

RESTAURACIÓN DEL CAMINO DE SIRGA DEL CANAL DE CASTILLA EN LA DÁRSENA DE MEDINA DE RIOSECO (VALLADOLID)

José Ramón Sola Alonso¹

Palabras clave: Restauración, Arquitectura, Paisaje, Patrimonio-Industrial, Territorio

¹ Universidad de Valladolid, Departamento de teoría de la Arquitectura y Proyectos Arquitectónicos, Grupo de Investigación *Patrimonia*.

Resumen

La Dársena de Medina de Rioseco concluye el conjunto del Canal de Castilla en 1849, conjunto declarado BIC en 1991. La Restauración del Camino de Sirga, patrocinada por el IPHE del Ministerio de Cultura, es así mismo la última intervención intergral sobre la Dársena.

Un conjunto de tres Almacenes se disponen en su margen derecha, implantados en los límites del Camino de Sirga y de Carretas. El primero de ellos exige un espacio entre el vaso de la Dársena y los Almacenes que permita el tránsito de los animales de tiro y a su vez el embarque y desembarque de las mercancías a transportar, sin que se produzca una sobre acumulación de las mismas.

Este Camino se encontraba sin mantenimiento ni acabado superficial definido, convirtiéndose en el objeto de intervención entre el Almacén II y la corona de la Dársena. La composición arquitectónica que confiere la presencia del Camino de Sirga orienta la restauración hacia la conservación de los elementos arquitectónicos principales, la *geometría* y el *material*, mediante un adoquinado de madera.

Un único plano de respeto de su realidad histórica, funcional y dimensional, se materializa mediante una pavimentación continua y permeable que amalgama el medio urbano de su nueva función turística y el natural de su implantación. Los elementos de la Dársena, su lámina de agua y la piedra de sus fábricas, son adjetivados con la presencia de la Madera. Un damero de adoquines tratados para exteriores con junta abierta que permite el crecimiento de césped entre ellos, construye un único plano que garantiza la estabilidad, geometría y rasante del Camino de Sirga.

Los pavimentos de madera historicamente se habían empleado como material para las calles a principios del s. XVII en Rusia, pero será en el s. XIX cuando conozcan su mayor expansión en ciudades como Nueva York, Melbourne, Londres, París, Buenos Aires o Madrid, e incluso Gaudí los emplea en el patio del palacio Güell.

La intervención desarrollada trata de afianzar la visión que de este lugar tuvo José Rafo, ingeniero responsable de la ejecución de la Dársena de Medina de Rioseco, cuando el 25 de abril de 1848 expresaba que buscaba la *belleza* de este ámbito.

Abstract

Restoration of the Sirga Way's of the Canal de Castilla in the dock on Medina de Rioseco (valladolid)

Medina de Rioseco dock is the last work completed in the Canal de Castilla in 1845, declared BIC in 1991. Restoration of the Sirga Way's was sponsored by the IPH of Ministry of Culture.

A set of three warehouses are arranged on its right bank, implanted between the Sirga and Carretas way's. The first of them requires a space between the dock and warehouses that allow the transit of draft animals and, in turn, the loading and unloading of the materials, without there being an excessive accumulation of them.

The Sirga Way's was without maintenance or superficial finish becoming the object of intervention between the Warehouse II and the crown of the Dársena. The architectural composition that confers the presence of the Sirga Way's guided the restoration towards the conservation of the main architectural elements, the *geometry* and the *material*, through a material such as wood.

The materialization of a single surface of respect for its historical, functional and dimensional reality was projected, through a continuous and permeable paving that amalgamates the urban environment of its new utility and the natural one of its implantation. The natural elements of the dock, its sheet of water and the stone of their factories, are add adjetived with the presence of wood. A wooden block treated for outdoors with open joints that allows the growth of grass between them, builds a single plane that guarantees the stability, geometry and same course of the Sirga Way's.

The wooden pavements had already been used to streets at the turn of the eighteenth century in Russia, but it will be during nineteenth century where they will know their biggest expansion in cities like New York, Melbourne, London or Paris, Buenos Aires, Havana, etc, and Gaudí used them in the courtyard of the Güell palace.

With the intervention developed it's tried to strengthen the vision that José Rafo had, engineer responsible for the execution of the dock of Medina de Rioseco over this place, when he looking for it's *beauty* (April 25, 1848).

Introducción

La evolución del concepto de patrimonio exige sostener el testimonio de una época pasada trascendente en la historia de la humanidad. La primera Revolución Industrial, con sus expresiones materiales, sociales y culturales, se constituye en sí misma en elemento patrimonial de primer orden.

A partir del siglo XVIII, vías fluviales artificiales comienzan a reordenar los territorios dibujando una nueva estructura al servicio de los sistemas productivos. Bajo esta perspectiva dos conceptos resultan consustanciales, el *paisaje* industrial y la cultura del *territorio*. Los canales de navegación recogen con personalidad propia esta expresión patrimonial, definiendo un *paisaje* singularmente cualificado en una nueva geografía *territorial*.

En este momento se reconoce otra producción cultural, la ciudad, que sufre una profunda transformación hacia el ideal de urbe moderna. Su evolución exige, entre otras cuestiones, resolver el problema de la pavimentación de unas calles cada vez más transitadas, situación que se convierte en decisión de vanguardia, alcanzado la condición de modelo internacional con presencia en las principales ciudades de todo el mundo.

Con estos antecedentes se expone una intervención en el patrimonio industrial y sobre uno de los elementos definidores de un Canal de navegación, iniciado en el siglo XVIII y finalizado en 1849. Se trata del Camino de Sirga del Canal de Castilla en la Dársena de Medina de Rioseco (Valladolid), donde

su restauración arquitectónica ha sido entendida como instrumento de conservación.

Aproximación Histórica a los Canales de navegación en Europa hasta el siglo XX

Las vías fluviales estructuran el territorio mundial disciplinando a las ciudades, que en su origen acudían al agua como elemento de vida. Las genuinas funciones de los ríos sustancian el equilibrio de la naturaleza en su condición medioambiental, y con el desarrollo de las civilizaciones comienzan a convertirse en vías de comunicación para las personas y el transporte de mercancías.

Esta función resulta tan importante que desde muy temprano las diferentes culturas plantean la necesidad de apertura de vías fluviales artificiales, como complemento a las naturales. Así en el vasto territorio de China se construye el canal más antiguo y largo del mundo, el Gran Canal de China (486 a.C.), para comunicar la zona al norte de Pekín con Hangzhou, a través de 1.800 kilómetros navegables.

En Europa habrá que esperar hasta el siglo XV para reconocer las primeras iniciativas de canales navegables. En Francia cuatro grandes canales se construyen entre el siglo XVII y XIX. El Canal de Briare (1604-1642), Canal du Midi (1666-1681), declarado Patrimonio Mundial de la Humanidad por la Unesco en 1996, Canal de Bourgogne (1775-1832) y el Canal Nivernais (1786-1824)

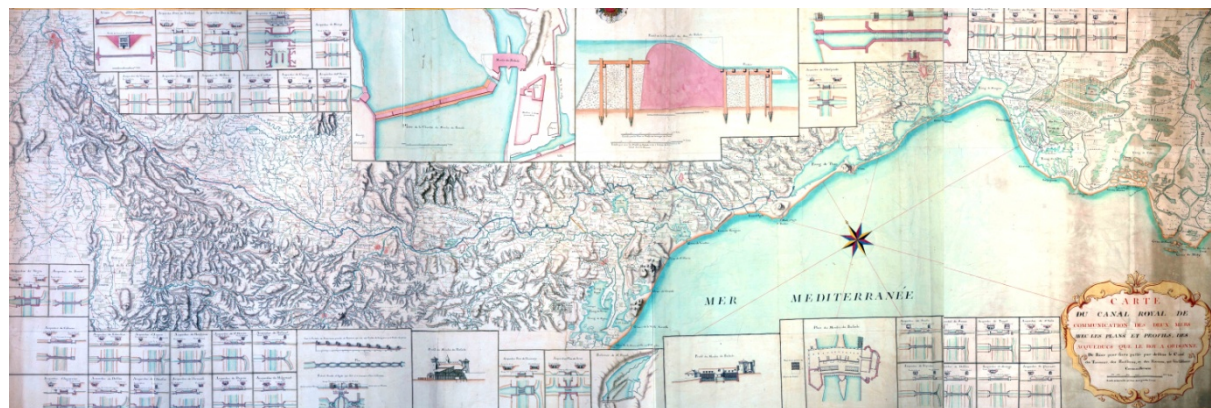


Fig. 1. Mapa del proyecto del Canal de Sète a Toulouse del Canal du Midi, con puentes, esclusas y otras obras. Colección personal Bertrand Bouret <http://profburp.com>

Se puede sostener que de forma generalizada a partir del siglo XVI se comienza en Europa la creación de redes de canales para la navegación fluvial, como se ha indicado en Francia, pero también en Flandes, Alemania y Gran Bretaña. A partir del siglo XVIII, en plena Revolución Industrial, comienza en Inglaterra una auténtica reestructuración territorial con el objetivo de facilitar el transporte de mercancías, fundamentalmente carbón, y personas, a través de canales fluviales. En el siglo XIX el principal sistema de transporte en Europa, entre las zonas de extracción de materias primas y los centros industriales, son las vías fluviales, donde los canales de navegación definen una auténtica red estratégica

La nueva geografía territorial impuesta por esta necesidad industrial, desborda los límites administrativos de los estados, situación que es contemplada por primera vez en el Congreso de Viena de 1815, donde se regula el derecho de tránsito internacional a través de los canales navegables.

Con la llegada del ferrocarril entre 1850 y 1900 comienza la segunda Revolución Industrial y con ella el declive de los canales de navegación. Sus limitaciones físicas y la importante demanda de un transporte, cada vez más voluminoso de mercancías, impiden que pudiera competir con la locomotora terrestre.

