

# Criterios básicos de actuación sobre el antiguo depósito de locomotoras de Valladolid

JOSÉ LUIS LALANA SOTO y LUIS SANTOS Y GANGES  
Universidad de Valladolid



Por encargo de la sociedad anónima Valladolid Alta Velocidad 2003, el Estudio de arquitectura y urbanismo Primitivo González está llevando a cabo, desde mayo de 2009, un estudio sobre el antiguo depósito de locomotoras de vapor de la estación del Norte de Valladolid, que comprende desde el detallado levantamiento gráfico del conjunto y la realización de un análisis de su estado arquitectónico y patologías constructivas hasta una serie de propuestas para sus usos futuros, entre los que parece destacar el de “biblioteca municipal central”. Estamos de acuerdo con el prestigioso arquitecto cuando declaró a la prensa que “todos conocemos magníficos ejemplos de edificios industriales abiertos a usos polivalentes, que les llenan nuevamente de vida, además de preservar sus valores”. Y para ello no cabe duda de que es ineludible identificar y comprender esos valores, que, más allá de lo meramente estético y formal, resultan del conocimiento histórico contextualizado, de las funciones técnicas a desempeñar en el sistema ferroviario y su arquitectura industrial correspondiente... en definitiva, de su correcta interpretación.

En el seno del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid llevamos ya un tiempo estudiando las instalaciones del ferrocarril



Vista general actual del depósito de locomotoras de Valladolid / ARCHIVO

desde la perspectiva urbanística y con criterios de comprensión geográfica e histórica, de funcionalidad ferroviaria y de patrimonio industrial. Valladolid es, en este sentido, un complejo y difícil objeto de estudio, sobre el cual, sin embargo, hemos conseguido avances relevantes. De hecho, por ejemplo, hemos contribuido significativamente a la mejora del catálogo del plan general de ordenación urbana, que contenía muchos errores y confusiones. Errores y confusiones que se reproducen por doquier, incluso en nuestra misma revista. Sirvan de fe de erratas, pues, las siguien-

tes correcciones: en la página 106 del número 2 de Llámpara, donde dice “báscula de pesado de vagones” debería decir “báscula de pesado de locomotoras por rueda”, y en la página 107, donde dice “intercambiador de locomotoras” debería decir “cocherón del depósito de locomotoras”.

Por todo ello, en cuanto supimos de la noticia nos ofrecimos a colaborar a fondo en el asunto, y cuando entendimos que parecían ignorarnos, optamos por preparar un sucinto informe, a modo de memorándum, y entregárselo al Director Gene-

ral de Patrimonio de la Junta de Castilla y León.

Ofrecemos aquí el memorándum completo, en la poca humilde idea de que merece la pena difundir las ideas fundamentales sobre una instalación tan poco conocida, pero de un enorme valor desde la perspectiva del patrimonio industrial nacional y, sobre todo, hacer ver que tanto o más importante que las edificaciones y sus materiales lo son los espacios, sus funciones y sus interrelaciones.

### **INFORME MEMORÁNDUM: «Criterios básicos de actuación sobre el antiguo depósito de locomotoras de Valladolid»**

Uno de los elementos patrimoniales más importantes de la estación ferroviaria de Valladolid-Campo Grande es el antiguo depósito de locomotoras, que va a ser sometido a una operación de restauración y rehabilitación para destinarlo a nuevos usos, probablemente una biblioteca pública. Sin embargo, es notable el desconocimiento sobre este tipo de instalaciones técnicas en general, y sobre las de Valladolid en particular. La prueba más palpable de la ignorancia generalizada acerca del depósito es su equivocada denominación, como es el caso del propio Catálogo del PGOU, donde se habla actualmente del "intercambiador" de locomotoras, o antes de los "talleres de máquinas".

Una actuación de calidad exige siempre, y especialmente en los elementos del patrimonio industrial, el conocimiento exacto de las instalaciones y de su lógica funcional. Como señala el punto 5.II de la Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial (TICCIH, 2003), "la conservación de sitios industriales requiere un profundo conocimiento del propósito o los propósitos por los que se construyó, y de los diferentes procesos industriales que pudieron tener lugar en él".

El Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid trabaja desde hace

tiempo en una línea de investigación: los ferrocarriles en las ciudades, su historia ferroviaria y urbana, sus lógicas funcionales y sus papeles urbanísticos, sus instalaciones técnicas y su patrimonio industrial. En definitiva, con la finalidad de establecer el marco genérico de carácter histórico y patrimonial que la actuación a proyectar debe conocer y asumir, el Instituto de Urbanística elabora el presente memorándum al respecto.

#### **1.- Qué es un depósito de locomotoras**

El modelo de explotación del ferrocarril y las características técnicas de la locomotora de vapor impusieron el establecimiento, a lo largo de cualquier red ferroviaria, de un tipo específico de instalación técnica: los depósitos de locomotoras. Al menos durante la época de la tracción a vapor, que en Europa llegó generalmente hasta la década de 1970, fueron un elemento esencial en la explotación ferroviaria, puntos fijos indispensables en cualquier línea férrea del mundo.

Un depósito de locomotoras era la instalación encargada de todos los aspectos relativos a la tracción de los trenes en un ámbito territorial determinado, para lo cual contaba con una dotación estable de material motor (las locomotoras o máquinas) y de personal adscrito. Podemos resumir su misión en cuatro grandes apartados: la preparación para el servicio -que comprende diversos aspectos como el encendido, el suministro de

materias (carbón, agua, grasa, arena) o la orientación adecuada al sentido de marcha-, las operaciones de entretenimiento periódico (limpieza y conservación del hogar, los tubos, la caldera), las reparaciones y la organización del servicio y el personal de conducción. Dentro de su área de actuación, podían existir, en otras estaciones, establecimientos subsidiarios del principal (reservas, puestos fijos, aguadas), que es el que concentraba la mayor parte de los efectivos humanos y materiales.

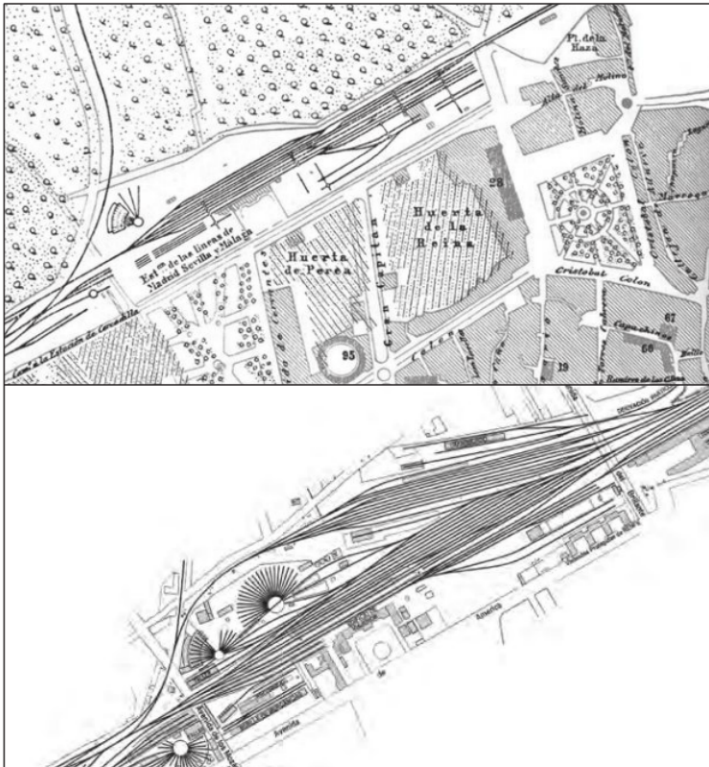
En resumen, un depósito no era, en ninguna administración ferroviaria, un simple lugar de estacionamiento de locomotoras, sino la base de la explotación técnica de este modo de transporte.

