

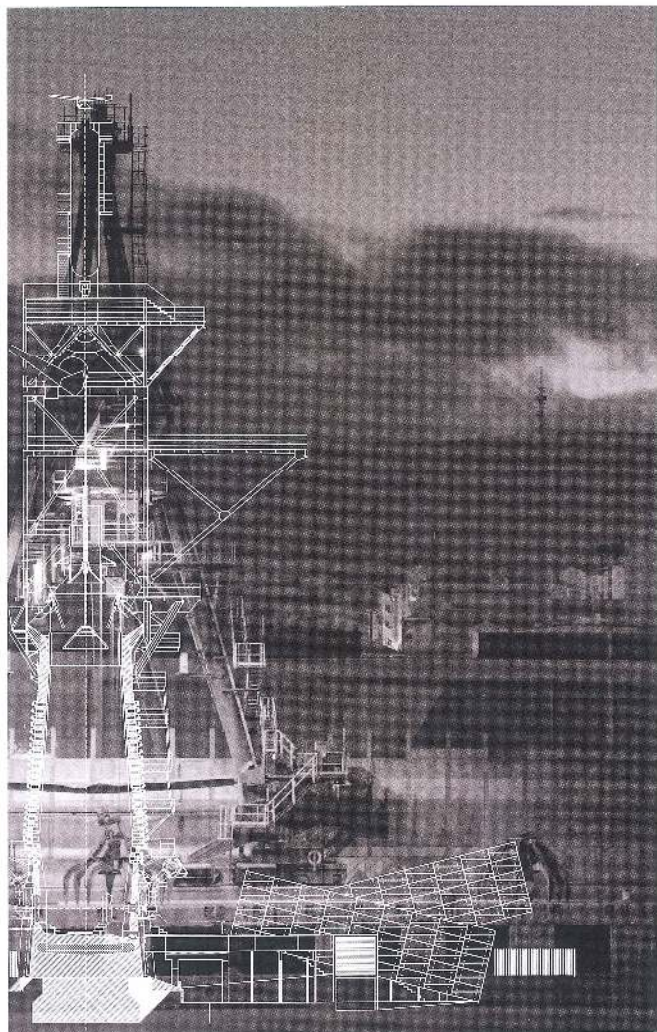
100 elementos del

**PATRIMONIO
INDUSTRIAL**

en España

PRESENTACIÓN INSTITUCIONAL

Alfonso Muñoz Cosme ■ Director del Instituto del Patrimonio Cultural de España



El patrimonio industrial se ha convertido en una pieza clave de la memoria colectiva, de la conservación del paisaje y de la recuperación urbana y territorial, ya que es un testimonio fundamental para comprender y documentar un período muy importante de nuestra historia y a la vez es un inmenso patrimonio construido a reutilizar.

Desde hace unas décadas se han multiplicado las acciones en torno a la salvaguarda y protección de los restos históricos de la industria, que se han traducido en numerosas declaraciones de bienes de interés cultural y en la puesta en marcha de programas de intervención en los restos más significativos. Al mismo tiempo, el patrimonio industrial se ha convertido en un elemento destacado en las políticas de turismo al estar fuertemente vinculado a nuevos conceptos como el turismo cultural.

Sin embargo, y aunque el patrimonio histórico de la industria ha cobrado una gran importancia, es un patrimonio en constante transformación y en peligro de deterioro tanto por su propia naturaleza, como por su localización, frecuentemente en las zonas de expansión de las ciudades, lo que conlleva que su supervivencia no esté garantizada y sea necesaria una constante atención.

El Instituto de Patrimonio Cultural de España tiene entre sus funciones elaborar y ejecutar los planes de conservación y restauración de bienes culturales y entre ellos el Plan Nacional de Patrimonio Industrial ha tenido un papel destacado. No sólo fue el segundo Plan Nacional

que entró en vigor (en el año 2000, tras el de Catedrales), sino que además se ha revelado como una eficaz herramienta de recuperación de numerosos inmuebles y conjuntos industriales en toda la geografía española al impulsar un nuevo entendimiento y valoración de ese cuantioso patrimonio.