La razón cultural de cada estado e incluso zona, ha ido enriqueciendo a los canales de navegación con importantes muestras de arquitectura industrial, fábricas, almacenes, talleres, etc. Sin embargo

todos ellos sostienen tres elementos comunes, a saber: el Vaso del Canal, las Obras de ingeniería que posibilitan su funcionamiento con la libre circulación de las aguas disciplinada a la topografía del terreno (esclusas, acueductos, puentes, aliviaderos, sifones, dársenas, etc.) y el Camino de Sirga.

Estos elementos son los constructores genuínos y responsables de la nueva geografía territorial y del paisaje industrial europeo decimonónico.

El Canal ilustrado en España

En España se ejecutan desde el siglo XVIII hasta finales del siglo XIX cuatro canales principales, el Canal de Castilla (1753-1849), Canal Imperial de Aragón (1776-1790), Canal de Isabel II (1851-1856) y el Canal del Duero (1861-1864). De ellos el Canal de Castilla es, posiblemente, la infraestructura civil más importante de obra hidráulica de la España moderna, dentro de la utopía general que destacaba Manuel Díaz-Marta sobre el empeño ilustrado. Declarado Bien de Interés Cultural en 1991, con la categoría de Conjunto Histórico se disciplina bajo el Plan de Ámbito Territorial del Canal de Castilla del año 2001.

La primigenia idea de Felipe II de convertir en navegables los ríos españoles y poder comunicar Castilla la Vieja con el mar Cantábrico, se retoma con fuerza durante la ilustración ante el atraso que se reconoce sobre las experiencias de las naciones europeas.

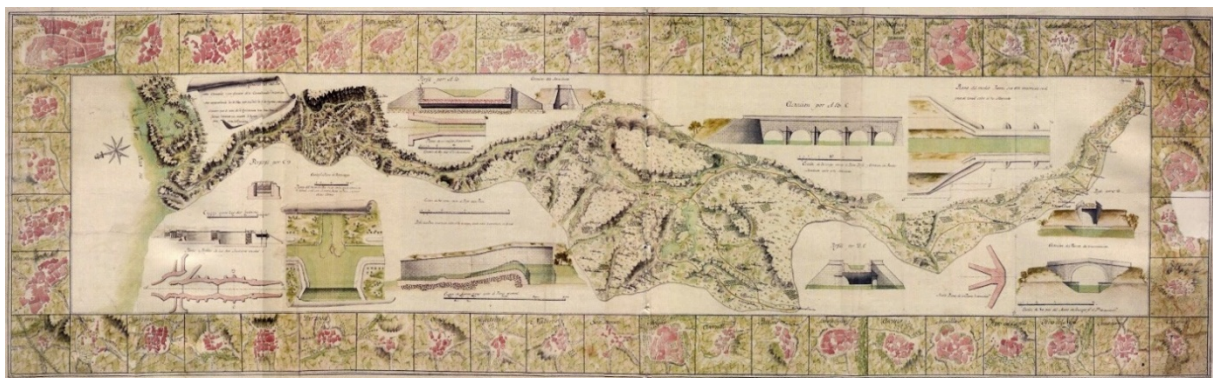


Fig. 2. Plano del Proyecto ejecutado y por ejecutar de los Canales de Castilla. C. Lemaure en 1752. Archvo. Histórico CHD.

Habrá que esperar casi dos siglos² hasta que el reformismo borbónico introduzca un cambio en la política hidráulica española, de la mano del marqu s de la Ensenada, a mediados del siglo XVIII. Esta iniciativa ilustrada patrocina el proyecto de un gran Canal de navegación en Castilla, sin duda conocedores de las iniciativas de los canales franceses. El destino es hacer llegar el Canal desde las proximidades de Reinosa hasta Segovia, con un ramal que llegase hasta Medina de Rioseco, para enlazar estas poblaciones con el puerto de Santander mediante un camino carretero desde Alar del Rey.

El *Proyecto General de Canales de Navegación y Riego para los reinos de Castilla y León* (1753) del ingeniero Antonio de Ulloa, se confecciona sobre los trabajos desarrollados en 1752 por el ingeniero francés Carlos Lemaur. El documento define tres ramales o tramos, el Canal del Norte desde Olea hasta Calahorra de Rivas, el Canal de Campos, que incorporaba la función del riego, desde Calahorra de Rivas hacia Medina de Rioseco y el Canal Sur desde Villamuriel hasta desembocar en el río Duero más allá de Valladolid.

La ejecución de las obras fue un proceso largo, discontinuo e incompleto, que duró prácticamente un siglo, desde 1753 a 1849, durante el cual hubo momentos de paralización o ralentización de la construcción debido a múltiples problemas financieros, políticos o bélicos.

El Canal tiene en su conjunto forma de Y, con una longitud de 207,5 km. y supera un desnivel total de 170 metros. Tien un cauce de sección trapezoidal y anchura entre 11 y 22 m., con una profundidad vaiable entre 1,80 y 3,00 m. El curso finalmente ejecutado está dividido en los tres ramales iniciales: Ramal Norte, Ramal de Campos (donde se encuentra la Dársena de Medina de Rioseco) y Ramal Sur.

² Como antecedente se puede señalar, entre otros, que en 1549 Bustamante de Herrera, presenta un ambicioso proyecto de tres Canales de navegación y riego, ante la dificultad de navegabilidad de los ríos castellanos. De ellos se llega a construir un único tramo en el llamado Canal del Carrión, actualmente desaparecido, pero que se constituye como auténtico antecedente de Canal de Castilla. (HELGUERA QUIJADA,1983, 6-39)



Fig. 3. Esquema del Canal de Castilla realmente ejecutado. <https://alpoma.net/>

La investigación en el proyecto de Restauración del Camino de Sirga en la Dársena del Canal de Campos (Medina de Rioseco)

La ejecución del Canal de Castilla comienza por el ramal de Campos el 16 de julio de 1753, pero dos años después se paraliza por razones de toda índole, derivando en el inicio de los otros ramales Norte y Sur. Habrá que esperar hasta 1842 para que se reanude el Canal de Campos bajo la dirección de los ingenieros Calixto Santa Cruz, Andrés Mendizábal y José Rafo, llegando las aguas a Medina de Rioseco el 8 de noviembre de 1849, casi un siglo después de su comienzo.

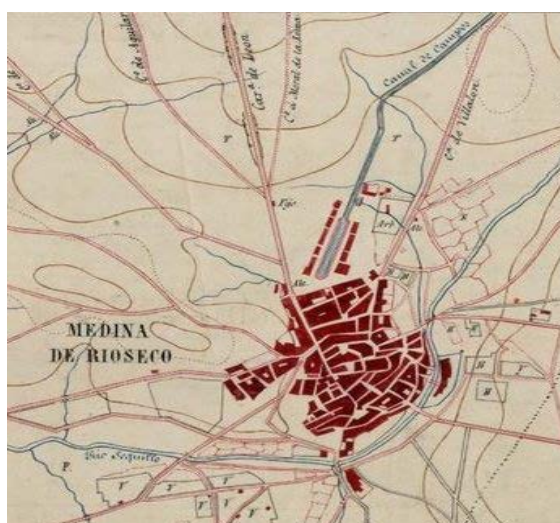


Fig. 4. Plano de Medina de Rioseco, 1865. M. Defensa

Para la elaboración del proyecto de Restauración del Camino de Sirga en la Dársena de Medina de Rioseco, patrocinado por el IPEH del Ministerio de Cultura, se inicia un proceso de investigación con un doble objetivo.

En primer lugar documental, lo que permite localizar el único documento que expresa en este lugar los tres elementos que definen un Canal, fechado en Valladolid 25 de abril de 1848 y firmado por el ingeniero José Rafo, responsable de la ejecución del Canal de Campos en su última etapa, según el cual:

“...se procuró que la ultima alineación (de la Dársena) fuese de tres mil pies... La anchura de éste se fija en 200 pies, ...El coronamiento será de sillería en los diez pies que sobresalen del nivel del agua para la comodidad de las cargas...La profundidad del agua será de 8 pies en lugar de los 7 que tiene el canal, para que quede a las barcas el suficiente calado,..... dejarán 20 pies de camino de sirga, ... La terminación ó extremos del muelle, será ... en semicírculo, ... para dar nuevo desahogo y hermosura a este sitio” (RAFO, 1848)

El Vaso del Canal, que se define en forma de estación terminal, la propia Dársena y el Camino de Sirga. Estos son los elementos que construyen el nuevo *paisaje* responsable de la estación fluvial, colonizando la vertiente noroeste del casco urbano de histórica ciudad de Medina de Rioseco.

Fig. 5. Estado del Camino de Sirga antes de la intervención



En segundo lugar arquitectónico. Un Camino de Sirga, en la margen derecha del Canal, se encuentra sin mantenimiento ni acabado artificial definido y

es el objeto de intervención entre el Almacén II (edificio intermedio entre otros dos almacenes -I y III-) y la corona de la Dársena que conecta este vial con un parque urbano existente. La composición arquitectónica que confiere la presencia del Camino de Sirga, se confía a dos elementos arquitectónicos principales, la *geometría* y el *material*, lo que orienta la intervención hacia la conservación y puesta en valor de ambos elementos compositivos.

La *geometría* se mantiene por la cualificada definición de la Dársena y los tres almacenes existentes. Cuestión diferente es la decisión del material que debe responder a este *paisaje*, cuyas condiciones urbanas, por tratarse de una estación, y naturales por la presencia de una vía fluvial, comprometen su determinación.

El criterio desarrollado confía la intervención a la puesta en valor del Camino de Sirga como elemento determinante en la definición de los canales navegables desarrollados desde el siglo XVIII, mediante un *material* decisivo para la definición de los espacios urbanos en los nuevos ideales de ciudad, coetáneos también a la Primera Revolución Industrial.