De su vinculación directa con las características de las locomotoras de vapor y del tráfico en las líneas a las que servían se deriva un aspecto esencial: es el tipo de instalación ferroviaria que más ha cambiado a lo largo del tiempo.

La necesidad progresiva de adaptarse a los adelantos técnicos en la tracción de los trenes (locomotoras más potentes, de mayores dimensiones, más pesadas...) o al propio incremento del tráfico impusieron un estado de ajuste casi permanente de las instalaciones a lo largo de su existencia, y, tras la sustitución del vapor como modo de tracción, la especificidad de su misión y de su diseño han hecho extremadamente difícil su acondicionamiento para las nuevas necesidades, y de ahí que la mayor parte de los antiguos depósitos de locomotoras hayan desaparecido, bien porque se han transformado completamente sus instalaciones, o, más habitualmente, por abandono o demolición.

Derivados de estas consideraciones, hay que señalar, además de la gran importancia de contar con un establecimiento en el que se hayan conservado todos los elementos de la época del vapor sin transformaciones

“...un depósito no era, en ninguna administración ferroviaria, un simple lugar de estacionamiento de locomotoras, sino la base de la explotación técnica de este modo de transporte”.



Imágenes de la estación de Córdoba en 1910 y 1960, donde se aprecia la radical evolución de sus depósitos / ARCHIVO

radicales posteriores, un criterio esencial a la hora de actuar sobre un depósito de locomotoras: su carácter de documento. Documento en un doble sentido; por una parte porque un depósito es el conjunto de la instalación, y no un edificio concreto, de la cual forma parte indisoluble la distribución en el espacio de los diversos elementos, desde el cocherón de las locomotoras a los depósitos de agua, los puentes giratorios o los edificios auxiliares (oficinas, secaderos de arena, talleres, etc.); y por otra parte porque en una misma instalación se pueden rastrear las diversas ampliaciones y modificaciones acometidas a lo largo del tiempo, en las que se manifiestan tanto los problemas técnicos a resolver como la técnica arquitectónica en épocas diversas [materiales, formas de construir, elementos de diseño].

## 2.- Los depósitos en España

En el momento de la nacionalización de la red férrea de ancho ibérico y la creación de Renfe (1941), el servicio de tracción del nuevo ente público ferroviario contaba con 51 depósitos de locomotoras, de muy diversa importancia según la compañía de origen y el volumen de tráfico en las líneas a las que servían.

A partir de la década de 1960 se fueron imponiendo los nuevos modos de tracción (diesel y eléctrica), y el vapor comenzó su declive: primero desapareció el carbón (1968), sustituido por el fuel-oil, y en 1975 se suprimió definitivamente la tracción por vapor del ferrocarril español. Los nuevos modos exigieron no sólo nuevas instalaciones, sino sobre todo la reorganización del esquema general de organización del mantenimiento del material y de la tracción, por lo que

buna parte de los depósitos de locomotoras de vapor fueron cerrados.

Hoy, treinta y cinco años después, apenas queda ningún depósito de locomotoras de vapor. En algunos casos se han remodelado completamente las instalaciones, en otros se trasladaron a otra ubicación diferente (generalmente en la periferia de la ciudad) para aprovechar los terrenos, y en la mayor parte de los casos se han demolido. Sólo unos pocos, entre ellos el de Valladolid, han llegado a nuestros días.

## 3.- El depósito de Valladolid

Sobre el depósito de Valladolid se repiten con frecuencia una serie de lugares comunes, que en general evidencian el desconocimiento de las características tanto de los depósitos de locomotoras en general como del caso concreto de Valladolid. Uno de los más habituales es confundir el depósito de locomotoras con los vecinos talleres de gran reparación. Ambos establecimientos, físicamente separados por una tapia, son totalmente independientes y tenían un papel diferente dentro del esquema general de la compañía, por lo que no se deben de confundir nunca unas instalaciones con otras. Los talleres del depósito nada tenían que ver con los Talleres Generales de la compañía ferroviaria (dedicados a la gran reparación de las locomotoras y de los coches y vagones).