Los Planes Nacionales tienen como objetivo ser instrumentos para la gestión, conservación y restauración del patrimonio cultural al mismo tiempo que sirven para establecer las líneas prioritarias de investigación en criterios, métodos y técnicas de conservación y restauración de dicho patrimonio. El Plan de Patrimonio Industrial y las primeras bases de su instrumentación fueron aprobadas por el Consejo del Patrimonio Histórico Español.

Los objetivos básicos del Plan, cuyo ámbito de aplicación es todo el territorio del Estado, son: acometer la protección, conservación y proyección social de dicho patrimonio e instrumentar las medidas que lo hagan posible, incluyendo el uso futuro de conjuntos, edificios y elementos industriales,

en la convicción de que se trata de un patrimonio que puede convertirse en factor de desarrollo local, tanto cultural como económico.

El compromiso del Instituto de Patrimonio Cultural de España con el legado de la industria se mantiene y en estos momentos se está procediendo a la revisión y actualización del citado Plan, una vez ya han transcurrido 10 años de su puesta en marcha. De igual manera, el Instituto ha colaborado en la edición del libro catálogo que acompaña a la exposición *100 elementos del patrimonio industrial en España*, organizada por TICCIH España.

Este libro recoge mediante unas fichas el contenido de la muestra. En ellas se aborda el conocimiento individualizado de los elementos más singulares de nuestro patrimonio industrial como medio necesario para su revalorización y difusión. Esta monografía cuenta además con la colaboración de un conjunto destacado de especialistas implicados en el estudio, conservación y defensa del patrimonio de la industria.

A lo largo de estos estudios se abordan, además de un interesante panorama general de la situación del patrimonio industrial en España, los temas constitutivos de lo industrial, la arquitectura, la obra pública, la maquinaria y el paisaje industrial. Pero también se reflexiona en torno a la diversidad de fuentes que son necesarias para su conocimiento como la memoria oral o la riqueza documental que genera. Todas estas reflexiones se completan con criterios de conservación y catalogación, modelos de la museología industrial, el papel destacado de las asociaciones para su defensa o la valoración de lo que ha supuesto el Plan Nacional de Patrimonio Industrial para el rescate y la conservación de los restos más destacados de la industria en España.

Con esta exposición y con la publicación que la acompaña queremos mostrar en toda España la importancia y la vigencia del patrimonio industrial y las posibilidades para su documentación, conservación, recuperación, rehabilitación y reutilización.

INTRODUCCIÓN

M^a Pilar Biel Ibáñez y Gerardo Cueto Alonso ■ Coordinadores del libro-catálogo

TICCIH-España es la sección española de TICCIH (Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial) creado en el marco de la III Conferencia Internacional sobre la Conservación de Monumentos Industriales que se celebró en Suecia en el año 1978 para promover la cooperación internacional en torno a las acciones de salvaguarda, conservación, localización, investigación, documentación y revalorización del patrimonio industrial a nivel mundial. Desde el momento de su creación, TICCIH se fue implantando paulatinamente a lo largo de cuarenta países dispersos por los cinco continentes entre ellos España.

TICCIH-España se constituyó al amparo de la Ley Orgánica 1/2002 de 22 de marzo con la finalidad de convertirse en un punto de encuentro de las diversas iniciativas desarrolladas tanto a nivel nacional como autonómico y promovidas por entidades y asociaciones diversas que tuvieran como finalidad la preservación, defensa, estudio y valorización del patrimonio industrial. Entre los objetivos de TICCIH-España cabe destacar los siguientes:

Estimular el intercambio de información científica, técnica, práctica y organizativa entre investigadores, responsables de la conservación y restauración, educadores y enseñantes, empleados y obreros industriales y propietarios de empresas e instituciones;

Promover congresos, simposios y cualquier otro tipo de encuentros para el intercambio de ideas, concitando esfuerzos e intereses para apoyar y participar en reuniones internacionales sobre la materia del patrimonio industrial y la obra pública;

Preservar y defender el patrimonio industrial de España, definiendo y realizando posibles actividades en relación con el mismo, sensibilizando, valorizando y actuando en aquel que pueda considerarse en peligro de desaparición;

Informar del conjunto de recursos asociativos, individuales e institucionales presentes en el territorio en relación con las actividades del patrimonio industrial;

Solicitar y efectuar las actuaciones adecuadas para promover la vinculación en principios y prácticas científicas, organizativas y metodológicas, en materia de la preservación, uso y rescate del patrimonio industrial al TICCIH internacional;

Promover convenios de colaboración y cooperación de carácter local, autonómico, nacional e internacional en materia de patrimonio industrial;

Editar todo tipo de publicaciones seriadas y periódicas acerca del patrimonio industrial en España y a escala internacional.

