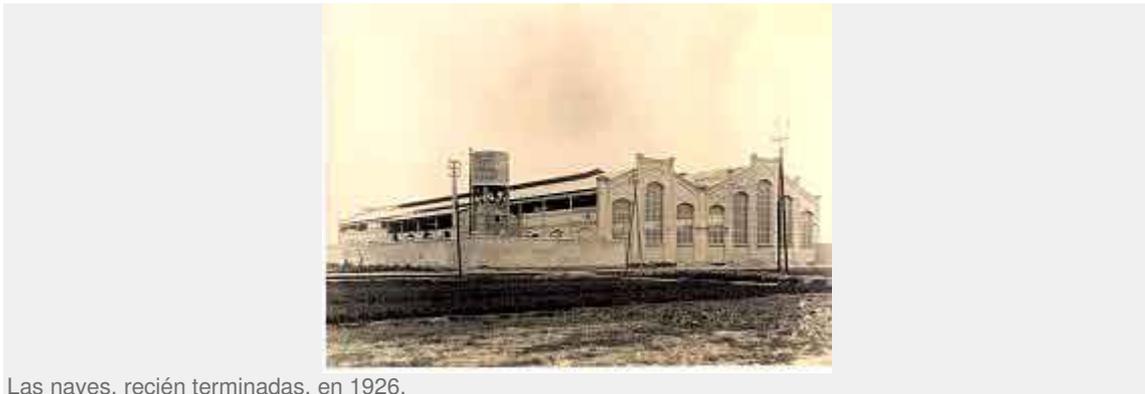


Patrimonio amenazado

Las naves de Macosa, obra de Goerlich, condenadas por el Parque Central

Francisco Signes Martínez trabajó en Macosa. Profundo conocedor de la historia del ferrocarril en Valencia, acaba de publicar el libro 'Del taller de los Devís al centro tecnológico de Vossloh (1897-2006)'. En este artículo desvela que las viejas naves industriales de la histórica compañía, que dan a las vías de acceso a la estación del Norte, son obra del prestigioso arquitecto Javier Goerlich. El plan del Parque Central prevé su derribo.

por francisco signes martínez



Las naves, recién terminadas, en 1926.

En un momento que en Valencia se están llevando a cabo toda una serie de importantes actuaciones y transformaciones urbanísticas y las autoridades municipales están definiendo de un modo u otro un modelo de urbanismo y, por tanto, un modelo de ciudad que aspira a ser una referencia en el siglo XXI, hay un aspecto de todas estas actuaciones que está quedando en un segundo plano, cuando no en el limbo. Me estoy refiriendo a la conservación del patrimonio arquitectónico industrial. Abordaré en el presente trabajo el caso concreto de las naves de Construcciones Devís, posteriormente denominada Macosa, situadas entre la calle de San Vicente, las vías de acceso a la Estación de Norte y el molino de Vicente Belenguer fachada con la calle Fernández de Mesa y la calle Almudaina. El otro sector de la fábrica, levantado a finales de los 40 y mediados de los 50, se encuentra situado entre el molino de Vicente Belenguer, fachada de la calle Fernández de Mesa y las naves de Hierros Mateu, abandonadas desde los años 60.

Entre los años 1996-1997 y formando por aquel tiempo parte de Alstom, la actividad industrial que aún restaba fue trasladada a la nueva fábrica en desarrollo, situada en el polígono industrial del Mediterráneo, en Albuixech. Los terrenos, con sus naves, pasaron al cabo de un tiempo a manos de una conocida empresa inmobiliaria, dentro de los planes financieros de la multinacional francesa, desligándose de la fábrica de Albuixech.

La tradición industrial centenaria, que arranca de los Devís en 1897, se traslada a la nueva fábrica de Albuixech, hoy en día Centro Tecnológico de Vossloh, la cual es no sólo la continuadora de esa tradición sino que además se sitúa como una referencia industrial y tecnológica en España y en Europa en la fabricación de material ferroviario.

