5. PATRIMONIO CULTURAL, HISTORIA Y PROYECTO URBANO EN LA RECUPERACIÓN DE BALDÍOS INDUSTRIALES FERROVIARIOS

Jose Luis Lalana Soto
Profesor asociado de Urbanística y Ordenación del Territorio
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid
jlalana@arq.uva.es

Luis Santos y Ganges
Profesor contratado doctor de Urbanística y Ordenación del Territorio
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid
luis.santos.ganges@uva.es

RESUMEN

Este texto es una contribución crítica sobre la consideración institucional del papel del patrimonio industrial en la ciudad y sobre su caracterización y evaluación patrimonial de cara a plantear procesos de transformación urbanística. De este modo, se trata de una reflexión acerca de los baldíos urbanos industriales, del papel de la Historia en la caracterización patrimonial de esos baldíos y del modo en que el planeamiento urbano aborda el conocimiento de los baldíos como preexistencias dignas o no de ser salvaguardadas y reutilizadas. Ejemplificando con siete casos de grandes proyectos urbanos sobre baldíos industriales ferroviarios en el mundo, se demuestra la diversidad de la casuística y la problemática común.

Palabras clave: patrimonio industrial, baldío urbano, Historia urbana, proyecto urbano, caracterización patrimonial, recuperación patrimonial.

5. CULTURAL HERITAGE, HISTORY AND URBAN PROJECT IN THE RECOVERY OF RAILWAY INDUSTRIAL BROWNFIELDS

Jose Luis Lalana Soto

Profesor asociado de Urbanística y Ordenación del Territorio
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid
jlalana@arq.uva.es

Luis Santos y Ganges

Profesor contratado doctor de Urbanística y Ordenación del Territorio
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid
luis.santos.ganges@uva.es

ABSTRACT

This text is a critical contribution on the institutional consideration of the role of industrial heritage in the city and its characterization and evaluation in order to propose urban transformation processes. Therefore, it consists of a deliberation on the topic of industrial urban brownfields, of the role of history on the patrimonial depiction of those brownfields and the way in which urban planning approaches the understanding of such as preexistences, whether worthy or unworthy of being safeguarded and reused. The diversity of the casuistry and common problems are exemplified with seven cases of great urban projects on railway industrial sites worldwide.

Keywords: industrial heritage, urban brownfield, urban history, urban project, heritage characterization, heritage recuperation.

5.1. INTRODUCCIÓN

> "The industrial heritage is highly vulnerable and often at risk, often lost for lack of awareness, documentation, recognition or protection but also because of changing economic trends, negative perceptions, environmental issues or its sheer size and complexity" (ICOMOS & TICCIH, 2011).

En un seminario internacional sobre patrimonios urbanos y diagnósticos históricos[1], parece adecuado reflexionar sobre regeneración urbana y patrimonialización, en concreto sobre la evaluación patrimonial en relación con los procesos de transformación urbanística, en especial referida a los grandes proyectos urbanos sobre baldíos industriales ferroviarios.

El asunto de los baldíos urbanos, habitualmente industriales, ha sido muy abordado desde la perspectiva ambiental, donde el problema de la contaminación del suelo y su regeneración puede ser importante, y bastante tratado desde la perspectiva de los estudios urbanos y territoriales, tanto con casuística como con estudios de síntesis, sobre todo para las zonas industriales en declive o que han experimentado fenómenos de desindustrialización, donde la administración pública ha debido afrontar el reto de la transformación de uso de los baldíos en un contexto socioeconómico difícil, con grandes costes de descontaminación y donde a veces ni siquiera la titularidad del suelo era clara.

Varios enfoques, pues, se entrecruzan. Durante las décadas de más intensa pérdida de peso de la actividad industrial, razonablemente predominó la orientación socioeconómica respecto del empleo (espacios de trabajo, reconversión industrial, nuevos sectores económicos, inversión pública), y sólo después entró en escena la orientación urbanística (problemática disponibilidad de espacio, imagen de abandono, límites de la descontaminación para nuevos usos urbanos, necesidad de equipamientos y zonas verdes, política de vivienda, etc.), llegando la orientación patrimonial todavía mucho más tarde.

Desde la perspectiva urbanística y patrimonial, hay, al menos, dos grandes variables a tener en cuenta. La primera es que un baldío industrial es un ámbito en desuso o abandonado, que requiere una rehabilitación previa para su cambio de uso pero que no tiene porqué estar contaminado. La segunda, que un baldío industrial puede estar construido o no, pero, cuando lo está, cabe pensar que los restos materiales son susceptibles de ser evaluados como potencial patrimonio cultural. Esto es especialmente importante en la consideración de ciertos espacios industriales ferroviarios caracterizados por un largo periodo de ocupación y actividad, donde la contaminación de los suelos es puntual y el patrimonio potencial es evidente.

En el tratamiento de los baldíos urbanos industriales, en las últimas cuatro décadas, se ha pasado de las prácticas intensas de demolición al aprovechamiento de su imagen pero sin conservación patrimonial, a la consideración laxa o rigurosa de la salvaguarda del patrimonio y su reuso, y a diversas formas de puesta en valor, desde la apropiación por las actividades de ocio, comercio y turismo, a la concepción como espacio de creación y de representación artísticas o a la

1 Seminario Internacional "Patrimonios urbanos, diagnósticos históricos y futuros del pasado", que tuvo lugar en Valladolid los días 10 y 11 de marzo de 2016 organizado por el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid (España) y el grupo transversal "Usages de l'Histoire et devenirs urbaines" del Labex "Futurs urbains" (Francia).

museificación. Pero la patrimonialización es una construcción, una práctica social con aristas, y en muchos casos sigue siendo una entelequia, porque continúan dándose en la actualidad todos los supuestos que acabamos de mencionar.

Así pues, proponemos aquí una reflexión que considera tres objetos fundamentales:

- la reconversión de los baldíos urbanos industriales
- la conservación y recuperación del patrimonio industrial, y
- el modo en que se abordan en términos urbanísticos los dos anteriores, bien desde un planeamiento general integrador, bien mediante un proyecto urbano que se superpone a éste.

5.2. Los baldíos urbanos industriales y su reconversión

Posiblemente el equívoco terminológico con la expresión de "baldío urbano" es uno de los más duraderos y persistentes en los estudios urbanos, donde aparecen las indefinidas y sugerentes expresiones urbanísticas de "terreno vacante" y "vacío urbano", mezcladas junto al tan interesante como inextricable *terrain vague* de Solà-Morales y al bien distinto concepto socio-antropológico de *non-lieu* de Augé.

Clichevsky ha analizado las "tierras vacantes" latinoamericanas en tanto predios en desuso que son elementos integrales de los mercados inmobiliarios y que podrían ser espacios de oportunidad, proponiendo incorporarlas a las políticas urbanas (Clichevsky, 1999).

Por su parte, Freire estudia el "vacío urbano" en tanto espacio de mínimo diseño y figurado desuso, si bien remitiéndose al más confuso sentido de "espacio vacío" e indirectamente al de espacio no construido y desaprovechado (Freire, 2011). Puede sostenerse que "vacío urbano" es un término cuyo sentido concreto depende del interés académico perseguido en cada caso, de ahí que pueda vincularse alternativa o complementariamente con "terreno vacante", "espacio residual", "área intersticial", "espacio indeterminado", "espacio de incertidumbre", "espacio desperdiciado" e incluso "espacio informal".

Toda esta terminología relacionada con los espacios por aprovechar, en fin, guarda cierta relación con *terrain vague*, que, como explicó Solà-Morales, incorpora diversas connotaciones: la de vacuidad o desocupación, la de inestabilidad o fluctuación, la de indeterminación o incertitud, la de vaguedad y confusión, y la de expectación y disponibilidad... algo sin control, evocador de libertad y ajeno al poder (Solà-Morales, 1995).

Es decir, los *terrains vagues* han sido concebidos como lugares extraños al sistema urbano, sorprendentes y residuales, pero también como espacios para los que las autoridades y los urbanistas pretenden su continuidad, su racionalización y su puesta en producción.

Por su parte, "baldío urbano" y su concreta expresión como "baldío industrial"[2], o sus equivalentes más utilizados en otras lenguas, como *friche urbaine*, *area dismessa* o *derelict site* (aunque es mucho más usado el ambiguo *brownfield*), son también términos resbaladizos que acogen bastantes posibles sentidos y precisan de aclaración antes de ser usados.

2 No es casual que en su « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Merlin y Choay (2005, pp. 405-406) incluyeran en la misma entrada la expresión *friches urbaines et industrielles*.

En primera instancia, la definición convencional de baldío industrial es la de un espacio, construido o no, que en el pasado fue ocupado por la industria y que, tras su desafectación, ha sido abandonado total o parcialmente y se encuentra en vías de degradación. Según la red CABERNET[3], las características que definen a un baldío son:

- se trata de un lugar que en el pasado fue afectado por determinados usos y actividades,
- se encuentra infrautilizado, en desuso o abandonado,
- se localiza fundamentalmente en áreas urbanas desarrolladas,
- requiere de una intervención específica para ser incorporado a la ciudad,
- puede presentar problemas, reales o percibidos, de contaminación.

A lo cual, dado que hemos señalado que nos interesa incorporar las perspectivas urbanística y patrimonial, deberíamos de añadir que pueden ser considerados como una reserva de suelo edificable, pero que también son el testimonio de un pasado industrial, en sentido amplio, y pueden contener construcciones o restos materiales susceptibles de ser preservados.

En todo caso, no podemos olvidar que el patrimonio es un asunto más entre los muchos aspectos que pueden caracterizar un baldío, y que las diferencias interpretativas sobre este concepto residen, lógicamente, en el enfoque que centra el interés o combinación de intereses:

- en la faceta ambiental (descontaminación de los suelos y aguas),
- en la faceta económica y social (reinserción industrial, generación de actividad económica, dotaciones o viviendas),
- en la faceta urbanística (disposición del lugar y reconversión e integración urbanas) o
- en la faceta patrimonial (salvaguardar y rehabilitar el patrimonio industrial más relevante y reusar en lo posible el resto).

Junto a esta visión, que podríamos denominar "estática", del concepto de baldío urbano industrial, hay otra que se refiere también a una dinámica en el transcurso del cambio de uso, a una situación transitoria dentro del proceso de transformación urbana, que se enmarca en el proceso de vaciado industrial[4] y que concluye con la reconversión o recuperación urbana, sea del tipo que sea.

Este sentido de proceso guarda una relación inseparable con dos ideas-fuerza que son confluentes en el concepto de baldío: la de lugar inútil e improductivo y la de lugar disponible a la espera de un mejor uso. Por su condición de negatividad y de transitoriedad, el destino de un baldío es, por supuesto, dejar de serlo[5].

---

3 CABERNET: *Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network*. Comenzó como un proyecto construido a partir de la experiencia de CLARINET (Contaminated Land Rehabilitation Network for Environmental Technologies in Europe, 2002-2004), para convertirse posteriormente en una red de expertos europeos que coordina el complejo tema multisectorial involucrado en la regeneración de los baldíos industriales (Ramsdem, 2010).

4 Pardo Abad (1991 y 2004) se ha servido del término "vaciado" industrial con una perspectiva instrumental orientada al análisis de las dinámicas urbanas en un contexto de competencia de los usos del suelo, teniendo bien presente que los procesos de transformación son diversos y complejos en su variedad de factores y expresiones.

5 En palabras de Noury (2004, p. 170): "En tout état de cause, l'existence même de friches suppose par définition que les activités qui y étaient exercées aient été abandonnées. De tels abandons pouvant rarement être admis dans une société soucieuse de son développement, de son urbanisation et de

Ahora bien, muchos son los factores que intervienen en el vaciado industrial y, desde luego, los extremos estarían entre la situación de pérdida drástica de rentabilidad (por razones diversas: de imposibilidad de ampliación, de reinversión, de obsolescencia o cambio tecnológico, etc.) y la situación de centralidad relativa y de potencial renta del suelo (tensiones del mercado inmobiliario y contingencias del planeamiento urbanístico), pasando por la deslocalización hacia otros espacios económicos.

Todo esto se ha venido estudiando desde finales de los años setenta[6], y desde entonces ha tenido lugar un cierto cambio de enfoque. Un cambio no sólo para los baldíos urbanos donde la renta urbana inducía la inversión, sino también para muchos lugares industriales encastrados en la ciudad que podrían convertirse en baldíos urbanos por razones diversas, ya ambientales, ya urbanísticas, ya de puro negocio.

Es decir, los valores del mercado inmobiliario, los costes de oportunidad del traslado y la posibilidad del aprovechamiento económico de la localización podían tender a convertir en virtual baldío lo que no lo era por las razones tradicionales. Y es que identificar un lugar como baldío, siéndolo o no, es la mejor coartada para hacer evidente su transformación, como se puede comprobar más adelante en el estudio de casos que proponemos.