A lo largo de su existencia, y en aras del cumplimiento de algunos de estos objetivos, TICCIH-España ha organizado periódicamente congresos de carácter nacional (el último de ellos celebrado en Ferrol en el 2009), ha participado y participa activamente en la revisión del Plan Nacional de Patrimonio Industrial, apoya denuncias e iniciativas de salvaguarda del patrimonio industrial y presenta esta exposición acompañada de un libro-catálogo titulada *100 Elementos del Patrimonio Industrial en España*, como el medio más idóneo para hacer visible al conjunto de la sociedad el valor cultural del legado de la industria.

Esta exposición se inaugura en un momento de cambio en el concepto de patrimonio cultural y de reivindicación de aquellos otros patrimonios que hasta hace unas décadas eran considerados menores o simplemente no tenían cabida en este concepto como sucedía con el patrimonio de la industrialización. Los testimonios materiales de la industria se interpretaban como testimonios de un pasado reciente de sufrimiento y carecían de las condiciones estéticas necesarias para su contemplación. Sin embargo, en estos momentos este contexto ha cambiado notablemente y se ha pasado de un escenario en el que este patrimonio no era visible al actual en el que se presta una gran atención a esta parte del legado de la sociedad contemporánea. Las razones de este cambio son variadas pero sin duda, entre las más destacadas se encuentran la capacidad identitaria y la explotación turística que ha manifestado este patrimonio.

Así, el patrimonio industrial ha dejado de ser el gran desconocido para protagonizar acciones de puesta en valor desde las administraciones públicas e integrarse en las rutas turísticas siendo visitado por un número cada día creciente de turistas. En este contexto de revalorización, TICCIH-España ha organizado una exposición centrada en el patrimonio industrial de España para acercarlo al conjunto de la sociedad y mostrar su riqueza al mismo tiempo que edita un libro-catálogo donde se recogen los contenidos de la exposición acompañados de una serie de estudios introductorios a la variedad de temas que el mismo plantea.

El patrimonio industrial es, siguiendo la definición dada en el Plan Nacional de Patrimonio Industrial, *el conjunto de elementos de explotación industrial, generado por las actividades económicas de cada sociedad. Este patrimonio responde a un determinado proceso de producción, a un concreto sistema tecnológico, caracterizado por la mecanización, dentro de una manifestación de relación social capitalista*. El patrimonio industrial se compone, por lo tanto, de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en *edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, mltas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación* (Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial Julio, 2003). A todos estos restos materiales, se deben añadir los inmateriales que en este

caso se concretan en la memoria de los protagonistas, que abarca tanto a los obreros y sus familias como a la de los patronos y a los cuadros técnicos de las industrias.

En España la preocupación por este patrimonio es relativamente reciente, en torno a los años ochenta del siglo XX, si lo comparamos con otros países de Europa, como Gran Bretaña, Francia o Italia, donde las acciones en torno a la reivindicación de los restos industriales se iniciaron en la década de los cincuenta del citado siglo. No obstante, en el momento actual, el conjunto de comunidades autónomas y el Ministerio de Cultura están desarrollando políticas tendentes a la catalogación y conservación de este patrimonio. Sobre las primeras recae, entre otras, la responsabilidad de su catalogación, imprescindible para conocer la importancia y singularidad de su legado; mientras que el segundo está trabajando en su conservación mediante el desarrollo de un plan nacional centrado en lo industrial (2000; 2011).

Como resultado de estas acciones y para hacer visible los valores singulares del patrimonio histórico de la industria, TICCIH-España ha organizado una exposición en colaboración con las comunidades autónomas y el Instituto del Patrimonio Cultural de España que recoge 100 elementos, conjuntos o paisajes industriales destacados que se conservan en España. Su exhibición se inicia en Madrid y está previsto que viaje a todas las comunidades autónomas. Se trata de una exposición itinerante que se podrá visitar a lo largo de los años 2011 y 2012.