En todos estos años, las abandonadas naves de Macosa en la calle San Vicente no han generado otra noticia que los desalojos de familias que las ha ocupado y las quejas de diverso tipo entre el vecindario por las familias okupas.

Situadas en el área de influencia del parque central, se encuentran en el centro de una amplia reordenación urbanística, que, sin duda alguna, se lanzará en cuanto arranque en serio el plan del parque central y el soterramiento de las vías. Un espeso silencio municipal las rodea y parece que su destino no es otro que caer bajo la piqueta.

¿Pero cuál es la historia de estas naves que forman parte del paisaje urbano para todos los usuarios del tren que llegan o salen de la estación de Norte? Los cuales, a fuerza de verlas, no les dan importancia.

Pues son las naves en donde se consolidó definitivamente una de las vigas maestras del tejido industrial valenciano, una historia industrial centenaria que arranca de la mano de la familia Devís.

En 1897, dos emprendedores metalúrgicos valencianos, Miguel Devís Pérez y José Noguera Chuliá, fundan en el barrio valenciano de Marchalenes los Talleres Devís -Noguera. Sorprendentemente, la nave original, no así por desgracia el edificio de oficinas, se conserva magníficamente, posiblemente gracias a ser una Centro de formación de la construcción. Está situada en lo que hoy es el patio interior de una gran manzana lindante a la calle Arzobispo Fabián y Fuero, en el Llano de Zaidía, y muy pocos saben su historia.

Tras una etapa en común, en 1911 Miguel Devís Pérez toma el control de la empresa, la cual pasa a denominarse sucesivamente Devís e Hijos e Hijos de Miguel Devís, y es bajo esta denominación cuando se plantea la construcción de una nueva fábrica, pues el primitivo taller era totalmente inadecuado para los planes de expansión de los Devís. Se trataba de levantar unos nuevos talleres, más grandes y con posibilidad de desarrollo, y mejor situados.

Así se eligió esta zona, traste 3 nº107 del antiguo Camino de Valencia a Casas de Campillo, posteriormente Camino Real a Madrid (hoy calle San Vicente Mártir) por donde pasaban las vías de acceso a la Estación de Norte, la vía estrecha, conocida como la "vieta" (desaparecida en la riada del 1957), de la línea Estación de Jesús a Nazaret de la CTFV, que discurría por lo que hoy es la calle Almudaina y por la puerta a lo largo del Camino Real a Madrid, pasaba la línea de tranvías nº 24 también de la CTFV que iba a Catarroja y Silla.

Como vemos, en todos los casos se disponía de apartaderos y desvíos que comunicaban la red ferroviaria y la de transportes urbanos con la nueva fábrica, un lugar excepcionalmente elegido para desarrollar la estrategia de los Devís.

¿Y a quién encargan el proyecto de los nuevos talleres?

Pues al destacado arquitecto valenciano Javier Goerlich Lleó (1886-1972). De su influencia en la arquitectura de Valencia basta señalar sus obras más significativas: Plaza de Emilio Castelar de 1926 (de la cual solo quedan las fotos), edificio Fdo. Torner en Av. del Oeste-C/ San

Vicente, Residencia de Estudiantes, Plan Goerlich 1928, Edificios Martín Alegre en plaza Canovas del Castillo y Hotel Londres en plaza del Ayuntamiento, sede del Banco de Valencia, Mercado de Abastos, edificio Roig Vives en C/ Xativa, Edificio Patuel Longas en C/ Ruzafa-C/ General San Martín, edificio Marti Cortina en Av. del Oeste, Casa Pío Molla en c/ Norte, edificio Fco. Antolí en c/ Cirilo Amoros y los grupos de viviendas Federico Mayo, Industria, General Franco y Ramiro Ledesma, y un largo etcétera.

Compuesto por dos naves y un pequeño anexo como sección de forja, su construcción empezó en agosto de 1922, terminándose en noviembre de 1926, incluyendo el cerramiento mediante un muro.