Adoquines de Madera en la ciudad Industrial

La decisión del sistema de pavimentación, esconde activos que desbordan su exclusiva condición física. La construcción compositiva, consecuencia de su naturaleza física y geométrica, desborda los límites de su mera funcionalidad y acabado superficial, buscando el auxilio del *lugar* como constructor del espacio, en definitiva como *paisaje urbano*.

En términos generales la pavimentación de las ciudades, se confiaba al árido de machaqueo, guijarros o grandes losas de piedra, y posteriormente son sustituidas por piezas de granito o basalto. A partir del siglo XVIII, los procesos industriales de transformación general que comienzan a experimentar las ciudades culminan en la segunda mitad del siglo XIX, encontrando en el pavimento un denominador

común. Las nuevas necesidades de afirmado, provenientes principalmente de las altas cargas de tránsito y de una incipiente exigencia de los ciudadanos por la comodidad, exigen una mayor regularidad superficial y solidez, encontrando en el sistema de adoquinado en madera la expresión de un nuevo escenario urbano.

El adoquín de madera asume la responsabilidad y protagonismo en la evolución de la ciudad pretérita, ante los nuevos ideales de ciudad moderna. Tras unas primeras experiencias locales, a partir del último cuarto del siglo XIX comienzan campañas sistemáticas de pavimentación bajo criterios estandarizados, tanto de *material*, como de geometría (tamaños, dimensiones, rasantes en formación de bóveda, tipos de subbase, etc.).

El objetivo principal era la eliminación del excesivo ruido, descrito a menudo como ensordecedor, que infería el paso de los carruajes, carretas o montaduras, así como la reducción en los costes de mantenimiento (limpieza, eliminación del barro o del polvo, etc.). En definitiva el nuevo modelo de ciudad y la demanda de los ciudadanos, exigía la búsqueda de otras alternativas.

En San Petesburgo se empieza a experimentar con la adoquines de madera desde el siglo XVII, aunque hay que esperar hasta principios del siglo XIX, bajo la dirección de John Finlawson de Ayr, para encontrarlos conformados hexagonalmente. Sin embargo, el sistema es rápidamente sustituido por el que se terminará popularizando como macadam, del constructor de carreteras escocés John Loudon MacAdam.³ Este método se extiende por toda Europa y Norteamérica y permite abordar las carreteras con economía y calidad, no así las ciudades. En las calles un tráfico incesante y cada vez mayor genera unas solicitudes y cargas de fricción que producen excesivo desgaste, lo que hace retornar hacia los planteamientos de pavimentos en madera.

³ "a road made of small broken stone to the depth of ten inches, will be smooth, solid and durable." (MCADAM, J.L., 1821, 34). Con la llegada del alquitrán como coaligante del árido en 1901, patentada por Edgar Purnell Hooley, nos encontramos ante el inicio de los métodos actuales.

John Finlawson publica en 1825 una descripción del sistema que propone de adoquines de madera de ocho pulgadas cuadradas en su superficie superior y dieciocho pulgadas de alto, sobre un soporte inferior de hierro fundido con dieciocho particiones. FINLAWSON, J. (1825, 197-202)

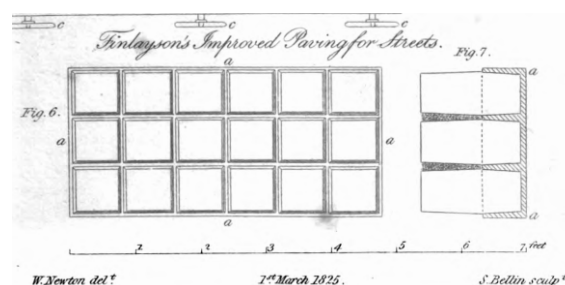


Fig. 6. Dibujo de Finlawson publicado en la Lámina VIII, (FINLAWSON, J. (1825, 197-202))

A partir de este momento múltiples patentes desarrollan el sistema confiado, tanto a diferentes formatos del adoquín, elementos de aparejado y base del mismo, como a su implantación en diferentes ciudades europeas y americanas.

En Londres se ejecuta de forma experimental, por primera vez, el reemplazo de adoquines de granito por bloques a las fueras de Old Bailey en 1838.⁴ Luis Felipe I inicia la sustitución de adoquines parisinos por otros de madera, proceso que continúa tras las jornadas de 1848 por Haussmann. En 1881 su aplicación en París resulta tan exitosa que se llega a definir en 1901 como "*revestimiento por excelencia*", tras aplicarlo en mas de dos millones de metros cuadrados. (ESPARZA, 2017, 60-67) De 1847 a 1853, en Nueva York se pavimentan más de 3.500 millas de caminos en madera. De igual forma se reconoce su aplicación en las calles de ciudades como Buenos Aires, a partir de 1888,⁵ Washington en 1892, Melbourne y Sydney en 1894 o Tokio hasta 1923. (WHITTEN, 1997, 209-26)

En España, las primeras iniciativas se aprecian en Barcelona entre 1884 y 1890. En 1885 Carlos Descole propone a la municipalidad barcelonesa la realización de un ensayo con adoquines de madera, que se terminará acometiendo en la ronda de Sant

⁴ London Paviments. En *Manufacturer and Builder* (New York), September 1878, Vol. X, Septiembre. 199.

⁵ SCHÁVELZON, 2009, 204-205.

Pere. En 1886 se aplica en las Ramblas de Caputxins y Sant Josep en 1886. (ESPARZA, 2017, 60-67). En Madrid se aplica en la calle Arenal en 1888.

Entre 1886 y 1890 Gaudí desarrolla el Palcio Güel, reuniendo a los mejores industriales del momento y decide pavimentar el zaguán de acceso con el sistema de adoquines de madera a través del industrial N. Descole. (LACUESTA, 2016, 72)

Criterios y Restauración del Camino de Sirga

Tras la investigación realizada, la restauración del Camino de Sirga desarrolla el criterio de puesta en valor del propio Canal navegable, como una de las expresiones de patrimonio industrial más importantes de Europa.

Los activos de ese objetivo son, por un lado el mantenimiento de su *geometría* y por otro la decisión de un *material*, la madera.

Recogiendo los valores de la Primera Revolución Industrial en una de sus expresiones sobre la ciudad, se reinterpreta el sistema de vanguardia de afirmado de las calles desarrollado en las principales ciudades del mundo. Se trata del método de adoquines de madera, como material capaz de asumir el compromiso de maridar por un lado, un medio urbano como la Dársena y por

otro, un hecho histórico, el Canal de agua como elemento territorial artificial.

La condición urbana le resulta incorporada a la lectura del *lugar* bajo la doble componente se haber sido absorbida por la trama viaria de la ciudad y por la incorporación del nuevo uso asignado a la Dársena como estación fluvial para turistas.

La condición histórica sustancia, tanto la razón arquitectónica construida del Camino de Sirga en la definición de su geometría (rasante y límites), como en la decisión de un material clave en la construcción de la ciudad durante la Primera Revolución Industrial.

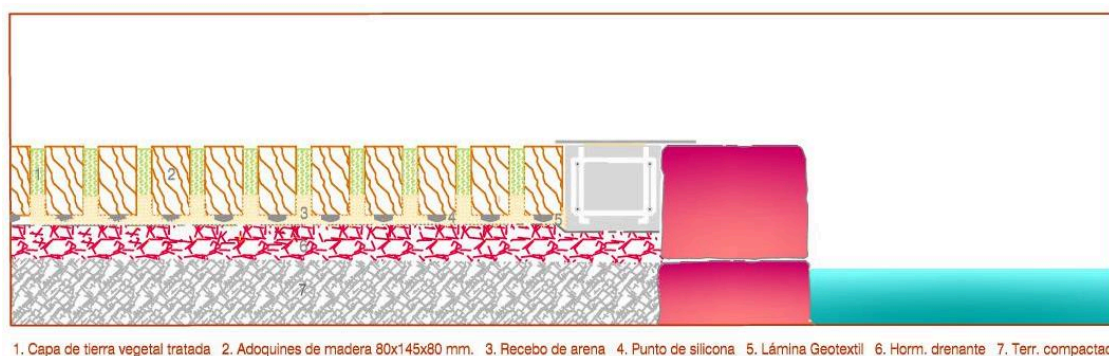
Conclusiones

La arquitectura industrial ha alcanzado el reconocimiento patrimonial en las últimas décadas, como elemento clave de identificación de la sociedad y la cultura del siglo XIX. Desde entonces el valor de estos testimonios arquitectónicos, ya entendidos como bienes patrimoniales, abre la discusión general sobre su conservación, formando parte del debate internacional actual sobre la restauración.

La filosofía de intervención y la metodología que se desarrolla en la conservación de esta arquitectura, no debería mostrar diferencias frente a las utilizadas en obras de otras razones históricas.

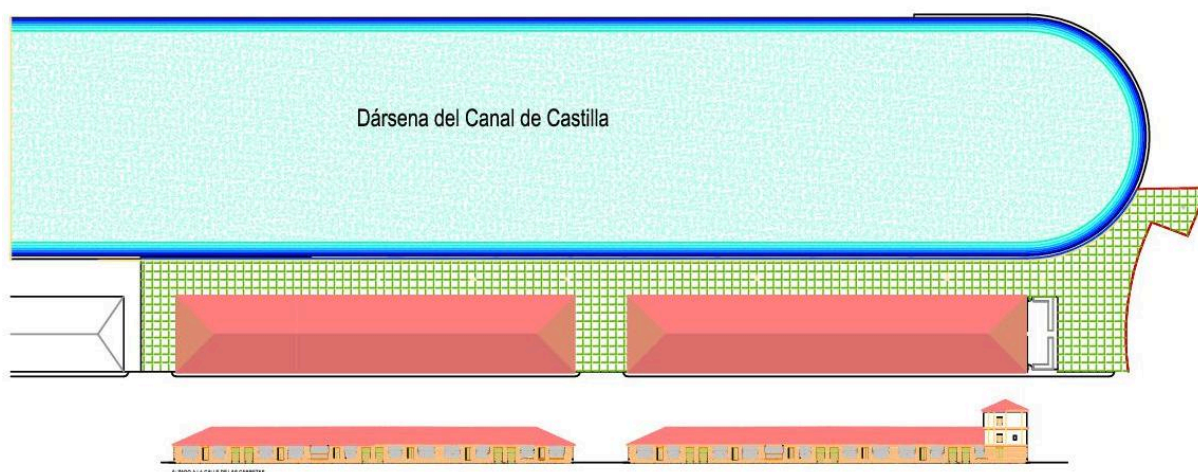


Fig. 7. Esquema de proyecto de formalización en damero de los adoquines de madera con la presencia del césped.



