



Dos locomotoras de Renfe, de la serie 240-2686-27011, entregadas en 1950, ante las naves de Macosa.

## Las naves de Macosa

*En defensa del patrimonio arquitectónico industrial valenciano*

FRANCISCO SIGNES MARTÍNEZ

Autor del libro 'Del taller de los Devís al Centro Tecnológico de Vossloh'

Hace unos días la prensa valenciana daba la noticia de que la Sociedad Parque Central, integrada por el Gobierno central, el Ayuntamiento de Valencia y la Generalitat Valenciana, ha sacado a concurso el derribo de las antiguas naves de Macosa como primer paso de las obras del Parque Central y, al tiempo, facilitar las obras de penetración del AVE. Así consta en el convenio que la Sociedad Parque Central prevé firmar con los propietarios de estos y otros terrenos contiguos y que ha salido a información pública.

Si esto no se para y se reconduce, estamos ante la destrucción del conjunto arquitectónico industrial más importante de la ciudad de Valencia, que data de principios del siglo XX. La pérdida que supondría estos derribos para nuestro patrimonio histórico sería inmensa e irreparable.

Los responsables de este proyecto destructivo son conocedores del valor histórico del citado conjunto arquitectónico industrial y que también forma parte de la historia personal de un gran colectivo de metalúrgicos valencianos, de su memoria y tradición oral.

Su proyecto de derribos es un tremendo error que debe ser retirado para elaborar un plan más respetuoso con la conservación del

patrimonio arquitectónico industrial valenciano.

Menudo contrasentido: para entrar el AVE en Valencia, nuestros responsables políticos dictaminan que necesariamente hay que arrasar la totalidad de lo que fue la histórica gran fábrica valenciana de material ferroviario.

El conjunto que actualmente se conoce como naves de Macosa, a lo largo de la calle San Vicente, se divide en dos partes claramente diferenciadas: de la calle Almudaina al molino de Belenguer es la fábrica más antigua, levantada a partir de 1922 (que también alberga naves levantadas en los años 60, hoy en día desmontadas y vendidas); de la calle Fernández de Mesa, lince al citado molino hasta hacer pared con Hierros Mateu, es la parte más nueva, levantada a finales de los 50 y principios de los 70.

En este trabajo me voy centrar en la parte más antigua del conjunto:

En 1897, dos emprendedores metalúrgicos valencianos, Miguel Devís Pérez y José Noguera Chuliá, fundan en el barrio valenciano de Marchalenes los Talleres Devís-Noguera.

Tras una etapa en común, en 1911 Miguel Devís Pérez toma el control de la empresa, la cual pasa a denominarse sucesivamente Devís e Hijos e Hijos de Miguel Devís. Es bajo esta denominación cuando

se plantea la construcción de una nueva fábrica. Se trataba de levantar unos nuevos talleres, con posibilidades de desarrollo y mejor situados.

Se eligió la zona del traste 3 n.º 107 del antiguo Camino de Valencia a Casas de Campillo, hoy en día sus límites son: las vías del tren, la calle Almudaina, la calle San Vicente y el molino de Belenguer lindante a la calle Fernández de Mesa.

El proyecto empieza con dos naves y un pequeño anexo como sección de forja. Su construcción comenzó en agosto de 1922, terminándose en noviembre de 1926, incluyendo el cerramiento mediante un muro. Para entonces la sociedad pasa a denominarse Construcciones Devís.

Fue proyectada por el arquitecto valenciano Javier Goerlich Lleó. De su influencia en la arquitectura de Valencia basta señalar su obra: Plaza de Emilio Castelar, de 1926, Residencia de Estudiantes, edificios

*Si esto no se para y se reconduce, estamos ante la destrucción del conjunto arquitectónico industrial más importante de Valencia, que data de principios del siglo XX*

Martín Alegre en la plaza de Cánovas del Castillo y Fdo. Torner en avenida del Oeste-calle San Vicente, Hotel Londres, sede del Banco de Valencia, Mercado de Abastos, grupos de viviendas Federico Mayo, Industria y un largo etcétera, a lo largo y ancho de toda Valencia.

Posteriormente, en 1928 se adosan a dichas naves otras dos de igual factura y una cubierta a lo largo de las mismas, siendo proyectadas por el ingeniero Manuel Torres Puchol y actuando como arquitecto facultativo Javier Goerlich.

De nuevo es Javier Goerlich el que proyecta de la siguiente ampliación, efectuada entre 1928 y 1930, completándose lo que serán las naves de pintura y carpintería. Estas hacen fachada con el Camino Real a Madrid y el nuevo cerramiento de la fábrica y nueva puerta principal.

En 1935 se proyecta por el ingeniero Vicente Lloréns Cerveró una nueva nave de estructura metálica del tipo shed -conocida como "cu-

*Fue proyectada por el arquitecto valenciano Javier Goerlich, autor de edificios emblemáticos de Valencia, y que igualmente se hizo cargo de la ampliación*

bierta en diente de sierra"- de las primeras que se construyen en Valencia de ese tipo, en el gran patio interior lindante al Camino Real de Madrid, actuando como arquitecto facultativo Antonio Gómez Davó, otro arquitecto valenciano que proyectó, entre otros, el edificio de la actual Fundación cultural Bancaja, en la calle Planas de Tovar esquina calle del Mar.

El estallido de la guerra civil paraliza la construcción. Mientras tanto, los trabajadores se hacen cargo de los talleres y eligen un comité de fábrica que dirige el funcionamiento de la misma.

En enero de 1937 la Subsecretaría de Armamento y Municiones decide recomprender las obras, terminándolas en seis meses, así como un par de edificios dedicados a vestuarios y oficinas que hacen fachada con el Camino Real a Madrid, y otro edificio en el patio dedicado a comedor bajo el cual se construye un refugio antiáereo, todo ello proyectado por Antonio Gómez Davó (uno de los arquitectos que proyectaron casi todos los refugios antiáereos construidos durante la guerra civil en Valencia) y que, tapiada su entrada en los años 50, se conserva tal cual.

La nueva nave constituye la fábrica n.º 9. Su gestión es aparte de los Talleres Devís que en 1938 son incautados por la citada subsecretaría pasando a denominarse Fábrica n.º 30.

Y la historia continúa, pero nos tenemos que detener aquí, pues el sentido de este trabajo está centrado y expuesto.

He ido describiendo la implantación de un proyecto industrial cargado de historia y eso que no he reseñado su historia industrial, que situó a Construcciones Devís como uno de los grandes constructores ferroviarios españoles y que a partir de 1947 con la fusión con "La material" de Barcelona surge la conocida Macosa, que continúa su desarrollo siendo una referencia ferroviaria e industrial en España.

El conjunto de la calle de San Vicente alberga en su seno diversas construcciones siendo las levantadas entre los años 20 y 30 las más importantes desde el punto de vista del patrimonio arquitectónico industrial.

Es pues sobre ellas las que habría que desarrollar un proyecto de conservación y rehabilitación de una parte significativa del mismo y que quedara integrado como referencia histórica en toda la remodelación de la zona. Su preservación y rehabilitación, y no su derribo, daría a la misma un valor urbanístico añadido cualitativo, su posible destino a un plan de equipamientos públicos sería mas que deseable y paliaría el déficit de los mismos que sufre la zona.