5.3. Historia y patrimonio industrial: el reconocimiento de los valores patrimoniales y sus posibilidades

Aunque la figura de monumento industrial nació en 1959 en el Reino Unido y la arqueología industrial fue desplegándose en toda Europa en las décadas siguientes, lo cierto es que el patrimonio industrial es uno de los últimos tipos patrimoniales en ser reconocidos social, política y administrativamente.

Sólo cuando han tenido relevancia la memoria colectiva local, la cuestión identitaria (o nacionalista), la imagen histórica (o historicista), la finalidad didáctica (o dogmática) y el consumo cultural (o turístico), ha podido tener un nicho fáctico la rehabilitación del patrimonio industrial, a menudo para la museificación.

Quedan muchos restos industriales, y no todos pueden, ni deben, ser conservados. Pero la necesaria selección exige previamente la caracterización y evaluación del patrimonio, y esto no es tan sencillo como identificar y describir, sino que requiere documentar, criticar, comprender e interpretar, lo cual implica la explicación histórica, ingenieril, arquitectónica, urbanística y sociológica. Y, tras la selección (por su significado histórico, socio-antropológico, técnico, arquitectónico o estético, su potencial científico o educativo-cultural, su representatividad, integridad, rareza o relevancia...), hay que abordar la protección y preservación en sus diferentes modos.

La historia, sin embargo, no está suficientemente valorada en este proceso, como tampoco lo están la ingeniería ni la sociología. Y es que, por desgracia, el proyecto de intervención desplaza muchas veces al previo conocimiento cabal de lo existente:

son environnement, la qualification même de friche renvoie par voie de conséquence à la recherche d'une nouvelle utilisation. Industrielles ou urbaines, les friches n'ont donc de sens que par leur réaménagement".

6 Merenne-Schoumaker escribía, en 1982, que los baldíos urbanos eran un tema de actualidad.

> "Siguiendo la máxima de la modernidad que identifica ver con conocer, la mayor parte de las actuaciones se siguen realizando con un criterio básicamente estético y monumentalista, sin tener en cuenta los aspectos técnicos, científicos o históricos" (Lalana & Santos, 2009, p. 15).

A menudo el valor testimonial se deja llevar por cierta tergiversación particularista, y el valor histórico-social queda reducido a la imagen arquitectónica y al fetichismo. Y ello porque, en efecto, siguen desgraciadamente vigentes algunos considerandos simplistas y carencias formativas en la salvaguarda patrimonial, tales como:

- la deriva monumentalista ligada a lo singular, desatendiendo el conjunto y la dimensión espacial, y a lo espectacular (lo más grande, lo más vistoso, lo más antiguo, lo más contrastante), desatendiendo lo significativo;
- la comprometida identificación de patrimonio con arquitectura, una reducción[7] que impide apreciar los procesos y las relaciones entre los lugares y, por ende, su funcionamiento y sentido, arriesgando alcanzar sólo formalismos de composición, estilo y materialidad;
- el desconocimiento de muchas materias técnicas que dificulta la comprensión de las instalaciones industriales desde el punto de vista funcional y de la memoria del trabajo, y
- la minusvaloración o simplificación de los aspectos históricos y sociales.

Toda caracterización patrimonial requiere estudiar y comprender multitud de hechos históricos de diferente índole, entender variados asuntos tecnológicos y el conocimiento industrial de la época, conocer el proyecto industrial, apreciar sus condicionantes y sus proyectistas y su obra, vislumbrar la relación entre forma y función, estar al tanto de sus usos a lo largo del tiempo, comprender sus implicaciones socio-antropológicas y, en suma y sobre todo, tener el mejor conocimiento posible del pasado y su proyección en diversas facetas.

Debemos, pues, reivindicar la Historia en sus perspectivas de Historia política, Historia económica, Historia social, Historia de la técnica, Historia del arte e Historia urbana y urbanística, hasta ahora minusvaloradas en todas las fases del proceso de patrimonialización y en las propuestas de intervención. Los estudios de patrimonio industrial que conocemos participan de los defectos que Gille (1999) denunciaba en sus prolegómenos a una Historia de las técnicas: a menudo se plantean descripciones encerradas en sí mismas, sin inserción en la historia general, que sustituyen la explicación por la narración, mediante una historia de inventos, personajes, objetos e inauguraciones, y con un perfil hagiográfico y chovinista.

Sin un conocimiento profundo[8], ni la selección ni la intervención acertarán. Y ello solamente es posible con equipos multidisciplinares y con integración de saberes, máxime teniendo en cuenta que la historia de las técnicas tiene una dificultad propia:

---

7 No en vano, los Principios de Dublín para la conservación de los lugares, construcciones, áreas y paisajes del patrimonio industrial (ICOMOS & TICCIH, 2011) intencionalmente se sirven -de manera recurrente- de la expresión *the industrial heritage structures, sites, areas and landscapes.*

8 La carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial (TICCIH, 2003, 5.II) expone que: "La conservación de los sitios industriales requiere un profundo conocimiento del propósito o los propósitos por los que se construyó, y de los diferentes procesos industriales que tuvieron lugar en él. Esto puede haber cambiado con el tiempo, pero todos los usos anteriores deben ser investigados y evaluados".

> "Si la historia que nos concierne la escribe el técnico profesional, se obtendrá entonces una historia internalista, apta sólo para técnicos. Si la escribe el historiador formado en una universidad de humanidades, dicho historiador podrá decir algo sobre el devenir histórico de la técnica siempre que –y sólo cuando- haya tenido la precaución de acercarse técnicamente al tema. En este segundo supuesto, escribirá una historia externalista. En cualquiera de los casos, se hace difícil profundizar en los temas." (Gille, 1999, p. 18)

Todo estudio de patrimonio industrial debe afrontar el análisis desde diversas disciplinas y enfoques, y debe enfrentarse, cuando menos, a un encuadramiento histórico sistemático, al manejo interrelacionado de los contextos (político, institucional, social, económico, tecnológico y artístico) y al estudio comparado.

Ahora bien, tanto en la Historia como sobre todo en el patrimonio industrial los valores sociales del presente son fundamentales. La construcción histórica se hace con hechos pero ello es sólo posible con ideas, con preguntas, con un punto de vista razonado donde la teoría, los valores sociales y los intereses académicos preceden a la reconstrucción histórica y a la significación identitaria. Es evidente que la Historia se hace –inevitablemente– desde un presente determinado que interviene de diversos modos en la actividad histórica, la cual, sin embargo, no debe proyectar el presente sobre el pasado. Por eso es tan relevante la búsqueda de objetividad e imparcialidad así como la reflexión autocrítica acerca del condicionamiento social de quien trabaja en historia (y lo mismo cabe trasladar a quien trabaja en patrimonio).

Los valores sociales y los fines ideológicos han encauzado el cambio desde la demolición de lo heredado y el olvido voluntario –tabula rasa– hasta la ampliación sin fin del patrimonio (*le tout patrimonial*) (Audrerie, 1997; Choay, 2009). El patrimonio es, como decía Choay (1992), un *concept nomade* que, sin embargo, no deja de ser un buen instrumento para conformar nuestro futuro, si bien es cierto que vivimos en una época caracterizada por una cierta obsesión patrimonial o de la memoria (Nora, 1997; Heinich, 2009), en la que se manifiesta también una tendencia a ampliar, quizá demasiado rápidamente, la noción de patrimonio.

El neologismo *patrimonialisation* no deja de ser un concepto ligado a un fenómeno socio-político del presente: el patrimonio como elemento político (Gravari-Barbas, 1996 y 2005) que influye en el modo de abordar el estudio histórico y la evaluación patrimonial, y que guarda estrecha relación con la apropiación del espacio y su caracterización simbólica, y con la espacialización de las identidades (Neyret, 2004; Gravari-Barbas, 2005; Veschambre, 2007a, 2007b y 2008; Di Méo, 2007).

En todo caso, y a pesar de los problemas señalados, es indudable el incremento de la consideración social del patrimonio industrial. Frente a la generalización del anterior fenómeno destructor que planteaba la reconquista urbana, hoy tiende a considerarse positivamente el aprovechamiento del patrimonio, con una variada casuística que va desde la idea honesta de revitalización o reciclaje de los bienes patrimoniales hasta su utilización como argumento lucrativo a la vez que como mecanismo de coartada para el derribo del conjunto. De esta suerte, como hizo ver Tomas (2000), a medida que se ha engrandecido la consideración social del patrimonio, se ha revalorizado en todos los sentidos el baldío urbano con sus edificaciones aprovechables.

5.4. El proyecto urbano: ¿proteger y reconvertir el patrimonio industrial?

Veschambre (2005) ha afirmado acertadamente que demolición y conservación constituyen las dos caras de un mismo proceso: el de la reinterpretación en el tiempo de la ciudad heredada. En este sentido, en la patrimonialización de los sitios industriales, el perfil y las características de la consideración del patrimonio en los proyectos urbanos se mueve entre:

- Reconversión o recualificación urbana de los baldíos industriales construidos, así como sus resultados en tanto se materializan en restauración/rehabilitación salvaguardando los valores patrimoniales.
- Reciclaje/adaptación, teniendo indirectamente en cuenta al patrimonio industrial desde la perspectiva de integrarlo a las nuevas funciones urbanas aprovechando su imagen (la conservación de elementos icónicos o favorecedores de cierto "ambiente" como factores de marketing).
- Derribo/destrucción, toda vez que lo existente carece de valores patrimoniales significativos y resulta inadaptado a los fines del proyecto. Si bien siguen siendo ciertas las razones de coste y dificultad, en la actualidad, la demolición del patrimonio industrial se basa a menudo en el desconocimiento (intencionado o incompetente) y en la argumentación intencionada (invocando mal estado de las estructuras o inconvenientes de todo tipo para su adecuación).

Si descartamos los baldíos industriales degradados o contaminados, y si nos centramos en los que se localizan en lugares que pueden concebirse como reservas de suelo edificable y contienen construcciones con algún valor patrimonial, estamos ante una clase especial de espacio-proyecto, un lugar pertinente para la intervención en la ciudad postindustrial, que ha de ser construido por sus actores pero también sobre la base de sus relatos y representaciones, y una intervención que se guía en el arranque del presente siglo, según los casos, por el excelso diseño urbano-arquitectónico, el espacio verde equipado, el uso colectivo de los sitios significativos y los criterios más vistosos de respeto medioambiental y patrimonial:

> "(…) dans le paysage postmoderne, la friche devient le terrain de la reconquête de la ville par les clases moyennes : valorisation du patrimoine industriel, réaménagement vert ou récréo-touristique, création de nouveaux espaces résidentiels" (Sénécal & Saint-Laurent, 1999, p. 41).

Este arquetipo de espacio-proyecto se caracteriza por la reapropiación de aquellos sitios industriales abandonados donde los atributos de centralidad, accesibilidad o capacidad de integración facilitan la congregación de intereses de diversos agentes urbanos. Así pues, no se trata de intervención pública para paliar problemas sociales, sino de operación de oportunidad con una evidente dimensión económico-inmobiliaria, ya sea intervención privada, público-privada o incluso pública con lógicas privadas. En este caso, lo simbólico entendido como recurso, la mercantilización del patrimonio y la revalorización económica del lugar están muy relacionados; el patrimonio es una forma clara de capital, de manera que puede configurarse también en un argumento de legitimación de la gentrificación y la apropiación del espacio.

En este contexto, en el supuesto de que la perspectiva patrimonial no sea una mera obligación nominal y que se incorpore efectivamente en las políticas

urbanas, los problemas no llegan tanto por la gestión de los monumentos reconocidos con figuras legales como por la del patrimonio del que apenas se sabe algo, y que habría que caracterizar y evaluar.

No es infrecuente, en el caso de los proyectos urbanos en grandes baldíos industriales, que la caracterización/evaluación, la selección y la catalogación se hagan, si es que se hacen[9], en el momento de pergeñar o desarrollar el proyecto, lo cual, sin duda, mediatiza mucho el resultado.

Por otra parte, cuando un proyecto urbanístico tiene gran entidad nos enfrentamos habitualmente ante una problemática específica: en primer lugar, la plasmación de su necesidad social (decisión política y soporte ciudadano) seguido de la justificación técnica y la factibilidad económico-financiera. En este proceso, resulta muy importante el debate social frente a la propaganda, es decir, el análisis del beneficio global para la ciudad frente a la promoción de la solución presentada como evidente.

Un gran proyecto urbano, en lo que se refiere al patrimonio cultural, debe además atender a los aspectos representativos y simbólicos relacionados con la memoria, la identidad, el valor alegórico y sus iconos y la imagen general, toda vez que el patrimonio industrial desempeña o puede desempeñar un papel de significación del espacio incorporado a la racionalidad urbanizadora.

Debería pertenecer al pasado la voluntad de omisión u olvido, un pasar página que ha sido propio de la transformación de muchos espacios, del mismo modo que resulta hoy también muy insuficiente la solución simplista de salvar de la piqueta el supuesto hito de lo preexistente: bien la esbelta chimenea o la torre de agua (que no dejan de ser un testimonio aparente, enfático y sobre todo barato y poco consumidor de suelo), o bien la destrucción patrimonial acompañada del aprovechamiento de fachadas que sirven de marca testimonial al proyecto arquitectónico. Los macro-proyectos urbanos (los “de autor”, con más responsabilidad que otros) deben superar todo esto, y han de afrontar el reto de la salvaguarda y de la recuperación en sentido amplio[10] del patrimonio industrial.