1. Capa de tierra vegetal tratada 2. Adoquines de madera 80x145x80 mm. 3. Recebo de arena 4. Punto de silicona 5. Lámina Geotextil 6. Horn. drenante 7. Terr. compactado

DETALLE CONSTRUCTIVO. SECCIÓN TRANSVERSAL DEL CAMINO DE SIRGA EN EL ENCUENTRO CON LA DÁRSENA



RESTAURACIÓN DEL CAMINO DE SIRGA EN LA DÁRSENA DEL CANAL DE CASTILLA EN MEDINA DE RIOSECO (VALLADOLID)

Fig. 8. Detalle de la Sección transversal del Camnio de Sirga y Planta del conjunto de la intervención.

El estudio efectuado supone la investigación teórica y su puesta en práctica, en base a la revisión de los valores que permiten el reconocimiento arquitectónico de un Canal navegable y del momento histórico en que vio la luz. Ambas situaciones son activos patrimoniales del Bien a intervenir.

El conjunto de las acciones desarrolladas se muestran respetuosas con los propios principios fundamentales de la conservación del patrimonio. Así una mínima intervención y la reversibilidad de la que está dotada, sustancian el mantenimiento de una materialidad original, no en su condición física, sino en su interpretación histórica, permitiendo la

funcionalidad exigida por la actividad recuperada en la Dársena de su navegabilidad.

En definitiva, se ha tartado de identificar la problemática que se genera entre la materialidad decidida por el sistema de pavimentación y el concepto de identidad histórica consustantncial, tanto a la condición patrimonial, como a la actitud de contemporaneidad de la intervención.

Por último, la posibilidad de conservación de este patrimonio industrial ha sido entendida bajo los conceptos del *paisaje* urbano, singularmente cualificado, y del *territorio*. El Canal de Castilla ha sido capaz, como todos sus hermanos navegables, de dibujar una nueva geografía territorial cargada de tiempo, función y materia.



Fig. 9. Proceso de ejecución del adoquinado de madera



Fig. 10. Vista general del Camino de Sirga desde la margen izquierda de la Dársena del Canal de Campos



Fig. 11. Camino de Sirga

El desarrollo de esta intervención perseguía así mismo otro objetivo, como es el intento de poner en valor este *lugar*, afianzando la visión que de él tuvo José Rafo, ingeniero responsable de la ejecución de la Dársena de Medina de Rioseco cuando en el 25 de abril de 1848 recogía en la Memoria del proyecto que con su ejecución se daría “*nuevo desabogo y hermosura a este sitio.* (RAFO, 1848)

Fotografías y Dibujos del autor.

jrsola@arq.uva.es

Bibliografía

- DÍAZ-MARTA PINILLA, R. (1985). Realismo y Utopía en los Proyectos Hidráulicos de la Ilustración y el Romanticismo. En *Planos Históricos de Obras Hidráulicas*, 10-27. Madrid: MOPU y CEHOPU.
- RAFO, J. (1848). *Memoria de Jose Rafo sobre la Terminación del Ramal de Campos ... Dimensiones del Muelle, Desagüe Estado original del Canal.* C.0062-3. Documentos del Fondo Histórico de la Confederación Hidrográfica del Duero.
- ESPARZA, D. (2017). *Barcelona a ras de suelo.* Barcelona Universidad de Barcelona, 60-67.
- FINLAWSON, J. (1825). To editor of London Journal of Arts. En *London Journal of Arts and Sciences*, Vol. IX, March, 197-202. London. Sherwood, Jones, & Co, Paternoster Row and W. Newton, Chancery Lane
- HELGUERA QUIJADA, J.(1983). Un proyecto de canales de navegación y riego en Castilla la Vieja a mediados del siglo XVI. En *Investigaciones Históricas. Época moderna y Contemporánea*, 4, 6-39. Valladolid. Universidad de Valladolid

- LACUESTA, R. (2016). Catálogo de la exposición *El Palau dels Artesans*, 72. Barcelona. Diputació de Barcelona
- McADAM, J.L.,(1821). *Remarks on the Present System of Road Making.* London. Longman, Hurst, Rees, Orme and Brown, Paternoster Row.
- WHITTEN, D.O (1997). A Century Of Parquet Pavements: Wood As A Paving Material In The United States And Abroad, 1840-1940. Part 1, Nineteenth Century Origins. En *Essays in Economic and Business History*, XV, 209-26. Michigan Cornerstone University

LA PINTURA MURAL EN LA IGLESIA DE SAN PABLO DE VALLADOLID

Eduardo Miguel González Fraile¹

Palabras clave: San Pablo, pintura, mural, representación, restauración, decoración.

Resumen

Las sucesivas restauraciones de la Iglesia de San Pablo de Valladolid, promovidas por la Junta de Castilla y León en las últimas dos décadas, han dado lugar al desvelamiento de diferentes capas pictóricas en su interior. Además de la pintura que puede contemplarse a simple vista en las bóvedas del coro o en alguna del crucero, revisten especial interés las de origen medieval, más desconocidas, destacando un fingido de sillares con junta de doble línea, extendido a todos los paramentos internos de la iglesia, así como el último hallazgo, realizado al desmontar los tabiques interiores de las vidrieras bajas del ábside.

Pero el extraordinario interés de las pinturas mencionadas no debe hacernos perder de vista el hecho de que aún puede vislumbrarse cómo era el dibujo y los colores de los paramentos verticales del coro y de otros interesantes restos. Por fortuna, a medida que se han realizado las restauraciones arriba reseñadas, se han documentado y revelado las localizaciones y sus correspondientes hipótesis. En la comunicación, se va a intentar compendiar cuál ha sido la evolución y desarrollo de estos diferentes estados espaciales de una arquitectura de representación, muy influida por una decoración pictórica que sólo nos ha llegado parcialmente. Se propugnan las intervenciones con un método de estudio integral y cronológico de todas las capas pictóricas existentes, así como de su evolución e importancia en la caracterización de los espacios arquitectónicos interiores.

Abstract

MURAL PAINTING ON SAN PABLOS'S CHURCH, VALLADOLID.

Consecutive restorations of San Pablo's Church of Valladolid, promoted by Junta de Castilla y León in the last two decades, lead to uncover different painting layers in its interior. Besides the painting you can look at first sight on vaults over the choir or the painting on the transept, Medieval painting are marked by more interest, not recognized, focus on a false block of stones with double join, extended to all the interior walls of the church, and the last paint discovey, made while they were disassembled the wall of the glass window in the below part of the apse.

But the remarkable interest of mentioned paintings don't have to make us forget the fact tha we can already discern how it was the mural painting of the choir and other interesting remains. Luckily, at the same time we have made the mentioned restorations, all the painting revealed have been certified and marked the locations and its related theors. In this paper, it is summarised the evolution and development of different spacial states of an icon architecture, very influenced by a pictorical decoration that only partly came to us.

It has been advocated interventions with a method of chronological and comprehensive study of all the existing paint layers, as well as its evolution and importance in the characterization of the architectural interior spaces.

¹ E.T.S. de Arquitectura de Valladolid (España), Departamento de Teoría y Práctica de Proyectos arquitectónicos y Proyectos de Restauración Arquitectónica.

Introducción y contexto

Las pinturas murales son responsables de proporcionar muchos cambios a la arquitectura de un edificio. De ahí su proliferación en diferentes épocas y etapas, siguiendo las modas o las ideas al uso, además de otras reglas del juego respecto a la iconografía o a la percepción sensorial. Es un medio muy barato para cambiar rápidamente el aspecto o los mensajes de significación que los diferentes patronos, propietarios o instituciones quieran transmitir.

Dada su facilidad de ejecución, estas transformaciones o puestas al día de los criterios imperantes son numerosas y no bien conocidas, por eso este trabajo tiene carácter de aproximación, de hipótesis, de análisis previo de lo que se quiere investigar, para no estar perdido y saber lo que se busca. Se va a insistir aquí en las pinturas aparecidas al picar los tabiques de las vidrieras de la iglesia de San Pablo, ya que es la parte más interesante, más desconocida y más valiosa. Para el resto se dará simplemente noticia de ello, puesto que no hay espacio suficiente para una explicación en profundidad.

Estudios sobre los proyectos de las sucesivas restauraciones de la Iglesia de San Pablo de Valladolid, promovidas por la Junta de Castilla y León, así como su contexto urbano y los aspectos patrimoniales del proyecto arquitectónico pueden verse en otras publicaciones del mismo autor (González, 2008; González, 2009; González, 2010; González, 2013).

XI Bienal Ibérica del Patrimonio Cultural

Anterior a 1276. Capilla Humilladero. Hipótesis de Humilladero en cruce de caminos cercano a la ciudad.

Hasta 1276 Iglesia Ermita. Fundación del convento 1276. Utilización de la Ermita de la Virgen del Pino como iglesia conventual. Hipótesis de la Ermita en cabecera a la francesa. (Figura 1)

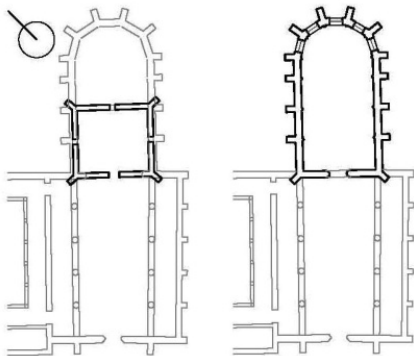


Fig. 1. Introducción y contexto. Evolución histórica de la Iglesia de San Pablo. Origen como ermita anterior a 1276. en la segunda columna, el crecimiento hasta 1276.

