

Francisco Signes Martínez trabajó en Macosa. Profundo conocedor de la historia del ferrocarril en Valencia, acaba de publicar el libro 'Del taller de los Devis al centro tecnológico de Vossloh (1897-2006)'. En este artículo desvela que las

viejas naves industriales de la histórica compañía, que dan a las vías de acceso a la estación del Norte, son obra del prestigioso arquitecto Javier Goerlich. El plan del Parque Central prevé su derribo.

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

## Patrimonio amenazado

POR FRANCISCO SIGNES MARTÍNEZ

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

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

**La construcción de las naves de los Devis empezó en agosto de 1922, terminándose en noviembre de 1926**

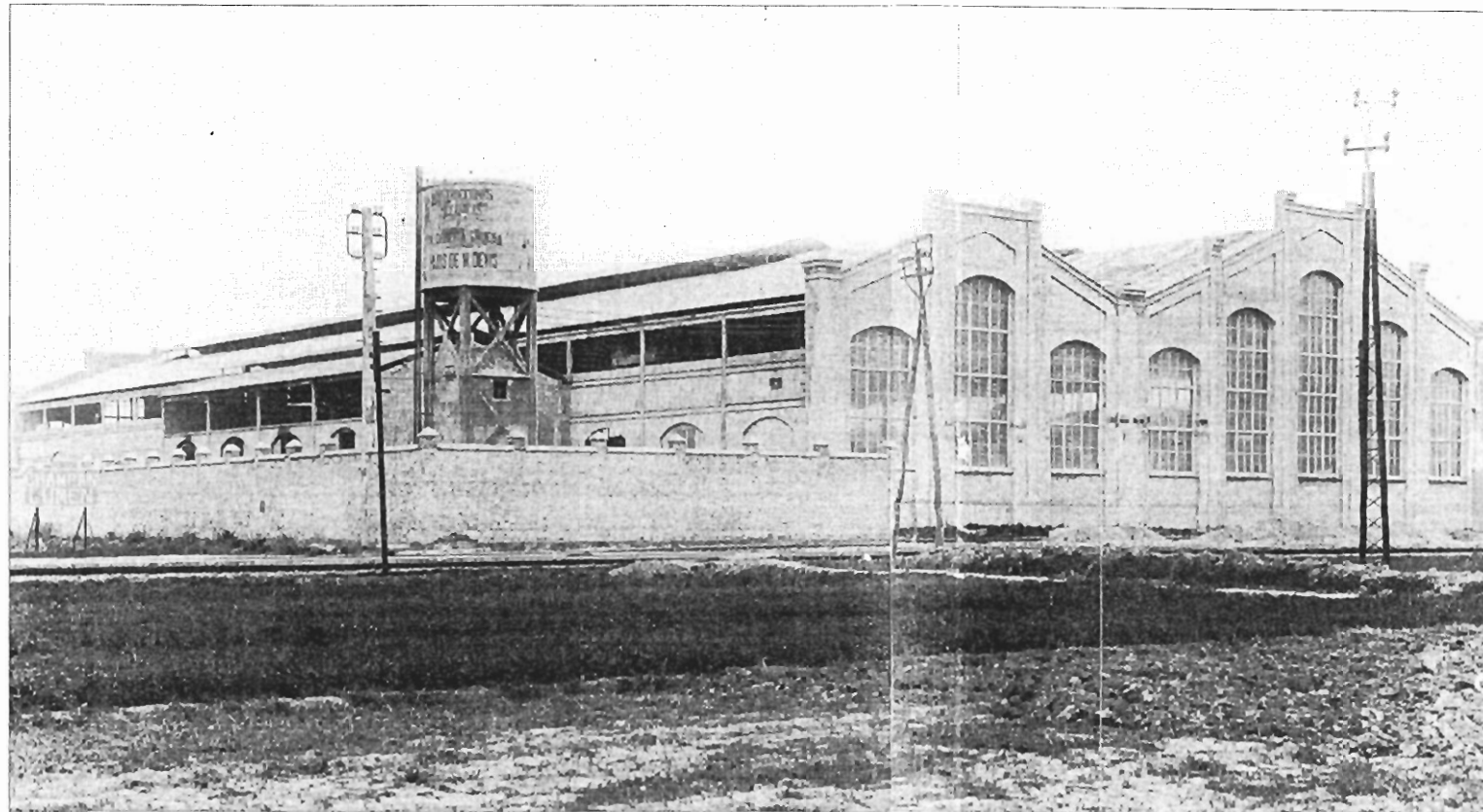
vis e Hijos e Hijos de Miguel Devis, y es bajo esta denominación cuando se plantea la construcción de una nueva fábrica, pues el primitivo taller era totalmente inadecuado para los planes de expansión de los Devis. Se trataba de levantar unos nuevos talleres, más grandes y con posibilidad de desarrollo, y mejor situados.