En términos generales, podría decirse que la reconversión de lugares y elementos del patrimonio industrial se está incluyendo paulatinamente en los esfuerzos públicos para el desarrollo sostenible y la regeneración urbana, por lo cual actuar en los baldíos industriales se ha naturalizado como una necesidad política clara, habiéndose adquirido suficiente experiencia e incluso habiendo alcanzado ésta cierto prestigio. Con todo, y frente a lo antedicho, ha sido insuficientemente tratado el asunto de los baldíos industriales urbanos con valores patrimoniales en lugares y en coyunturas de valorización del suelo.

Con estas dos circunstancias -patrimonio cultural y renta del suelo-, el negocio inmobiliario induce a formar un proyecto urbano con la mayor intensidad y el menor coste, de manera que el papel del patrimonio no puede sino ser marginal, aunque se haya usado como argumento proyectual.

---

9 A veces lo heredado se empieza a entender como patrimonio a partir de un evento que genera una movilización social o una reacción oficial: desde el cambio de titularidad o el cierre de actividad hasta el mismo proyecto de demolición.

10 Affelt (2004) enumera más de una veintena de *re-type projects* con significados, por supuesto, primarios y poco claros: *rearrangement, re-assembling, reconstruction, recovery, recreation, redevelopment, regeneration, replacement, reinforcement, rehabilitation, re-housing, re-integration, relocation, renovation, repair, replacement, replication, restitution, restoration, retrofit, retro-version, reuse, revitalization.*

5.5. ANÁLISIS DE PROYECTOS URBANOS EN TALLERES Y DEPÓSITOS DEL FERROCARRIL

Para aproximarnos a la interrelación práctica de los contenidos de los tres epígrafes anteriores centraremos ahora la exposición sobre grandes proyectos urbanos planteados, en diversas partes del mundo y en el arranque del siglo XXI (en una coyuntura de valorización del suelo), sobre espacios ocupados por las estaciones con instalaciones técnicas ferroviarias (depósitos y talleres generales) que estuvieron ligadas a la tracción a vapor[11].

La extensión y la centralidad relativa de estas áreas ferroviarias han permitido en muchos casos que hayan sido consideradas, por los planificadores urbanos, como áreas de oportunidad. Algunas están en desuso mientras que otras siguen funcionando, pero a menudo han sido calificadas como baldíos urbanos, es decir, como lugares a clausurar y reconvertir.

Los talleres generales y los grandes depósitos son las más representativas y amplias dependencias industriales del ferrocarril en la ciudad. Junto a otros usos ferroviarios han llegado a conformar extensos recintos, de modo que cuando han sido pensados como espacios de oportunidad urbanística, han podido formarse macro-proyectos. Su titularidad suele recaer en grandes compañías con una relevante capacidad de influencia y de negociación con las administraciones, de modo que, en alianza con éstas, nada impide alterar el planeamiento urbano para poder proceder a la gran reconversión.

Son, en general, espacios con mucho patrimonio industrial, aunque poco reconocido y poco estudiado, aun siendo el ferrocarril uno de los mundos sectoriales más trabajados dentro de este campo.

En algunas ciudades, por razones bien diversas, estas instalaciones han llegado hasta la actualidad, y en los últimos años se han visto sujetas a grandes proyectos. Aparte de tantas demoliciones masivas, sobre todo en las grandes ciudades, hay casos significativos de actuación, mejores y peores, tanto en depósitos (Derby, Béthune, La Plaine Saint-Denis, Bongraine-La Rochelle, Toronto, Burgos...) como en talleres (Swindon, Savannah, Angus-Montreal, Stratford-Londres, Midland-Swan...). En esta aportación, exponemos siete casos actuales de grandes proyectos urbanos para siete espacios ferroviarios con talleres generales y con patrimonio industrial, en las ciudades de Sídney, Sacramento, Bolton (Gran Mánchester), Aguascalientes, Arlés, Dublín y Valladolid.

Los recintos ferroviarios de Sídney-Eveleigh, Sacramento, Bolton-Horwich, Aguascalientes y Arlés son baldíos industriales desde hace varias décadas, mientras que los de Dublín-Inchicore y Valladolid son instalaciones aún en funcionamiento pero susceptibles de ser cerradas o trasladadas. En los siete casos hay proyectos urbanísticos, de índole diferente, donde el control público es claro y donde el patrimonio ha sido diferencialmente estudiado y desempeña un papel distinto.

11 Ver Lalana (2007 y 2011) para una aproximación a estos dos tipos de instalación técnica ferroviaria.

5.5.1. Sídney: patrimonio industrial versus centralidad en una gran ciudad

En los espacios ferroviarios de Sídney (Nueva Gales del Sur -NSW-, Australia)[12] se vienen planteando diversos proyectos de renovación urbana, desde el área de *Central Station*, pasando por *Redburn Station*, hasta los confines de los *Eveleigh Railway Workshops*. Los talleres generales de Eveleigh, que entraron en servicio en 1887 y fueron cerrados en 1989, ocupan 40 ha a ambos lados de las vías de la *Main Southern railway line* (Sídney-Albury, hacia Melbourne), con los talleres de máquinas al sur y los talleres de coches y vagones al norte.

Redfern-Waterloo Authority realizó estudios, anteproyectos y planes desde 2004 hasta 2012[13], y después pasó a dirigir la planificación la agencia estatal *Sydney Metropolitan Development Authority*, convertida en 2013 en *UrbanGrowth NSW*[14], sujetándose a las directrices municipales de Sydney 2030 y a las del gobierno de *NSW* de *A Plan for Growing Sydney*. La administración pública ha considerado desde el principio que los talleres de Eveleigh son un conjunto singular del *NSW State Heritage Register*, y por lo tanto un lugar de salvaguarda patrimonial.

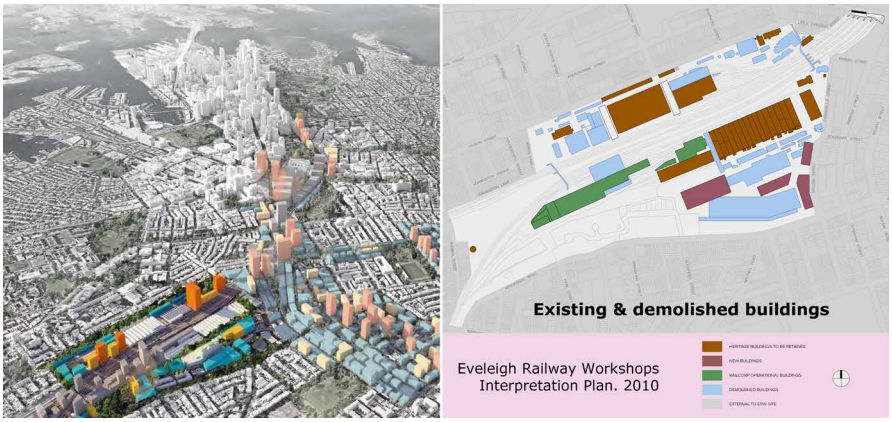

Fig. 5.1. Eveleigh Railway Workshops: área de nueva centralidad en Sídney.

Fuentes: Central to Eveleigh (UrbanGrowth NSW) y Redfern-Waterloo Authority.

El macro-proyecto denominado *Central to Eveleigh Urban Renewal and Transport Program* es uno de los cinco programas de renovación/rehabilitación urbana, con criterios de *Transit Oriented Development*, de la corporación *UrbanGrowth NSW*; un programa anunciado en 2013 por el gobierno neosurgalés, con estudios y consultas en 2013-2015, y aprobación en 2016 de su *Urban Transformation Strategy* y de los primeros planes de desarrollo por recintos.

El programa de transformación urbana de *Central to Eveleigh* es un gran proyecto de regeneración urbana a treinta años que transformará paulatinamente

12 Gran ciudad australiana, la más populosa del país, con casi 5 millones de habitantes, y capital del estado australiano de *New South Wales –NSW-*. La zona ferroviaria de Eveleigh se encuentra entre los *State Suburbs* de Redfern, Darlington y Waterloo, inmediatamente al sur del centro comercial y de negocios y de la terminal ferroviaria de Sídney, *Central Station*.

13 Fue creado un *Redfern Waterloo Heritage Taskforce* que trabajó de 2009 a 2011. Poco después, entre todos los documentos preparados para la *Redfern-Waterloo Authority*, ha destacado por lo que respecta al patrimonio industrial, *Eveleigh Railway Workshops, Interpretation Plan & Implementation Strategy,* de 2012.

14 *UrbanGrowth NSW* es una agencia de transformación urbana del gobierno de Nueva Gales del Sur: una *State Owned Corporation*, fundada en 2013, que ha integrado y reenfocado la antigua *Land Commission of NSW -Landcom-*, creada en 1976.

unas 80 ha, tanto terrenos públicos en desuso como espacios urbanos en torno a la banda de ferrocarriles entre *Central Station*, *Macdonaldtown Station* y *Erskineville Station*, es decir, en un corredor de tres kilómetros al sur-suroeste del centro comercial y de negocios de Sídney, que incluye ocho espacios diferenciados: *Central Station precint* (centro de actividades y comercio especializado a modo de ampliación del *central business district of Sydney*), *Redfern Station precint*, *Lawson Street to Cleveland Street*, *Redfern Estate & Waterloo Estate*, *North Eveleigh*, *Australian Technology Park*, *South Eveleigh* y los terrenos públicos de las líneas férreas y su vuelo.

Tres de estas ocho áreas de *Central to Eveleigh* afectan directamente a los *Eveleigh Railway Workshops.* Al norte, el área de *North Eveleigh* se dedicará fundamentalmente a espacio residencial cercano al centro de la ciudad y a la Universidad de Sídney, bien servido con transporte público, equipamientos y amplios espacios públicos. Al sur, el recinto de *South Eveleigh* se convertirá en un espacio principalmente residencial en torno a un parque, incorporando vivienda libre y de interés social en una amplia gama de edificaciones. Al este de *South Eveleigh*, está el *Australian Technology Park –ATP–*, ideado en 1991 como un parque tecnológico urbano centrado en la innovación, así como en los servicios y equipamientos[15], que fue inaugurado en 1996, donde se excluye el desarrollo residencial y se pone en valor el patrimonio industrial.

En el *ATP* han sido rehabilitados a lo largo de este siglo la *Work Manager's Office*, varias de las 15 naves contiguas del gran *Locomotive Workshop*, el *New Locomotive Shop*, la torre de agua y un gran elenco de maquinaria y utillaje (todo ello recogido en el *Section 170 Heritage and Conservation Register*), así como el *Large Erecting Shed*, en principio fuera del *ATP.* En *North Eveleigh*, donde están las diez naves contiguas de los *Carriage and Wagon Workshops*, el *Paint Shop*, dos carros transbordadores, el *Chief Mechanical Engineers Office Building,* el *Scientific Services Building*, el *Clothing Store* o el *Blacksmith's Shop*, la mitad de esta concentración de edificaciones será recuperada.

En el desarrollo de este programa los valores patrimoniales han sido relativamente bien estudiados y se ha manifestado la voluntad de conservación, tanto en las propuestas como en las rehabilitaciones efectuadas.

En *ATP* existe una estrategia de salvaguarda, un plan de acción y una gestión de activos patrimoniales, si bien para el resto de los *Eveleigh Rail Yards* no está tan claro el proceso, y la clave parece ser la transformación con cierta densidad.

El patrimonio industrial, en definitiva, es objeto claro de protección y, sobre todo, una clave del proyecto urbano, al igual que viene ocurriendo con los también australianos *Midland Railway Workshops* (Swan, área metropolitana de Perth).

A pesar de tratarse de operaciones de renovación urbana en una gran ciudad, han tenido cierto peso la participación social y la presión cívica, se han hecho estudios históricos y sociológicos, se han tenido en cuenta los valores patrimoniales, la imagen y lo testimonial, y se está procurando incorporar a la ordenación urbanística el patrimonio industrial.

15 En 2000, la gestión del parque fue transferida al gobierno neosurgalés y se ha desarrollado como un potente parque tecnológico, de manera que acoge a un centenar de sociedades y unos 5.500 trabajadores. En 2016 *UrbanGrowth NSW Development Corporation* ha vendido *Australian Technology Park Sydney Limited* a un consorcio privado encabezado por *Mirvac Group*, con el fin de poder financiar inversiones en infraestructura de transporte del programa *Central to Eveleigh* (sobre todo *Redfern Station* del *Rail Corporation New South Wales –RailCorp–* y *Waterloo Station* del *Sydney Rapid Transit*).

Posiblemente lo histórico y lo identitario desempeñan en Australia un papel más relevante que en otros países, pero lo cierto es que en Sídney se está teniendo en cuenta el patrimonio industrial desde una visión positiva como herencia y como recurso... y también con la gentrificación formando parte intrínseca de la propuesta.