Siglo XIV-XV y anterior

Quizá del siglo XIII o de comienzos del s. XIV es la pintura de la basa románica de la columna lateral de la puerta de acceso a la actual sacristía. (fig. 4).

Se produce el cierre de las vidrieras y se hace un tabique con pintura medieval, parteluz y fondos de retícula con trébol de cuatro hojas. (Fig. 5 y 6). El objetivo es poder colocar un retablo sin que las vidrieras bajas deslumbren.

1276 a 1321. Primera iglesia conventual costeada por María de Molina. Primeras identificaciones de capillas. El muro de la antigua portada genera lapanda de capitulum y la ampliación a modo de basílica. Modelo el convento de Colmar (Francia). (Figura 2)

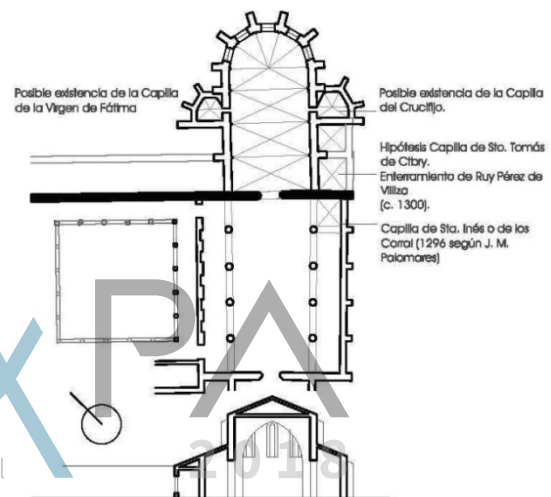


Fig.2. Siglo XIV y anterior. Evolución histórica de la Iglesia de San Pablo. Pinturas románicas. Hasta 1321.

1321 a 1445. Testimonio de capilla con bóvedas y arcos fajones en nave lateral. Consolidación del convento y del proceso de transformación del tramo de nave lateral en capillas. (Figura 3)

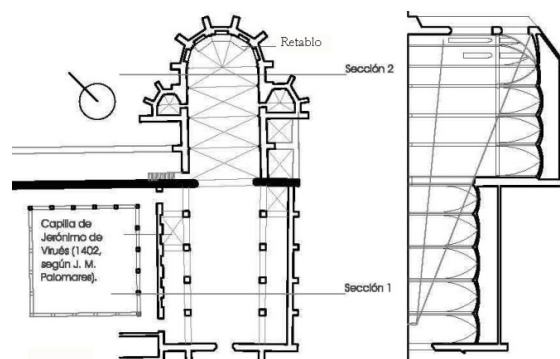


Fig. 3. Evolución histórica de la Iglesia de San Pablo. Hasta 1445.

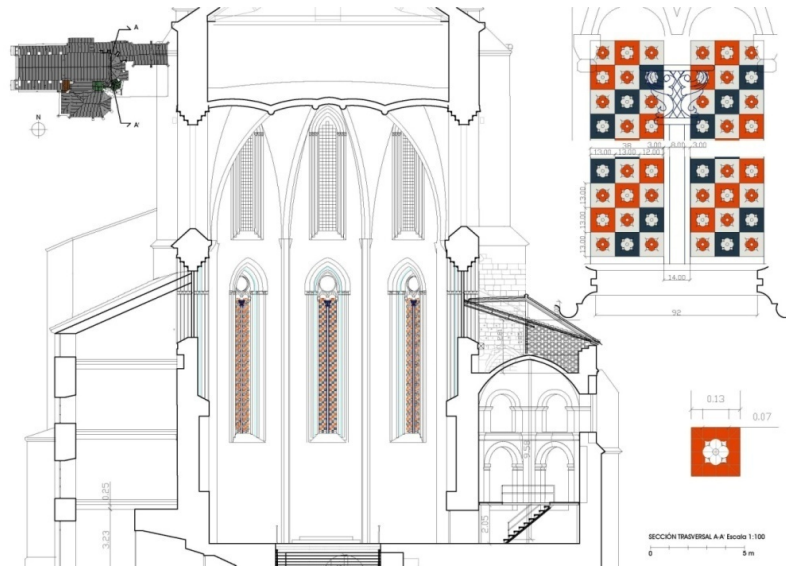


Fig. 4. Corte Transversal de la iglesia de San Pablo vista hacia el ábside. Detalle de pintura en vidrieras final del s. XIV. En el dibujo, la sección a la derecha de la nave central es el Relicario "El Cielo", que no aparece hasta el s. XVI



Fig. 5. Pintura de basa románica de columna lateral de puerta de acceso a la actual sacristía. Anterior siglo XIV.

Fig. 6. Pinturas encontradas en las vidrieras bajas del ábside. Fondo en damero rojo, blanco y azul con tréboles de 4 hojas. Finales del siglo XIV o de alguna fecha anterior. Los motivos pictóricos tienen ya antecedentes en la iluminación de las Cantigas de Santa Maria (1270).

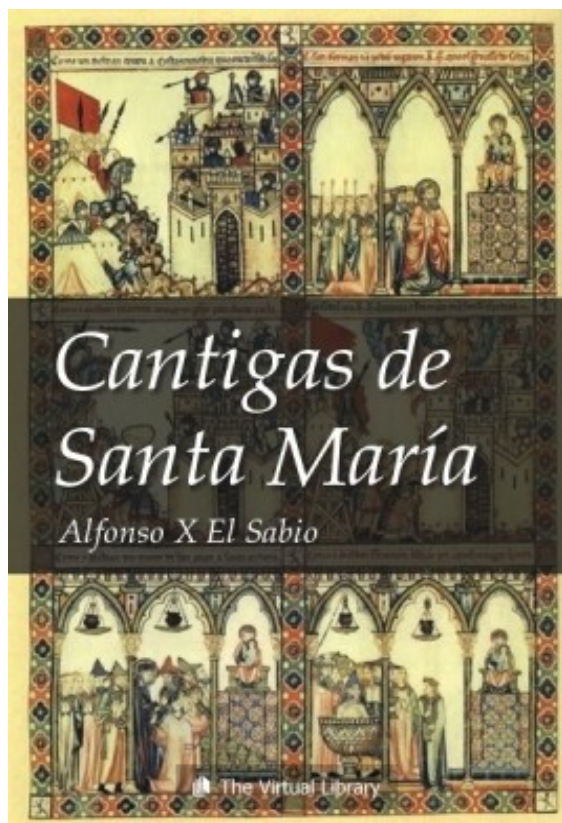


Fig. 7. Cantigas de Santa María Portada de 1719.

Las Cantigas de Santa María ven la luz en 1270, por iniciativa de Alfonso X, Rey De Castilla (1221-1284). Con independencia de que el símbolo que hemos llamado trébol de cuatro hojas aparece en todas las cenefas, horizontales y verticales, hay, también, una cierta evolución en su utilización, ya sea de forma individual o seriada, en línea (cenefa) o en retícula (pañó).

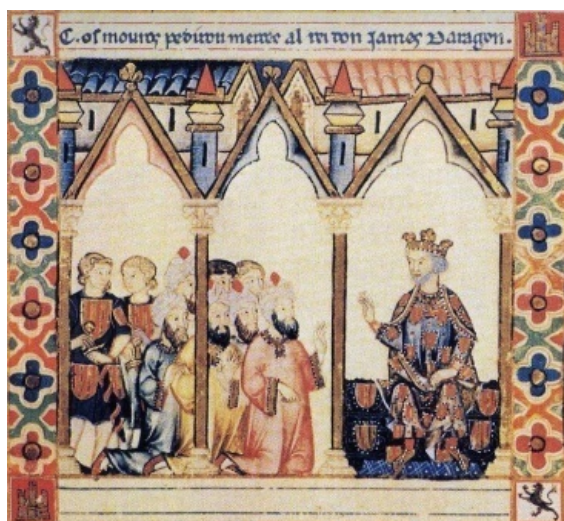


Fig.8. Única cantiga de Jaime I el Conquistador, Rey de Aragón (1213-1276), de Valencia (1239-76) y de Mallorca (1229-1276), conde de Barcelona (1213-1276), señor de Montpellier (1219-1276) y de otros feudos en Occitania.

La cantiga donde Jaime I recibe a sus vasallos musulmanes (Fig. 8) posee la cenefa general de tréboles de cuatro hojas. Este rey estaba muy ligado con Alfonso X el Sabio, puesto que Doña Violante, hija de Jaime I el Conquistador y de su segunda mujer, Violante de Hungría, fue infanta de Aragón y reina consorte de Castilla (1252-1284) por ser esposa de Alfonso X el Sabio. Ese matrimonio evitó la guerra entre Castilla y Aragón por la posesión de Murcia. Se observa bien el signo del trébol de cuatro hojas con botón central en colores azul y rojo, alternativamente. Este signo, utilizado aquí como reborde, no como fondo es común a todas las Cantigas.



Fig.9 Cantiga 7 y detalle de la misma, con cenefa, retícula y trébol junto a gablete.

En esta cantiga 7 de la Fig. 9, la filosofía de la cenefa continúa, pero vemos ya una retícula (aunque más bien de cruces) como paño que cubre el frente un altar, coronado por un trébol de tres hojas entre el arco ojival quebrado, bajo el gablete de su intercolumnio y otro en su arranque.

Hay que llamar especialmente la atención en el hecho de que el sistema de intercolumnios era capital para dividir escenas, si así lo requería la narración, pero también era algo común entre las presentaciones de aquel momento, bien fuera en la iluminación de los libros, bien fuera en la escultura, unificando el conjunto mediante una arquería general, bien fuera en retablos, sepulcros, arcos de almacenamiento o de viaje, y, desde luego, las vidrieras, que tienen condición seriada (narrativa) muy acusada en los ábsides y que, a su vez, pueden albergar nuevas arquerías con parteluces, maineles, etc.