Por lo que se refiere a los valores particulares del depósito de Valladolid, conviene considerar por una parte los derivados de su diseño, y por otra los de su evolución histórica.

La forma del edificio principal del depósito, con dos cuartos de rotonda conectados y dos puentes giratorios, es y ha sido siempre única en España, y aunque no es un diseño común existieron ejemplos similares en países de nuestro entorno (al menos en Francia, Alemania e Italia).

La Estación de Valladolid en 1912, con señalamiento de los

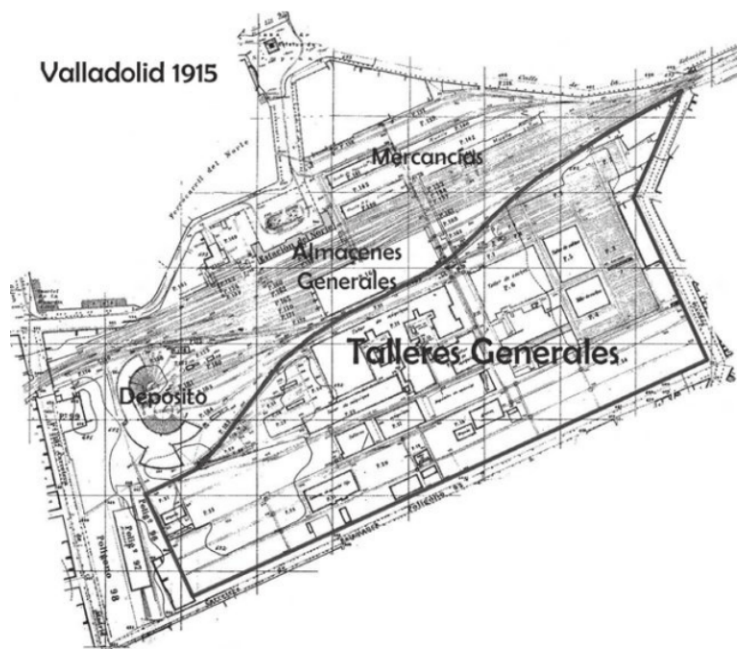
diversos servicios que la componían y las principales vías que articulan sus movimientos. El depósito enlaza con la vía mango que organiza las maniobras en las importantísimas instalaciones técnicas de la estación.

En lo que hace al diseño, quizá el valor más característico del depósito de Valladolid es su ubicación dentro del conjunto de la estación. Más que la forma del cocherón de locomotoras (que no era único en el mundo, aunque sí en España), lo más destacable del depósito de Valladolid es su localización relativa y su relación con el resto de los servicios de la estación, que lo convierten en una muestra de excelencia en el diseño ferroviario, optimizando el aprovechamiento del terreno sin comprometer el funcionamiento de las diversas secciones. No obstante, con la desaparición del conjunto de las instalaciones ferroviarias, éste es un valor difícil de mantener.

Son, sin embargo, los valores derivados de su evolución histórica los que hacen del depósito de Valladolid un elemento del patrimonio industrial nacional de primer orden.

En primer lugar por su propia antigüedad, ya que data de mediados de la década de 1860, por lo que es el más antiguo de los depósitos de locomotoras que se conserva en España, en el emplazamiento y con la estructura general original. A su edad hay que sumar el diseño poco habitual, único en nuestro país, y el hecho de que la mayor parte, si no todos, los depósitos de características similares que han existido en Europa han desaparecido, bien por causa de las dos guerras mundiales, bien por la modificación o demolición de las instalaciones.

