

APIVA INDUSTRIAL

Butlletí de l'Associació de Patrimoni Industrial Valencià



NÚMERO 1 2018

EL VALOR DEL TESTIMONIO EN EL PATRIMONIO INDUSTRIAL: EL ANTIGUO DEPÓSITO DE AGUA DE LOS TALLERES DE VALENCIA-ALAMEDA

José Luis Lalana Soto

Instituto universitario de Urbanística de la
Universidad de Valladolid

Víctor M. Cantero Solís

Universitat Politècnica de València

Es frecuente encontrar en nuestras ciudades algún «testimonio» del pasado industrial, casi siempre elementos muy visibles, que ocupan poco terreno y que sirven de soporte articulador de la nueva lógica urbana, generalmente residencial o comercial. Pero bajo el amplio paraguas de que «no se puede conservar todo», que ha sido señalado en numerosas ocasiones (Hudson, 1965, por citar una referencia temprana) y que no ponemos en cuestión, se esconde a menudo una lógica devastadora, en el sentido estricto del término, que mediante la conservación de algún elemento borra por completo, con gran efectividad, cualquier conocimiento del pasado. Es el caso que planteamos en este texto, como ilustración de este tipo de prácticas en

el pasado, pero sobre todo como elemento de reflexión sobre el tratamiento de muchos de los espacios industriales que todavía existen en nuestras ciudades y sobre los que se plantea, hoy, el asunto del patrimonio industrial. Como veremos en nuestro caso, ya en la década de 1970, en un contexto de expansión urbana y de las primeras manifestaciones de obsolescencia en algunas actividades industriales, se decidió conservar un elemento, la base de un depósito de agua, a manera de testimonio del uso que ese espacio había tenido a lo largo del siglo XX. En un informe de la DATAR sobre los grandes baldíos industriales franceses, dirigido en 1986 por Jean Paul Lacaze, en el que la «puesta en estado cero» de los terrenos es prácticamente la premisa oficial, se incluye también un breve informe de la recién creada «Célula de patrimonio industrial» de la Dirección de Patrimonio del Ministerio de Cultura, en el que Claudine Cartier recomendaba «elegir algunos elementos a conservar como testimonio, para dar cuenta, a título simbólico, de la actividad pasada» (Lacaze, 1986: 46).

Ahora bien, es preciso plantear una pequeña reflexión sobre el valor y la importancia de ese testimonio, y su aplicación en el caso del patrimonio industrial. Dentro de los múltiples factores que se pueden plantear para aproximarnos al valor patrimonial de un elemento o conjunto –que abarcan desde el valor histórico-artístico en sentido clásico hasta el identitario–, el testimonial es, sin duda, un aspecto de gran relevancia para entender nuestro pasado. Pero los restos de una instalación industrial sólo pueden ser testimonio si van acompañados de conocimiento; si no los conocemos ¿de qué son testimonio? Y conocer no es simplemente inventariar o describir. Por otra parte, que el elemento preservado sea, además, un símbolo, es otra cuestión distinta que tiene que ver con otros factores, tanto en lo que se refiere al propio pasado industrial, que ha de ser interpretado en clave de entorno, como a la población y sus características.

Preservar un elemento descontextualizado, y especialmente cuando ni siquiera se entiende su función, no tiene necesariamente que ver con la memoria ni con el sentido profundo del concepto de patrimonio, sobre todo cuando, a pesar de lo que se suele afirmar, la forma habitual de intervenir sigue siendo hoy la demolición completa, ya que «la conservación de los edificios patrimoniales genera numerosas dificultades para su recualificación» (ACUF, 2010: 27) y eso en el caso de que se haya reconocido oficialmente la condición patrimonial de un elemento, porque a pesar de que ya se ha asumido la relevancia del patrimonio industrial, todavía son muy pocos los bienes declarados, en cualquier figura o categoría.

En suma, preservar un elemento, ya sea para dar «ambiente» o «identidad» a una actuación, o porque permite acallar posibles críticas sobre falta de sensibilidad, puede ser –si no va acompañado de conocimiento, de difusión y de participación ciudadana–, la forma actualizada de las viejas prácticas sobre los espacios urbanos industriales obsoletos.