En buena parte de la Edad Media las cosas se narran así, bajo pórticos con arquerías, en escenarios continuos o parcialmente separados, porque la vida transcurría así, al menos la vida de la clase más adinerada (clero, nobleza,

burguesía comercial), en torno a las plazas mayores o a las catedrales. El espacio porticado era muy necesario en la ciudad, porque al aire libre transcurrían muchas actividades (oficios, negocios, etc.) y había que estar protegido. Se trata de la primera condición sostenible de la ciudad. Es, también una representación que hará incorporar, con mucho tiempo por medio, a las tradicionales galerías palaciegas, piezas arquitectónicas como miraderos (ver sin ser visto), balcones (elementos representativos de la persona que allí se aposenta), logias (colectivas) o verandas (contemplación).



Fig.10. Cantiga 6, con cenefa análoga, retícula de heráldica real y trébol entre arco ojivales.

En la Fig.10 el trébol individualizado aparece entre arco ojivales y como arranque de la ciudad, trasunto de la Jerusalén celeste en muchas representaciones. La retícula tiene en cada cuadrado los símbolos de los reinos unificados Castilla y León. Aunque los tréboles no tienen cuatro hojas, la retícula sí aparece claramente marcada, no exactamente como fondo, pero sí a modo de acompañamiento secundario de la figura sedente principal. La cenefa general existe, con el mismo rango que en las demás Cantigas

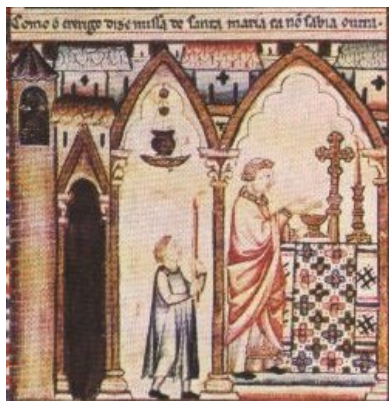


Fig.11. Cantiga 32, con cenefa, retícula de tréboles y trébol de cuatro hojas entre arcos ojivales

En esta evolución hemos visto cómo se usan los tréboles en cenefas, después para rellenar gabletes o enjutas. Es decir la utilización como serie lineal permanece.

La disposición individual pasa de las tres a las cuatro hojas y se integra en la parte superior de la edificación como un hueco o una ventilación más, cobrando tal importancia que de ser un motivo ornamental pasa a ser un elemento arquitectónico. Y la disposición en un paño (dos dimensiones) deviene ya en retícula de tréboles de cuatro hojas, aquí todavía marcando más la dirección diagonal, como se hace en las vidrieras. (Fig. 11)

Lo que no cabe duda es que tal simbología se encuentra plenamente integrada en los escenarios arquitectónicos, tal y como se refleja en las Cantigas de Santa María. Estamos a final del siglo XIII, en 1.270, casi en la fecha en que se construye el ábside de San Pablo. Pero es que, tal sistema de fondeo, enmarque y caracterización de los espacios se utilizará durante todo el siglo XIV y parte del XV. Un período muy dilatado para tener atribuciones ciertas de períodos cortos. Habrá que buscar en la vicisitud histórica de la propia iglesia para tener mejores certezas. Sin embargo, la parte inferior del ábside es casi común a todas las etapas, lo que dificulta la datación.



Fig 12. Arca de la Anunciación. Catedral de León. La cenefa de tréboles 4 hojas es perimetral, como en las cantigas en el s. XIII. Sin embargo, el motivo central de los paños es más propio del s. XIV, con extensión al XV. Habría que ver si el arca ha sufrido reformas adicionales.



Fig 13. Capilla de San Martín. Catedral Vieja de Salamanca. La pintura en retícula se prodiga a las mochetas del nicho, valorando el espacio en el siglo XIV.

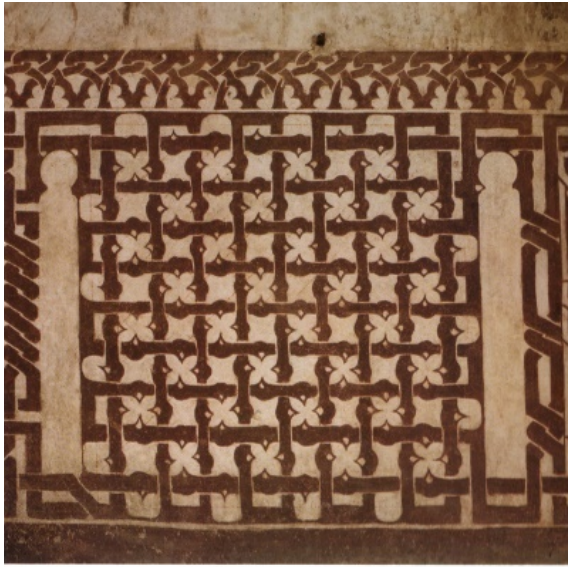


Fig 14. Torre de Hércules, Segovia. Aunque esta torre se construye en el XIII, la decoración parece del XIV.



Fig 15. Detalle del Alfarje, Santa Clara, Tordesillas. 1.340.



Fig 16. San Isidoro León Mocheta ¿antf. 1.149?

Fig 17. Catedral de Carcassonne. Trama reticular en vidriera.

Siglo XV.- Juan de Torquemada. Sillería con dibujo junta roja.

Pintura roja con doble línea de llagueado, imitando sillares de fábrica, extendida a jambas de huecos (Fig. 20), incluso en algún caso al exterior (jamba puerta lateral primer

tramo, (fig. 19) o decididamente enmarcando un hueco (vidriera sita en el bajocubierto del relicario). Incluso puede verse esta pintura sobrepuesta a la de las vidrieras, ya que afectaba a todo el interior y tapaba (someramente) las pinturas referidas a la sustitución de las vidrieras.(Fig. 21)

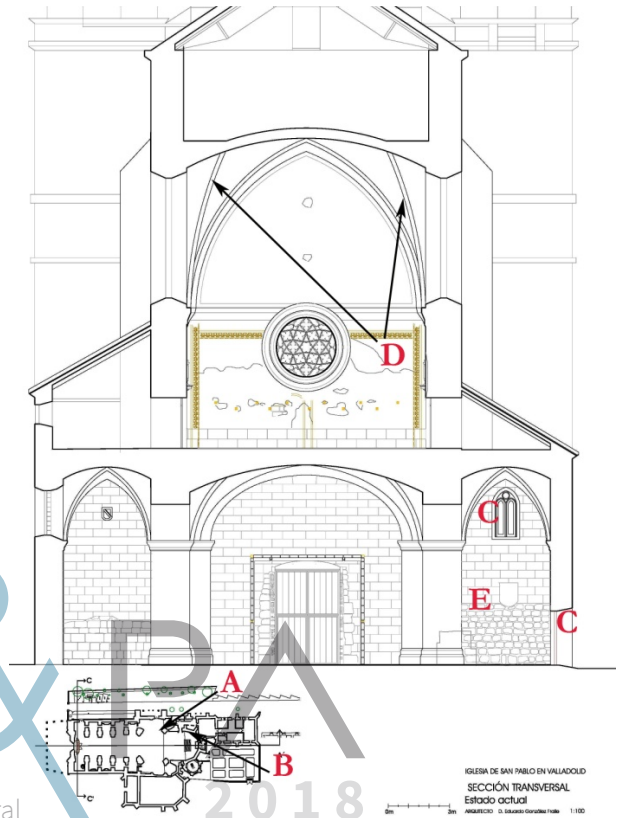


Fig. 18. Sección Transversal de la iglesia de San Pablo vista hacia el coro.

- A.-.Anterior S. XIV_ Románico
- B.-.Siglo XIV o anterior _ vidrieras. Fondo en damero rojo, azul y blanco con tréboles de 4 hojas
- C.-.Mudéjar Siglo XV (Juan Torquemada) _ llagueado doble junta de sillares en ocre / rojo:
- D.-.Siglo XVII ppio. Duque Lerma _ Cenefas motivo vegetal en dorados y azul
- E.-.Siglo XIX _ Sillares gris con llaga simple marón.



Fig. 19. Fotografías de la puerta lateral. Restos de pintura llagueado doble en color ocre / rojo. S. XV.