5.5.2. Sacramento: un plan ambicioso para un baldío que integra un *historic site protected*

En la ciudad de Sacramento (California, Estados Unidos)[16] rige el *Sacramento Railyards Specific Plan* (2007), que ha sido asumido por el *2030 General Plan* aprobado en 2009 y por el 2035 *General Plan* aprobado en 2015. Es un macro-proyecto urbano para un gigantesco recinto ferroviario que acogía los talleres generales más importantes al oeste del Mississippi, los del *Southern Pacific Railroad*, vinculado al famoso ferrocarril transcontinental *Central Pacific Railroad*.

Fig. 5.2. Sacramento, Railyards Specific Plan, 2007. Fuente: Sacramento City Council.

Se trata de un emprendimiento público-privado en régimen de *collaborative planning*, con suelos de titularidad municipal y sobre todo privada, en manos de una gran entidad promotora inmobiliaria (tras la venta realizada por el último titular ferroviario, *Union Pacific Railroad*), para realizar un proyecto considerado uno de los *Central City Redevelopment Projects*, ya que desde 1993 los *Southern Pacific Railyards* fueron incluidos como *Special Planning District* dentro del ámbito del *Central City Community Plan*. De ahí que en 1994 y posteriormente en 2007 el *Sacramento City Council* aprobase el *Railyards Design Guidelines* y el *Sacramento Railyards Specific Plan*, cuyos datos principales son: de diez a doce mil viviendas,

16 Sacramento es una urbe mediana en un municipio de poco menos de medio millón de habitantes, dentro de una aglomeración de más de dos millones. Situada en el Valle Central de California, es la capital del Estado.

más de 213 mil m² de oficinas, más 120 mil m² de comercio minorista, 1.100 camas de hotel, más de 45 mil m² de usos mixtos, más de 45 mil m² de usos histórico-culturales y más de 18 ha. de zonas verdes, para un predio que es un enorme baldío industrial de 98 ha; un espacio enclavado por las vías del ferrocarril, por las infraestructuras viarias (tanto autopistas urbanas en viaducto como las calles) y por el río Sacramento, al norte del centro histórico de la ciudad de Sacramento y al norte-noroeste del distrito central de negocios.

La capital californiana es una *railroad town*. Además de su reconocido museo del ferrocarril junto a Old Sacramento, quedan en pie en los *Railyards* las edificaciones más relevantes de los talleres principales y del depósito, con sus vías y construcciones, es decir, nueve de los cincuenta edificios y estructuras existentes en 1999, el año de su cierre. Se trata del núcleo de los *Railyards*, por relevancia ferroviaria, histórica y constructiva, con las estructuras documentadas por el *Historic American Engineering Record,* que han de constituir el futuro *Central Shops District* de la gran operación urbana.

Se trata, pues, de un *historic site* de reconocida significación histórica e identitaria, con valores culturales y estéticos, y el sello tangible del carácter ferroviario de la capital, por sus estructuras pero sobre todo por su valor como conjunto industrial.

El *Sacramento Railyards Specific Plan* se considera una oportunidad para un urbanismo menos insostenible que el habitual en los Estados Unidos, como un *urban infill site* que se aleje de los patrones del *suburban sprawl*, de forma que se plantea una densidad media, una mixtura de usos y un tratamiento *Transit Oriented Development.* Un ambicioso proyecto urbano que debe materializarse como una *transportation, entertainment, cultural, business and residential Mecca,* aprovechando lo que el plan general considera un *redevelopment area surrounding the Central Business District.*

En definitiva, el plan habilita un crecimiento urbano de gran entidad que intenta proporcionar a la vez calidad de vida con densidad urbana y un polo atractivo al modo de una *up-town* en el sentido de zona residencial de alto valor. Se aprovecha de este modo la proximidad al *downtown* y a Old Sacramento, así como la oportunidad de una estación intermodal y de un vetusto lugar característico (*celebrates the historic significance*).

Tras la aprobación del *Railyards Specific Plan* en 2007, y mientras se han desplegado los diseños urbanísticos por sectores y se han ido superando los procedimientos administrativos, han sido también planteados diversos cambios, como por ejemplo la ubicación de un estadio de fútbol. A pesar de todo ello, lo fundamental en materia de ferrocarriles sigue estable: crear un centro de transportes en el área de la estación (cuyo edificio de viajeros está inscrito en el *National Register of Historic Places*) y recuperar el conjunto patrimonial, los *historic Central Shops buildings*, creando un área de equipamiento administrativo, cultural y de ocio: "*a heritage tourism draw and as inspiration for a mix of uses that will help to create a culturally-vibrant, urban community".*

De este modo, por un lado, la estación ferroviaria *Sacramento Valley Station* debe convertirse en un gran centro intermodal de viajeros y en el foco principal del *Depot District*. Por otro lado se subraya el *Central Shops Historic District*, una concentración de equipamiento público y privado de nivel ciudad, rehabilitando y aprovechando los elementos del patrimonio industrial ferroviario. Por ejemplo, se prevé una sede judicial y un museo a instalar en dos de los edificios históricos (*Railroad Technology Museum*).

Toda vez que quedan en pie las naves más interesantes de los talleres, su rehabilitación integrada permitiría cuidar sus interrelaciones y los espacios en los que se inscriben, incluidos patios, vías y carro transbordador, todo lo cual habrá de conformar un sitio patrimonial regenerado.

En definitiva, debe señalarse que se ha estudiado con esmero el patrimonio industrial y que, ante la gran disponibilidad de espacio y los valores patrimoniales caracterizados, se ha optado por el criterio de salvaguardar ampliamente el núcleo principal de los talleres, lo que permitirá formar un lugar característico e insólito en la capital, de equipamiento urbano y atractivo para las actividades de ocio y comercio.

5.5.3. Horwich: un proyecto desarrollista que reduce la *conservation area* a un *heritage core*

En el municipio inglés de Bolton (Lancashire, Reino Unido)[17] se encuentran los *Horwich Locomotive Works*, ubicados en el área de Horwich and Blackrod. La actuación urbanística afecta a un área de 76,5 ha., ocupada principalmente por los antiguos talleres de locomotoras de Horwich, levantados entre 1884 y 1892, con todos sus edificios dispuestos de manera longitudinal respecto a las vías, una disposición muy poco habitual en su época, por lo que tanto su diseño como su sistema de organización del trabajo se difundieron en numerosas revistas europeas y norteamericanas, en el contexto de los grandes cambios en los procesos industriales de este periodo, unidos a los de ampliación y modernización de este tipo de instalaciones en todo el mundo.

Tras el cierre de los talleres, en 1983, y la venta parcial y paulatina emprendida por *British Rail Engineering Limited*, la propiedad está hoy fragmentada. Con todo, en 2008, dos grandes sociedades promotoras y propietarias de suelo formaron una *joint venture, Horwich Vision Ltd.*, que firmó en 2010 un acuerdo de cooperación con el *Bolton Council* para la regeneración de los *Loco Works*, habilitando la posibilidad de expropiación, puesto que parte de los antiguos talleres mantuvieron diversos usos industriales.

En 2003, el ayuntamiento publicó un documento expresando la intención de implantar, en este espacio, un campus de conocimiento y un parque empresarial de alta calidad, aunque no tuvo efecto. En 2005, el *Bolton's Unitary Development Plan* determinó que los usos de los edificios existentes de los *Loco Works* debían ser destinados a actividades económicas, y en 2006 los *former works buildings* fueron designados por el ayuntamiento como área de salvaguarda, publicando el *Conservation Area Management Plan* en 2007. Se conservaban entonces la mayor parte de los talleres, si bien con alteraciones debidas a los nuevos usos, ya que de los veinte edificios históricos en el área de conservación, alrededor de quince estaban en uso activo comercial/industrial.

El *Conservation Area Management Plan* caracterizaba al conjunto como una serie de edificaciones alineadas y apretadas formando su carácter espacial mediante éstas y el patrón de cuadrícula que proporcionaba espectaculares vistas largas y estrechas a lo largo de enmarcados cañones entre los edificios. Y precisaba que se necesitaban nuevos usos viables para todas las estructuras importantes dentro del área de conservación, clasificando las edificaciones por su contribución al carácter

17 Bolton es un municipio del *North West* de Inglaterra, con unos 277 mil habitantes a unos 17 kilómetros al noroeste de Mánchester y uno de los diez que conforman el *Greater Manchester*, con 2,682 millones de habitantes.

del área (14 positiva, 8 neutra y 4 negativa), y tomando como referencia de buena práctica la reconversión de los talleres de Swindon[18]. Se prohibía la demolición de cualquier edificio, salvo que se desmostrara su inviabilidad económica y su falta de contribución al esquema planificatorio.

En 2008, el ayuntamiento presentó su avance de la *Bolton's Core Strategy*, donde se determinaba que habría de asegurarse el renacimiento de los *Horwich Loco Works* como un vasto *housing estate*, dotando al sitio de alta calidad y sostenibilidad para disponer un barrio animado de uso mixto: "*the council wished to see the Loco Works regenerated in a way that maximised economic, environmental, heritage and social benefits".*

En 2009 aprobó 16 documentos del *Local Development Framework de Bolton*, como el *Local Development Scheme*, y en 2010 varios más, como el *Background Document BD8 - Horwich Loco Works*. En éste se señalaba al patrimonio claramente como una limitación (*constraint*), decidiendo la conservación limitada de algunos edificios del *Conservation Area Management Plan*, y dejando sólo un *Heritage Core* que formaría un espacio cívico. Ello fue posible, además, porque *English Heritage* informó que los antiguos talleres no cumplían los criterios de inclusión en la lista de bienes protegidos, anotando sorprendentemente su *utilitarian design*, su insuficiente *group value*, sus alteraciones y ampliaciones, y la carencia de maquinaria, aunque por el contrario sí se acabó incluyendo en la *National Heritage List for England* la escultura de mármol *War Memorial at the Former Horwich Locomotive Works*, en el borde del recinto ferroviario.

En 2011, el ayuntamiento insistía retóricamente en su planificación local que el redevelopment del sitio debía reflejar la importancia histórica de los talleres ferroviarios, al tiempo que el definitivo *Bolton's Core Strategy* y su *Supplementary Planning Document* dictaban el desarrollo de un ámbito de uso residencial y de actividad económica. De hecho, la política patrimonial se redujo al *reuse of key buildings*, destruyendo el resto con el leve y ridículo gesto de la disposición alineada de las nuevas construcciones en el sitio, recordando la distribución longitudinal de los talleres.

El *Heritage Core* ("instalaciones comerciales, sociales y comunitarias distribuidas alrededor de una plaza central con un carácter arraigado en el patrimonio y la historia del sitio") se reduce realmente a cuatro edificios dentro del área de conservación, los más cercanos a la entrada al recinto. Es decir, no sólo se derribarían las 12 edificaciones de impacto neutro o negativo, sino también 10 de las 14 que fueron caracterizadas como aportadoras de una contribución positiva al carácter del área (*buildings of significance*), precisamente las más grandes y directamente relacionadas con las locomotoras.

Horwich Heritage Society ha aceptado también el proyecto, aun afirmando que se trata del conjunto más completo de talleres generales de máquinas que quedan en el Reino Unido y que el propio núcleo de Horwich se explica por la llegada del *Lancashire and Yorkshire Railway*. El hecho de que algunos edificios pudieran salvaguardarse se consideraba un éxito en tanto en cuanto se aceptaba el peso de las dificultades de rehabilitación y reuso.

18 El *Horwich Locomotive Works Conservation Area Management Plan* consideraba al caso de Swindon un exitoso parque de negocios, con oficinas, tiendas, ocio, hostelería, museo y archivo, sin uso residencial ni industrial en el área de conservación y con conexiones peatonales y limitación de vehículos. Lo que no decía era que la inmensa mayoría de los *Swindon Works*, que fueron uno de los talleres ferroviarios más grandes del mundo, fue destruida antes de su *roussification.*

El proyecto que *Horwich Vision* acordó con *Bolton Council* consiste en la regeneración de un apócrifo *brownfield site* de 76,5 ha, la creación de una *new town* o un *massive housing estate* para una nueva comunidad (que podría ser llamada *Rivington Chase*) que contaría además con actividades para 1.350 empleos.

El *Overall Masterplan* de los *Horwich Locomotive Works* de 2014 afecta a 45 ha. de suelo para uso residencial (1.700 casas en los sectores norte y este) y actividades económicas (17.500 m^2 en 8 ha. en el sector suroriental), incluyendo la descontaminación y la restauración paisajística en unas 20 ha para accesos y espacios abiertos (estanques, cursos de agua, áreas de juegos y dotaciones).

