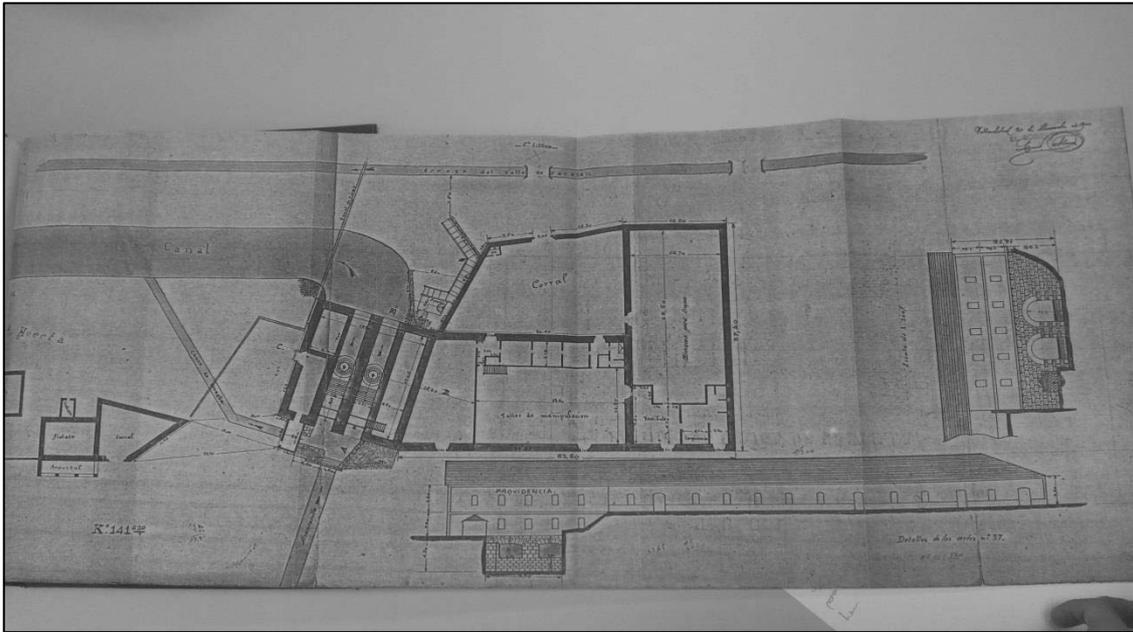
Gráficas de toneladas transportados desde 1931 a 1955