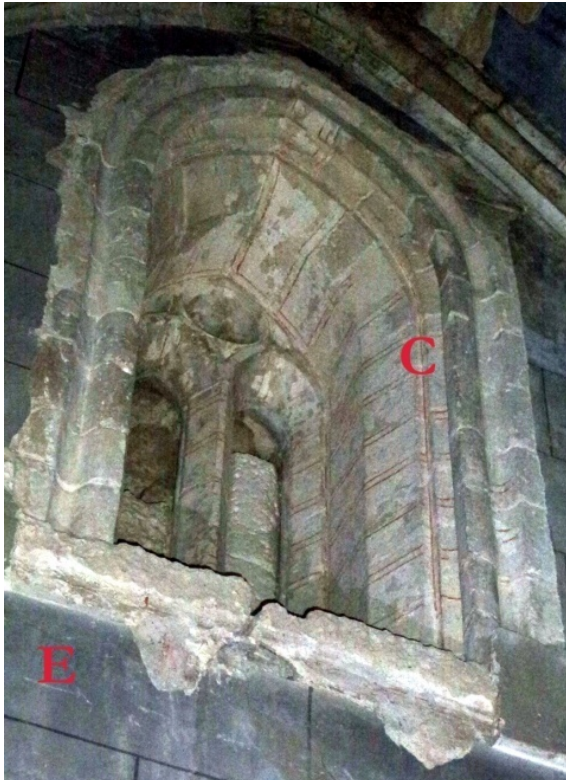


Fig. 20. Fotografías de la ventana recuperada en torre Norte de fachada. Restos de pintura llagueado doble en color ocre / rojo. S. XV



Fig. 21. Detalle de superposición de capas pictóricas en la vidriera baja del ábside. B. Pintura de fondo damero s. XIV. C. Pintura llagueado sillar junta doble ocre rojo s. XV

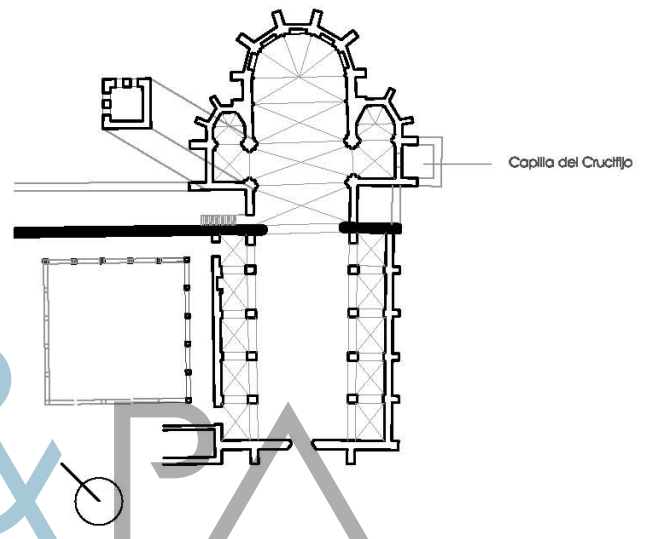


Fig. 22. Capilla del primer tramo con escalera de subida a Coro. Restos de pintura roja en bóveda y jambas de huecos.

Fray Alonso de Burgos. Simón de Colonia. Portadas. 1.500.

Se ejecuta la mitad de la fachada principal y las portadas del futuro crucero. (Fig. 23)

1445 1468. Fray Juan de Torquemada. Elevación de la cabecera. Aparición del crucero. Abovedamiento de las naves laterales. Claustro de dos plantas. Testigo de ventanas pareadas en brazo Norte del Crucero. Se ejecuta la mitad de la fachada principal y las portadas del futuro crucero.



1468 a 1496. Fray Alonso de Burgos. Torre-espadaña (1472). Capilla funeraria de Fray Alonso de Burgos. Taller de Juan Guas y Juan de Talavera. Traslado de la capilla del Crucifijo (1484-1490). Protadas de las capillas. Taller de Gil de Siloé (1492-1496).

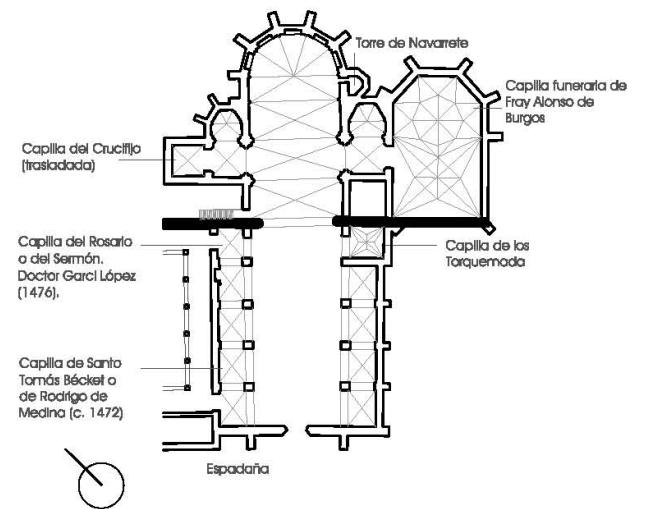


Fig. 23. Evolución de la iglesia conventual de San Pablo hasta 1496.

Establecimiento del crucero. Mediados del s. XVI. Levantamiento bóvedas y Relicario.

Se abre el crucero y las portadas de Simón de Colonia quedan descentradas.

Es interesante ver los costurones de la fábrica que delimita el crucero. Recientemente, en las obras de principios del siglo XXI, se ha descubierto la ventana geminada de la espadaña, en el interior que fue exterior y que data de la etapa anterior, de los siglos XIV-XV, la iglesia de Juan de Torquemada. (Fig. 20)

También pertenece a esta época la pintura gris con junta blanca, imitando sillares, del Relicario. (Fig. 25)

Y, desde luego, la construcción la sacristía del cardenal garcía e Loaysa.

1496 a 1501. Fray Alonso de Burgos. Intervención de Simón de Colonia en la fachada (c. 1499-1501). Elevación de la cubierta de las naves. Galería sobre nave de al Epístola y comunicación con el convento sobre nave del Evangelio. La nave entral se mantiene artesonada.

1540. Primera elevación de la fachada Plateresca. Abovedamiento de la nave central. Ensanchamiento y elevación del crucero. Ampliación de la capilla obispal. Construcción de la Sacristía. Cardenal García de Loaysa (1550). Capilla de San Miguel. (Figura 24)

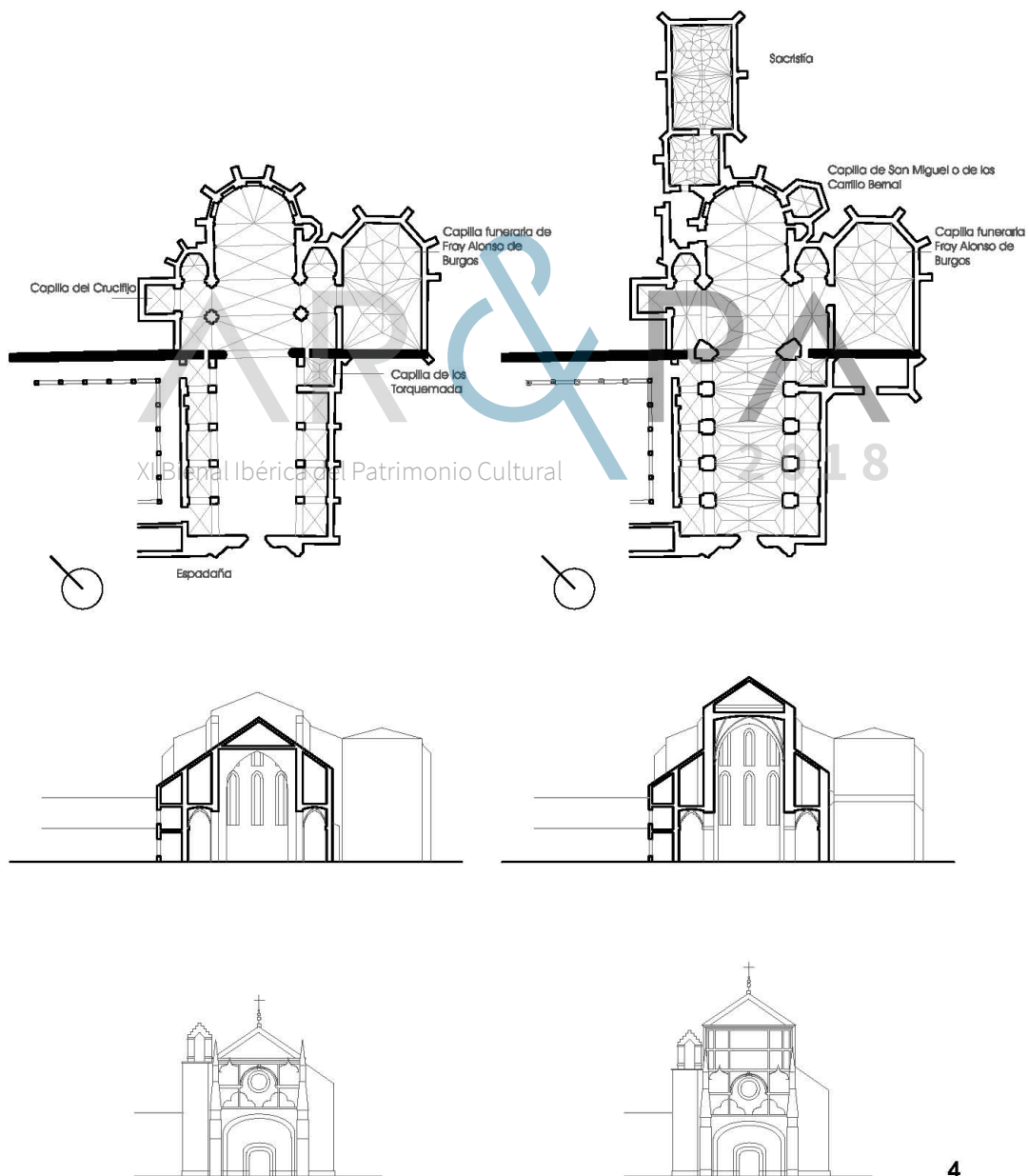


Fig. 24. Evolución de la iglesia conventual de San Pablo desde 1496 a 1540.



Fig. 25. Fotografías del bajo cubierta de Relicario. Detalles de restos de pintura en arco de ventana. Superposición de capas de pintura. . C. Pintura llagueado sillar junta ocre rojo s. XV. E. Sillares grises con llagueado simple color blanco.

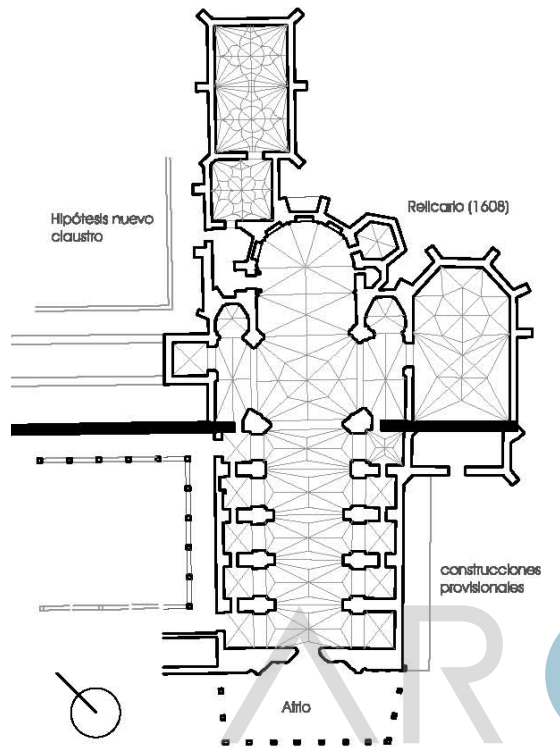
Sección 6. Modificaciones Duque de Lerma.