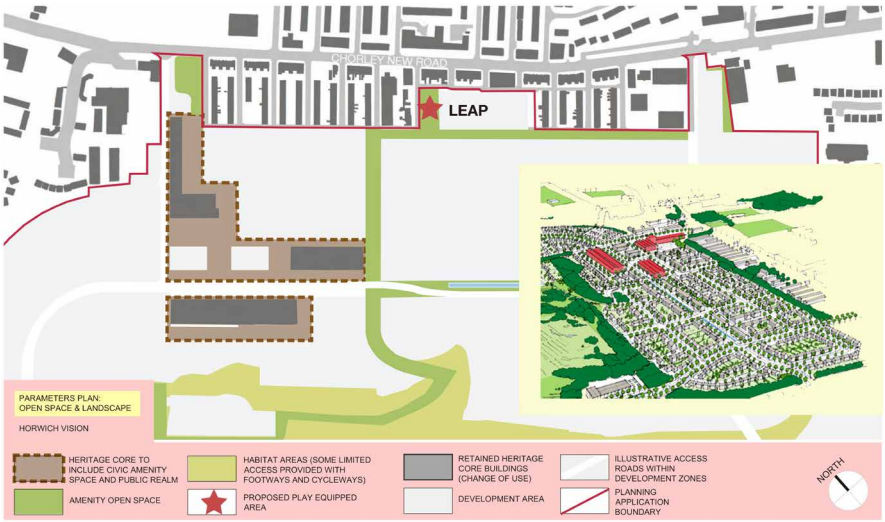

Fig. 5.3. El *Heritage Core* en el *Horwich Loco Works Masterplan*, 2012, y en el *Rivington Chase Development*. Fuentes: Horwich Vision y Bolton Council.

En 2015 *Bolton Council* ha concedido el permiso para construir los accesos y para la actuación del *Conservation Area Regeneration Project*, es decir para la demolición de todas las edificaciones y la rehabilitación y cambio de uso de las cuatro del *Heritage Core*, donde está previsto el desarrollo de 10.800 m² de uso mixto para comercio, oficinas, restaurantes y cafeterías, 2.250 m² de equipamiento comunitario, así como 1.000 m² de un market place y un hotel de 100 camas (en total: 17.705 m²).

No se ha optado por la rehabilitación en general porque la perspectiva dominante económico-privada no admite lo que denominan el *conservation deficit,* es decir, que el valor económico tras la rehabilitación no supere a todos los costes. Así pues, el desafío del reuso de los masivos talleres victorianos se ha visto frenado en seco y rechazado por una visión convencional del desarrollo: el reconocido perjuicio patrimonial es considerado oficialmente como un daño compensado por los beneficios públicos que ha de generar el proyecto.

El *heritage core*, en fin, no es sino un testimonio residual de lo que fueron los importantes *Loco Works* de Horwich. Es cierta la gran dificultad del reuso pero más cierta es aún es la decisión de la demolición y su sustitución por parques residenciales.

5.5.4. Aguascalientes: el reto de convertir un complejo ferrocarrilero en gigantesco equipamiento público

En la ciudad mexicana de Aguascalientes (Aguascalientes, México)[19], el Estado homónimo es titular, responsable y actuante de una gran actuación de rehabilitación a largo plazo del patrimonio industrial ferroviario.

Se trata de una gran estación completa, fuera de categoría, del cambio de siglo del XIX al XX. Un amplísimo espacio de unas 88 ha -hoy enclavado en la aglomeración urbana- que acogía a más de ochenta edificaciones, con 140 mil m² construidos.

El patrimonio industrial del conjunto ferroviario es muy amplio y significativo, incluso estuvo incluido en la Lista Indicativa del Patrimonio Mundial[20] de México, y es nítido el mandato sobre su protección y rehabilitación, que sin duda debe ser el núcleo de la actuación pública.

Estamos, en efecto, ante una operación de control público con la obligación de utilidad pública. El titular y promotor es el Estado de Aguascalientes mediante un organismo paraestatal denominado "Fideicomiso Complejo Tres Centurias" -FICOTRECE-, creado en 2003, con un contrato de fideicomiso con la banca privada. El "Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias" es la marca de un gran proyecto que surgió en el año 2000, a raíz de tres documentos de naturaleza pública: el Plan de Desarrollo Urbano de Aguascalientes PDU 1998-2004 (sin una estrategia clara y sin ordenación general, pues se remitía a ulteriores trabajos estratégicos), del Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2000-2020 y sobre todo del Acuerdo del Estado de Aguascalientes con los Ferrocarriles Nacionales de México para la adquisición y donación del recinto ferroviario con la finalidad global de su uso público[21].

Se ha generado posteriormente el Plan Maestro del Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias, que no es de acceso público, ni siquiera sirviéndose de lo prevenido en la ley de transparencia, y que apenas conocemos por varios planos y referencias indirectas. El reglamento de operación para el uso y conservación del FICOTRECE, de primero de junio de 2009, decía del plan maestro que: "es el proyecto urbanístico autorizado del desarrollo total del Complejo Tres Centurias, incluyendo sus áreas comunes; y el cual de igual manera es susceptible de cambios que serán determinados por el comité técnico del Fideicomiso". Este plan oscuro y "flexible" fue en realidad desautorizado por el objetivo de "auto sustentabilidad económica" del organismo público FICOTRECE y por los reglamentos operativos que lo regulan, aprobados en 2009.

Y es que, además de las restauraciones/rehabilitaciones para usos públicos, se ha proyectado la creación de lugares e instalaciones de uso cívico-social, deportivo, cultural y turístico, aunque para contribuir a su financiación han sido incluidas también ocho torres e instalaciones anexas, que han de acoger los usos de la administración pública (sedes y oficinas) y diversos usos terciarios (donde

19 Aguascalientes es una ciudad de unos 800 mil habitantes en el municipio y un millón en la zona metropolitana. Es una urbe mediana en la escala mexicana, situada en la región de El Bajío. Su conjunto histórico forma parte del "Camino Real de Tierra adentro", declarado patrimonio mundial en 2010.

20 Desconocemos las razones de su salida de la Lista Indicativa, algo que también ha ocurrido con el Parque Fundidora de Monterrey o La Constancia Mexicana de Puebla.

21 Téngase en cuenta que los terrenos fueron cedidos en el siglo XIX por el Estado de Aguascalientes a la compañía ferroviaria. Los Ferrocarriles Nacionales de México accedieron a revertir el complejo ferrocarrilero al completo con la condición de que fuese un gran equipamiento, no una urbanización sustitutoria, garantizando el uso público y el respeto a los derechos de los ex ferrocarrileros en el disfrute de sus instalaciones.

destacan dos centros de negocios, dos clínicas, un centro de convenciones, un hotel, un centro comercial, espacios comerciales y de ocio, y bancos y servicios corporativos), si bien sin renunciar a la propiedad pública del suelo.

Precisamente la introducción de estos usos guarda estrecha relación con la búsqueda de una casi obligada autofinanciación del proyecto. Los usos lucrativos han de financiar en adelante las rehabilitaciones y los usos no lucrativos, lo cual es sin duda un riesgo mayúsculo (Santos, 2016).

Con todo, el Programa estatal de desarrollo urbano 2010-2030 no se desvincula del macro-proyecto y dicta en su apartado de recreación que “se consolidará el espacio-terreno de los talleres del ferrocarril como proyecto cultural, recreativo, comercial y ecológico” y en su apartado de patrimonio establece nada menos que “decretar (sic) como patrimonio mundial los inmuebles históricos y artísticos catalogados por el INAH, ubicados dentro del Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias”.

Fig. 5.4. Aguascalientes, Plan maestro del Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias, 2009.
Fuente: FICOTRECE.

En cuanto a la consideración del patrimonio industrial en el macro-proyecto, en una primera actuación fueron demolidos el depósito de locomotoras y la estación de clasificación (la "casa redonda" y el "patio de maniobras") mientras se preservaba el edificio de viajeros, el muelle de mercancías, el hospital y el área habitacional o barriada de ferroviarios, dejando los antiguos “talleres sistemales” en situación expectante y emprendiendo la restauración de los suelos contaminados.

Fueron después construidos varios viales importantes de conexión y se han rehabilitado diversas edificaciones históricas: el área de los edificios de viajeros y mercancías para Museo Ferrocarrilero y Plaza Tres Centurias, el taller de montaje como lujoso equipamiento multiuso (Espacio multimodal “Taller de locomotoras”), el almacén general como escuela de danza y la central eléctrica ("casa de fuerza") como biblioteca.

Así pues, una vasta operación de rehabilitación patrimonial –mejor intencionada que documentada[22]–, acompañada de la creación de zonas verdes,

22 Por supuesto, sí ha sido documentado el patrimonio, mediante el “Catálogo General de Edificios del Complejo Ferrocarrilero” con la participación del Instituto Nacional de Antropología e Historia, pero

lugares deportivos y espacios públicos, podría verse contrarrestada por el efecto perverso del principio de autofinanciación, algo que aún no se ha materializado. A pesar de las limitaciones técnicas y financieras del proyecto general y del escaso grado de conocimiento del patrimonio industrial existente, se está procediendo paulatinamente a una grande y meritoria operación rehabilitadora.

5.5.5. Arlés: un controvertible proyecto estratégico de *requalification de la friche SNCF*

En Arlés (Provenza, Francia)[23] se está tratando de adecuar y dar uso en el presente siglo a un recinto patrimonial enclavado en la ciudad, los talleres generales ferroviarios puestos en servicio en 1856 para la línea de Aviñón a Marsella, que llegaron a ocupar a dos millares de trabajadores y que fueron cerrados en 1985.

El recinto de los talleres generales, cuya entrada principal apenas está a unos pocos cientos de metros de la ciudad histórica, se encontraba atravesado por la línea general de París a Marsella. El sector oriental (3 ha) se ha reconvertido desde el año 2000 en un centro de servicios y de educación superior, rehabilitando varias de las naves preexistentes para los centros educativos y para residencia universitaria. El sector occidental (11,3 ha), es un recinto donde, desde 2006, está en proceso de construcción un conjunto cultural y formativo vinculado con la imagen (nueva sede de la *École Nationale Supérieure de la Photographie*, de la casa editorial *Actes Sud*, de *Les rencontres de la photographie*...).

Tras un protocolo de acuerdo de 2005 entre la Región y el Municipio, en el 2006, cuando los talleres cumplieron su sesquicentenario, el sector oeste del baldío industrial fue adquirido por la administración regional y fue aprobada su ordenación y recualificación como *Grand Projet d'Intérêt Régional,* pensada oficialmente como un *projet global de renouvellement urbain*.

Los talleres de Arlés fueron incluidos en 2005, a modo de *opération d'urgence*, en el *Inventaire général du patrimoine culturel de la Direction Culture et Patrimoine de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,* donde se identificaron y estudiaron el propio conjunto y 16 bienes patrimoniales.

Mediante una *Zone d'Aménagement Concerté*, la llamada *ZAC des Ateliers*, se ha planteado un gran proyecto urbano estructurante, con el propósito de disponer de un gran equipamiento de investigación, producción y difusión cultural centrado en la fotografía y la creación gráfica digital, con la intención de alcanzar el estatus de polo cultural, ciudad creativa y ciudad digital, así como disponer de un motor de desarrollo de la economía cultural. Aunque, eso sí, incorporando también espacios productivos, oficinas, espacios comerciales, espacios de ocio (cine, teatro, restauración...) y hotelería, así como un parque de 2,5 ha, un estacionamiento para mil vehículos y 260 alojamientos, principalmente para estudiantes.

En el mismo 2006, se formuló un *Schéma d'intention d'Aménagement de la ZAC des Ateliers*, y poco después se procedió a la demolición de una parte de las construcciones ferroviarias, justificada por los efectos del incendio de 1985 en los talleres de montaje y forja, así como a una intervención de aislamiento y recuperación del edificio de mayor tamaño (5000 m²), el taller de montaje y calderería, convertido en lugar de exposiciones tras su rehabilitación en 2007

no así la comprensión del conjunto y ni tampoco la evaluación.

23 Pequeña ciudad fundada en la antigüedad cuyo municipio acoge a 52 mil habitantes, perteneciente al departamento provenzal de Bocas del Ródano. Su centro histórico fue declarado *secteur sauvegardé* en 1966 y Patrimonio de la Humanidad en 1981.

con el nombre de *La Grande Halle*[24]. Así, comenzaron las intervenciones sin una estrategia consolidada ni un conocimiento profundo del conjunto.

Entre 2010 y 2013, se cerró el proyecto definitivo, de financiación público-privada surgida de la concertación entre la administración pública (municipio, departamento y región, siendo el concesionario de la *ZAC la Agence régionale d'équipement et d'aménagement Provence-Alpes-Côte d'Azur*) y una pujante fundación privada (*Fondation LUMA*).

Ha sido, pues, lanzado el plan director del *Parc des Ateliers*, que despliega diversas actuaciones del proyecto del complejo cultural Luma, con la marca *Luma Arlés*. Por un lado, una ordenación paisajística en varias secuencias, de mucha calidad en sí mismas pero ajena a la memoria del conjunto industrial, porque obvia por completo las antiguas funciones ferroviarias, los procesos y las imágenes preexistentes (por lo cual inhabilita su interpretación). Por otro lado, prevé la rehabilitación de cinco edificaciones (*Maison du Projet, Atelier des Forges, Atelier de Mécanique, Magasin électrique & Atelier de la Formation*), y finalmente el chocante *Bâtiment Ressource du Parc des Ateliers*, una torre de 56 metros de altura en 3 piezas (zócalo, rotonda y torre), un jalón de arquitectura en acero inoxidable, que, además de estar de todo punto fuera de escala, genera voluntariamente, como obra contemporánea de autor, una ruptura paisajística, morfológica y de materialidad. Además de ser un hito en la ciudad, acogerá entre otros usos a un centro formativo, una residencia de artistas y varias salas de exposiciones.