En segundo lugar porque a lo largo de más de un siglo de funcionamiento se han acometido diversas ampliaciones en épocas diferentes, que han afectado a sectores concretos del edificio principal, en el que se pueden rastrear ahora desde las amplia-



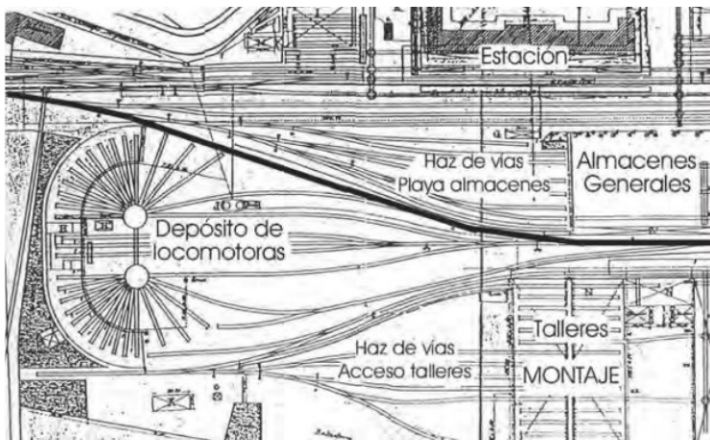
Imágenes del depósito de Valladolid, entre las vías de la Estación y los Talleres Generales, años 1915 y 2000 / ARCHIVO



ciones de comienzos del siglo XX, tendentes a cerrar las rotondas, dándoles su actual aspecto de herradura y a ampliar los fondos, a la obra de hormigón de la década de 1940. La conservación de todos estos elementos constituye una interesante muestra de las necesidades y las soluciones (técnicas y constructivas) propias de cada época.

En tercer lugar, porque la localización del depósito de locomotoras en la ciudad de Valladolid respondió más a una es-

trategia empresarial de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España que a meros criterios técnicos. Debido a ello, aunque el depósito de Valladolid se contó siempre entre los más importantes del país, tanto por el parque de locomotoras (más de un centenar), como por los efectivos de personal (en torno a 450 trabajadores en la década de 1940), nada más llegar la electrificación, a mediados de la década de 1960, el depósito se cerró, sin sufrir alteraciones significativas



Detalle del depósito de locomotoras y su entorno hacia 1890. Las instalaciones técnicas ferroviarias son grandes consumidoras de espacio porque necesitan estructuras arborescentes. La disposición de este depósito, sin embargo, permite compatibilizar tres haces de vías aprovechando al máximo el espacio / ARCHIVO

en su disposición ni en sus elementos, gracias a lo cual es hoy casi el único depósito de locomotoras que se conserva completo en España, incluyendo los puentes giratorios y los edificios auxiliares (el otro sería el de Vilanova i la Geltrú, edificado 25 años más tarde que el de Valladolid, y dedicado actualmente a Museo Nacional del Ferrocarril).

Los valores a tener en cuenta son, en resumen, no sólo la antigüedad y la originalidad, sino también la autenticidad, los añadidos históricos relevantes e inherentes a la propia actividad y la integridad del depósito como conjunto de espacios vacíos y edificadas, que responden a una lógica funcional que no es evidente si se desconocen los aspectos técnicos y organizativos del ferrocarril.

Podemos sintetizar lo expuesto señalando que, más allá del aspecto monumental del edificio principal, e incluso para reforzar este carácter, hay que tomar en consideración en todo momento y para toda la actuación el valor documental de las instalaciones.

#### 4.- Riesgos y exigencias de la actuación sobre el depósito de locomotoras de Valladolid

Porque toda actuación sobre el patrimonio industrial implica

riesgos se hace preciso acotarlos. En este caso, el principal de los riesgos, la destrucción del patrimonio, se ha evitado con la protección del establecimiento. También se evita otro riesgo, la fosilización de los restos materiales, al buscar un nuevo uso para las instalaciones, que las (re)incorpora al paisaje urbano y la vida social, tanto sea en forma de museo como del actualmente propuesto como biblioteca u otros cualesquiera que respeten el carácter esencial del continente.