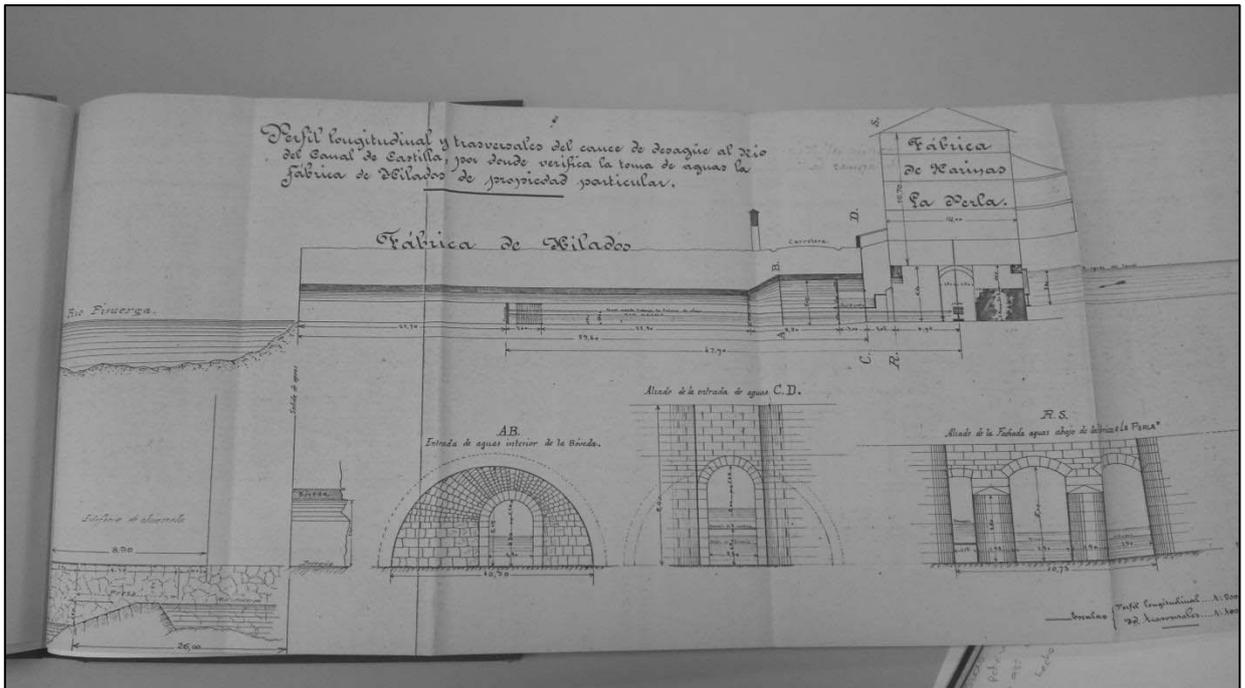


-ANEXO 10- PLANOS DE BARCAZAS

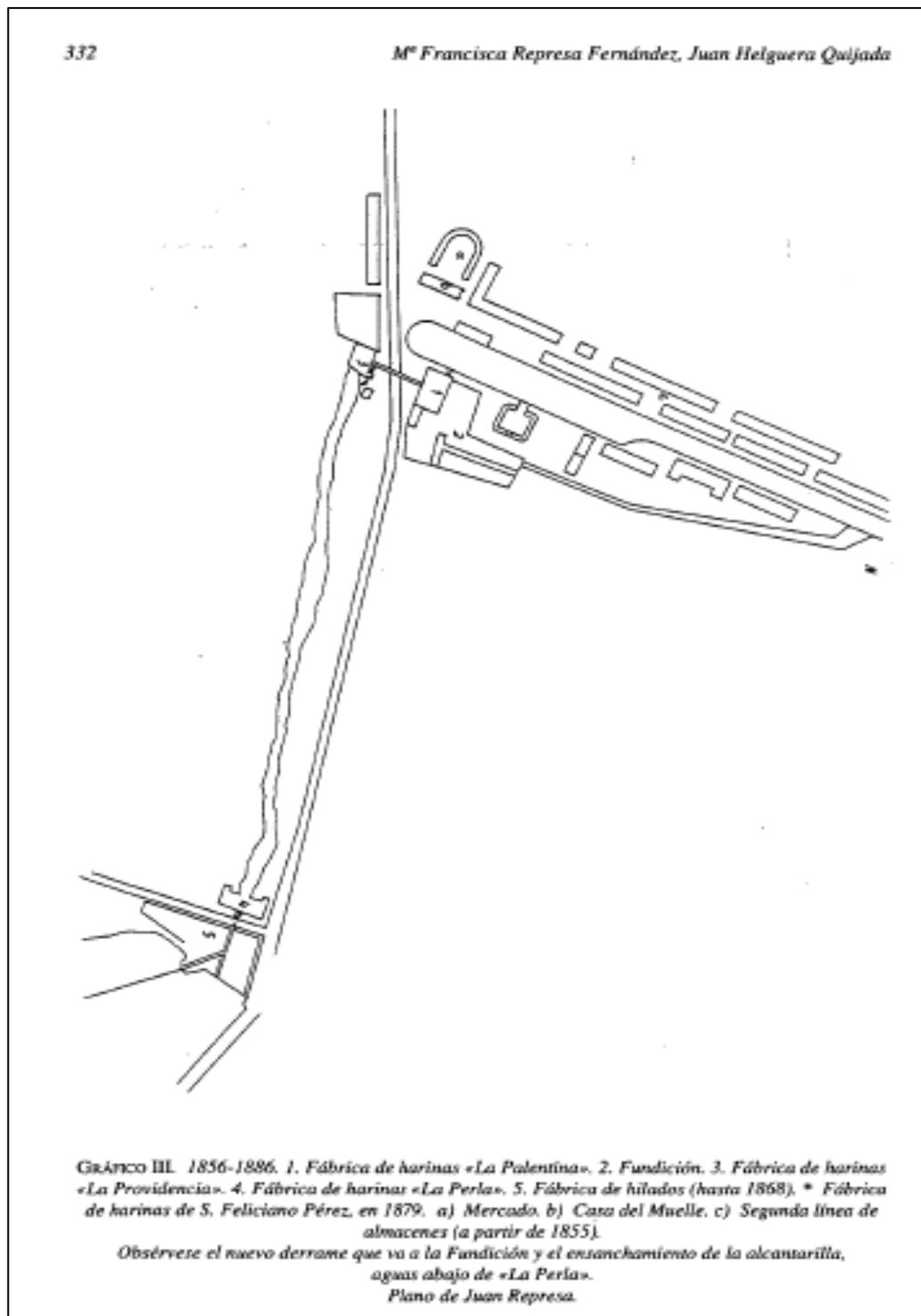


-ANEXO 11- PLANOS DE FÁBRICAS

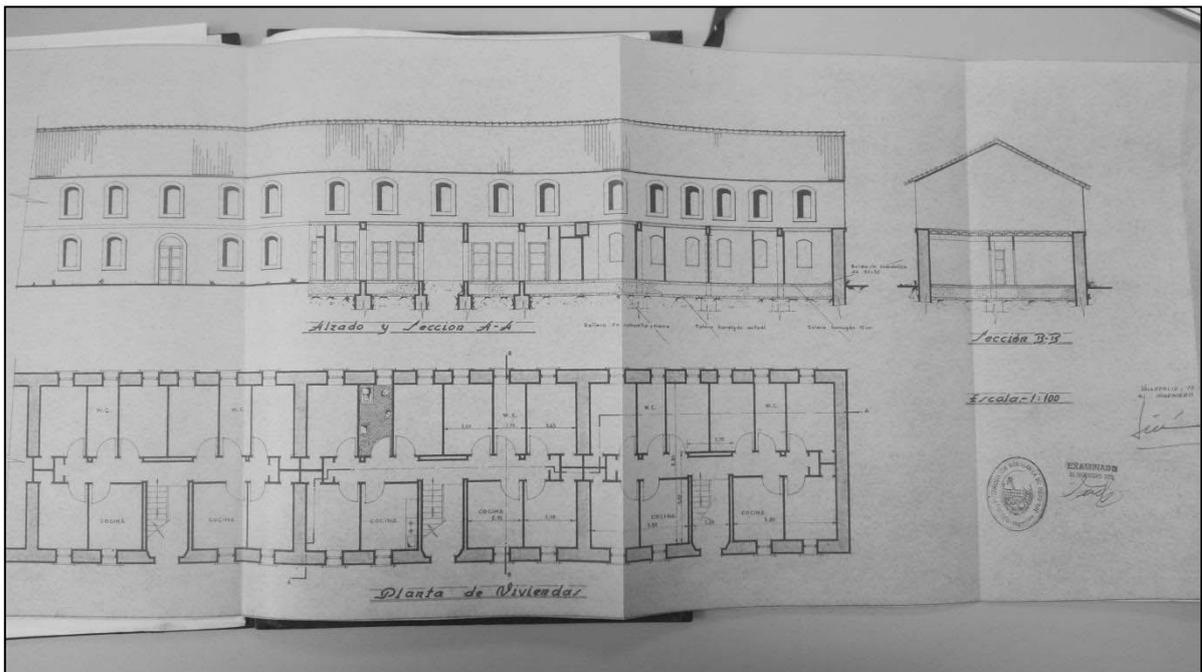