Fig. 5.5. Arlés, Proyecto "Parc des Ateliers". Fuente: Fondation LUMA.

Puede decirse que este proyecto en marcha, aunque ha estudiado la cronología histórica de los talleres y ha analizado su arquitectura, ha apreciado superficialmente los valores del patrimonio industrial ferroviario, y además ha interpretado el gran patrimonio cultural de la ciudad de un modo discutible. No se ha pensado en la salvaguarda del conjunto de los talleres sino en la rehabilitación de edificios, y se ha buscado el efecto de arrastre de un proyecto emblemático de arquitectura contemporánea que pretende reproducir una especie de "efecto Guggenheim" mediante un inmueble de gran altura, un *bâtiment phare* que encarna manifiestamente la reconquista del lugar en la ambición de generar un polo internacional de la imagen, y ello a pesar de su impacto en la ciudad histórica (de hecho recibió en 2011 un dictamen desfavorable de la *Commission Nationale des Monuments Historiques* que finalmente sólo ha logrado convertir dos torres en una y al menos desplazarla al borde del recinto) y en el patrimonio industrial ferroviario, que, aun rehabilitado en buena parte, sólo sirve de acompañamiento y de coartada cultural.

24 Obra calificada de audaz porque en la cara norte de la cubierta se ha creado una pantalla digital enorme, de 2.800 m², y en el piñón oeste se ha incrustado una malla de vidrio y metal que supuestamente es un símbolo de la memoria obrera como antiguo taller de calderería. Eso sí: han tenido el acierto de conservar los dos puentes-grúa, rehabilitando el puente grúa de 20 toneladas para su posible uso en montajes y desmontajes de exposiciones y *performances.*

En Arlés, tras el cierre de los talleres, se produjo inicialmente un incendio y la demolición de una parte del patrimonio ferroviario, más tarde se produjo la rehabilitación del taller de calderería-montaje, después se procedió al inventariado de los talleres como patrimonio cultural y, por último y contradictoriamente, se está desarrollando un proyecto de rehabilitación en su vertiente de "destrucción creativa", absurda en el campo patrimonial pero justificada en la ingente inversión privada y encubierta por las notables calidades proyectuales.

5.5.6. Dublín: un proyecto público metropolitano, inmoderado y destructor

En Dublín-Inchicore (Leinster, Irlanda)[25], se ha pretendido formar un macro-proyecto urbanístico de manera similar a Sacramento en su planteamiento genérico pero en un solar menos amplio (29,5 ha), con la enorme diferencia de que el caso californiano corresponde a un baldío urbano semi-central mientras que el caso irlandés es un suelo suburbano que da sustento a unos talleres generales ferroviarios en pleno funcionamiento, los más antiguos (datan de 1844) e importantes del país.

La empresa nacional del transporte público, *Córas Iompair Éireann CIÉ/ Irish Transport System*, dirige la planificación del *Dublin Area Rapid Transit DART* y controla a su compañía subsidiaria, la operadora ferroviaria *Iarnród Eireann/Irish Rail,* que es la titular de los *Inchicore Works*. En el marco del desarrollo de la red ferroviaria de Dublín, *CIÉ* proyectó el *DART Underground*, que es un ferrocarril en túnel que habría de servir como interconector de la red suburbana con el servicio urbano-metropolitano. Por su parte, el ayuntamiento dublinés publicó en 2010 el *Dublin City Development Plan 2011–2017*, donde se preveía realizar un *Masterplan* para la zona de los *Inchicore Railway Works.*

El proyecto de urbanización del *Area 101* del *DART Underground* deriva o acompaña al gran proyecto sectorial dublinés siguiendo además las previsiones del *Dublin City County Development Plan 2005–2011*. Se trata de una gran actuación pública en todos los órdenes, planificada pero no ejecutada, debido a su exceso presupuestario y a la paralización provocada por la crisis económico-financiera. La ordenación del *Area 101* ha sido realizada mediante el *Framework Plan of Inchicore Works Site*, que da por supuesto que los talleres desaparecen. Se plantea como una operación de regeneración urbana, aunque la propia traza ferroviaria requiere destruir buena parte de las edificaciones históricas de los talleres dublineses.

La estructura del plan se basa en la construcción de una nueva estación subterránea, que habría de ser el nodo y polo de la actuación, un *Key Transport Hub*. Se planteaba en torno al nuevo apeadero del *DART Underground* un centro de actividad, comercio y diversión, así como, en el resto del espacio disponible, una nueva área urbana donde se crearían usos residenciales pero sobre todo un campus de investigación y desarrollo con servicios a las empresas, un *Offices Quarter* con su centro de negocios y un sector de terciario e industria ligera.

El *Urban Design Framework Plan of Inchicore Works Site* (2010) preveía a la vez la demolición de unas edificaciones y el aprovechamiento de bastantes de las que quedarían en pie, explícitamente al modo de *Bercy Village*[26], es decir, un lugar de animación diseñado con mucha calidad y reconvirtiendo algunas edificaciones

25 Dublín es una ciudad de unos 530 mil habitantes en una aglomeración de un millón cien mil. Inchicore es un pequeño suburbio de la capital irlandesa situado al oeste del municipio (*West Dublin Area*).

26 *Bercy Village* es realmente un centro comercial abierto, construido en 2001 sobre la parte inscrita como monumento histórico de los *entrepôts de Bercy,* antiguo conjunto de almacenaje, mercadeo y

industriales, con usos de ocio y comercio, y calles libres de coches, mientras que el resto estaría ocupado por desarrollos residenciales de calidad con cierta densidad y usos mixtos, así como con zonas verdes, corredores verdes, espacios peatonales y usos terciarios y hoteleros.

En cuanto se refiere al tratamiento del patrimonio industrial, debe tenerse en cuenta que tanto los talleres generales -*Works Site*- como el suburbio jardín ferroviario -*Railway Estate*- constituyen un conjunto patrimonial analizado y reconocido en el Dublin City Industrial Heritage Record, el cual surgió derivado del *City Development Plan* de 1999 y fue detallado paulatinamente a partir del *2005-2011 Plan*.

Además, con motivo del proyecto de *DART Underground EIS*, la compañía *Irish Rail* ha identificado todo el patrimonio ferroviario así como las necesidades de demolición de determinados edificios.

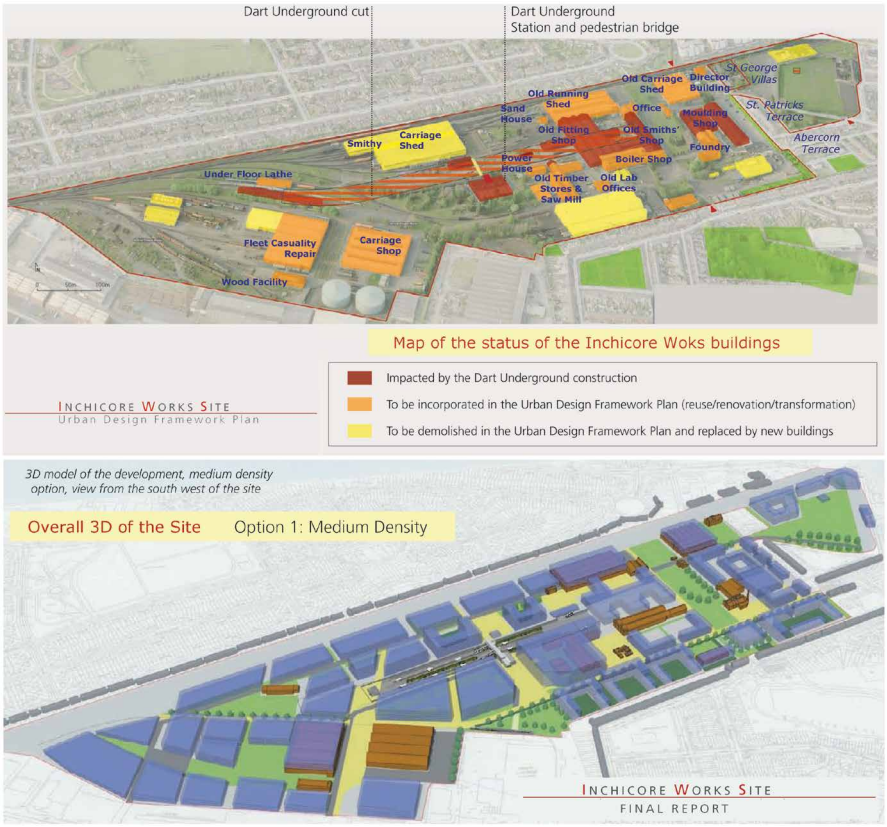

Fig. 5.6. Dublín-Inchicore, Inchicore Works Site Framework Plan Report, 2010.
Fuente: DART Underground Project, Irish Rail.

Pero el *Plan of Inchicore Works Site* ha sido mayormente concebido en términos de aprovechamiento del patrimonio como coartada de un proyecto inmobiliario, en parte de renovación urbana y en parte de regeneración como *cultural quarter*. Aunque hay algunos edificios que serían rehabilitados, la mayoría de los no demolidos se reconvertirían en el entendimiento de que sus fachadas

distribución de vinos en el este de París, en el barrio de Bercy. Diríase que la propuesta de Inchicore tiene cierta semejanza con el caso de Swindon aunque pretendiendo el ambiente de *Bercy Village.*

coadyuvarían a una determinada imagen urbana, manteniendo el *existing site character* y cuidando el lenguaje arquitectónico.

Así pues, un proyecto posmoderno podría ser ejecutado a costa de un espacio productivo y del patrimonio industrial, combinando tres claves de éxito: transporte público, imagen urbana y actividades de valor añadido en un espacio metropolitano considerado de valor.

5.5.7. Valladolid: un macro-proyecto urbano de conservación de mínimos

En Valladolid (Castilla y León, España)[27], el suelo objeto de proyección corresponde principalmente al recinto de la estación proveniente de 1860, una estación completa, con muchas dependencias, incluidos el depósito de locomotoras y los talleres generales (Taller Central de Reparaciones, que sigue en actividad).

El punto de arranque de la transformación proyectada es la reivindicación social sobre el efecto de barrera generado por la línea férrea, al menos desde 1979. La necesaria mejora del número y la calidad de los pasos a desnivel para asegurar la permeabilidad transversal al ferrocarril y la urbanización del cerramiento y los bordes del espacio ferroviario han sido problemas insuficientemente abordados, con un añadido importante, en tanto en cuanto la barrera física ha sido entendida por muchos como una barrera social, pues a lo largo del siglo XX se han dispuesto amplios barrios obreros con las vías como límite urbano.

Así, con el tiempo, ha acabado por triunfar socialmente la exigencia de una eliminación completa de la barrera, maximalista por su gigantesco coste e ingenua por creer que la desaparición física de las vías supondría la integración de unos barrios populares mal construidos, mal urbanizados y peor equipados.

En 1992, el ayuntamiento vallisoletano y la compañía ferroviaria RENFE costearon un estudio hasta el nivel de anteproyecto para el soterramiento de la línea general, y desde entonces, el “problema ferroviario” ha estado sobre la mesa en las relaciones del municipio con el Estado.

Además, desde la segunda mitad de los años noventa, cuando se terminó de ejecutar el macro-proyecto “Pasillo Verde Ferroviario de Madrid”, se ejemplificó la posibilidad de que las plusvalías obtenidas con los terrenos públicos desafectados pudieran costear totalmente una gran operación ferroviaria, mediante la correspondiente alteración del planeamiento urbanístico y la consiguiente generación de rentas inmobiliarias. Desde entonces, en muchas ciudades españolas se reactivó el enquistado problema del paso urbano de las vías, de manera que no había razón para aceptar soluciones parciales de integración cuando era posible la desaparición de las vías.

El macro-proyecto ferroviario y urbanístico empezó a planificarse en el cambio de siglo con motivo de la construcción de la línea de gran velocidad de Madrid a Valladolid (inaugurada en 2007), entendiendo que existía un argumento de oportunidad para eliminar el paso de la línea férrea por la ciudad y crear un área de nueva centralidad[28]. Especializando o separando tráficos, o sea los trenes de viajeros por un tramo subterráneo de unos cinco kilómetros y los trenes de

27 Valladolid es una ciudad mediana de poco más de 300 mil habitantes en una aglomeración de unos 380 mil. Es la sede del poder ejecutivo y del poder legislativo de Castilla y León y el municipio de mayor entidad del noroeste peninsular.