Se ejecuta la totalidad de la fachada principal y las pinturas de bóvedas (Fig. 28) y paramentos del coro (Fig. 29) y de toda la Iglesia, que nos han llegado. Se eleva el forjado del presbiterio. Se tapan las pinturas medievales para encargar

un retablo tan alto como la parte superior de las vidrieras bajas (16 m.) . Retablo que no se llega a terminar.

Se hace el balcón del Duque y también las pinturas del crucero que dan a sus habitaciones. (Fig. 30)

1600. Duque de Lerma. Elevación de fachada y cubiertas. Torres-espadañas laterales. Construcción del coro. Rebaje de cubiertas laterales. Apertura de ventanales en nave central. Cripta. Pintura de bóvedas y paramentos. Atrio. (Fig. 26)



XI Bienal Ibérica del Patrimonio Cultural

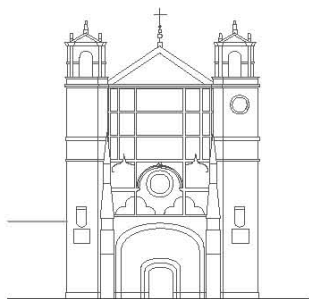
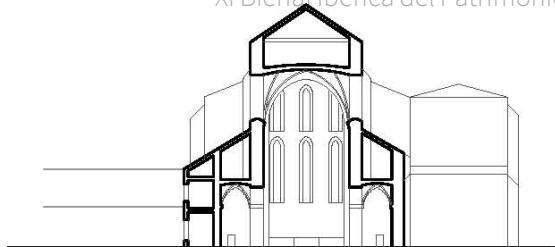


Fig. 26. Evolución de la iglesia de San Pablo 1600. Duque de Lerma.

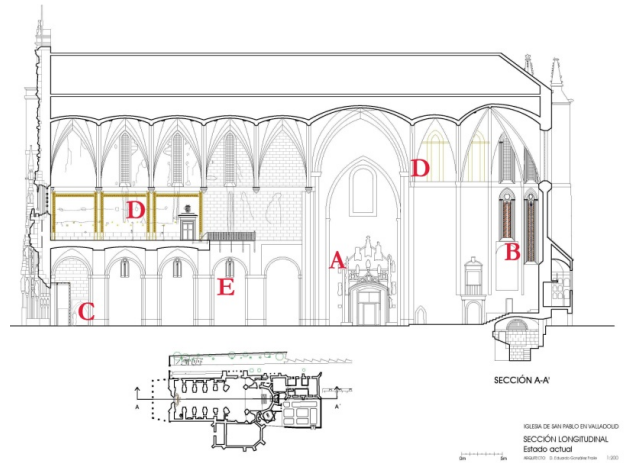


Fig. 27 Sección longitudinal de la iglesia de San Pablo vista hacia el lado del Evangelio.

- A.** Anterior S. XIV_ Románico
- B.** Siglo XIV o anterior _ vidrieras. Fondo en damero rojo, azul y blanco con tréboles de 4 hojas
- C.** Mudéjar Siglo XV (Juan Torquemada) _ llagueado doble junta de sillares en ocre / rojo:
- D.** Siglo XVII Ppio. Duque Lerma _ Cenefas motivo vegetal en dorados y azul
- E.** Siglo XIX _ Sillares grises con llaga simple marrón.



Fig. 28. Fotografías del Coro paramentos y bóvedas nervadas con pinturas del siglo XVII. D, Duque de Lerma.



Fig. 31. Fotografías del llagueado general en la iglesia. Sillares de fondo gris con junta simple en color marrón. Siglo XIX

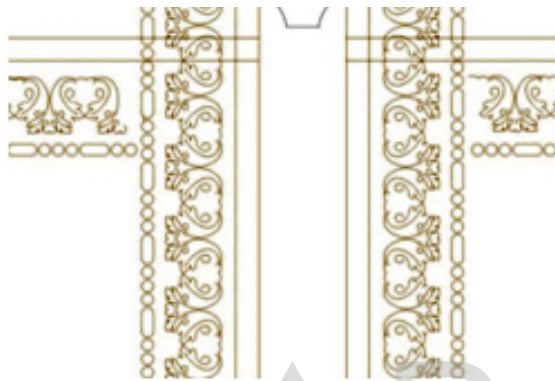


Fig. 29. Fotografías del Coro. Detalles de pintura en nervios de bóvedas y restos de cenefas en los muros bajo encalado blanco. D. Cenefas en blanco, ocre y dorado con motivos vegetales. S. XVII Duque de Lerma.



Fig. 30. Pinturas pilastra de la Epístola

Invasión napoleónica

Destrucción y expolio del convento. Desaparición desillería y pinturas. Encalados sobre pinturas del coro para sanear y evitar pestes. (Fig. 28)

Segunda mitad s. XIX.

Sillares pintados de gris con junta marrón rojiza en lo general de la Iglesia, tapando también las vidrieras. Ver foto de blanco y negro del altar. (fig. 31 y 32)



Fig. 32. Altar de la iglesia con pinturas haciendo sillares y tapando las vidrieras bajas del ábside.

Comienzo Segunda mitad s. XX.

Debido al incendio se hunden las bóvedas del ábside y crucero y las restaura XXX con hormigón armado, conservándose los arranques de las pinturas de Lerma en los nervios del ábside.

1985 restauración de la fachada por Ignacio Gárate

Se presentan dificultades en limpieza de la fachada al retirar las compresas de dexocarbosimetilcelulosa y se raspan los paramentos con hierros de dorador.

Agradecimientos

A la Orden Dominicana en general, por su atención y disposición a facilitar todo tipo de investigaciones, además de su apoyo y buen talante, a pesar de las molestias causadas. A la Junta de Castilla y León y a los Servicios de Patrimonio por su interés en las pinturas murales de San Pablo.

Bibliografía

- VALDÉS FERNÁNDEZ, M., PÉREZ HIGUERA, M^a T. Y. LAVADO PARADINAS, P. J. (1996), Historia del Arte de Castilla y León. Tomo IV. Arte Mudejar. Valladolid: Ámbito Ediciones.
- VALLEJO, C., MARTÍNEZ FRÍAS, J. M^a., ARA GIL, J., MATEO GÓMEZ, I., CASTÁN LANASPA, J., NIETO ALCAIDE, V., ESTELLA MARCOS, M., BRASAS EGIDO, J. C., GALLEGOS DE MIGUEL, A. Y ÁLVAREZ MORA, A. (1995), Historia del Arte de Castilla y León. Tomo III. Arte Gótico. Valladolid: Ámbito Ediciones.
- LAULE, U., TOMAN, R. Y BEDNORZ, A. (2004), Architecture Médiévale. Berlin (Germany): Feierabend Verlag OHG.
- PALOMARES IBÁÑEZ, J. M^a. (1970), Patronato del Duque de Lerma sobre el Convento de San Pablo de Valladolid. Valladolid: Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones.
- PALOMARES IBÁÑEZ, J. M^a. (1970). El Convento de San Pablo. Aportaciones histórico-artísticas para la historia de un convento vallisoletano. pp. 130. Valladolid: Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial de la Universidad de Valladolid.
- PALOMARES IBÁÑEZ, J. M^a. (1970). San Pablo Monumental. Victoria: Fournier.
- PALOMARES IBÁÑEZ, J. M^a. (4 de abril de 2016). La sombra alargada del Duque de Lerma sobre el convento de San Pablo de Valladolid. Archivo Dominicano. Anuario. XXXVI, pp. 239 - 272. (España): Instituto Histórico Dominicano de San Esteban (Salamanca).
- PALOMARES IBÁÑEZ, J. M^a. (12 de marzo de 1973) Aspectos de la historia del Convento de San Pablo de Valladolid. En Archivum Fratrum Praedicatorum. XLIII, pp. 91 - 135. (Italia): Istituto Storico Domenicano-Angelicvm Pontificia Universita's Tommaso d'Aquino (Roma).
- GONZÁLEZ FRAILE, Eduardo M. (2008) Fachada de la Iglesia de San Pablo de Valladolid. En Restauo. N^o.2, pp. 36-39 Madrid. G7 Patrimonio y Gestión Siglo XXI, SL.
- GONZÁLEZ FRAILE, Eduardo M. (2009) Peanas, doseletes y coronaciones. Agujas laterales de la fachada de la Iglesia de San Pablo e Valladolid. En Actas del VI Congreso Nacional de Historia de la Construcción Instituto Juan de Herrera, Sociedad Española de Historia de la Construcción, pp. 661-674. Universidad Politécnica de Valencia.
- GONZÁLEZ FRAILE, Eduardo M. (2010) La Fachada de la Iglesia de San Pablo en Valladolid. En Actas del VI Congreso Internacional Restauración. Restaurar la Memoria, AR&PA 2008. La gestión del Patrimonio hacia un planteamiento sostenible. Tomo II pp. 111-118. Valladolid: Junta de Castilla y León.
- GONZÁLEZ FRAILE, Eduardo M. (2013) Innovación versus proyecto arquitectónico. El frontón y las fachadas de la Iglesia de San Pablo de Valladolid. En el libro de Actas de la VIII Bienal de la Restauración y Gestión del Patrimonio, AR&PA 2012. Innovación en el Patrimonio. pp. 255 a 268. Valladolid: Junta de Castilla y León.