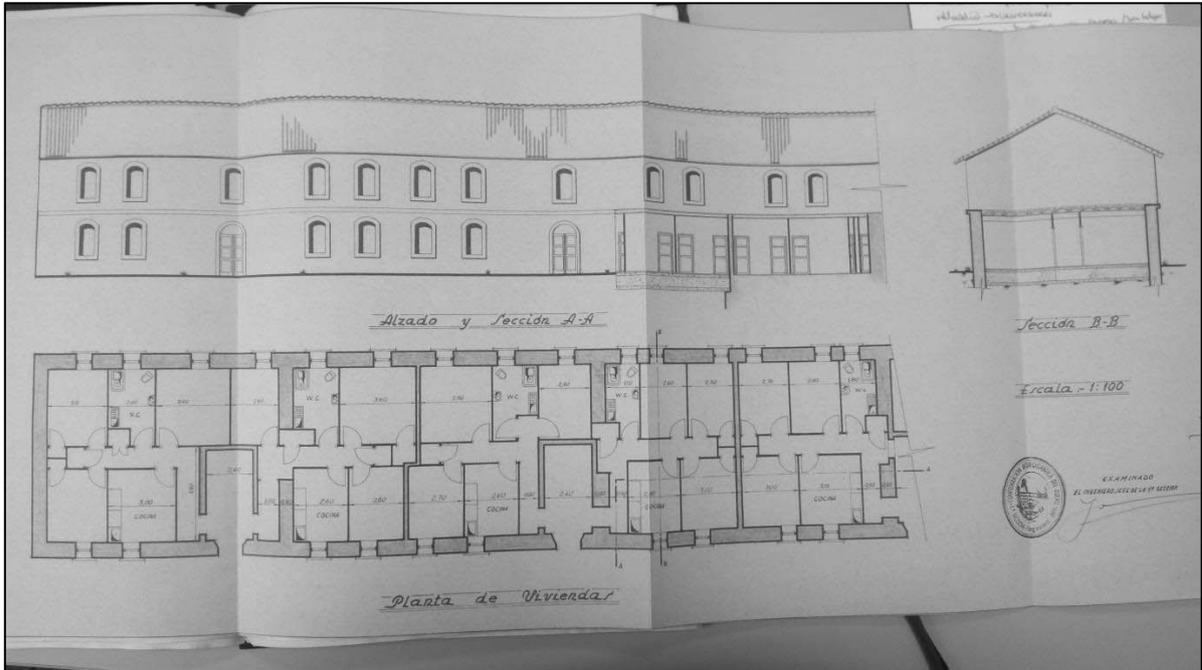




-ANEXO 12- PLANOS DE LA DÁRSENA EN 1856-86



-ANEXO 13- PLANOS DE LOS ALMACENES



-ANEXO 14- PROYECTO LUZ DE AGUA