Existe, sin embargo, un riesgo claro, el de la desnaturalización. Como hemos visto, el depósito perderá parte de sus valores, los referentes a la excelencia en el diseño de los espacios ferroviarios, al desaparecer

“...el depósito perderá parte de sus valores, los referentes a la excelencia en el diseño de los espacios ferroviarios, al desaparecer el actual conjunto de la estación de Valladolid-Campo Grande”.

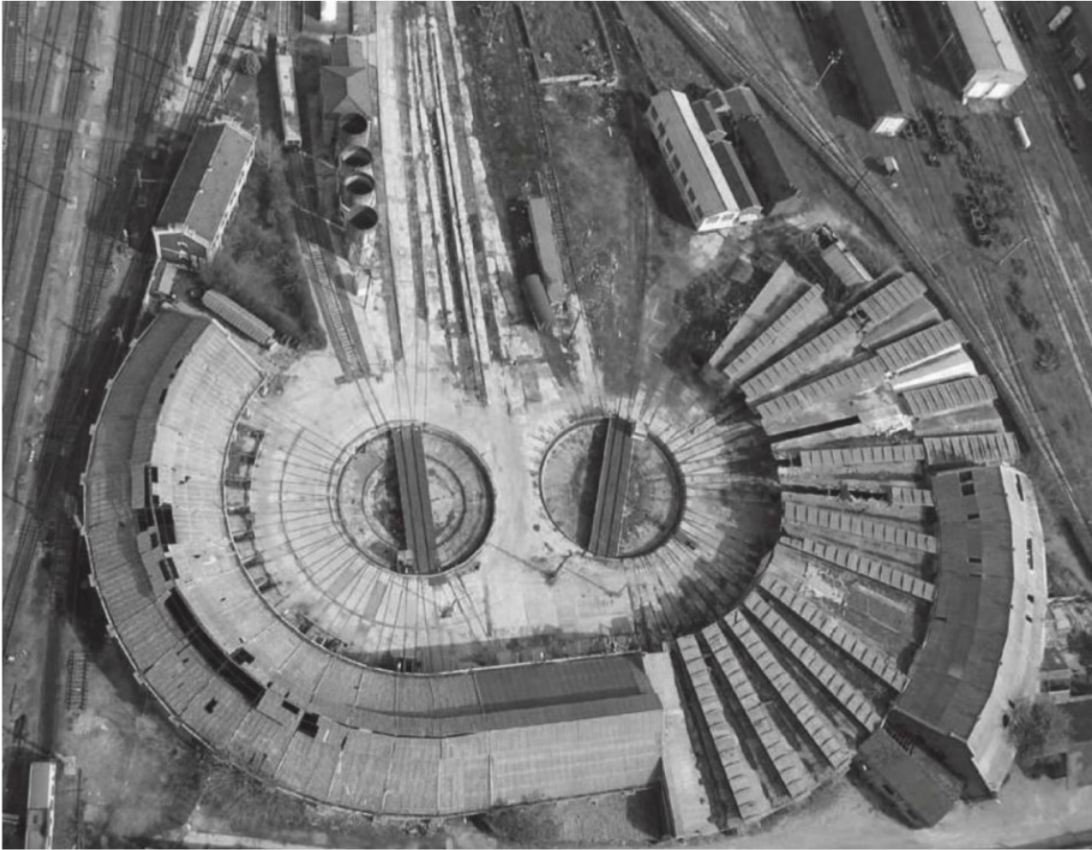
el actual conjunto de la estación de Valladolid-Campo Grande. Por otra parte, toda operación de rehabilitación para nuevos usos implica una alteración de los espacios y las características de las instalaciones. Pero, si bien hay que asumir el precio de estas alteraciones, es imprescindible que el resultado final permita mantener el carácter esencial del establecimiento, que no puede convertirse en un mero decorado, una postal con cierto sabor y estética de lo antiguo, pero carente de significado y contenido.