La selección de los 100 bienes expuestos ha correspondido a las Direcciones Generales de Patrimonio de cada una de las comunidades autónomas que han participado en este proyecto, que son el conjunto de las diecisiete. Para ello, se han fijado criterios vinculados con la antigüedad del bien, los diversos sectores productivos que definen la industrialización en España, las tipologías arquitectónicas y la relación de la industria con el territorio, cobrando importancia la figura del paisaje industrial, y el grado de conservación y uso de los mismos que permite su visita y su conocimiento.

El resultado es una selección de bienes centrada mayoritariamente en la primera (1830-1870) y segunda (1870-1945) revolución industrial con un predominio de sectores como el siderúrgico y metalúrgico, el minero y la obra pública a los que sigue el agroalimentario, el textil, el de la construcción, cerámica y vidrio, los equipamientos y servicios

públicos y las colonias y viviendas obreras. Desde el punto de vista patrimonial, predomina la figura de monumento aunque la idiosincrasia de lo industrial queda recogida en la presencia de otras figuras patrimoniales como la de conjunto y la de paisaje, necesarias para poner de manifiesto la relación existente entre lo industrial y el territorio. Su presencia indica la importancia que este tipo de bienes está teniendo en la evolución del propio concepto de patrimonio cada día más alejado de lo monumental y más cercano a una visión global del bien con su entorno natural y social.

La exposición se acompaña de la edición de un libro-catálogo que nace con la voluntad de ser un hito historiográfico en el ámbito de la arqueología industrial. El libro, editado en colaboración con el Instituto del Patrimonio Cultural de España, se divide en dos partes: un conjunto de doce estudios y cien fichas catálogo que recogen el total de los elementos que han configurado la exposición.

La temática de los diferentes estudios aborda la variedad de temas implicados en el análisis de lo industrial. Así, esta parte se inicia con un panorama general de la situación en la que en estos momentos se encuentra el patrimonio industrial en España realizada por Miguel Ángel Álvarez Areces, presidente de TICCIH España. Al que siguen una diversidad de textos dedicados a: el desarrollo histórico de la arquitectura industrial por Julian Sobrino Simal, profesor de Historia de la Arquitectura de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Sevilla; la definición y caracterización del patrimonio del transporte a cargo de Inmaculada Aguilar Civera, directora de la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV y profesora del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Valencia; los nuevos valores estéticos que introduce la obra pública en la contemplación contemporánea desarrollada por Mercedes López García profesora titular de Estética de la Ingeniería en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid; el análisis de las características y los valores del paisaje industrial por María Linarejos Cruz Pérez, arqueóloga y responsable del Plan Nacional de Paisajes Culturales en el Instituto del Patrimonio Cultural de España; el valor patrimonial de las máquinas y artefactos realizado por Josep Alabern Valentí, Ingeniero Industrial y presidente de la Associació de la Ciència i de la Tècnica i d'Arqueologia Industrial de Catalunya (AMCTAIC). A estos le siguen otros centrados en: la importancia de la cultura del trabajo para

entender el patrimonio industrial desarrollado por Juan José Castillo Alonso, profesor de Sociología de la Universidad Complutense de Madrid; la variedad de los archivos y las fuentes documentales que son necesarias conocer para el estudio del patrimonio industrial desarrollado por Marina Sanz Carlos, archivera, e Isabelo Naranjo Naranjo archivero de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía; el repaso por las políticas de catalogación y conservación de este patrimonio realizado por M^{te} Pilar Biel Ibáñez, profesora de Historia del Arte de la Universidad de Zaragoza; el panorama sobre la museología industrial a cargo de Eusebi Casanelles Rahola, director del Museu de la Ciència i la Tècnica de Catalunya, la importancia del asociacionismo para la defensa y conservación de este patrimonio desarrollada por Assumpció Feliu Torras, historiadora del arte y vicepresidenta de AMCTAIC y una valoración sobre la influencia y los resultados del Plan Nacional a cargo de Alberto Humanes Bustamante arquitecto y responsable del Plan Nacional de Patrimonio Industrial en el Instituto del Patrimonio Cultural de España.