Los talleres generales y el depósito de máquinas del ferrocarril Central de Aragón

A algo más de un kilómetro del edificio de viajeros del Ferrocarril Central de Aragón,

se encontraban los talleres generales y el depósito de Valencia-Alameda. El conjunto conformaba una configuración típica de estación término, con las instalaciones técnicas alejadas del edificio de viajeros, en este caso algo más de lo habitual, para aprovechar la bifurcación de las líneas de Sagunto a Valencia y de Valencia al Grao para generar un triángulo (ver Lalana, 2008) y para facilitar la circulación directa de Sagunto al Grao. Este espacio se corresponde aproximadamente con el área enmarcada por las actuales calles de Clariano, Rubén Darío y Palancia.

Lo componía un conjunto de naves de diversos tamaños y alturas, formando una planta irregular cuyo eje mayor se orientaba en dirección este-oeste, en la que se encontraban los talleres de ajuste y montaje, con una sala de motores y otra de calderas, un taller de carpintería, una sala para las fraguas y una cochera para ocho máquinas, con otras construcciones exentas, como el taller de pintura y algunos almacenes. El proyecto original, del ingeniero José Giménez, data del año 1901, y plantea una superficie edificada total de 4.700 m². Según la memoria (AGA, (4) 102 24/12669), los materiales empleados fueron fundamentalmente piedra y hierro evitando el empleo de la madera, por el riesgo de incendio.

Curiosamente, el depósito de agua para las locomotoras no estaba en este proyecto, y la base del mismo, una torre troncocónica de sillería que se alza al final de la calle Clariano frente al colegio público García Lorca, es lo único que ha llegado hasta nosotros.

Aunque no entraremos en este texto en la interpretación funcional del papel de los talleres generales y los depósitos de locomotoras en la explotación ferroviaria (ver Lalana, 2007 y 2011), cabe señalar que las funciones de ambos eran diferentes, siguiendo la práctica habitual de la época de la tracción vapor. Si bien, probablemente por la escasa entidad de la compañía ferroviaria, estaban en este caso reunidos y eran, en comparación con otras instalaciones españolas, relativamente pequeños (aunque, en la década de 1940, trabajaban en torno a 1.000 personas en el conjunto de depósito y talleres).

La compañía del Central de Aragón se constituyó oficialmente el 7 de noviembre de 1895 (Fernández, 2013: 70). Era, pues, una compañía joven y pequeña. Con capital inicial de 20 millones de pesetas (frente a los 380 de Norte o los 456 de MZA, cuarenta años

antes) y su red era de 418 km en total (en esa misma época, Norte y MZA superaban los 3.500 km).

No había cumplido treinta años cuando pasó a ser de capital español, funcionando como una empresa filial de Norte, aunque nunca llegó a integrarse con ella. De ahí que estos talleres siguieran en actividad, a pesar de que Norte tenía sus propios talleres generales (en Valladolid y Barcelona), y su depósito de locomotoras en Valencia-Término (hoy el parque central), todos ellos considerablemente mayores que los del Central de Aragón. Incluso después de la nacionalización de los ferrocarriles españoles y la creación de Renfe en 1941, los talleres de Valencia-Alameda siguieron funcionando. De hecho, desde 1947 se instaló en ellos una de las trece Escuelas de Aprendices de RENFE que existieron en España. Fue clausurada en 1971, y se construyó una nueva junto al nuevo depósito de locomotoras de Fuente de San Luis.

La modernización de los ferrocarriles españoles y la consiguiente racionalización de la estructura de mantenimiento del material rodante, tuvo dos grandes hitos: el Plan de Reconstrucción de 1951, que siguió centrado en la tracción a vapor, y el Plan de Modernización de 1963, en el que se afrontaba ya, entre otros aspectos, la desaparición de la tracción a vapor, y la reorganización del sistema de mantenimiento. Y con la modernización, primero el depósito y más tarde los talleres de Valencia-Alameda perdieron su razón de ser, y acabaron por cerrarse.