Conseguir una actuación urbanística de calidad, que incorpore plenamente a la ciudad del futuro una instalación de la importancia del depósito de locomotoras, sin renunciar a su valor como testimonio de nuestro pasado, pasa ineludiblemente por la comprensión del conjunto del establecimiento, integrando todos sus elementos característicos, como por ejemplo los puentes giratorios, respetando en la mayor medida posible la organización espacial, y buscando la preservación del carácter de documento, que no es incompatible con el tratamiento monumental y estético.

Para el caso del edificio principal, el cocherón de locomotoras, esta preservación pasa por el mantenimiento, en la medida en que las condiciones de conservación de las estructuras y la técnica de restauración lo permitan, de los diversos sectores con la estructura que ha llegado a nuestros días.

#### 5.- Perspectivas

Por sus extraordinarios valores y por su carácter de específica instalación técnica, no debe perderse la forma general del conjunto del depósito, ni en planta ni en volumen, debiendo mantenerse no sólo la pseudo-herradura del cocherón, el edificio de oficinas o los puentes giratorios, sino también las propias vías, el depósito de agua y al menos una parte de los talleres. Su disposición y su interrelación son claves



Vista general actual del núcleo principal del depósito de locomotoras de Valladolid, donde se aprecia el cocherón de locomotoras con sus diversas ampliaciones y modernizaciones, los dos puentes giratorios, las oficinas y cuarto de agentes, los depósitos de agua, edificaciones auxiliares (secadero de arena, antiguo dormitorio, pequeños talleres), parte del parque de carbón y las vías de estacionamiento / ARCHIVO

del valor patrimonial, debiendo soslayarse la fácil y frecuente tentación de avalorar lo construido en el siglo XIX frente a lo construido en el siglo XX.

Hemos presentado aquí un memorándum, es decir, un sin-

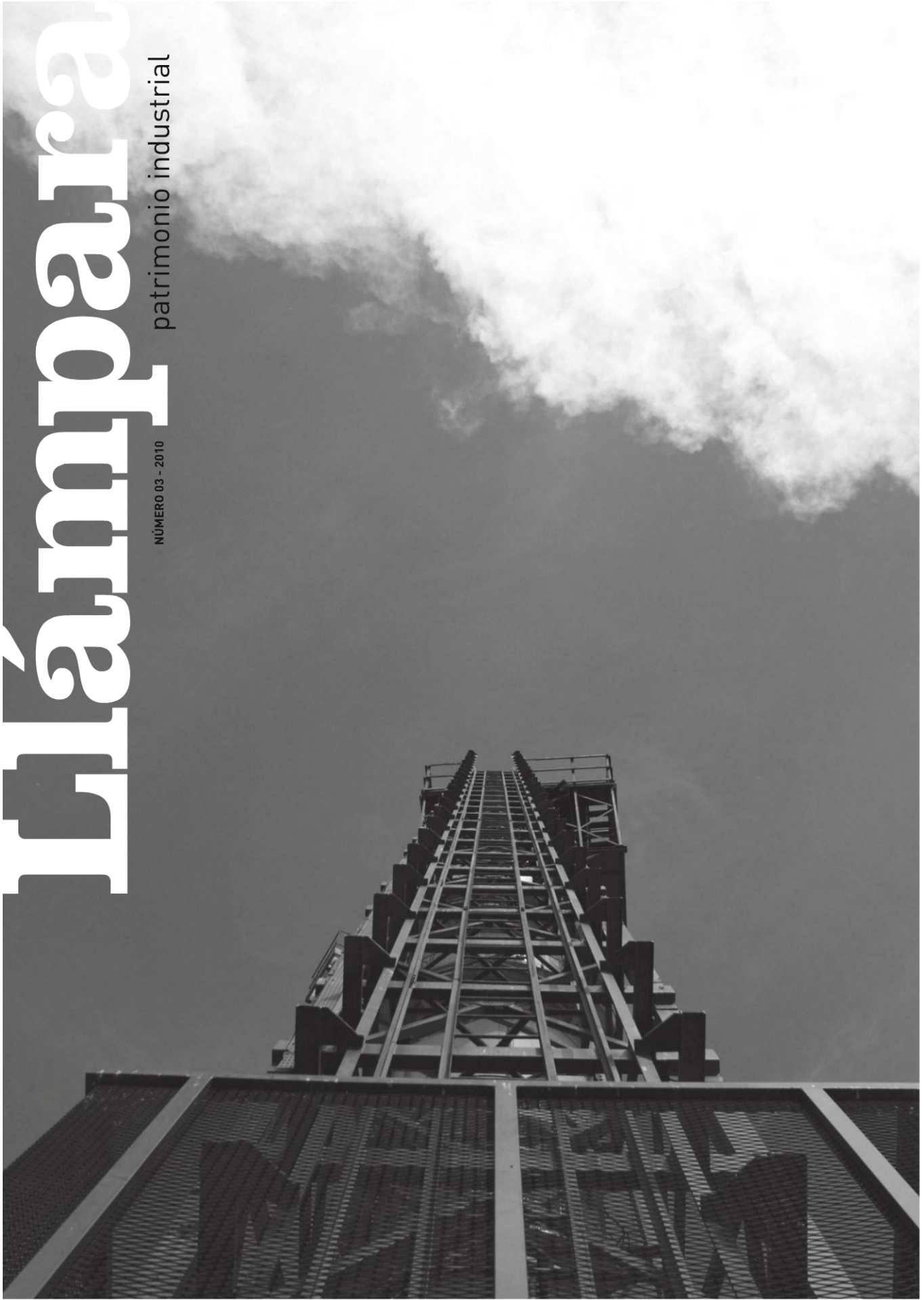
tético informe donde se exponen brevemente asuntos y razones para que se tengan en cuenta en un asunto considerado importante. Podría acometerse un estudio detallado y acompañado de análisis gráficos, para lo