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

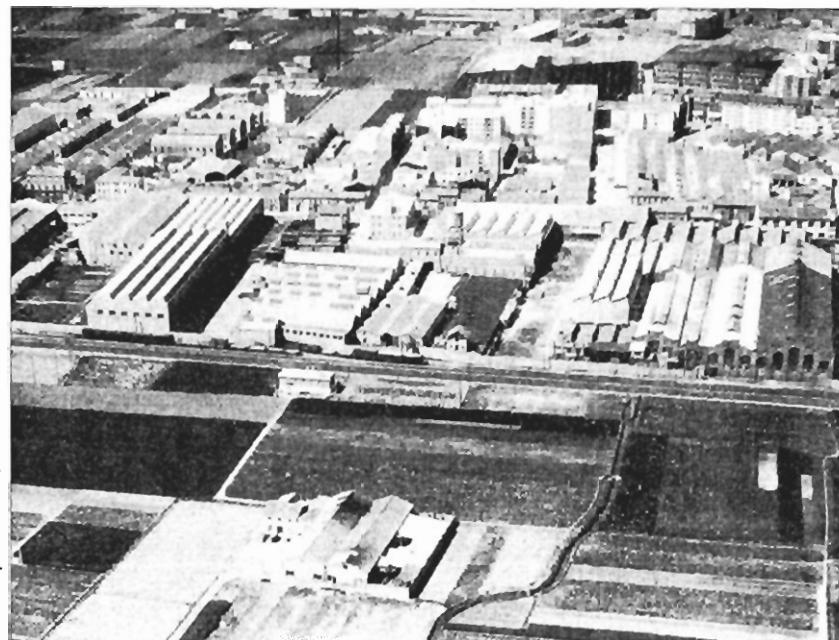
Como vemos, en todos los casos se disponía de apartaderos y desvíos que comunicaban la red ferroviaria y la de transportes urbanos con la nueva fábrica, un lugar excepcionalmente elegido para desarrollar la estrategia de los Devis.

¿Y a quién encargan el proyecto de los nuevos talleres? Pues al destacado arquitecto valenciano Javier Goerlich Lleó (1886-1972). De su influencia en la arquitectura de Valencia basta señalar sus obras más significativas: Plaza de Emilio Castelar de 1926 (de la cual solo quedan las fotos), edificio Pds. Torner en Av. del Oeste-C/ San Vicente, Residencia de Estudiantes,

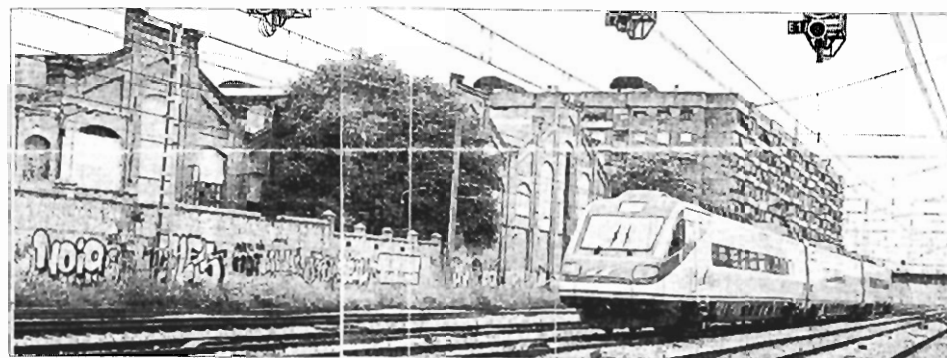
vigas maestras del tejido industrial valenciano, una historia industrial centenaria que arranca de la mano de la familia Devis. En 1897, dos emprendedores metalúrgicos valencianos, Miguel Devis Pérez y José Noguera Chuliá, fundan en el barrio valenciano de Marchalenes los Talleres Devis-Noguera. Sorprendentemente, la nave original, no así por desgracia el edificio de oficinas, se conserva magníficamente, posiblemente gracias a ser una Centro de formación de la construcción. Está situada en lo que hoy es el patio interior de una gran manzana lindante a la calle Arzobispo Fabián y Fuero, en el Llano de Zaida, y muy pocos saben su historia. Tras una etapa en común, en 1911 Miguel Devis Pérez toma el control de la empresa, la cual pasa a denominarse sucesivamente De-