La expansión urbana al otro lado del Turia

La modernización del sistema ferroviario no implicaba sólo a las instalaciones de mantenimiento, sino también a otras instalaciones (el edificio de viajeros del Central de Aragón se cerró al tráfico comercial en 1968 y fue derribado en 1974) y, en general, a toda la infraestructura ferroviaria, coincidiendo además con un proceso de expansión de las ciudades.

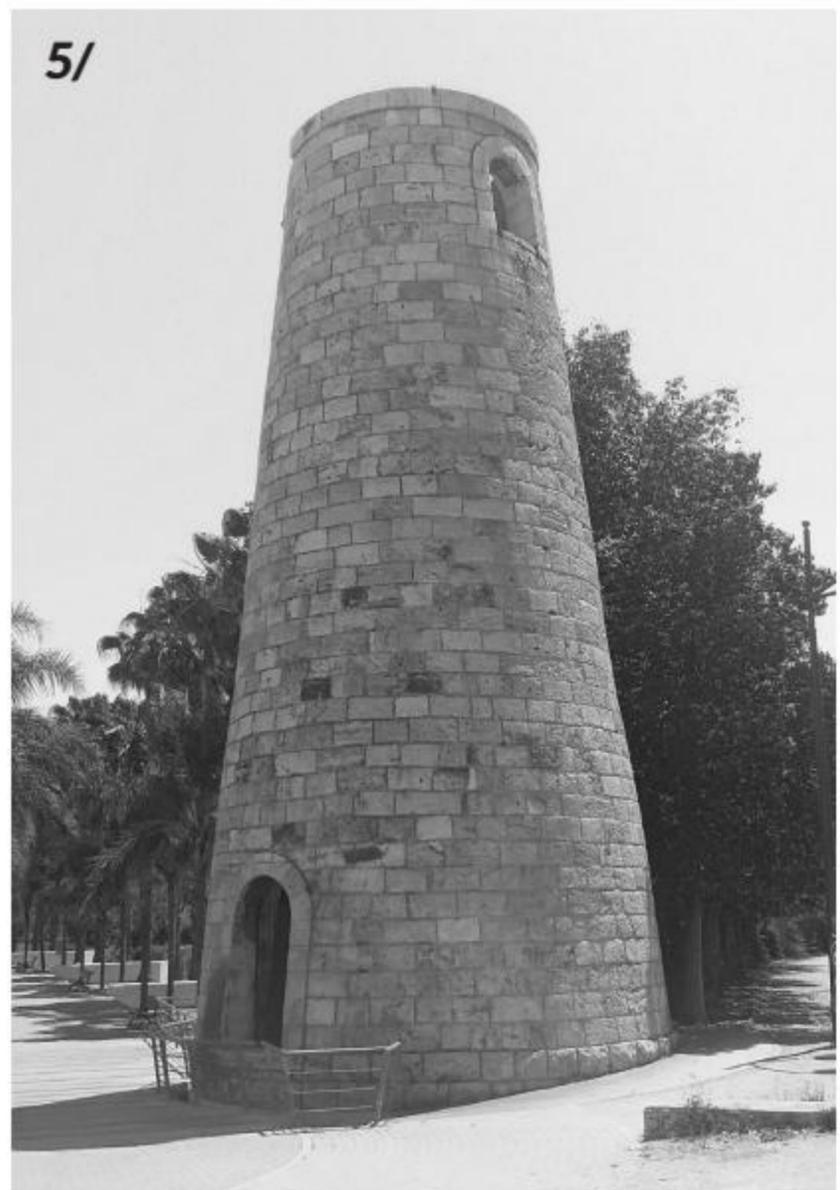
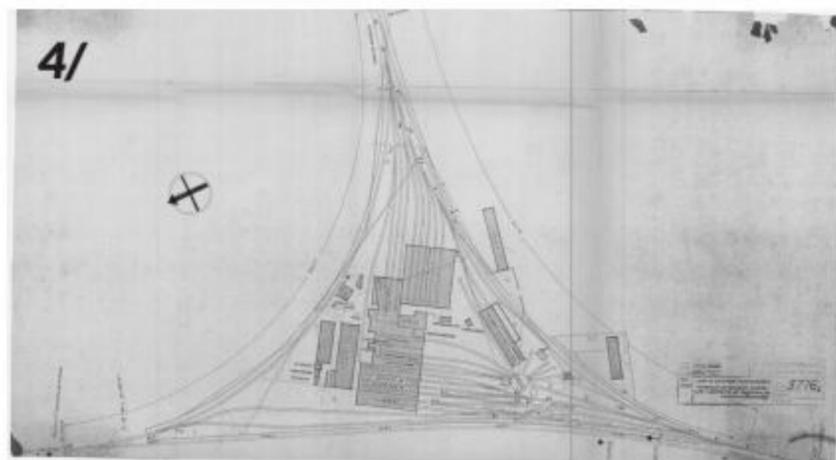
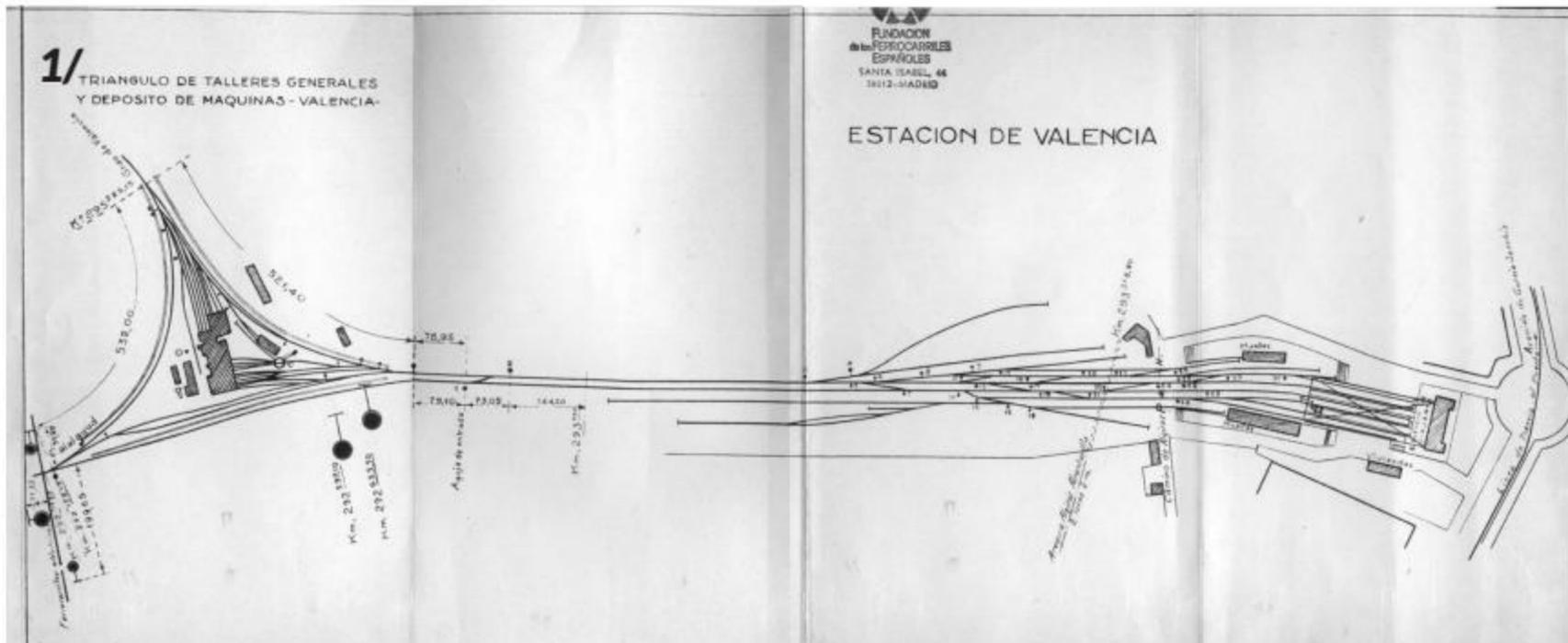
El Plan de Enlaces Ferroviarios de Valencia, comprendido en el proyecto de desviación de río Turia y designado como «Solución Sur», fue redactado en 1973 y preveía grandes cambios en la ordenación

ferroviaria de la ciudad para liberar el centro urbano de todas las líneas de ferrocarril, eliminando los numerosos y conflictivos pasos a nivel. La primera gran medida fue la construcción de una gran estación técnica – Fuente de San Luis, con un nuevo depósito de locomotoras–, que permitía además reordenar las comunicaciones ferroviarias con el puerto y el paso de trenes de mercancías sin entrar en Término.