Posteriormente, en 1928 se adosan a dichas naves otras dos de igual factura y una cubierta a lo largo de las mismas, siendo proyectadas por el ingeniero Manuel Torres Puchol, actuando como arquitecto facultativo Javier Goerlich. Esta es la fachada que a día de hoy vemos desde las vías de acceso a la Estación de Norte, las naves de Construcciones Devís de Javier Goerlich.

De nuevo es Javier Goerlich el que desarrolla el proyecto de la siguiente ampliación, la cual se lleva a cabo entre diciembre de 1928 y enero de 1930, completándose lo que serán las naves de pintura y carpintería, haciendo fachada estas últimas con la línea del Camino Real a Madrid y el cerramiento de toda la fachada que discurre por el mencionado camino y lo que es hoy calle Almudaina, incluyendo la puerta de acceso principal.

Cautelosos pero audaces en su proyecto industrial los Devís se embarcan en una nueva ampliación de las instalaciones. En agosto de 1935 se proyecta por el ingeniero Vicente Lloréns Cerveró una nueva nave de estructura metálica en el gran patio interior entre la fachada de las naves originales y el muro exterior lindante al Camino Real de Madrid, actuando como arquitecto facultativo Antonio Gómez Davó.

El estallido de la guerra civil paraliza la nueva construcción. Mientras tanto, los trabajadores se hacen cargo de los talleres y eligen un Comité de fábrica que dirija la colectivización de la misma.

En enero de 1937, la Subsecretaría de Armamento y Municiones, dependiente del Ministerio de Defensa, decide reemprender las obras de la nave proyectada en 1935, que estaban paralizadas, terminándolas en mayo del mismo año, así como un par de edificios dedicados a vestuarios y oficinas que hacen fachada con el Camino Real a Madrid proyectados por Antonio Gómez Davó (uno de los arquitectos que proyectaron casi todos los refugios antiaéreos construidos durante la guerra civil) y otro edificio dedicado a comedor, bajo el cual se construye un refugio antiaéreo.

Todo ello constituye la Fábrica nº 9 dedicada a la fabricación de cartuchería de fusil. Su gestión, equipamiento y contratación de personal, será completamente ajena a la marcha de los Talleres Devís que, asimismo en agosto de 1938, son incautados por la citada subsecretaría pasando a denominarse Fábrica nº 30.

Como vemos estamos describiendo un conjunto industrial cargado de historia, y eso que no he

reseñado su historia industrial, el material ferroviario fabricado en ese periodo, que situó a Construcciones Devis como uno de los grandes constructores ferroviarios españoles.

Gran parte de esta obra original sobrevive hoy en día. Hay, por supuesto, reformas, modificaciones y añadidos más o menos afortunados, nuevas naves que sustituyeron a las destruidas en el incendio de 1958 de la carpintería, y destrozos en el lugar de naves de los años 60 que han sido achatarradas o vendidas, pero, sin duda, alguna estamos ante el conjunto de arqueología industrial más importante y con más historia en su seno de la ciudad de Valencia y debería ser tratado en un plan de preservación lo mas amplio posible.

Sobre este conjunto arqueológico industrial debería hacerse un esfuerzo por parte del Ayuntamiento de Valencia y de la Generalitat Valenciana para preservar una parte significativa del mismo y que quedara integrado como referencia histórica en toda la remodelación que más pronto o más tarde llegará a toda la zona. Su preservación y rehabilitación, y no su derribo, daría a la misma un valor urbanístico añadido cualitativo. Su posible destino a un plan de equipamientos públicos sería más que deseable.

En esta línea incluso se podría ir más allá con una propuesta innovadora: a unos pocos centenares de metros y en las instalaciones de la estación lindantes a la calle Filipinas, se encuentran parte las naves del deposito de tracción, obra de Demetrio Ribes y destinadas a albergar el futuro Museo del Transporte. A pesar de estar separados unos centenares de metros, qué gran museo se podría realizar si uniéramos en el proyecto del mismo las naves de Demetrio Ribes, el arquitecto de la Estación de Norte, con parte de las naves de Construcciones Devís obra de Javier Goerlich.