Las naves, recién terminadas, en 1926. /COLECCIÓN FOTOGRÁFICA DE FRANCISCO SIGNES MARTÍNEZ



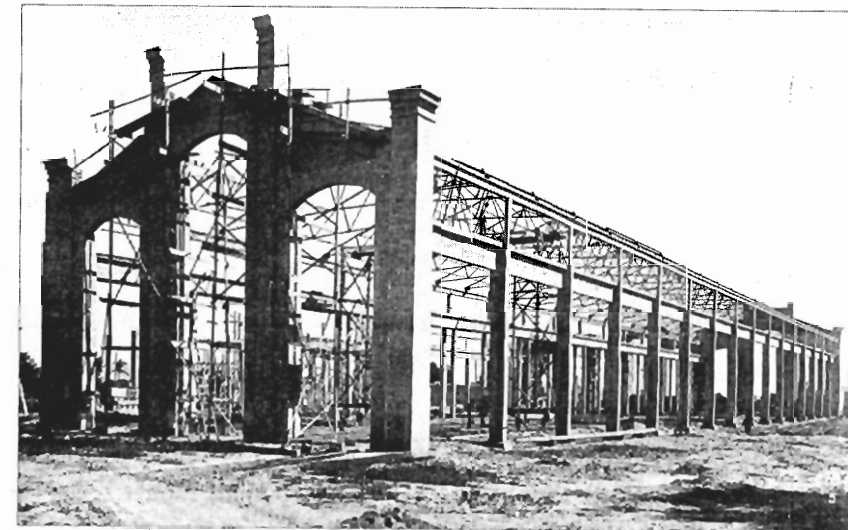
Vista aérea del conjunto industrial, tomada en 1961. /COLECCIÓN FOTOGRÁFICA DE FRANCISCO SIGNES MARTÍNEZ



Estado actual de las naves. /COLECCIÓN FOTOGRÁFICA DE FRANCISCO SIGNES MARTÍNEZ



Asamblea de trabajadores, en 1991, ante la fachada de la nave levantada en 1937, en plena guerra. /COLECCIÓN FRANCISCO SIGNES



Levantamiento de las naves, en 1922. /COLECCIÓN DE FRANCISCO SIGNES MARTÍNEZ



Vista interior de los cuchillos de la techumbre, en 1922. /COLECCIÓN DE FCO. SIGNES

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

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

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

De nuevo es Javier Goerlich el que desarrolla el proyecto de la siguiente ampliación, la cual se lleva

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

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

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

En enero de 1937, la Subsecretaría de Armamento y Municiones, dependiente del Ministerio de Defensa, decide reemprender las obras de la nave proyectada en 1935, que estaban paralizadas, terminándolas

en mayo del mismo año, así como un par de edificios dedicados a vestuarios y oficinas que hacen fachada con el Camino Real a Madrid proyectados por Antonio Gómez Davó (uno de los arquitectos que proyectaron todos los refugios antiaéreos construidos durante la guerra civil) y otro edificio dedicado a comedor, bajo el cual se construye un refugio antiaéreo.

Todo ello constituye la Fábrica nº 9 dedicada a la fabricación de cartuchería de fusil. Su gestión, equipamiento y contratación de personal, será completamente ajena a la marcha de los Talleres Devis que, asimismo en agosto de 1938, son incautadas

por la citada subsecretaría pasando a denominarse Fábrica nº 30. Como vemos estamos describiendo un conjunto industrial cargado de historia, y eso que no he reseñado su historia industrial, el material ferroviario fabricado en ese periodo, que situó a Construcciones Devis como uno de los grandes constructores ferroviarios españoles. Gran parte de esta obra original sobrevive hoy en día. Hay, por supuesto, reformas, modificaciones y añadidos más o menos afortunados, nuevas naves que sustituyeron a las destruidas en el incendio de 1958 de la carpintería, y destrozos en el lugar de naves de los años 60 que

han sido achatarradas o vendidas, pero, sin duda, alguna estamos ante el conjunto de arqueología industrial más importante y con más historia en su seno de la ciudad de Valencia y debería ser tratado en un plan de preservación lo más amplio posible.

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

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