Tras los estudios, el libro se completa con las fichas de cada uno de los 100 elementos de patrimonio industrial que han sido objeto de exhibición en la exposición. Cada una de ellas ha sido redactada por investigadores o técnicos conocedores de sus características históricas y su situación actual y están acompañadas de un importante aparato gráfico. En las fichas además de incidir en la importancia histórica del bien, se destacan otros valores como los tecnológicos, sociales, paisajísticos que explican el valor patrimonial de cada uno de los bienes.

Para cerrar este libro catálogo se ha confeccionado una lista de 100 sitios web sobre patrimonio industrial, a cargo de Gerardo J. Cueto Alonso, profesor del Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Cantabria, por cuanto este instrumento de comunicación está teniendo un protagonismo destacado en la difusión de los valores culturales del patrimonio industrial, siendo muchos los usuarios de la red que muestran su preocupación sobre el futuro de estos restos y la admiración casi romántica que suscitan sus ruinas. Finalmente los coordinadores de la exposición y de este libro-catálogo han realizado una selección de la amplia bibliografía publicada en España sobre su patrimonio industrial.

81

MADRID

Metro de Madrid

■ Transporte: ferrocarril, carretera, marítimo, aéreo y público urbano

Transporte

1919

Madrid

UTM: Huso 30

x: 442799; y: 4472830

(Nave de Motores de Pacífico)



Andén de la estación musealizada de Chamberí.

La antigua *Estación de Chamberí* y la *Nave de Motores de Pacífico* constituyen hoy los centros de interpretación del Metro

La inauguración en 1919 de la primera línea de Metro, de la por entonces denominada *Compañía Metropolitana Alfonso XIII*, supuso la materialización de un proyecto que, de diferentes formas, había comenzado a gestarse a finales del siglo XIX, tras la construcción del Metro de Londres (1863) y aun antes de la construcción de los primeros ferrocarriles metropolitanos de Europa continental (Budapest, 1896; París, 1900). Aquella primera línea del Metro madrileño nació de un impulso de los ingenieros Miguel Otamendi, Antonio González Echarte y Carlos Mendoza quienes, ya en 1914, habían presentado al Ministerio de Fomento un proyecto con las líneas generales de lo que, rápidamente, habrían de convertirse en los primeros tramos de la red.

La red, que sirvió para articular la ciudad y para agilizar los desplazamientos desde los barrios periféricos al centro, creció rápidamente en los años anteriores a la Guerra Civil, con la construcción del tramo central (Tetuán-Puente de Vallecas) de la actual línea 1, de gran parte de la línea 2 (Cuatro Caminos-Diego de León y Ventas), del tramo inicial de la línea 3 (Sol-Embajadores) y del entonces denominado Ramal Ópera-Norte. Al comienzo de la contienda, la red del Metro madrileño tenía 20 km de longitud, contaba con 38 estaciones y daba servicio a 180 millones de viajeros al año.

Junto a las estaciones y túneles, Metro acometió también la construcción de edificios auxiliares, subestaciones eléctricas y cocheras, para las que se contó, al igual que para las estaciones, con diseños del arquitecto Antonio Palacios.

Finalizada la Guerra, la *Compañía Metropolitana de Madrid*, aún de capital privado, acometió la construcción de la totalidad de la línea 4 y del tramo norte de la línea 3, de Sol a Argüelles.



Nave de motores de Pacífico



Arquitectos de la estación histórica de Chamberí

Pero, a partir de 1955, el Estado asumió las nuevas obras de Metro, iniciando, de esta manera, la progresiva nacionalización de la red madrileña. La primera consecuencia directa fue la construcción de la nueva línea 5. Desde mediados de los años 60, una característica que ha distinguido a *Metro de Madrid* es el diseño de sucesivos Planes de Ampliación: el primero, debido a Fernández de la Mora, se remonta a 1967, y significó el comienzo de la construcción de las líneas 5 y 6. Sin embargo, en 1978 la mala situación económica de la Compañía hizo que el Estado la interviniera y se hiciera cargo de su gestión. Esta situación desembocó en que, en 1986, el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid asumieron la propiedad de la *Compañía Metropolitana de Madrid*. Desde entonces, la red, que se ha extendido a una

docena de municipios colindantes a la capital, no ha cesado de crecer y se acerca los 300 km de longitud. Con casi 700 millones de viajeros anuales, el Metro de Madrid, que en 2009 celebró el 90º aniversario de su inauguración, ha llegado a convertirse en una de las principales redes de todo el mundo.