28 La eliminación del efecto de barrera del ferrocarril fue planteada vagamente en el Plan General de Ordenación Urbana de 1984, fue estudiada al nivel de anteproyecto en 1992 como soterramiento y ha sido una constante reclamación vecinal de los barrios orientales. La idea de un área de nueva

mercancías por una variante de una veintena de kilómetros por el este de la ciudad, se podrían trasladar todas las instalaciones técnicas a un nuevo complejo ferroviario localizado junto a la variante, al noreste de la ciudad. De esa forma, se eliminaría el efecto de barrera del tendido ferroviario (percibido por las asociaciones vecinales como indeseable barrera física y social) y se liberarían amplios espacios del ferrocarril, el más central de ellos el correspondiente a la estación Campo Grande con el depósito y los talleres, que ocupan unas 32 ha.

Tras la adaptación y modificación del Plan General de Ordenación Urbana de 2004, que previó la operación ferroviaria, han sido aprobadas en 2010 sendas modificaciones del Plan Especial del Casco Histórico y del Plan General de Ordenación Urbana en el ámbito de la "Red ferroviaria central", de casi 100 ha, en función de los proyectos ferroviarios de soterramiento y de una futura gran estación comercial, y de las indicaciones de un lustroso Master Plan (2008) encargado a un estudio internacional para establecer las estrategias urbanísticas.

Lo que no ha existido ni existe en Valladolid es un estudio patrimonial específico sobre los espacios ferroviarios y sus estructuras y elementos. Ni un estudio histórico, ni siquiera un estudio mínimamente sistemático de los edificios, por lo que tampoco una caracterización ni una evaluación patrimoniales. Simplemente se ha mejorado el anterior catálogo del Plan general de ordenación urbana. En este sentido, Valladolid es un caso donde el patrimonio industrial ha sido muy poco tenido en cuenta.

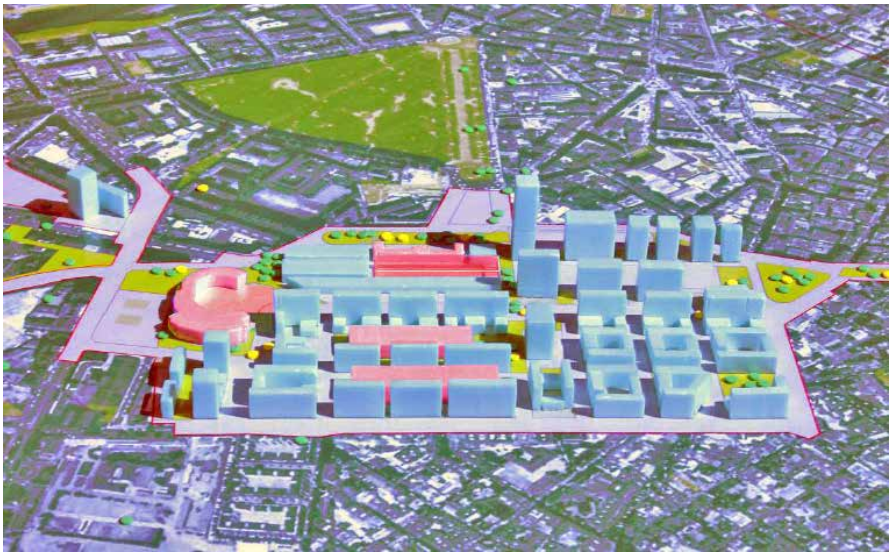

Fig. 5.7. Valladolid, modelización indicativa de la ordenación de la modificación del plan general en la red ferroviaria central, 2009, área de Talleres Centrales. Fuente: Memoria vinculante de la modificación del Plan General, Ayuntamiento de Valladolid.

Se ha planteado un macro-proyecto de una entidad gigantesca, en torno a los mil millones de euros, cuya gestión está en manos de la sociedad de capital público (Estado, Autonomía, Ayuntamiento) "Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.", de viabilidad dudosa, porque debe costear las ingentes obras ferroviarias mediante las plusvalías urbanísticas derivadas de la transformación de uso de un centenar de hectáreas de titularidad ferroviaria en la ciudad, con usos terciarios pero sobre

centralidad proviene principalmente de las Directrices de Ordenación del Territorio de Valladolid y Entorno, de 2001.

todo con un intensivo relleno residencial en altura y con densidades al tope de la legalidad, de modo que habrían de ser construidas hasta 6.065 viviendas. Con toda esta operación iniciada, la crisis económico-financiera ha supuesto que las previsiones de ingresos no podrán de ningún modo sufragar los costes, por lo que se rompe el principio de autofinanciación en el que se basa la actuación gestionada por una sociedad anónima de escaso capital, mostrándose así la cara oculta de este tópico contemporáneo siempre tan arriesgado, y en alguna faceta incluso perverso. Habrá que reconducir el proyecto forzosamente, algo que sigue hoy en situación muy incierta.

La modificación del Plan general aprobada en 2010 debió haber afrontado seriamente el asunto del patrimonio industrial, aunque apenas se le dedicó algún esfuerzo. No se ha hecho un estudio ni medianamente profundo, sino que simplemente se ha mejorado el catálogo preexistente[29].

Dicha modificación ha salvaguardado varios bienes patrimoniales con diversos grados de protección, por un lado mejorando y aumentando el catálogo, tanto en el Depósito de locomotoras como en el Taller central de reparaciones (naves de Montaje 1 y Montaje 2), si bien por otro lado se ha hecho lo contrario, por ejemplo incorporando un pretendido nivel de protección denominado “de elementos”, que permite su traslado a otro lugar, lo cual se haría sorprendentemente con el Arco de ladrillo, el elemento más antiguo, emblemático e insólito del ferrocarril de mediados del siglo XIX en España, o con la marquesina del edificio de viajeros de la estación, que forma parte integral de éste desde que se hiciera el proyecto de estación definitiva en 1891 y cuyo traslado supondría una descontextualización incomprensible. El Taller de toldos, el más antiguo de los que quedaban en el recinto de Talleres, no fue catalogado sino que recibió hábilmente la protección de elementos para sus cerchas de madera, y ha sido recientemente demolido tras el hundimiento de varias cerchas por la dolosa falta de mantenimiento de su cubierta durante los últimos veinticinco años.

Aún es preciso, pues, hacer los estudios de caracterización y evaluación patrimonial que permitan una estrategia de recuperación parcial para un conjunto industrial que TICCIH-España ha incluido entre los cien elementos del patrimonio industrial de España, y forma parte, por tanto, del denominado “Catálogo mínimo” del Plan nacional de patrimonio industrial de 2011. Por lo que venimos estudiando desde hace tiempo, puede avanzarse que el patrimonio ferroviario industrial es múltiple y significativo: además del edificio de viajeros, el depósito es sobresaliente y los talleres generales son relevantes y diversos, además de los más antiguos del país, llevando más de siglo y medio en el mismo lugar y con la misma función.

El macro-proyecto de Valladolid, a pesar de sus limitaciones procesuales y de contenido patrimonial, salvaguarda algunas edificaciones para su rehabilitación. El ayuntamiento ha encargado proyectar el reuso del depósito como biblioteca pública y los talleres de Montaje 1 y 2 como equipamiento esencialmente deportivo. Lo que se ha hecho público de ello muestra a las claras las graves carencias a las que están expuestos aquellos proyectos que desconocen o soslayan las características históricas y funcionales, así como los valores patrimoniales del bien a recuperar.

29 Los autores hicieron un informe específico del patrimonio industrial para la radical mejora del catálogo del plan general, que era demasiado simple y contenía errores de bulto, en el contexto de un documento preparado por un equipo del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid por encargo de la Cámara oficial de comercio e industria de Valladolid, que quería tener opinión al respecto y participar en el proceso de participación social y consulta a las administraciones. Gracias a esto, la modificación del PGOU pudo mejorar sus contenidos técnicos, si bien ello apenas supuso cambios en sus determinaciones acerca del patrimonio industrial.

5.6. CONCLUSIONES

Los siete casos analizados constituyen un buen muestrario del diferente modo de considerar el patrimonio industrial en la formación del marco estratégico y en el diseño de los grandes proyectos urbanísticos. El propósito en cada uno de ellos es diferente, pero en todos hay incontestables valores patrimoniales; el conocimiento histórico, en todos los niveles, y el fundamento de la caracterización y evaluación patrimonial son también diferentes, aunque en ningún caso realmente profundos, pues no existen aún estudios sistemáticos ni interpretaciones bien fundadas sobre estos tipos de conjunto industrial ferroviario.

No obstante, y aunque el papel del patrimonio es muy diverso, en función del sentido estratégico profundo que informa cada proyecto y del procedimiento normado para este tipo de actuaciones urbanas, estos casos permiten constatar la frecuencia de algunas características y situaciones.

En materia urbanística, son relevantes la creación de polos especiales de actividad o de nuevas centralidades, la mejora de la conectividad mediante transporte público, la generación de una imagen urbana atractiva, la integración de los tejidos urbanos y la dotación de nuevos equipamientos y zonas verdes. En los siete casos son, además, mencionadas la sostenibilidad, la calidad de vida y las dotaciones urbanas.

En cuanto a la propia recuperación del patrimonio industrial, los edificios tienden a representar la totalidad patrimonial, de forma que a menudo se pierde la comprensión de las interrelaciones funcionales y espaciales. Y en esta visión, lógicamente, priman las construcciones más aprovechables y las más grandilocuentes o sorprendentes. En su recuperación, sigue existiendo un abanico muy diverso de planteamientos, desde la pura coartada destructiva hasta la rehabilitación innovadora y respetuosa con el patrimonio.

En todos los casos estudiados, existe un patrimonio industrial reconocido oficialmente, desde el bien cultural con protección legal, pasando por el catalogado por el planeamiento urbano, hasta el mero inventario patrimonial. La conclusión resulta una interrogación retórica: ante la duda de que realmente varios de estos proyectos urbanos salvaguarden los valores patrimoniales ¿para qué patrimonializar? Aparte del complejo juego de intereses y de las contradicciones propias del sistema, podemos sospechar que rige en diverso grado el papel de coartada del patrimonio, cuando no un nominalismo cínico.

El patrimonio industrial y su reuso podría haber sido en todos estos casos el hilo conductor (o uno de ellos) e incluso la imagen de marca del proyecto, pero para ello deberían haberse combinado el afán de comprender para poder interpretar y el consecuente respeto al patrimonio. La cuestión de la salvaguarda patrimonial en el caso del patrimonio industrial se aborda, sin embargo, de forma reglamentaria y nominalista. Sólo parece un referente nítido cuando sirve operativa y claramente a otra idea o hilo conductor del proyecto urbano.

Algunos ítems que la literatura científica a menudo ha resaltado, tales como la reivindicación social, el sentimiento obrero de pertenencia, la memoria colectiva, el patrimonio identitario o la dimensión simbólica, no han sido en todos estos casos más que testimoniales, marginales o inexistentes, bien por tratarse de baldíos a la espera de una transformación hacia la modernidad o bien porque las instalaciones industriales del ferrocarril no son conocidas ni vividas por la población, ni siquiera por la mayoría de los ferroviarios, de ahí la tendencia al olvido o a la desafección.

Y también por eso la historia del trabajo humano queda devastada y sustituida por su imagen banalizada.

El estudio del patrimonio industrial, y en particular su historia, son fundamentales, en definitiva, junto con la sensibilidad patrimonial, para la formación coherente y sistémica de todo proyecto urbano en la recuperación de baldíos industriales. Y la comprensión del conjunto permite formar un proyecto urbano de mayor calidad donde la imagen resultante pueda ser más auténtica y donde el patrimonio sea retenido para que desempeñe su papel social.

5.7. Referencias bibliográficas

Una bibliografía que ofreciese una aproximación a cualquiera de los tres ítems principales de este texto (epígrafes 5.2, 5.3 y 5.4) sería extensísima, puesto que todos ellos, y especialmente los referidos a los baldíos industriales y a la historia y el patrimonio industrial, han tenido una gran producción. Es por ello por lo que, en este apartado, sólo consignamos las obras que se han citado a lo largo del texto, excluyendo además la documentación referida a los siete casos analizados, con el fin de asegurar que las referencias bibliográficas tengan un perfil académico.

AFFELT, Waldemar J. (2004), "Safeguarding of the Cultural Heritage during Redevelopment Projects", en *Regional Central and Eastern European Conference on Sustainable Building, Varsovia,* 12 pp.

Disponible en: http://www.irbnet.de/daten/iconda/CIB2521.pdf

AUDRERIE, Dominique (1997), *La notion et la protection du patrimoine. Col. Que sais-je ?,* Presses Universitaires de France, París, 127 pp.

AUGÉ, Marc (2009), *Los "no lugares". Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad,* Gedisa, Barcelona, 128 pp. (ed. orig.: 1992).

CHOAY, Françoise (1992), *L'Allégorie du patrimoine, Col. « La Couleur des idées »*, Éditons du Seuil, París, 271 pp.

CLICHEVSKY, Nora (1999), "La tierra vacante en América Latina", en *Land Lines* vol. 11, nº 1 (Lincoln Institute of Land Policy).