En las primeras décadas del siglo XX se fue conformando una gran zona industrial en el entorno de la estación del Central de Aragón que se abría en dos direcciones: hacia el este, en torno al camino del Grao – actual avenida del Puerto– y hacia el norte, entre el camino de Tránsitos –hoy avenida del Cardenal Benlloch– y las propias vías del Central de Aragón. Conviene no olvidar el establecimiento en 1909 del recinto de la Exposición Regional, que tanto éxito tuvo entre la sociedad valenciana de la época, cuyo principal acceso estaba en el paseo de la Alameda, a poco más de 500 metros del edificio de viajeros.

Más adelante empezaron a aparecer los edificios residenciales. El paseo al Mar – actual avenida de Blasco Ibáñez– había sido proyectado en 1893 sobre el camino del Cabanyal, aunque sus obras no comenzaron hasta 1926; y en los años treinta se proyectó un conjunto de 58 viviendas sociales junto a las viviendas de los empleados de los talleres, entre las actuales calles de Clariano y Vinalopó, a las que se unió una pequeña ermita, germen de la futura parroquia San Francisco Javier.

Pero fue una vez terminada la Guerra Civil cuando se inició la verdadera urbanización de esta zona, en un proceso que no concluyó hasta prácticamente los últimos años del siglo XX. A finales de la década de los cuarenta se abrió la plaza Xúquer, tomando como modelo la ya existente plaza de Cánovas del Castillo en la Gran Vía Marqués del Turia (Llopis, 2016: 126). La oficina de estadística del Ayuntamiento de València cuenta en la actualidad un total de 319 viviendas en el barrio, con una antigüedad comprendida entre 1941 y 1960, que son precisamente las de la citada plaza Xúquer y sus calles aledañas y ese mismo informe revela que las décadas de 1970 y 1980 fueron los años de mayor construcción de viviendas en el barrio.

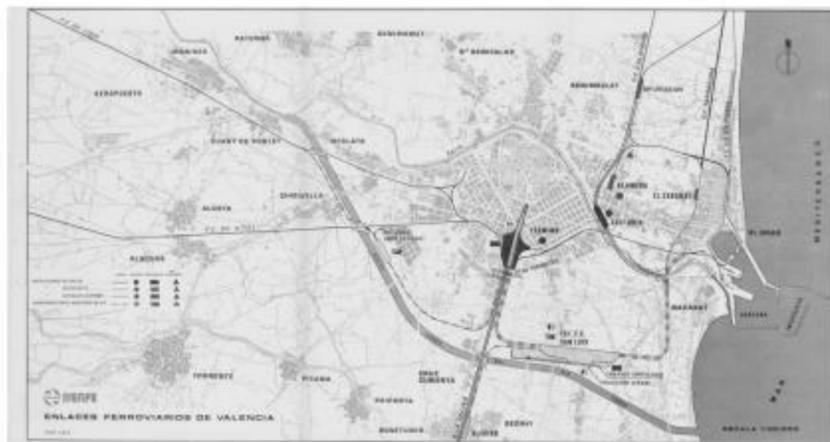


- /1/**Esquema estación de Valencia. Autor desconocido, 1950. Archivo Histórico Ferroviario. Sig.: IIID 369004.
- /2/**Estación de Valencia-Alameda. Enrique Augusto, ca. 1900. Archivo Histórico Ferroviario. Sig.: F_0038.
- /3/**Interior del taller de ajuste y montaje. Autor desconocido, ca. 1950. Archivo Histórico Ferroviario. Sig.: FA_1003-009.
- /4/**Plano del triángulo de talleres generales y depósito de máquinas. J. Hurtado, 1944. Archivo Histórico Ferroviario. Sig.: U_0029_003_002_001_02.
- /5/**Torre. Base de la aguada. Víctor M. Cantero, 2017.

La memoria del pasado en la ciudad

Durante casi tres décadas, el creciente barrio de San José y todos sus servicios convivieron con los talleres del Central de Aragón, pero las huellas de la instalación, e incluso las del trazado ferroviario, fueron desapareciendo, y hoy apenas queda nada que nos recuerde lo que allí existió. Como expresaba Italo Calvino: «a veces ciudades diferentes se suceden sobre el mismo suelo y bajo el mismo nombre, que nacen y mueren sin haberse conocido, incomunicables entre sí» (Calvino, 2010: 43).

Sólo queda hoy el basamento del depósito de agua (la «torre»). ¿Por qué se salvó de la demolición? ¿Qué uso podría tener la torre aislada en una zona de edificación residencial? ¿Se preservó de forma temporal por razones que desconocemos y finalmente nunca llegó su hora? ¿Qué significado tiene hoy en día y cómo podemos interpretarla?



Enlaces ferroviarios de Valencia. J. De Urcola, 1972-1973. Archivo Histórico Ferroviario. Sig.: UA_0001_001_260.

Lo evidente es que en la actualidad la torre está en el borde de un jardín infantil en la calle Clariano, frente a un colegio. Sus puertas están enrejadas para evitar la entrada, lo que no impide que se arroje basura a su interior continuamente, convirtiéndola en un gran estercolero... ya que la inmensa mayoría de la población desconozca por completo qué es y, por supuesto, de qué es «testimonio».

Este caso, en el que ya no nos queda prácticamente nada que preservar, nos permite sin embargo ilustrar, y en ese sentido sí que es un testimonio, no tanto cómo se actuó en el pasado sino cómo no deberíamos de actuar

hoy en otro contexto socioeconómico y cultural, donde, sin embargo, sigue presente la idea de que el respeto al patrimonio industrial se puede despachar conservando algún elemento –el que más se vea, el que menos moleste o, en última instancia, cualquiera–, como una suerte de «monumento» aislado, descontextualizado y autoexplicado. Valgan como ejemplo la única nave del conjunto industrial MACOSA que se salvó de la piqueta demoledora en 2009, y desde entonces está olvidada a su suerte, o la cercana chimenea del complejo fabril de cervezas «El Aguila», desaparecido el pasado mes de junio de 2017.



Fotografía aérea de la Plaza Xúquer. ca. 1950. Imagen cedida por Francesc J. Hernández.

Bibliografía

- ACUF [Association des Communautés Urbaines de France] (2010): *Les friches, coeur du renouveau urbain*, Paris, Brief & Nous.
- CALVINO, Italo (2010): *Las ciudades invisibles*, Madrid, Siruela.
- FERNÁNDEZ SANZ, Fernando; REDER Gustavo (2013): *Locomotoras de otras compañías de vía ancha*, Madrid, Proyectos Editoriales S.L.
- HUDSON, Kenneth (1965): «The Growing Pains of Industrial Archaeology», en *Technology and Culture*, tomo 6, nº 4, pp. 621-626.
- LACAZE, Jean Paul (dir.) (1986): *Les grandes friches industrielles: rapport du groupe de travail interministériel présidé par M. Lacaze*, Paris, La Documentation Française.
- LALANA SOTO, José Luis (2007): «Los talleres generales en el ferrocarril europeo, un patrimonio olvidado», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 12, pp. 70-93.
- (2008): «Circuitos de vías para el giro de las locomotoras», *Revista de Historia Ferroviaria*, nº 10, pp. 113-128.
- (2011): «Los depósitos de locomotoras en España: una visión desde el patrimonio», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 20, pp. 188-205.
- LLOPIS ALONSO, Armando; PERDIGÓN FERNÁNDEZ, Luis (2016): *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*, València, Universitat Politècnica de València.