De las infraestructuras que, en los primeros años, sirvieron a las líneas más antiguas, se presentan en esta exposición dos recientemente recuperadas: la *Estación de Chamberí*, cerrada en 1966 por su imposibilidad de adaptarla a la longitud de los nuevos trenes, y la *Subestación eléctrica de Pacífico*, conocida como *Nave de Motores*, que abasteció de electricidad a las primeras líneas del Metropolitano y, en determinados momentos, sirvió también para garantizar el suministro de la ciudad de Madrid. Dos elementos de patrimonio industrial recuperados como símbolos de la historia de una compañía en permanente crecimiento y comprometida con el servicio a los ciudadanos.

La *Nave de Motores*, donde se conserva intacta una Central Eléctrica propulsada por motores Diesel, fue instalada a principios del siglo XX. Dicha central, que tenía como misión principal suplir la falta de suministro por parte de las compañías *Unión Eléctrica Madrileña*, *Hidráulica Santillana* e *Hidroeléctrica Española*, garantizó el servicio regular en la Línea 1 de Metro e incluso suministró energía a dichas compañías durante las épocas de estiaje. En 1972 cesó la

producción de energía por el Metropolitano y su cierre definitivo se produjo en 1987.

El edificio que alberga la Central fue proyectado por Antonio Palacios, autor de alguno de los edificios madrileños más significativos de la primera mitad del siglo XX, que también intervino en todos los aspectos decorativos y acabados de las primeras estaciones y edificios auxiliares de Metro. La *Nave de Motores* ha sido restaurada, recuperándose tanto la imagen primitiva del edificio como el extraordinario conjunto de maquinaria mecánica y eléctrica que alberga en su interior.

La *Estación de Chamberí*, conocida como la *Estación Fantasma*, es una de las nueve estaciones del primer tramo de la línea 1 de Metro (Sol-Cuatro Caminos) inaugurada en 1919 y constituye la única muestra conservada del estilo sobrio, funcional y sugerente con que fueron concebidas por sus diseñadores, los ingenieros Otamendi, Mendoza y Echarte, junto al arquitecto Antonio Palacios. La utilización del azulejo blanco como único revestimiento de los paramentos interiores, borra y difumina los límites espaciales de la estructura subterránea, creando la sensación de unos espacios más amplios y luminosos que la propia realidad. Ante la imposibilidad de poder alargar los andenes de 60 a 90 m para permitir la circulación de trenes de más capacidad, como se hizo en el resto de las líneas, la estación fue cerrada al público en 1966. Después de una minuciosa restauración, se ha podido recuperar su aspecto inicial, incluido el mobiliario y publicidad originales sobre azulejo, que permanecía oculta. En cuanto al mobiliario, participa de la sencillez que caracteriza al Metropolitano, alcanzando la simplicidad formal proveniente de una racionalidad industrial precursora del Movimiento Moderno en España.

Además de la intervención en la *Nave de Motores* y en la *Estación de Chamberí*, realizada en colaboración con el Ayuntamiento de Madrid, Metro ha llevado a cabo, en este caso junto con la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, la instalación museográfica de los restos hallados en la *Estación de Carpetana* así como la musealización del yacimiento arqueológico de la Estación de Ópera.

Carlos Caballero Casado

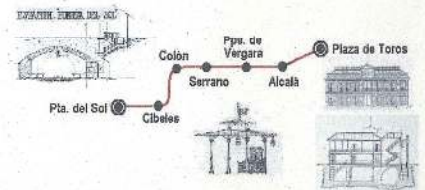


Nave de Motores de Pacífico



Fotos históricas del Metro de Madrid

Proyecto de Ferrocarril Subterráneo
Por D. Manuel Borrero Fernández 1895



Proyecto de Metropolitano de 1898