Disponible en: http://www.lincolninst.edu/pubs/380_La-tierra-vacante-en-Am%C3%A9rica-Latina

DI MÉO, Guy (2008), "Processus de patrimonialisation et construction des territoires", en *Colloque Patrimoine et industrie en Poitou-Charentes : connaître pour valoriser* (sept. 2007), Geste Éditions, Poitiers-Châtellerault, pp. 87-109.

Disponible en : http://www.ades.cnrs.fr/IMG/pdf/GDM_PP_et_CT_Poitiers.pdf

FREIRE TRIGO, Sonia (2011), "Los 'vacíos urbanos'. Causas de su existencia en el suelo urbano de la primera periferia de Madrid", en *Revista Territorios en Formación,* nº 1, "Trabajos Fin de Máster – Estudios Urbanos", pp. 61-78.

Disponible en: http://polired.upm.es/index.php/territoriosenformacion/article/view/1287/1291

GILLE, Bertrand (1999), *Introducción a la historia de las técnicas,* Colección Tecnología y Humanismo, Ed. Crítica/Marcombo, Barcelona, 207 pp. (Ed. orig.: París, 1978).

GRAVARI-BARBAS, María (1996), "Le 'sang' et le 'sol': le patrimoine, facteur d'appartenance à un territoire urbain", en *Géographie et culture,* n° 20, pp. 55-68.

GRAVARI-BARBAS, María -dir.- (2005), *Habiter le patrimoine: enjeux, approches, vécu*, Col. «Géographie sociale», Presses Universitaires Rennes, Rennes, 618 pp.

HEINICH, Nathalie (2009), *La fabrique du patrimoine: de la cathédrale à la petite cuillère,* Éd. de la Maison des Sciences de l'Homme, París, 286 pp.

ICOMOS & TICCIH (2011), *The Dublin Principles*, Joint ICOMOS–TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes (XVII ICOMOS General Assembly, 28-Nov-2011).

Disponible en: http://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/

LALANA SOTO, José Luis (2007), "Los talleres generales en el ferrocarril europeo, un patrimonio olvidado", en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 12, pp. 70-93.

LALANA SOTO, José Luis (2011), "Los depósitos de locomotoras en España: una visión desde el patrimonio", en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 20, pp. 188-205.

LALANA SOTO, José Luis y SANTOS Y GANGES, Luis (2009), "Las fronteras del patrimonio industrial", en *Llámpara*, nº 2, pp. 7-20.

MÉRENNE-SCHOUMAKER, Bernadette (1982, "L'aménagement des friches industrielles", en *Notes de Recherches de la Société géographique de Liège,* nº 2, pp. 29-40.

Disponible en: https://orbi.ulg.ac.be/bitstream/2268/70770/1/M%C3%A9renne%201982%20L'am%C3%A9nagement%20des%20friches%20industrielles.pdf

MERLIN, Pierre y CHOAY, Françoise -dirs.- (2005), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement,* Presses Universitaires de France, París, 1024 pp.

NEYRET, Régis (2004), "Du monument isolé au « tout patrimoine » ", en *Géocarrefour* [En ligne], vol. 79/3, pp. 231-237. Disponible en: geocarrefour-746-vol-79-3-du-monument-isole-au-quot-tout-patrimoine-quot.pdf

NORA Pierre (1997), "L'ère de la commémoration", en NORA, Pierre –dir.- *Les lieux de mémoire*. 3 («Les France» vol. 3/3), « Bibliothèque illustrée des histoires », Éditions Gallimard, París, pp. 3025-4760.

NOURY, Arnauld (2004), "Le réaménagement des friches urbaines", en GRIDAUH & GRALE.- *Droit et politiques de renouvellement urbain*, « Cahier du Gridauh », n°10, Série droit de l'urbanisme, pp. 169-190.

Disponible en: http://www.gridauh.fr/fileadmin/gridauh/MEDIA/2011/publications/cahiers_du_gridauh/Cachier_n___10__chapitres_pdf_/302RU_ANoury.pdf

PARDO ABAD. Carlos J. (1991), "Consideraciones en torno al concepto de vaciado industrial", en *Estudios Geográficos,* nº 202, pp. 89-107.

PARDO ABAD. Carlos J. (2004), *Vaciado industrial y nuevo paisaje urbano en Madrid. Antiguas fábricas y renovación de la ciudad,* Ediciones La Librería, Madrid, 404 pp.

RÁBAGO, Jesús (2001), "¿Vacíos urbanos o vacíos de poder metropolitano?", en B*oletín CF+S > 21*, "El pasado es un país extraño".

Disponible en: http://habitat.aq.upm.es/boletin/n21/aafau.html

RAMSDEM, P. (2010), *Report of the workshop 'Re-Using Brownfield Sites and Buildings', en Regions for Economic Change Workshop,* celebrado en Bruselas el 21 de mayo de 2010, 26 pp.

Disponible en: http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/conferences/sustainable-growth/doc/rfec_brownfield_en.pdf

REAL, Emmanuelle (2015), "Reconversions. L'architecture industrielle réinventée", en I*n Situ Revue des patrimoines* [En ligne], nº 26 («La reconversion des sites et des bâtiments industriels»), 53 pp.

Disponible en: http://insitu.revues.org/11745

SANTOS Y GANGES, Luis (2016), "Autofinanciación de los grandes proyectos urbanos: las sociedades de integración ferroviaria, de la entelequia embarazosa al riesgo fatal", en *Urban* NS09, En edición.

SÉNÉCAL, Gilles et SAINT-LAURENT, Diane (1999), "Espaces libres et enjeux écologiques: deux récits du développement urbain à Montréal", en *Recherches sociographiques* vol. 40, nº 1, pp. 33-54.

Disponible en: https://www.erudit.org/revue/rs/1999/v40/n1/057243ar.pdf

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, Ignasi de (1995), "Terrain vague", en DAVIDSON, C. -ed.- *AnyPlace*, MIT Press, Cambridge, pp. 118–123.

Disponible en: http://m.friendfeed-media.com/7aae8ce2d0380cf3f7f6de8b7d5b2eab44b5c3a8 (en castellano, en Quaderns d'arquitectura i urbanisme nº 212, 1996, pp. 34-43).

TICCIH (2003), *Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial.*

Disponible en: http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilSpanish.pdf

TOMAS, François (2000), "Después del Funcionalismo, ¿qué? Hacia una nueva Cultura Urbana", en ÁLVAREZ MORA, Alfonso & CASTRILLO ROMÓN, María -coords.- *Ciudad, territorio y patrimonio*, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid –España- y Universidad Iberoamericana de Puebla –México-, Valladolid, pp. 53-85.

VESCHAMBRE, Vincent (2005), "Le recyclage urbain, entre démolition et patrimonialisation: enjeux d'appropriation symbolique de l'espace. Réflexions à partir de quatre villes de l'Ouest" en *Norois* nº 195 (2005/2), pp. 79-92.

Disponible en: norois-548-195-le-recyclage-urbain-entre-demolition-et-patrimonialisation-enjeux-d-appropriation-symbolique-de-l-espace.pdf

VESCHAMBRE, Vincent (2007a), *Patrimonialisation, démolition, mise en mémoire. Processus de marquage et d'appropriation symbolique de l'espace*, Mémoire d'HDR, Université d'Angers, CARTA- UMR ESO CNRS.

VESCHAMBRE, Vincent (2007b), "Le processus de patrimonialisation: revalorisation, appropriation et marquage de l'espace" en *Vox geographica*, Les Cafés Géographiques, 6 pp.

Disponible en: http://cafe-geo.net/wp-content/uploads/processus-patrimonialisation.pdf

VESCHAMBRE, Vincent (2008), T*races et mémoires urbaines, enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition,* col. «Géographie sociale», Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 315 pp.

PUBLICACIÓN DEL
instituto universitario de urbanística
de la universidad de valladolid

DOSSIER
3 ciudades
2018

PATRIMONIOS URBANOS, DIAGNÓSTICOS HISTÓRICOS Y FUTUROS DEL PASADO

Víctor Pérez-Eguíluz
María Castrillo Romón
coordinadores

DOSSIER ciudades; 3

PATRIMONIOS URBANOS, DIAGNÓSTICOS HISTÓRICOS Y FUTUROS DEL PASADO / Víctor Pérez-Eguíluz y María Castrillo Romón, coords. – Valladolid : Instituto Universitario de Urbanística, 2018

202p. ; 17x24 cm .- (Dossier Ciudades ; 3)

ISBN: 978-84-09-05736-8

ISBN-e: 978-84-09-05737-5

1. Patrimonio urbano. 2. Diagnóstico histórico. 3. Diagnóstico urbanístico. 4. Políticas patrimoniales. I. Pérez-Eguíluz, Víctor, coord. II. Castrillo Romón, María, coord. III. Instituto Universitario de Urbanística, ed. IV. Universidad de Valladolid, ed. V. Serie

PATRIMONIOS URBANOS, DIAGNÓSTICOS HISTÓRICOS Y FUTUROS DEL PASADO

INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA
Universidad de Valladolid

Futurs Urbains
Urban Futures

Coordinadores
Víctor Pérez-Eguíluz y María Castrillo Romón

Autores
Alfonso Álvarez Mora, Cédric Feriel, Corinne Jaquand, Juan Luis de las Rivas Sanz, José Luis Lalana Soto, Luis Santos y Ganges, Laurennt Coudroy de Lille, Loïc Vadelorge, Miguel Fernández-Maroto, Marina Jiménez Jiménez, Víctor Pérez-Eguíluz.

Asistencia editorial y cubierta
Víctor Pérez Eguíluz

Foto de portada
Fotografía de París, Avenue de l'Opéra desde el balcón del Palais Garnier, Víctor Pérez Eguíluz, 2013.

Diagramación y maquetación
Víctor Pérez Eguíluz y Beatriz Vergara Aller

Revisión de textos
María Castrillo Romón y Luis Santos y Ganges

ISBN
978-84-09-05736-8

ISBN-e
978-84-09-05737-5

Depósito Legal
VA 736-2018

Edita
Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid
con la colaboración de Ediciones Universidad de Valladolid

Colabora
Grupo transversal "Usages de l'histoire et devenirs urbains"
del LABEX Futurs urbains (Francia)

Este libro, editado por el Instituto Universitario de Urbanística con la colaboración de Ediciones Universidad de Valladolid, se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Unported.

Reconocimiento (Attribution): en cualquier explotación de la obra autorizada por la licencia hará falta reconocer la autoría.

No comercial (Non commercial): la explotación de la obra queda limitada a usos no comerciales.

ÍNDICE

Patrimonios urbanos, diagnósticos históricos y futuros del pasado: una introducción. *Urban heritage, historical diagnosis and futures of the past: an introduction.*

Víctor PÉREZ-EGUÍLUZ y María CASTRILLO ROMÓN
9

Nouvelles approches du patrimoine en histoire urbaine. *New heritage approaches in urban history.*

Loïc VADELORGE
13

De la "cité historique" au "site patrimonial" : mots et valeurs de la loi française de 2016 sur le patrimoine urbain. *From "cité historique" to "site patrimonial": words and values of the French urban heritage act of 2016.*

Laurent COUDROY DE LILLE
29

Apuntes sobre el paisaje urbano histórico. Aprendiendo del "buen urbanismo". *Entries on the historic urban landscape. Learning from "the good urbanism".*

Juan Luis DE LAS RIVAS SANZ
39

La mémoire des grands plans. *The memory of major town plans.*

Corinne JAQUAND
53

Patrimonio cultural, historia y proyecto urbano en la recuperación de baldíos industriales ferroviarios. *Cultural heritage, history and urban project in the recovery of railway industrial brownfields.*

José Luis LALANA SOTO & Luis SANTOS Y GANGES
67

La piétonnisation des centres-villes dans les années 1960-1970. Patrimonialisation ou modernisation? *Past or future? Pedestrianisation in european city centers during the 1960-1970's.*

Cédric FERIEL
99

Contextualización, caracterización y análisis para el diagnóstico urbano patrimonial. *Contextualization, characterisation and analysis for urban heritage diagnosis.*

Víctor PÉREZ-EGUÍLUZ
113

Una aproximación a la utilidad del planeamiento precedente en el diagnóstico urbanístico: casuística vallisoletana. *An approach to the utility of preceding urban planning in urban analysis: some cases from Valladolid.*

Miguel FERNÁNDEZ-MAROTO
131

Abandono y apropiación de clase del centro histórico de Ávila. El planeamiento cuantitativo-extensivo como impulsor y conductor del proceso. *Abandon and class appropiation of the historic center of Ávila. Quantitative and extensive urban planning as promoter and leader of the process.*

Alfonso ÁLVAREZ MORA
151

Ávila. Un paisaje inapropiado. Diagnósticos urbanísticos y futuros pasados en el planeamiento reciente de la ciudad. *Ávila, an inappropiate landscape. Urban diagnosis and past futures in the recent city planning.*

Marina JIMÉNEZ JIMÉNEZ
171

DOSSIER 3 ciudades

ISBN: 978-84-09-05736-8

Publicaciones del
INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA