

PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO. VALLADOLID. Origen e influencias. (Análisis del alcance de la imagen y área y edificios para conjunto BIC)

0.- De 1856 a 1864. Comienzos de una ambición

Entre 1856 y 1864, Le Crédit Mobilier (enseguida Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España) –de titularidad francesa-, construye, mediante una concesión del gobierno español, la línea Madrid-Irún, pasando por Valladolid, consciente de su importancia internacional, pues, además de unir las capitales de ambas naciones, va a poner en juego intereses comerciales y financieros inéditos para unos tiempos, cuya economía disfruta de una velocidad de producción, distribución y comercialización que nunca se había conocido anteriormente. La tradicional relación mercantil de Burgos con los puertos de Bilbao y Santander puede ahora potenciarse, haciendo entrar en juego a Valladolid; y al otro lado de la frontera, a la comercial, cosmopolita y riquísima Burdeos, orgullosa e independiente capital de la Guyena. Desde luego, París se acerca de manera espectacular a las ciudades castellanas y para el País Vasco supone el comienzo definitivo del despegue económico y del desarrollo industrial.

Los viajeros franceses se admiran del “mar de trigo” de Tierra de Campos, - comparable y más espectacular, si cabe, que el de la campiña de Chartres-, y de los enormes excedentes que se pierden en el campo castellano por falta de transporte a un mercado consumidor: los materiales de construcción, los cereales, el vino, el carbón, el ganado, las materias primas, etc. Hay una oportunidad de colonización general, por parte del país vecino, muy cómoda, muy próxima, muy segura, muy rentable (se pueden importar productos manufacturados sin arancel a condición de justificar que se necesitan para el ferrocarril), de penetración duradera y de visibilidad enorme.

Pero hay una significación negativa en la historia reciente: la guerra de la independencia es una herida difícil de cerrar con los españoles (la caída de Napoleón es de 1815) y la posterior ocupación de los cien mil hijos de San Luis añade veneno a la infección. Por ello, “Le Crédit Mobilier” y su operativa Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España se ocupará de dar ejemplo, de “savoir faire” y de poner en juego sus mejores habilidades en el aspecto formal y de propaganda (la construcción del Arco de Ladrillo es el primer ejemplo), pero también en apostar por planes de largo plazo y de enorme ambición, extendidos mucho más allá de lo económico, con incidencia real en lo cultural y en lo formativo.

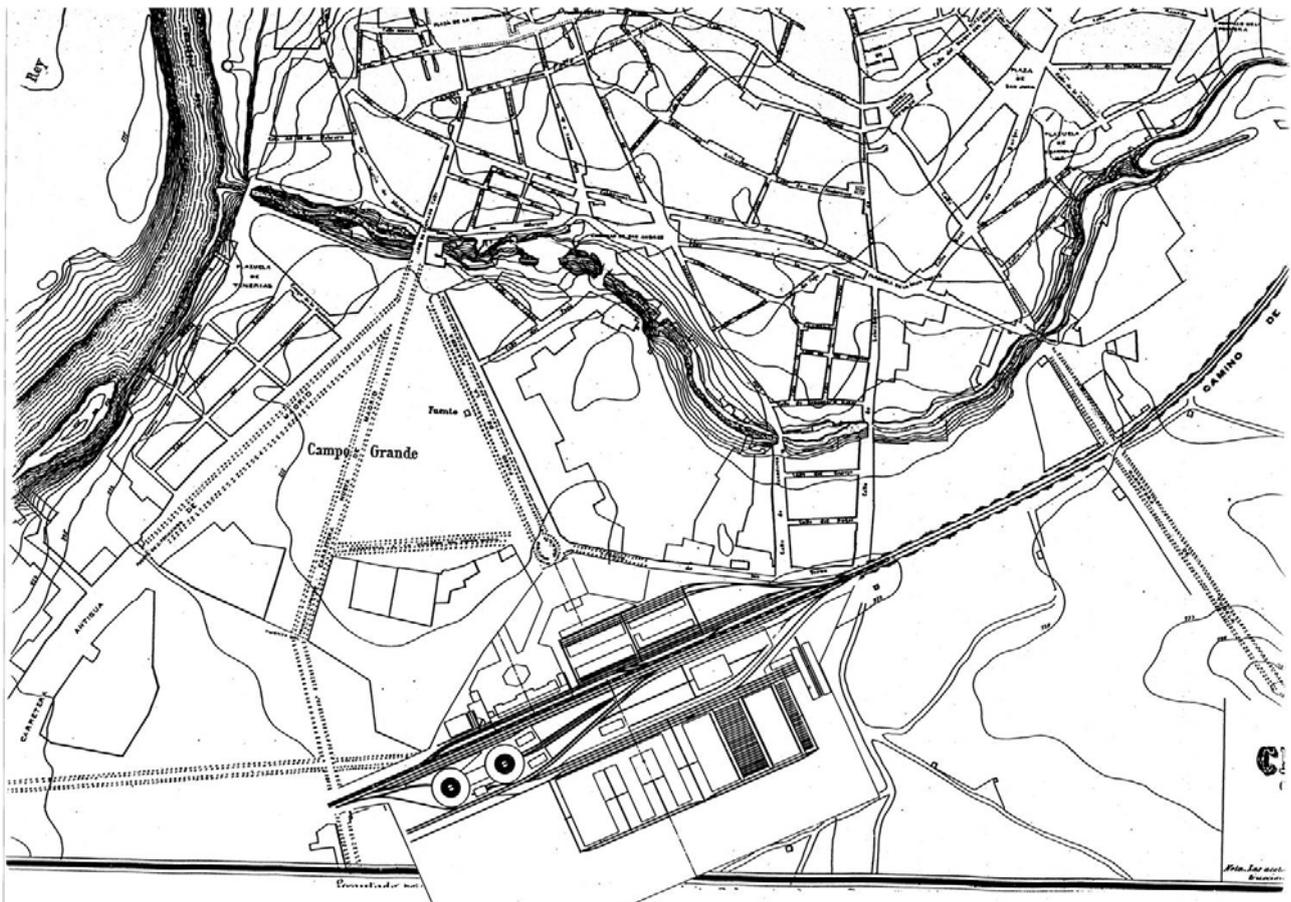
La base material para esta conquista –que se manifestó, a la postre, tremendamente exitosa-, será la ciudad de Valladolid. Lo que no consiguieron los prestigiosos generales de Napoleón, lo van conseguir los capitales burgueses de la Francia del Segundo Imperio. La elección de Valladolid como base de operaciones era indiscutible.

Las ventajas, muy obvias: la mayor y más señalada aglomeración residencial de Castilla, la mano de obra más abundante y cualificada, la reciente construcción de los ramales Sur y Campos (1835-1849) del Canal de Castilla, así como del telégrafo óptico y, sobre todo, la posición estratégica, situada hacia la mitad de la meseta, en un terreno llano, de costes de instalación mínimos, con un mercado muy seguro de viajeros y mercancías y con el incentivo de conseguir beneficios de explotación desde el principio, aún sin estar acabada la línea. Además, se trata de una implantación ideal para los Talleres Generales, para el Almacén General y para el Servicio de Tracción, pues desde Valladolid, cualquier locomotora o cualquier suministro o convoy de socorro llega antes al global de cualquier punto de la línea y viceversa: antes se puede traer a reparar cualquier vehículo averiado.

Para que el plan francés fuera posible, tenía que ser de verdad. La compañía del Norte entiende que debe propugnar una sociedad de progreso y armonía, según el ideal de vida propiamente decimonónico. La construcción de los Talleres ferroviarios va a ser el revulsivo inicial, pero los efectos, notables desde sus comienzos y durante todo el siglo XIX, serán extraordinarios, sólo estancados en los paréntesis de las guerras carlistas.

Hasta 1.900 se cuenta casi un centenar de "Ingenieurs des Ponts et Chaussées", sin contar los ingenieros regulares de la Compañía ni los innumerables cuadros medios que trabajaron para el ferrocarril desde la ciudad de Valladolid, penetrando e influyendo, durante medio siglo, en los modos, maneras, costumbres y contenidos de la burguesía local, comerciante y agricultora, que ve el ferrocarril como un milagro económico. La ciudad respira progreso y modernidad.

El balance es impresionante: nuevas oportunidades de trabajo y tres mil obreros en la Compañía, (según el catedrático de Geografía de la Universidad, Jesús García Fernández) sólo en Valladolid, entre los que se cuentan los mejor cualificados y pagados seguramente del país, van a habitar nuevos barrios, lotificados para construir casas molineras, eso sí, con licencia municipal, proyecto y supervisión del arquitecto e incluso con el ladrillo y la piedra de la Compañía; dos colegios de Hermanos de las Escuelas Cristianas en la ciudad, con donaciones de mecenas franceses, además de las dominicas francesas y unas importantes escuelas gratuitas, imprenta y encuadernación para aprender los oficios.



Desde el primer proyecto de Lesguillier, realizado en 1.860, para la Estación y los Talleres, ya se ve cómo, en realidad, se trata de un proyecto para la ciudad. El eje del Paseo de la Alameda, ahora Recoletos, se cierra con un pabellón representativo de la Compañía (escala del Paseo) y con imponente chimenea (escala de la ciudad) para los humos de la caldera de producción de vapor que da energía cinética a todas las correas de transmisión de las diversas máquinas y aparatos de los Talleres. Del atrio del edificio de viajeros sale una calle-salón que debería terminar en la fachada del panóptico octogonal anterior a la actual Academia de Caballería.

En 1891, cuando E. Grasset va a ejecutar el cuarto proyecto del Edificio de Viajeros y se aprueba por fin la ubicación definitiva, todo lo que se había planificado en los rayados rojos (existente o previsto hacia 1880) donde se tantea la posición del Edificio de Viajeros en el plano de la Compañía se ha realizado o está realizándose. Los hitos de la nueva ciudad que la Compañía valora, además del conjunto específicamente ferroviario, van girando, con centro en la estación, en sentido de la agujas del reloj:

Chocolates La Llave (Eudocio López), entrando desde Madrid. Medallas en las exposiciones de París. La estación de Campo de Béjar (ferrocarril de Rioseco) se une con la de San Bartolomé y con la de Norte. Una parcela junto a las Dominicas Recoletas de La Laura (tras el depósito de carbones de minas de Aller). El Campo de Marte o de la Verdad se convierte en el Campo Grande (jardín romántico) con un gran Salón. La plaza mayor se embellece con el jardín ovalado, según la moda de la época. Se abren las calles Gamazo y Muro, que con Recoletos y Miguel Íscar serán el verdadero ensanche burgués. Se edifican las casas más importantes de Miguel Íscar. Se realiza el mercado de abastos del Campillo. Se construyen los economatos del lado de la ciudad, para evitar los accidentes en el paso de las vías. Se hace el pabellón para el contador de gas y presión, junto a los depósitos de gas.

Tanto en el plano que se comenta como en el anterior de Lesguillier, los trazados pretenden llevar el acceso y la imagen del ferrocarril hasta el corazón de la ciudad a través de la Acera de Recoletos y C/ Gamazo hasta la Plaza Mayor y la Fuente Dorada. Da la impresión de que ya casi está apuntada la apertura de las calles López Gómez y Felipe II hasta las Plazas de la Universidad y San Pablo para que toda la ciudad sea permeable y accesible los itinerarios y las ideas que nos llevan al ferrocarril

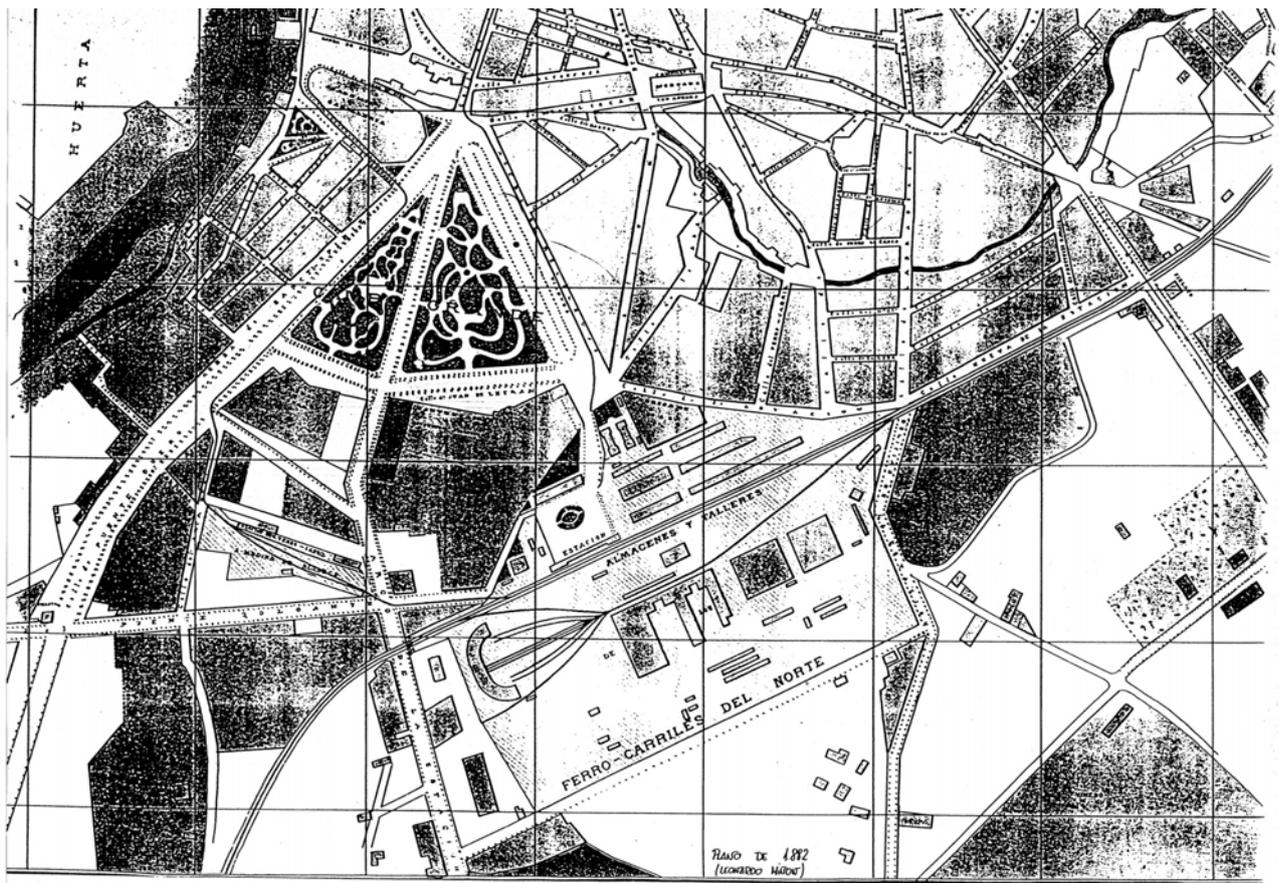


Plano de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España. Se representa lo ya existente en gris rayado (Muelles, cocheras, edificio antiguo de viajeros en madera, depósito de locomotoras, talleres y almacén general), en rojo rayado lo nuevo planificado (tanteo posición del nuevo edificio de viajeros, economatos, estación La Esperanza, Calles Gamazo y Muro, Campo Grande, edificio SIC y C/ Miguel Íscar, mercado del Campillo, jardín de la Plaza Mayor).

El campo, el comercio y la industria, todo se remueve: los nuevos granos, procedentes de Europa, revitalizan y vuelven más productiva la agricultura, reinvertiendo los excedentes en harineras importantes; las aportaciones enriquecedoras de artesanos de gremios franceses, sobre todo de la panadería y de la carpintería-ebanistería; las norias de fundición consiguen aumentar de forma increíble las superficies regadas; las uvas y los caldos bordeleses se suman a los blancos navarreses y a los tintos o rosados del país, con una producción vitivinícola tradicionalmente rica, que ahora ya puede transportarse con rapidez; el lanzamiento de las industrias de la fundición y la mejora en la fabricación de los materiales tradicionales.

En lo urbano, el paisaje cambia por completo: los depósitos de gas y el alumbrado público, los tranvías y las pavimentaciones, el saneamiento general y de las Esguevas, el abaratamiento del carbón para combatir los fríos del invierno; la realización del Campo Grande, el Salón, el pasaje comercial, los mercados de abastos y la apertura de la calle Gamazo —en el eje del edificio de viajeros—, para acercar más el ferrocarril al corazón de la ciudad; la capitalización y la financiación, a través de la Sociedad Industrial Castellana y del Banco Castellano. Sin contar los cuantiosos intangibles de la cultura en la Universidad, en el higienismo de la urbe, en la formación tecnológica, cuya punta de lanza eran los Talleres, etc.

La impronta cultural francesa sigue estando, actualmente, muy presente en la ciudad, a pesar de la fuerte penetración de las modas y usos anglosajones: FASA, Michelin, los colegios mencionados, de máximo prestigio nacional, el Liceo francés, etc.



Plano de 1882, editado por Leonardo Miñón, donde pueden verse materializadas las proyecciones de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, salvo el edificio de viajeros, todavía pendiente de sustitución.



En la fotografía, tomada hacia 1990, en un punto de las vías junto al depósito de locomotoras, desde la salida hacia Madrid, todavía pueden verse las desaparecidas casillas de guardabarreras y guardagujas. La descarga del arco parabólico de la fábrica de ladrillo, de hiladas perpendiculares a la directriz, se hace sobre un plinto de piedra caliza. Estos materiales resultarán premonitorios para identificar a la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España. Posteriormente, el granito sustituirá a la caliza en el cimiento y en los zócalos de los edificios más importantes.

Lo significativo era tan importante para la Compañía que se construye en 1857, en la entrada desde Madrid, el denominado Arco de Ladrillo, por tres motivos:

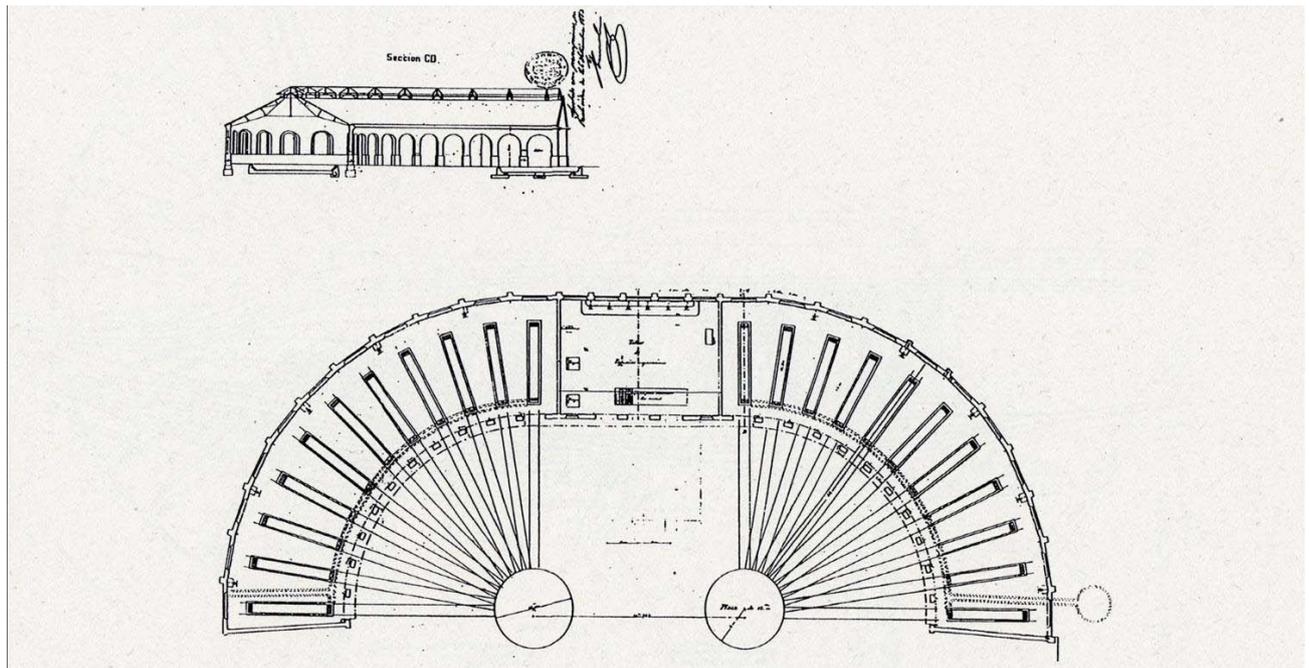
- 1.- Porque era el arco emblemático de la Compañía, el Arco de la Estación, que recibiría a los trenes de viajeros de Madrid, y sirve para la inauguración de las obras de la estación en 1858, por la reina Isabel II.
- 2.- Porque respondía a la polémica de su época entre ingenieros y arquitectos, de cara a demostrar que los materiales tradicionales eran tan buenos como el hierro y sus variedades modernas (fundición, dulce, acero, etc.) Aunque, aparentemente, la construcción tradicional ganó esta batalla, -ahí está el propio Arco de Ladrillo o los magníficos edificios de la Estación y talleres- tal premisa no es, ni mucho menos, cierta, ya que los ladrillos utilizados eran, en realidad, materiales innovadores, fabricados con mucho control y esmero, en hornos similares a los de Hoffman. En definitiva, los nuevos materiales y las nuevas técnicas se imponían siempre, fuera en el ámbito de la arquitectura tradicional o en el de la ingeniería emergente.
- 3.- Porque, sobre todo, era el ensayo de la estructura de muchísimos puentes ferroviarios, a la vista que los de madera se arruinaban y en los colgantes se fragilizaba la fundición en las pilas de los extremos, eran muy caros de mantenimiento y fáciles de sabotear. La nueva estructura resultaba más difícil de volar con explosivos y su buen envejecimiento ante la intemperie no tenía rival.

Comprobada su durabilidad, aparecieron cientos de puentes ferroviarios con este arco parabólico de fábrica, resistente y fácil de construir. Además, el Arco de Ladrillo de Valladolid, es testigo del excelente comportamiento ante los agentes ambientales y, sobre todo, de la estabilidad, a pesar de las vibraciones de los carriles y del suelo. Su coste de mantenimiento ha sido prácticamente cero. Se trata de una obra extraordinaria, que debe servir y sirvió de puerta al conjunto ferroviario de Valladolid.

1. – 1863. Innovación e imagen de marca.

1 A_ Rotonda de máquinas. 1863. Muros de ladrillo, aristas de piedra, armadura de hierro. Imagen FFCC.

Pero había que dar imagen formal a lo que representaba la Compañía del Norte; no bastaba el prurito de pertenecer a la misma, que se llevaba con merecido orgullo por parte de los empleados. Y eso solo podía hacerse con la arquitectura. Así, la Compañía tendrá un estilo propio, significativo y representativo, reconocible en todas las ciudades; y empeñará su prestigio en realizar construcciones de vanguardia. El mejor y más temprano ejemplo es el edificio del depósito para locomotoras.



El proyecto de 1863 de Théophile Luc Ricour. En la fotografía, con su discreta ampliación por el ala derecha.



Estado del Depósito de locomotoras en 1997.



Estado actual del Depósito de locomotoras, sin cubierta y sin uso. Vista consecutiva de izquierda-derecha.

Tras el antecedente del Arco de Ladrillo, el primer edificio que fija ya las características arquitectónicas y de imagen de la Compañía es el depósito de máquinas locomotoras, un proyecto de vanguardia, pionero por su tipología (dos plataformas giratorias que sirven al mismo edificio), en herradura (fer de cheval), por su cubierta de hierro (Polonçeau compuesta), por sus ventajas en el bajo coste (sólo se cubre la parte imprescindible), por su seguridad, dada la facilidad de detectar y apagar incendios (accesible para los bomberos por todas partes), tanto como por la dificultad de producirse (hierro y piedra) y en la excelente ventilación mediante arquerías y lucernarios muy próximos, que disipan rápidamente el humo de las locomotoras de vapor.

1 B_ Los nuevos materiales, la innovación tecnológica, la nueva composición y su imagen en la ciudad

Este estilo es la imagen de marca, la imagen de la arquitectura por la cual se distingue a la Compañía como un referente propio, distinto de las arquitecturas entonces existentes y de las construcciones de otras industrias o de otras compañías ferroviarias.

Así, la utilización del ladrillo rojo prensado en los paramentos, los huecos cada vez más grandes y esbeltos, los recercos de piedra blanca en vanos y esquinas, las bandas corridas de piedra, también blanca, en zócalos, impostas y cornisas, el arrastre correlativo y compositivo de las líneas verticales, la articulación volumétrica deudora de los ejes durandianos (según el método de proyectar de Durand, a principios del siglo (XIX), el aprovechamiento de las mansardas, las proporciones elegantes y optimistas, las arquerías en los bajos y los capialzados, bien marcados en cada ventana o balcón, la limpieza de la disposición, el tamaño y la flexibilidad de los métodos proyectuales, el sello de la época adscrito al imaginario del Segundo Imperio francés, etc., van a informar las señas de identidad de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España.

En el caso concreto de los edificios propios de las instalaciones de la Compañía, los piñones o testeros dispondrán de sobrealzados, tal y como se hace en los frentes de las portadas principales. Los ornamentos, escasos y sobrios, quedan para los puntos centrales y elevados de esos hastiales o de su contorno y también para las claves y hombros de los capialzados que protegen los dinteles.



La lectura de limpieza geométrica y la cualidad de los materiales del depósito de locomotoras se va a traducir en los edificios ferroviarios casi hasta el momento presente y va a crear un lenguaje propio de la institución ferroviaria, como puede verse en este edificio de la c/ Recondo, edificado quizá hacia 1930. A pesar de los diversos usos, el contenedor conserva coordenadas arquitectónicas de la arquitectura del 2º imperio, época que nos remonta a los orígenes del ferrocarril en España.



El edificio de viajeros de la estación (1891) es, sin duda, el mejor edificio de España de los adscritos a esta tipología. Proyectado por E. Grasset en una etapa ya madura de su larga carrera en nuestro país, no vacila en llegar a unos límites de esencialismo y simplificación inéditos en “L’École des Beaux Arts”, que no se ven en las demás estaciones de la Compañía y que le costarán una buena colección de disgustos con la Academia de la Purísima Concepción, mantenedora a la sazón del buen gusto y estilo de la ciudad. Sin embargo, hábil negociador, Grasset indica que no desea competir en ornato con los otros monumentos de la villa y construye un cuerpo central que significa un trasunto de la memoria de la Puerta de Madrid, halagando a la propia Academia y prometiendo una cristalera en la marquesina de hierro de las vías, con el decoro y ornato al uso. Finalmente, ya en el dominio ferroviario, la marquesina que se construye será tan esencialista y desornamentada como el propio edificio, consiguiendo la mejor y más pura arquitectura ferroviaria de representación ante el público. En la foto superior, el aspecto imponente del lado de las vías sin marquesina. En la inferior, hasta el reciente edificio postal se remite a la arquitectura que nos ocupa.



Ayuntamientos de Valladolid: Juan de Herrera hasta final s. XIX y Enrique Repullés y Vargas, que lo termina en 1908.

Enrique Repullés y Vargas es un arquitecto académico, miembro de número de la Real de Bellas Artes de San Fernando, de gran prestigio en su momento y muy sensible al papel de los edificios en los espacios urbanos. Perfectamente al corriente de la significación y cualidad de la arquitectura ferroviaria y del 2º Imperio, hace suyas las propuestas más recientes e innovadoras del contexto, intentando remodelar la Plaza Mayor de Valladolid y ponerla al día, en el gusto de su tiempo. Propone una casa consistorial de gran unidad de estilo académico, salvo los torreones y la torrecilla-campanile central.

En el mismo momento se está erigiendo el edificio de la alcaldía de Versalles, muy emblemático para Valladolid, porque hasta allí se construye el primer ferrocarril francés. Bajo una volumetría casi idéntica y un empleo de materiales que arrastran muy bien los elementos de la fachada, Repullés potencia las arquerías en el pórtico y los vanos, así como la exaltación del cuerpo central, todo ello en la misma línea de trabajo que informaba a Grasset en el edificio de viajeros; eso sí, con una ornamentación magistral, muy robusta y tensionada, que le hacen parecer casi más noble, sobrio y de contenida elocuencia que el quizá retórico y bastante cargado Ayuntamiento de Versalles (en su cubierta recuerda Chambord si se relaciona con el cerrado y continuo cuerpo general).

Parece que, no obstante, Repullés sufre también las servidumbres de opinión y gusto general a que se someten muchas acciones públicas y representativas. Por una parte, se mantiene el programa del reloj y torre-campanile, como en Versalles, de la forma canónica, y se vuelve a una geometría de torreones arraigada en la arquitectura palaciega española, para que no se pueda confundir con una mansarda más prominente que delataría de inmediato el referente francés. Cuando se vuelve a la historia, se procura recrear la mejor arquitectura anterior, que aquí era la del gótico tardío, plateresco y renacimiento. La mezcla con tales reminiscencias no conduce, en general, a la unidad estilística, todo lo contrario. Repullés se da cuenta y unifica los remates de los torreones con la torrecilla central. La amalgama es genuina y suigéneris, y el cambio de escala hace que parezca que los torreones son más grandes y que la torrecilla se aprecie como situada por detrás, justo como en el Ayuntamiento de Herrera. Quizá se buscaron esos aspectos. La piedra de los torreones ayuda a lo descrito y a trasladar la vista a las coronaciones, lo que se contrapone con la estabilidad y contundencia del cuerpo del edificio. En las fotos y montajes que acompañan pueden seguirse los efectos descritos.



Ayuntamiento de Versailles. 1910.



Proyecto de Enrique Repullés y Vargas sin torreones laterales ni torrecilla campanile central.



Proyecto de Enrique Repullés y Vargas sólo con torrecilla campanile central.

La prueba de la preocupación de Repullés por la identificación estilística y moderna de la plaza Mayor la tenemos en el Hotel Moderno, nunca mejor denominado. Fue el único proyecto que consiguió en la Plaza, pero dejó un botón de muestra inequívoco. El Hotel Moderno participa de todas las concomitancias explicadas para la arquitectura del 2º Imperio y para la arquitectura representativa de la etapa del ferrocarril.

Es decir: mismos materiales, piedra y ladrillo; misma disposición de estos materiales, con ladrillo en los entrepaños y piedra en los recercos de huecos y los contornos y esquinas generales; volumetría rotunda, cerrada y continua; repetición de huecos reagrupados por cuerpos, central y laterales; organización dependiente de ejes rectores virtuales y verticales; ejes de elementos coincidentes con los ejes virtuales y bordes de elementos con arrastres en vertical (pilastras y jambas continuas de abajo arriba, nacientes en las consolas de las enjutas y entregando con modillones en el alero; arrastre de elementos en horizontal (balcones, cornisas, impostas, zócalos); arquerías en la planta más noble, ahora la recepción de la planta baja; y, finalmente, jerarquía en la ornamentación de detalles (por ejemplo, grandes jabalcones o consolas para el sofito del balcón del piso principal, mismos elementos mucho más pequeños y menos detallados para el segundo piso e inexistentes en el tercero)

El prestigio de la arquitectura que se importa a la ciudad a través de las influencias de la Compañía ferroviaria es evidente. Es, también, voluntad de los propios proyectistas, sean franceses o españoles, que se quedan en la ciudad y que van a conformar la arquitectura de su tiempo y la van a trasladar al global de los edificios, bien sean casas de renta, instituciones, nuevos conjuntos e incluso casas molineras.



Hotel Moderno, de Enrique Repullés y Vargas. Terminado en 1908



Círculo de Recreo de Valladolid 1901 Emilio Baeza Eguiluz

Al hilo de estos eventos del siglo XIX muchos edificios institucionales se proyectan en claves que no abandonarán nunca la conexión europea a través de Francia y, en concreto, en Valladolid, con mucha más propiedad, al estar aquí implantados los Talleres Generales de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España.

Un ejemplo palpable es el Círculo de Recreo de la capital vallisoletana, que se muestra en la fotografía y que, erigido al filo del nuevo siglo, expresa la imagen formal de la burguesía local, orgullosa de mantener un prestigio que alcanza lo intelectual, lo industrial y mercantil y que tiene buenas acciones embarcadas en el negocio del trigo y de las harineras.

Este edificio se ha llamado popularmente El Casino de Valladolid, con sus peceras, su biblioteca y su iglesia, pero también con sus salones y sus ágapes. A esas alturas, cincuenta años después de la implantación del ferrocarril, la arquitectura del Segundo Imperio y de calidad ferroviaria ya estaba perfectamente implantada en la ciudad, no sólo en los edificios institucionales, sino también en los de las casas de renta de los propietarios más acaudalados, que han construido inmuebles en torno a la propia estación del ferrocarril y al Campo Grande, bien acondicionado por el alcalde Miguel Íscar. Los cuarteles de Farnesio y muchos edificios militares serán también manifestación de esta estética, renovadora de ciudades e inmuebles.



La residencia de oficiales de los cuarteles de Farnesio



Conjunto de la acera de Recoletos, junto a Colón. El automóvil como metáfora del progreso en Valladolid



De izquierda a derecha, inmuebles de la Acera de Recoletos, junto a Colón.



De izquierda a derecha, inmuebles de la Acera de Recoletos, junto a Colón.



De izquierda a derecha, inmuebles de la Acera de Recoletos, junto a Colón. Siguiendo la misma estética

Cuando se trata de edificios singulares o institucionales, el conjunto aparece como una volumetría bastante cerrada y continua. En otros, como las casas de alquiler o de renta se adscriben algunos elementos arquitectónicos propios, por ejemplo los cuerpos de miradores en los laterales o las esquinas. Así, la llegada del ferrocarril significa también que la ciudad se convierte en un espacio más público y más participado por los habitantes de los inmuebles. En concreto, la acera de Recoletos es el espacio más cotizado del s. XIX y más de la mitad del XX. Con una orientación espléndida, junto al salón y con grandes almacenes de comercio en los bajos: la ciudad de la burguesía amable y cosmopolita.



Edificio en esquina C/ Muro con C/ Gamazo



Vista de detalle de la fábrica de ladrillo



Ejemplo en edificios de viviendas de la C/ Gamazo



Los edificios hilvanan unos con otros la misma composición, con chaflanes a modo de proa (las llamadas casas-barco en muchas ciudades). Las alturas, en esta etapa, son homogéneas. Si acaso, una planta más que en el XVIII para las de tres plantas y bajo. Aparecen los primeros ascensores, todavía muy escasos y se multiplican las porterías y las carboneras en los sotabancos. El ladrillo rojo, prensado, cajado y con junta aparente a hueso, como el que nos muestra la fotografía de esta página, que pertenece al edificio en esquina C/ Muro con C/ Gamazo, da plenamente la imagen tecnológica, tectónica y de durabilidad que se espera de los nuevos tiempos. En general los inmuebles son muy abiertos.



Edificio en la C/ Gamazo



Edificio en la C/ Muro

La superficie de fachadas acristaladas predomina sobre la fábrica. Traduce una cierta capacidad económica, pues significa un gasto energético que el propietario se puede permitir. En las viviendas sin ascensor la estratificación de las plantas está jerarquizada, a pesas del aspecto de unidad y de composición continua que las fachadas ofrecen. El piso principal es la planta más noble y el orden de cualificación disminuye a medida que se asciende en las diferentes plantas. Por ello disminuyen proporcionalmente las alturas de cada piso, que van desde los 4 metros en los principales hasta los tres metros en los segundos y terceros, estrechándose también el ancho de las fachadas (entre tres pies, 84 cm o más en los principales y pie y medio, 42 cm en los pisos de coronación).

La manera de absorber estas diferencias en las fachadas es muy hábil: se reduce la altura de balcones y capialzados, pero también en los cuerpos de miradores, donde los montantes y el propio bastidor central pierden altura. Así se consigue que el espectador perciba que todos los pisos son iguales y por tanto tiene la percepción de que los inmuebles son mucho más altos de lo que son en realidad. Y por tanto se recibe una sensación muy agradable pues parece que en una calle de bastante altura hay una claridad y luminosidad desusadas. Se consagran los semisótanos, entresuelos y sotabancos, sea con mansardas o con buhardillas.

Con una estética de aire más modernista pero continuando en la línea marcada por los edificios ferroviarios en cuanto a materiales y colores, se presenta en esta página un edificio de la calle Gamazo y otro de la calle Muro, con las características que se han descrito. Por fortuna este conjunto que se describe se ha salvado de la ola de desarrollismo edificatorio desatada en Valladolid desde los años sesenta del siglo XX. Pero los conjuntos aledaños de las calles Estación, Ferrocarril, Panaderos, donde convivían edificaciones de antes y de después de la implantación del ferrocarril, de arquitectura más modesta y de una capa social de cuadros medios del siglo XIX, han sido casi totalmente sustituidos. Razón de más para conservar como oro en paño este caserío, entre la ciudad renacentista y la estación de ferrocarril: representa la mejor etapa industrial, agrícola y financiera e innovadora de la ciudad desde el s. XVI. Representa el gran salto del "ancien régime" al mundo actual, abierto, viajero, indagador, de comunicación e intercambio, de pluralidad de ideas y de intenso comercio, porque gracias al empuje y florecimiento económico y cultural de aquella etapa se pudo afrontar una recuperación bastante rápida tras la guerra civil.

En todo el caserío y, muy notoriamente en la vivienda de los barrios de trabajadores, se caracterizaron los materiales del mundo ferroviario y las ideas de utopía y armonía social.



Delicias era el “Barrio Rojo” de Valladolid, no sólo por el color de las casas molineras, caracterizadas por el ladrillo rojo prensado, sino también porque era el barrio obrero socialista y de sindicalismo (UGT y católicos) más emblemático, ligado al ferrocarril desde su origen y bordeando los Talleres Generales. En la fotografía se aprecia aún el Almacén General, que emerge en el conjunto de los Talleres Ferroviarios, la catedral, que hasta finales de los sesenta siguió siendo el edificio más alto visto desde cualquier lugar de Valladolid y un gran conjunto edificatorio a modo formal de “corrala”, con galerías en la planta primera, abiertas al patio y fiel exponente de la tradición edilicia anterior a la llegada del ferrocarril. Se situaba entre las calles Embajadores, Paseo de Farnesio y C/ Arcal Real. Nótese también la ornamentación y empaque de la parada del autobús, en la plaza del Carmen y el conjunto de casas bajas de la Avenida de Segovia.



Ejemplo de casas molineras con fábrica de ladrillo y recercos blancos enmarcando los huecos, muy grandes, o capialzados de ladrillo y zócalo de piedra blanca, siguiendo la misma estética. La casa molinera permitió el alojamiento rápido y eficaz de la mano de obra que la industria necesitaba. Además, conseguía, aunque no siempre, alejar al obrero de la cantina y de los centros de revolución social, convirtiéndole en pequeño propietario, con patio, o jardín, huerta o taller.

1 C_ 1860 Ilustración. Depósitos roblonados. Base de piedra o de hierro.

Entre las edificaciones anejas al depósito de locomotoras que deben conservarse están los depósitos de agua, valiosos como construcción histórica, catalogados, y necesarios para desarrollar los usos relativos a la recreación del funcionamiento de las locomotoras de vapor y la restauración y reparación de los vehículos ferroviarios. No se comprendería el depósito de máquinas sin los castillos de agua. Su estado es todavía bastante bueno, pero debería eliminarse la plementería de ladrillo –no original- de los dos depósitos extremos para realzar la fábrica de piedra y conseguir el contraste buscado de dos depósitos sólidamente anclados a la fábrica de piedra y otros dos, de perfilería metálica muy ligera, casi flotando sobre ella.



Fotografías del estado actual de los depósitos de agua señalados en el plano con la letra “A”: Aguadas.

Destacar de estas construcciones la estructura de dos vigas cruzadas para sujetar los depósitos en todo su perímetro, los roblones y el zócalo de piedra que continúa con un carácter estético común, gracias al uso de la piedra para el basamento y los detalles ornamentales como los canecillos del alero.



Detalle de zócalo de piedra



Imagen interior

El despiece de la piedra y el despiece de las chapas del fondo del depósito, a modo de gajos o sectores circulares, constituye una construcción original y ejemplar.

1 D.-Mangas de agua



Estado actual de las Mangas de Agua o tomas hidráulicas para abastecer a las calderas de las locomotoras de vapor. En la fotografía de la derecha se aprecian también dos mangas de agua que solo conservan la base de hierro fundido. Es necesario que funcionen las que sean necesarias, como todo el depósito de locomotoras.

El libro de Jesús Hallado Arenales (2018) *Cuando las locomotoras bebían. Una visión particular de la época del vapor*. Edición: HiFer Editor ISBN: 978-84-17130-51-0, explica las operaciones de abastecimiento de las locomotoras de vapor, las instalaciones almacenamiento y abastecimiento de agua y su tipología constructiva:

<http://www.agrupament.cat/portal/wp-content/uploads/2018/05/Extracto-Cuando-las-locomotoras-beb%C3%ADan-Jesus-Hallado-226-r.pdf>

1 E.- Muro perimetral



Fotografía que muestra un detalle del estado actual del muro anexo que bordea al depósito de Locomotoras por el lado Oeste. Se observa parte del tapial original. El Depósito necesita este cierre, cuya traza ha permanecido casi inalterada a lo largo de la historia. En la parte de muro preexistente deberían señalarse las fábricas más originales o significativas y en el resto se debe hacer una verja que permita la visibilidad, como era tradicional en los Talleres.

2. - Ampliación de la Rotonda hacia 1900-1910.

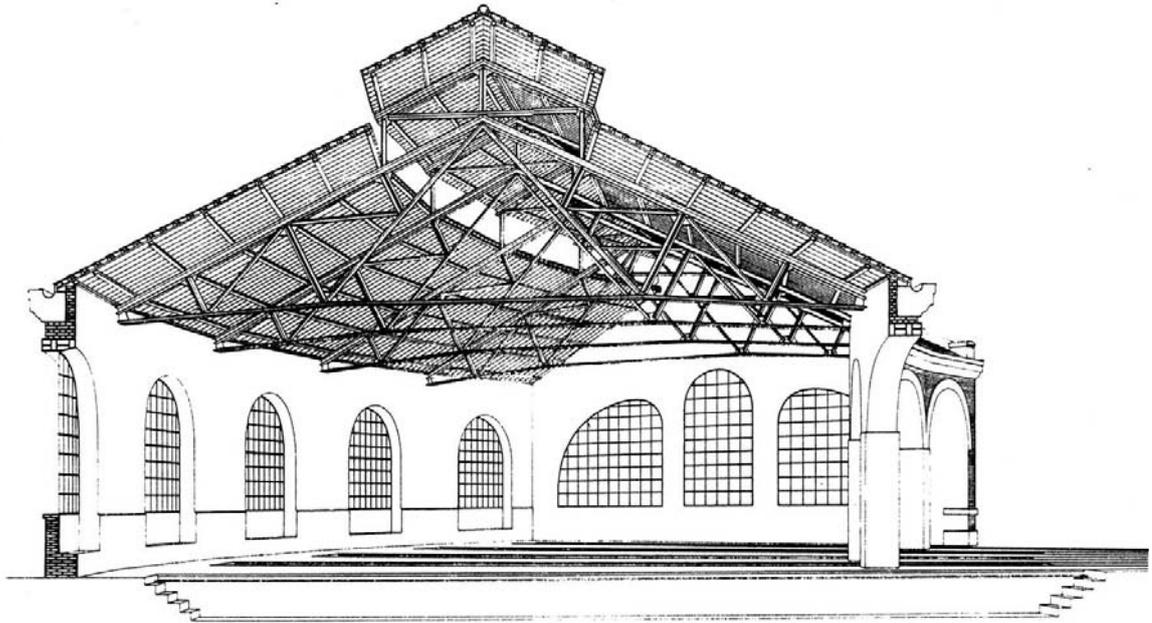
(Se trata de una ampliación de 4 huecos, unida a la de 1863 e imitándola formalmente).



En esta fotografía antigua se aprecia la ampliación realizada en el depósito de locomotoras en los cuatro últimos arcos de la derecha. Se observa el cambio de material en la cubierta que adquiere una distinta tonalidad con el paso el tiempo y la distinta factura del lucernario.



En las fotografías del estado actual también vemos el detalle de la ampliación del depósito que se realizó manteniendo la uniformidad estética y de materiales.



La perspectiva interior de la rotonda descubre un espacio sorprendente, que se fuga en forma de herradura.



Fotografía de detalle donde se aprecia el cambio de coloración y de presencia en la cornisa de piedra y cubierta de la zona ampliada del depósito de locomotoras (4 últimos arcos de la derecha)

Esta ampliación es coherente con el espíritu del proyecto inicial, que estaba pensado –como cualquier edificio ferroviario- para poder ampliarse o reducirse en caso de necesidad. Todo ello con un orden geométrico impecable, que no permitía dudas. El depósito de máquinas tendrá ampliaciones a lo largo de su historia, adaptándose a la carga de trabajo y a los tamaños de los vehículos en las diferentes épocas.



Edificio señalado en el plano con la letra “D”_ Dormitorio de maquinistas. Manteniendo la misma estética de fábrica de ladrillo y zócalo y remates en piedra. Vemos los blancos capialzados de las ventanas con forma de arco muy tendido.

Los dormitorios de maquinistas estaban adscritos totalmente a los vehículos del depósito, ya que cada máquina tenía su propio equipo de maquinista y fogonero, que debían cuidarla y entender casi de oído toda anomalía o posibilidad de mejorar el rendimiento, así como de optimizar el mantenimiento. Es el edificio más próximo al depósito y está catalogado. Tiene un muy buen estado de conservación, como se aprecia a simple vista.



Edificio de la derecha en la fotografía: M3. Muelles Naves de talleres hasta 1910: se imita capialzado y zócalo de piedra, en una morfología muy próxima a la del mencionado dormitorio de maquinistas. Este edificio aparece en planos de conjunto como proyectado para sustituir a otros desde la década anterior a 1910.

Si en el dormitorio de maquinistas, los huecos se agrupaban de dos en dos, es decir, se hacían gemelos, ahora, imitando al Piñón, se va a hacer paquetes de tres, es decir, dos en la parte inferior y uno en la zona central, más alto, como puede verse en la fachada lateral derecha. Son completamente emblemáticos de la arquitectura ferroviaria y el espacio tiene en el interior puentes-grúa y fosos espectaculares.

3. – Casillas oficinas: 1920. Mimesis del estilo descrito.

Ladrillo y zócalos de mampostería con capialzados de ventanas en arco o dintel.



Arriba.- Estado actual de las oficinas de talleres de ferroviarios

Se trata de una mimesis o imitación del estilo indicado anteriormente, al trasladarse a edificios muy modestos, pero muy dignos a poco que se cuiden. Fábrica de ladrillo y zócalos de mampostería con capialzados en ventanas en dintel. En este caso los capialzados no estaban realizados en piedra sino de ladrillo con enfoscados que actualmente se han perdido. En el de la izquierda de la fotografía de abajo se realizan labores de restauración de material ferroviario. Está habilitado como pequeño taller

AbajoTHF_ Taller Histórico de Ferroviarios: Posterior a 1920.





Una visión frontal del Taller Histórico de Ferroviarios, THF.

Con una puerta de entrada de gran altura que habría que rescatar, hace el mismo juego formal que las oficinas que se sitúan enfrente. A la derecha el THF al que se adosa un edificio más reciente, que también se usa como taller.



Estado actual de las oficinas y el conjunto de las aguadas. Señaladas en el plano con las letras: "OA" _ Oficinas del conjunto de Aguadas.

Como en el caso anterior se aprecia la continuidad estética de los edificios de fábrica de ladrillo y zócalo de piedra. Los remates de los capialzados de los huecos han perdido el enfoscado blanco. El segundo edificio, más moderno esta revestido de una pasta gris. Se encuentran sin uso y, aunque en el interior se acumulan escombros y desperdicios, las fábricas están en buen estado.



En el edificio señalado en el plano con la letra O' _ Oficina.

Observamos una variante de los capialzados arqueados de los huecos de ventanas, esta vez realizados en ladrillo visto. En líneas generales son edificaciones que pertenecen al mismo sistema constructivo y estético de todos estas construcciones modestas. Estos dos pequeños edificios cuya cubierta es inexistente o está deteriorada se sitúan en el interior de los Talleres junto a la calle Santa Fe.



Estado actual del edifiio de Retretes, señalado en el plano con la letra "R".

De la misma forma, en este estrecho y escueto pabellón, se enfatizan los capialzados de los huecos para que se reconozcan como pertenecientes al conjunto.

4. - Desde 1930



M1_ Muelle Nave de montaje (edificio de la izquierda) con una fachada posterior de estética, ciertamente, más contemporánea.

Aunque M1 es un edificio que ya aparece junto con M2 como proyectos en la primera década del s. XX, la fachada de M1 es posterior y su composición recuerda la fragmentación de los paños propia del neoplasticismo arquitectónico. Sin embargo recurre al rojo del ladrillo y al blanco del enfoscado o piedra como todos los demás, lo le hace parecer como encajado en el conjunto y, a la vez, distinto. A la derecha un edificio en claves más contemporáneas con celosía de hormigón como el más grande del THF.



Años 50_ Ampliación del Depósito de Locomotoras de hormigón armado

Se observa en las fotografías del estado actual la mala conservación del hormigón, con aluminosis, de la estructura. Sin embargo el espacio es interesante y está en la filosofía de crecimiento del depósito.



Fotografía derecha. Es el estado actual del edificio adosado a las oficinas-talleres de ferroviarios "THF", también en hormigón. Su estado de conservación es mejor puesto que se está utilizando actualmente.

Conclusiones

Hacemos aquí un resumen a modo de índice y de conclusiones para incidir en la conservación y no desmantelamiento de los edificios modestos, que forman parte del conjunto y son necesarios, ya que se va a dar el mismo uso que existió en la historia. Por eso se analiza cuando aparecen y su clasificación según las características de su imagen.

0.- De 1856 a 1864. Comienzos de una ambición

Entre 1856 y 1864, Le Crédit Mobilier (enseguida Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España) –de titularidad francesa-, construye, mediante una concesión del gobierno español, la línea Madrid-Irún, pasando por Valladolid, consciente de su importancia internacional. El recinto para el que ha de solicitarse la declaración de BIC es el señalado en el plano en color rosa en el dominio del depósito, incluyendo la Báscula B y excluyendo los M1 y M2.

1. – 1863. Innovación e imagen de marca.

Desde la construcción del depósito de locomotoras la Compañía busca su propia imagen, que mantiene a lo largo del tiempo y que se trasladará a la edificación de la ciudad. Los primeros edificios y desde luego el depósito, inspiran esta imagen, que se va a componer con las características más habituales en los edificios del Segundo Imperio francés, de la época de Napoleón III, muy impulsor del ferrocarril.

1 A_ Rotonda de máquinas. 1863. Muros de ladrillo, aristas de piedra, armadura de hierro. Imagen FFCC.

Pero había que dar imagen formal a lo que representaba la Compañía del Norte; no bastaba el prurito de pertenecer a la misma. Así, la Compañía tendrá un estilo propio, significativo y representativo, reconocible en todas las ciudades; y empeñará su prestigio en realizar construcciones de vanguardia. El mejor y más temprano ejemplo es el edificio del depósito para locomotoras.

1 B_ Los nuevos materiales, la innovación tecnológica, la nueva composición y su imagen en la ciudad.

Este estilo es la imagen de marca, la imagen de la arquitectura por la cual se distingue a la Compañía como un referente propio, distinto de las arquitecturas entonces existentes y de las construcciones de otras industrias o de otras compañías ferroviarias.

1 C_ 1860 Ilustración. Depósitos roblonados. Base de piedra o de hierro.

Entre las edificaciones anejas al depósito de locomotoras que deben conservarse están los depósitos de agua, valiosos como construcción histórica, catalogados, y necesarios para desarrollar los usos relativos a la recreación del funcionamiento de las locomotoras de vapor y la restauración y reparación de los vehículos ferroviarios.

1 D.-Mangas de agua.

Mangas de Agua o tomas hidráulicas para abastecer a las calderas de las locomotoras de vapor. Es necesario que funcionen las que sean necesarias, como todo el depósito de locomotoras.

1 E.- Muro perimetral.

El Depósito necesita este cierre, tanto para su seguridad como para el funcionamiento con una vía exterior. La traza ha permanecido casi inalterada a lo largo de la historia.

2. - Ampliación de la Rotonda hacia 1900-1910.

(Se trata de una ampliación de 4 huecos, unida a la de 1863 e imitándola formalmente).

Esta ampliación es coherente con el espíritu del proyecto inicial, que estaba pensado –como cualquier edificio ferroviario- para poder ampliarse o reducirse en caso de necesidad. Todo ello con un orden geométrico impecable, que no permitía dudas. El depósito de máquinas tendrá ampliaciones a lo largo de su historia, adaptándose a la carga de trabajo y a los tamaños de los vehículos en las diferentes épocas

3. – Casillas: 1920. Mimesis del estilo descrito.

Ladrillo y zócalos de mampostería con capialzados de ventanas en arco o dintel.

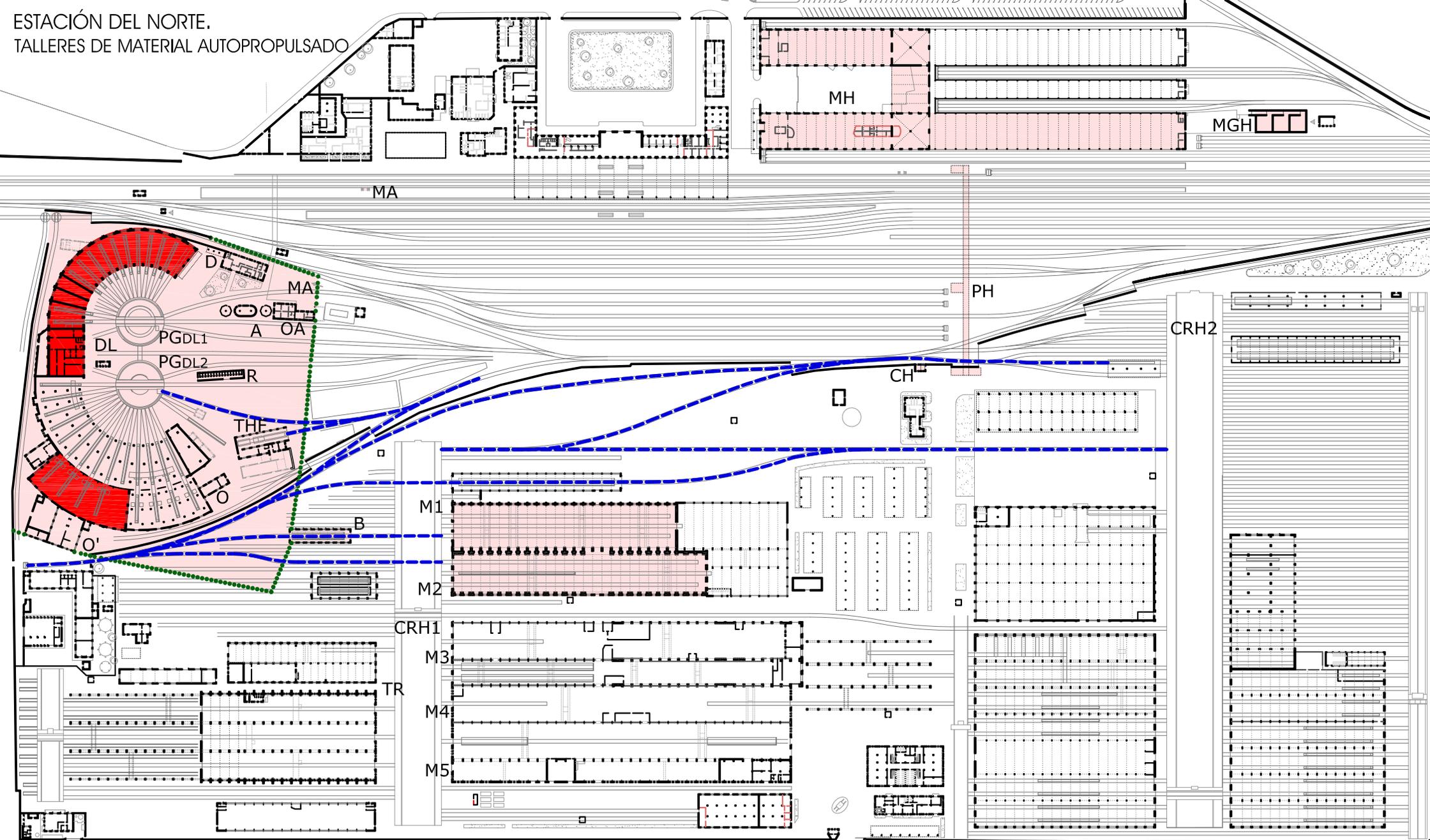
Se trata de una mimesis o imitación del estilo indicado anteriormente, al trasladarse a edificios muy modestos, pero muy dignos a poco que se cuiden. Fábrica de ladrillo y zócalos de mampostería con capialzados en ventanas en dintel.

4. - Desde 1930

Aunque M1 es un edificio que ya aparece junto con M2 como proyectos en la primera década del s. XX, la fachada de M1 es posterior y su composición recuerda la fragmentación de los paños propia del neoplasticismo arquitectónico. Sin embargo recurre al rojo del ladrillo y al blanco del enfoscado o piedra como todos los demás, lo le hace parecer como encajado en el conjunto y, a la vez, distinto.

Eduardo Miguel González Fraile

ESTACIÓN DEL NORTE.
TALLERES DE MATERIAL AUTOPROPULSADO



Elementos Destacados a proteger:

- DL_ Depósito de Locomotoras
- PG DL1_ Puente Giratorio Depósito Locomotoras 1
- PG DL2_ Puente Giratorio Depósito Locomotoras 2
- THF_ Talleres de ASVAFER Histórico Ferrocarril
- B_ Báscula
- D_ Dormitorio de maquinistas

A_ Conjunto de Aguadas y edificios auxiliares

- OA_ Oficina de Aguada
- MA_ Mangas de agua
- O_ Oficinas
- R_ Retretes
- M1_ Muelle Nave de Montaje
- M2_ Muelle Nave de talleres
- M3, M4, M5_ Muelles Nave de Talleres

CRH1_ Carro transbordador Histórico 1

- CRH2_ Carro transbordador Histórico 2
- TR_ Taller de Ruedas
- PH_ Pasarela elevada peatonal Histórica
- CH_ Caseta de vigilancia Histórica
- MH_ Muelle Histórico
- MGH_ Muelle de Ganado Histórico

- Recorrido tren Histórico
- Límite de zona desafectada_ Cesión Conjunto Sociedad Alta Velocidad
- Nueva cubierta de Depósito de Locomotoras_ 2.897,50 m² + 1.272,46 m²

PLANTA DE ORDENACIÓN _ FASE 1

Eduardo M. González Fraile
Valladolid Enero 2019

Edificios de los Talleres ferroviarios de Valladolid

que podrían formar un **conjunto patrimonial industrial** en la ciudad

El potencial de usos que admiten los edificios de los Talleres y de la Estación de Valladolid es inmenso. Pero no sólo es necesario conservarlos parcial o totalmente por la facilidad de uso inmediato, puesto que se mantienen en buen estado dado que están ocupados y en actividad hasta el momento presente. Es que también son parte de la vanguardia arquitectónica de la Historia. Los del siglo XIX porque la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España fue innovadora y puntera en el orden internacional y eso se puede probar en los edificios mismos; y los del siglo XX fueron vanguardia en la aplicación de estructuras laminares de hormigón y de estructuras mixtas, atirantadas, con secciones increíbles para el momento presente y sin haber sufrido deterioro alguno.

Estos últimos son generalmente de la década de 1950 y no están declarados en el Docomomo porque no se conocen. Para mostrar la calidad de los mismos se han seleccionado al final de este informe algunos edificios registrados en el Docomomo (aparecen con fotografías en tonos grises) que no tienen los méritos de los nuestros aún sosteniendo concomitancias muy importantes.

El factor diferencial que aquí se propone viene explícito precisamente en el título, al decir que se trata de un conjunto. No existe un conjunto industrial con la antigüedad y riqueza que tiene el de Valladolid, ya que concurren circunstancias especiales:

- 1.- Los proyectistas franceses eran jóvenes titulados de ingeniería que tenían en Valladolid poder y ganas como para experimentar soluciones innovadoras: es el caso del depósito de máquinas, pero también del edificio de viajeros, de la marquesina o de los desaparecidos Almacén general y Taller de Aprendices.
- 2.- La Academia de la Purísima Concepción no podía meterse en los edificios que se hacían en el interior de los Talleres, no tenía dominio sobre ellos.
- 3.-La Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España nunca escatimó las inversiones, las reparaciones y el mantenimiento, al menos hasta los comienzos del siglo XX.
- 4.-La arquitectura ferroviaria debe reunir contundencia volumétrica, flexibilidad y reconocimiento de la Compañía con la estricta visión de rango arquitectónico y formal.
- 5.- Los proyectistas españoles de los años de postguerra deben afinar los diseños ante la falta de hierro y de hormigón

Se acompaña un plano donde se hace una delimitación del conjunto en línea roja gruesa, que incluye los edificios de la Estación y los muelles. La localización se puede hacer mediante las letras que se ha asignado a cada edificio. No se comenta ni se muestran fotografías del depósito de locomotoras y sus anejos, que están en los apartados anteriores, págs. 1 a 34.

Se comienza por la entrada a los Talleres desde la Estación, a través de la pasarela histórica y se continúa por las naves de talleres más próximos, M1 y M2, así como por los demás que se ligan al carro transbordador que une todas las fachadas



Vista al fondo de la Pasarela peatonal histórica **PH**



Estado actual de la Pasarela elevada peatonal de hierro y la casilla de vigilancia, señaladas en el plano con las letras **PH**: pasarela histórica y **CH**: casilla de histórica de la portería.



Fotografías de detalle del estado actual de la Pasarela peatonal **PH**

La casilla de la portería y la pasarela metálica constituyen dos elementos claves del patrimonio. Ambos están catalogados.



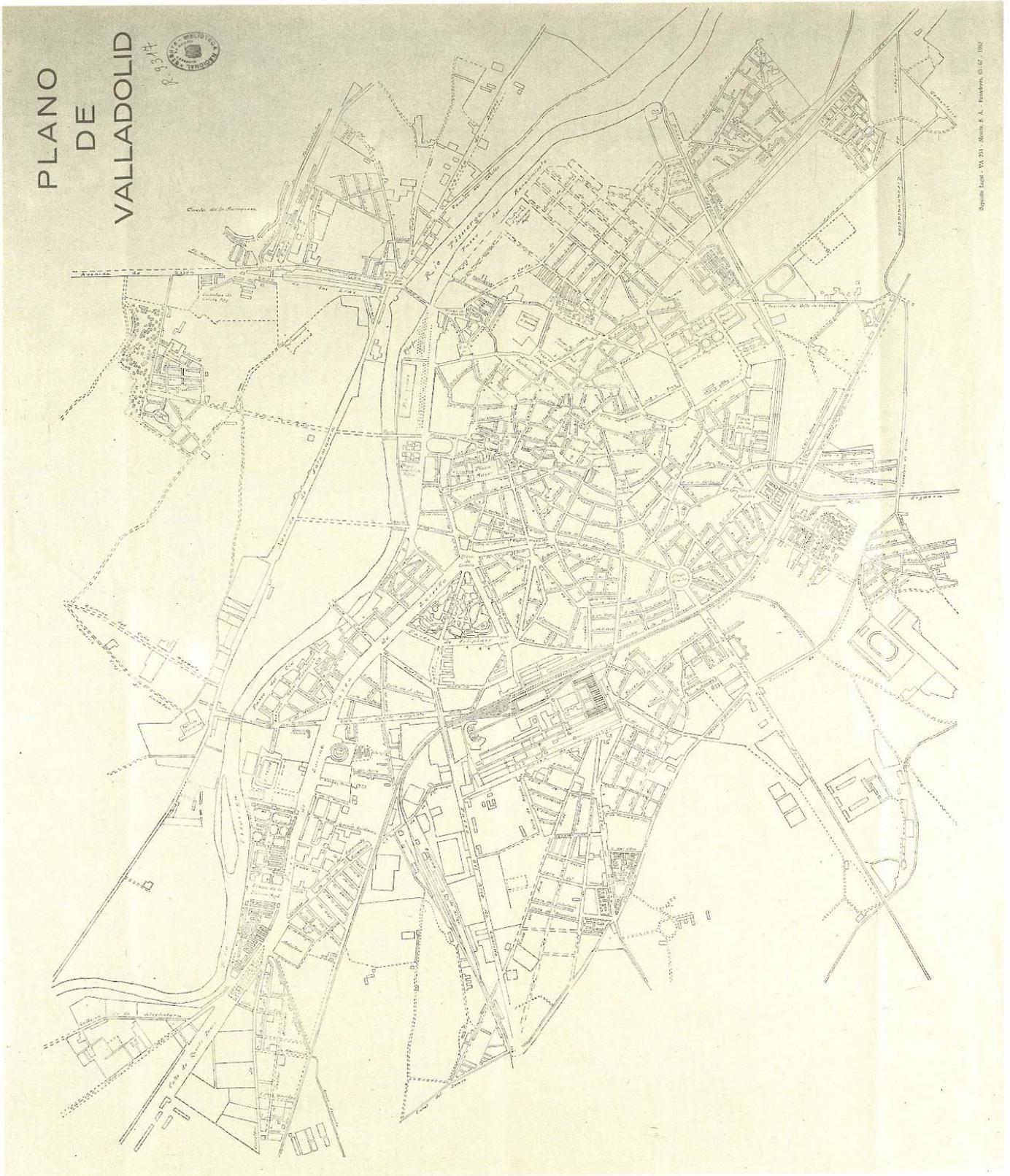
Plano de Valladolid 1915-1922 Casa Santarén. Faltan edificios por dibujar en la Estación, entre ellos uno de los dos pabellones gemelos de los economatos.



Plano de Valladolid 1920-1934 Cuerpo de Estado Mayor. Ya se aprecia algún edificio que supone el cambio de orientación de los talleres principales, en concreto, el M2.



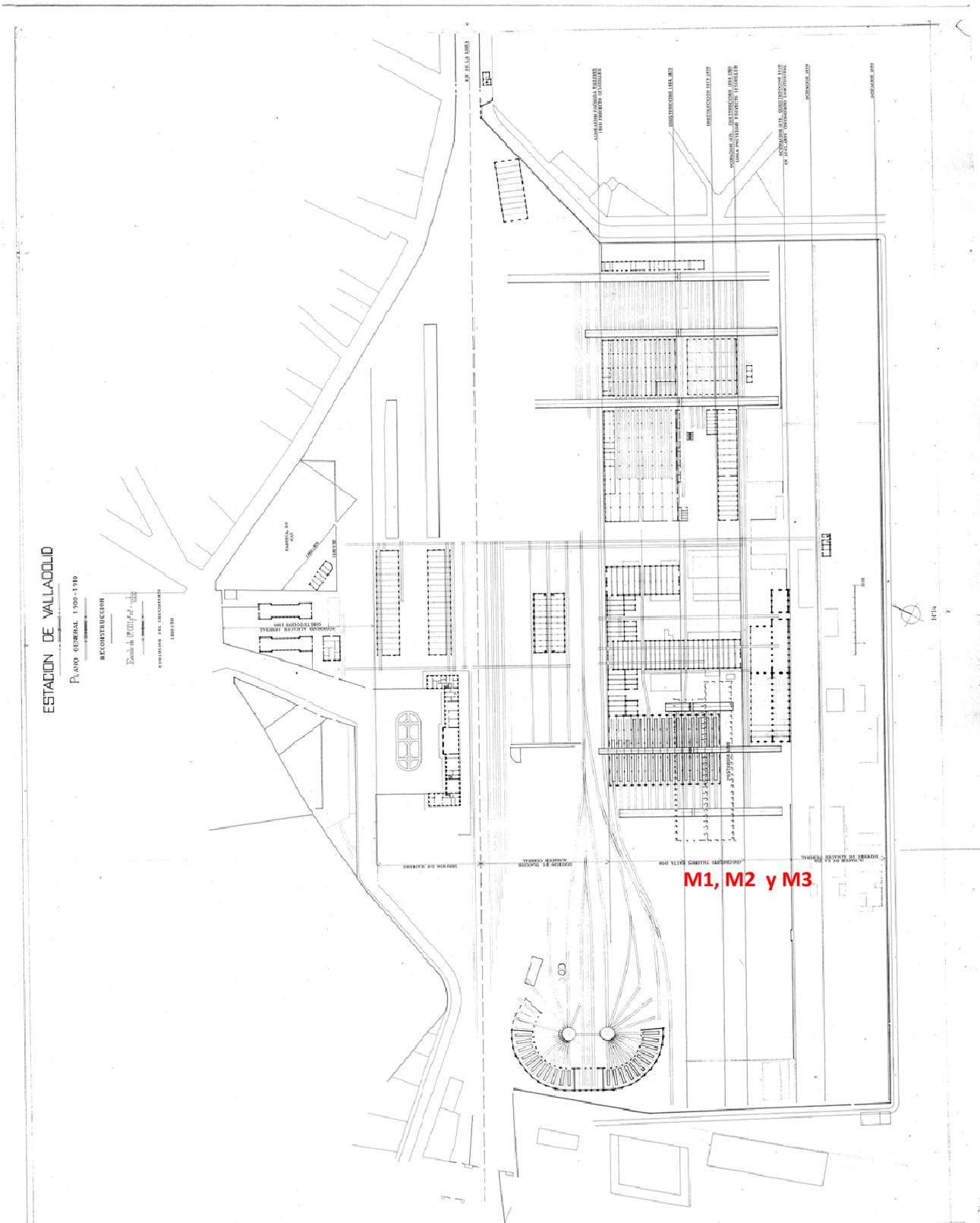
Plano de Valladolid 1920-1934 Cuerpo de Estado Mayor. Ya se aprecia algún edificio que supone el cambio de orientación de los talleres principales, en concreto, el M2.



Plano de Valladolid 1967. Se aprecian los sucesivos crecimientos del depósito de locomotoras.



Vista de estado actual de la Nave de Montaje **M1**



Plano Estación de Valladolid 1910-1920 y hasta 1931. En el plano ya se observa el proyecto de los talleres señalados en el plano como **M1** y **M2**, naves de montaje. Y ya está construida la primera parte de los talleres **M3** (la parte más alejada del depósito), testados todos ya en el plano topográfico de 1931: También está dibujado el proyecto de ampliación de la Rotonda de Locomotoras.

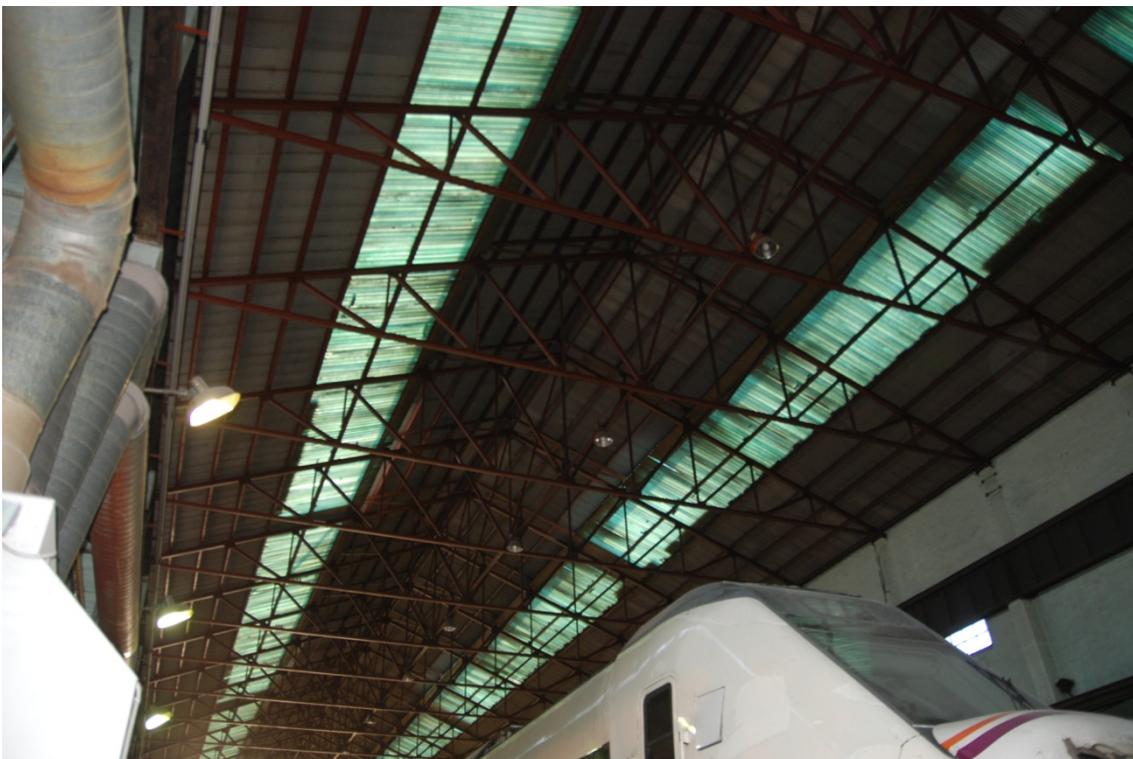


Fotografías del estado actual del interior de la nave de Montaje **M1**.

La cercha es un cuchillo inglés, de perfiles tan ligeros que apenas se ven. Esta cercha es, en el fondo, el cuchillo español en versión inglesa, con más tornapuntas y montantes para conseguir luces excepcionales, abaratando sobre todo material, ya que la mano de obra entonces era barata. Los puentes grúas de las naves, con carretes y vigas tridimensionales son inéditos.



Vista exterior de la Nave de Montaje **M1**



Vista interior. Detalle de la estructura de cerchas de la Nave de Montaje **M1**.

Dos lucernarios corren los faldones de la cubierta. Aquí se repara la alta velocidad.



Interior de la Nave de Montaje **M1**



Interior de la Nave de Montaje **M1**

Los fosos, los pilares y todos los elementos arquitectónicos tienen un trazado limpio y una robustez excepcional.



Interior de la nave de de Montaje **M1**



Vista interior. Estado actual de la Nave de talleres **M2**

La cercha es compuesta, española de diseño particular, triarticulada, para aligerar material.



Detalle de estructura de cerchas de la Nave de talleres **M 2**



Alzados de las Naves de Montaje **M1** (izquierda) y Nave de Talleres **M2** (derecha)



Fotografía el estado actual del carro transbordador histórico **CRH1** entre los talleres de ruedas “**TR**” y las Naves de montaje **M3** a **M5**.



Foso y fondo del carro transbordador **CRH1**



Estado actual del edificio de la Báscula de locomotoras, señalado en el plano con la letra "B"



Fotografía de estado actual interior del edificio de Báscula B



Detalle de fachada exterior del edificio de Taller de Ruedas **TR**

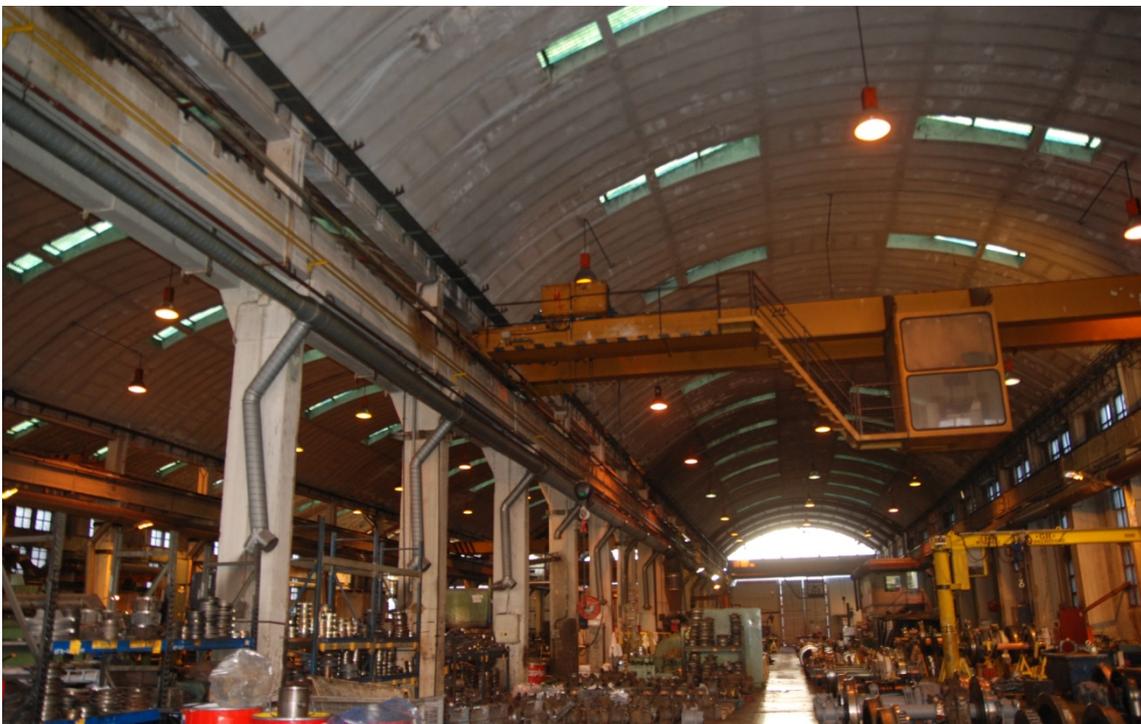


Fotografía el Taller de Ruedas **TR**



Arriba y abajo,- Estado actual del interior de los Talleres de Ruedas. **TR**

Se trata de una cubierta de hormigón armado pionero con membranas y nervios en buen estado de conservación. Una estructura pionera, donde los ingenieros españoles demostraron un “saber hacer”, preludio de las grandes y espectaculares obras de ingeniería del fin de siglo





Interior de los talleres **M3**. Variante de cubierta de hormigón armado con arco de hormigón y tirante.

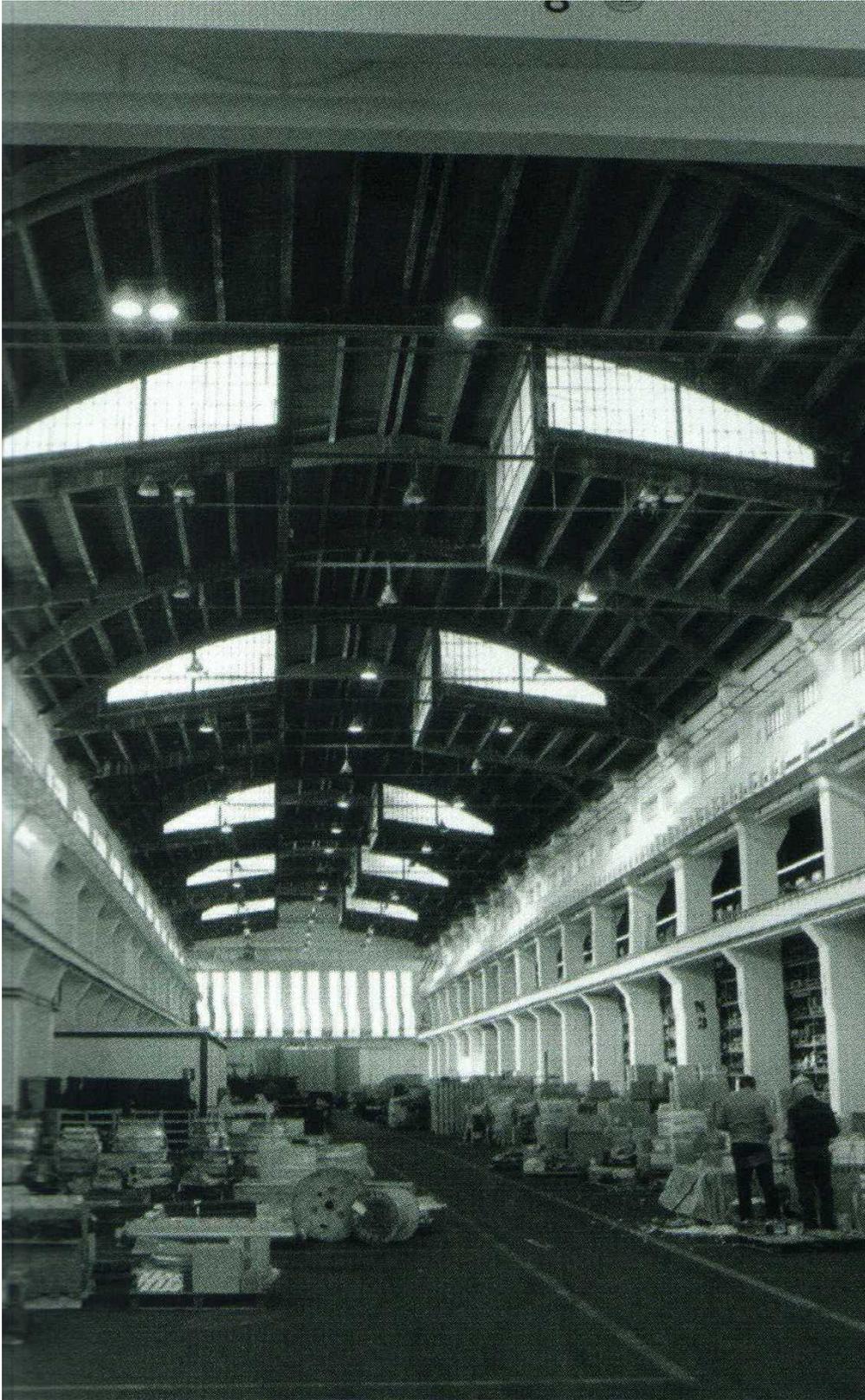
Corresponde al tipo de edificios de arquitectura industrial de la época pioneros en estructura de Hormigón de los que podemos ver algunos ejemplos a continuación, en las fotografías en blanco y negro, que están catalogados por el DOCOMOMO. De los cuales se conservan pocos edificios.

Son cerchas de directriz curva el par, que se resuelve con hormigón trabajando a compresión gracias a la morfología del arco. En los apoyos, una protuberancia o extensión del hormigón a modo de egión amarra un tirante metálico que colabora en la estabilidad y permite que la sección del arco de hormigón sea ridícula.

Un gran proyecto de ingeniería, sin duda, pero también una espacialidad arquitectónica y una profundidad impresionantes.



Taller de Calderería 1952- 1954 Ensidesa



Taller de fundición 1953-56 ENSIDESA



1954 La Cross Pontevedra



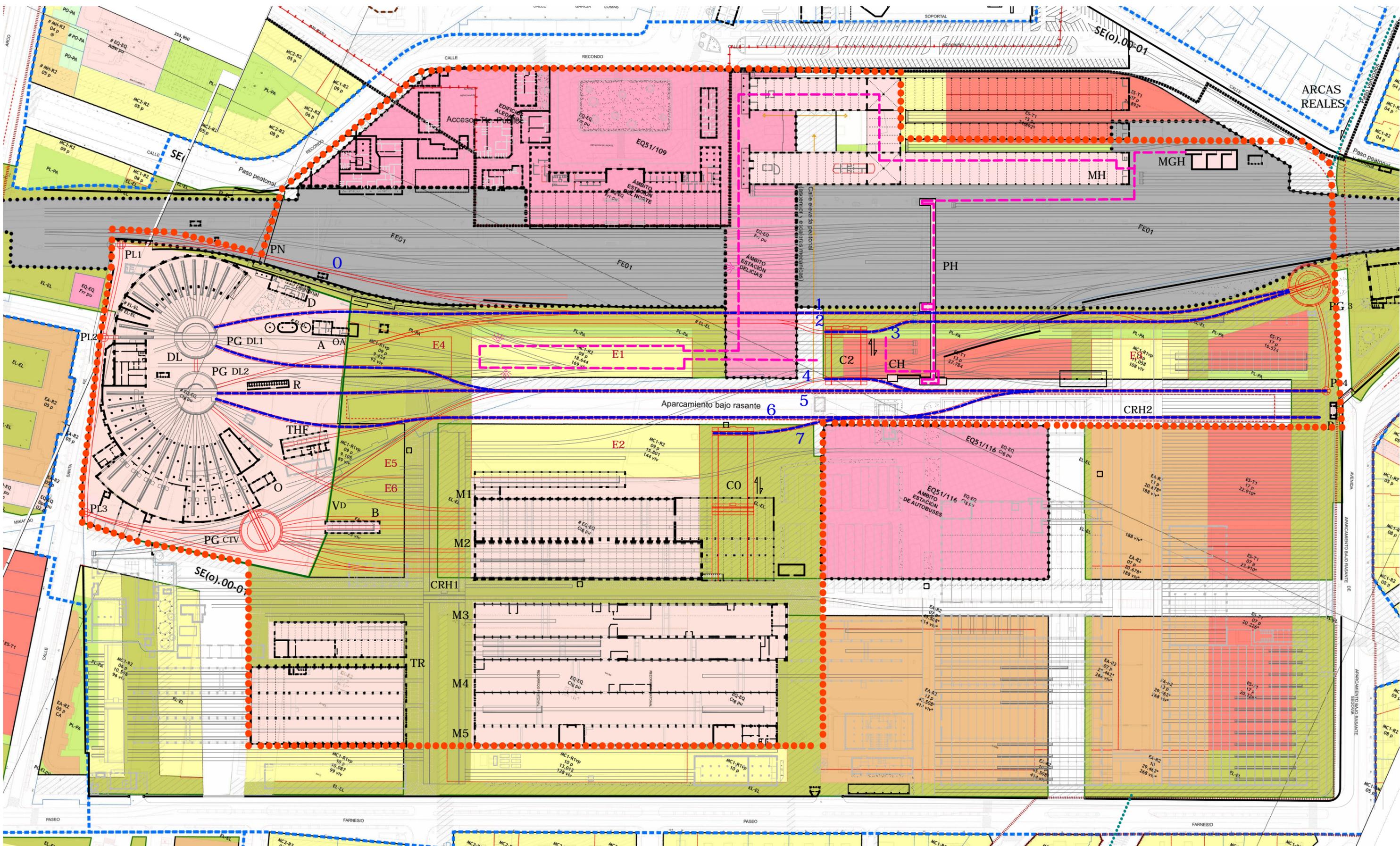
1954 La Cross Pontevedra. Fábrica de fertilizantes y productos químicos. Arcos triarticulados.



1952-56 ENDASA



Vista de estado actual exterior de estructuras similares a los Talleres de ruedas. **TR**

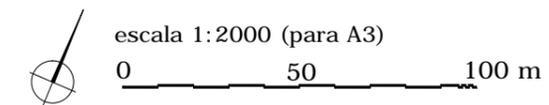


DL_ Depósito de Locomotoras
 PG DL1_ Puente giratorio Depósito de Locomotoras 1
 PG DL2_ Puente giratorio Depósito de Locomotoras 2
 PG CTV_ Puente giratorio Centro Tecnológico de Vía
 THF_ Talleres de ASVAFER Histórico Ferrocarril
 B_ Báscula
 D_ Dormitorio de maquinistas
 A_ Conjunto de Aguadas y edificios auxiliares
 OA_ Oficina de aguada

O_ Oficinas
 R_ Retretes
 PN_ Pasarela peatonal nueva
 M1, M2_ Muelles: 1 Nave de Montaje, 2 Talleres
 M3, M4, M5_ Muelles: Naves de talleres
 TR_ Talleres de Ruedas
 CRH1_ Carro transbordador Histórico 1
 C0_ Carro transbordador desplazado
 CRH2_ Carro Transbordador Histórico 2

C2_ Carro transbordador Histórico 2 desplazado
 PH_ Pasarela elevada peatonal Histórica
 CH_ Caseta de vigilancia Histórica
 MGH_ Muelle de ganado Histórico
 PG3_ Plataforma giratoria 3
 MH_ Muelle Histórico
 P_ Puerta histórica desplazada
 PL1_ Placa giratoria 1 a 4
 VD_ Verja diáfana

— — — — — Recorrido peatonal
 - - - - - Recorrido tren Histórico (múltiples circuitos)
 ●●●●● Cierre de conjunto Patrimonial Industrial



Dr. Arquitecto: Eduardo M. González Fraile
 Valladolid 28 Enero 2019