que el grupo de investigación de este Instituto se pone a disposición de las instituciones y de la sociedad de cara a conseguir el mejor resultado posible. ■

# Plámpara

patrimonio industrial

NÚMERO 03 - 2010



# contenido



- 5 Editorial**
- 8 Red nacional de silos y graneros. Integración en la realidad urbana contemporánea**  
CARLOS MATEO CABALLOS
- 18 La fábrica Robinson de Portalegre (Portugal). Rehabilitación y preservación del Patrimonio Industrial**  
JORGE MAROCO ALBERTO y CÉLIA GONÇALVES TAVARES
- 28 Elogio y censura de la arqueología industrial desde la arquitectura**  
ANA GUERRERO
- 38 El Patrimonio Industrial en el marco de la protección del Patrimonio Cultural en Asturias**  
DIEGO RUIZ DE LA PEÑA RUIZ
- 48 La protección del Patrimonio Histórico Industrial: marco normativo e institucional**  
SARA GRANDA
- 57 Criterios básicos de actuación sobre el antiguo depósito de locomotoras de Valladolid**  
JOSÉ LUIS LALANA SOTO y LUIS SANTOS Y GANGES
- 63 La arquitectura industrial en Zamora**  
RAFAEL ÁNGEL GARCÍA LOZANO
- 71 Arqueología Industrial, Mundo del trabajo y fuentes orales. Una aproximación interdisciplinar: El proyecto "El Mundo del trabajo de los ferroviarios en Asturias"**  
JAIRO FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ y NURIA VILA ÁLVAREZ
- 83 EntreComillas (Breves)**
- Héroes de Patrimonio Industrial: Bidembum. COLECTIVO NOHAYCOLOR!
  - DIN, La tipografía industrial que conquistó el mundo. CARLOS DE MIGUEL GARCÍA
- 86 Miradas sobre nuevos usos del Patrimonio Industrial**
- El hangar del ferrocarril en Burgos
  - Museo de la Siderurgia y la Minería de Castilla y León: patrimonio vivo
  - La factoría Mirat de Salamanca
  - Arizona Baby: el puente de Herrera
- 94 Actividades de Lámpara en 2009**
- 100 Galería de imágenes**  
MANUEL PRIETO CABELLO