



# EL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC INDUSTRIAL VALENCIÀ

ADRIÀ BESÓ ROS\*

El procés d'industrialització del territori valencià desenvolupat a partir de la segona meitat del segle XIX, amb unes particularitats pròpies respecte a altres regions industrials de l'Estat espanyol, com ara Catalunya o el País Basc, ha deixat la seua empremta en una gran diversitat de tipologies arquitectòniques i obres d'enginyeria escampades per bona part dels paisatges rurals i urbans. Des de fa unes dècades s'ha defensat des de l'àmbit acadèmic el valor patrimonial d'aquest legat cultural de la societat industrial, que progressivament està sent assumit per la societat civil i per diversos moviments ciutadans. Per això les administracions implicades en la tutela del patrimoni cultural han desplegat amb major o menor eficàcia les seues polítiques de conservació i gestió.

**Paraules clau:** Industrialització, patrimoni industrial, arquitectura industrial, arqueologia industrial, obres d'enginyeria, política patrimonial, gestió patrimonial.

The process of industrialization of the Valencian territory developed from the second half of the nineteenth century, with a few special characteristics when compared to other industrial regions of the Spanish State, as Catalonia and the Basque Country. Industrialization has left his mark on a wide variety of architectural types of engineering works distributed by many of the rural and urban landscapes. For the last few decades, academics have defended the value of this cultural heritage of industrial society, which has been gradually assumed by civil society and by various citizens' movements. Therefore administrations involved in the care of the cultural heritage have developed, with unequal effectiveness, conservation and management policies.

Key words: Industrialization, industrial heritage, industrial architecture, industrial archaeology, engineering works, heritage policy, heritage management.

El procés d'industrialització, emmarcat dins unes coordenades espacials i temporals, deixa la seua empremta cultural sobre el territori on es desplega amb una sèrie d'elements individualitzats que a poc a poc han anat canviant el paisatge i les relacions socioeconòmiques dels grups que l'habiten. Aquest conjunt de béns culturals, mobles i immobles, que ha estat revaloritzat per la societat amb el pas del temps, conforma l'anomenat patrimoni industrial. Des d'aleshores ha estat objecte d'atenció i estudi per diverses disciplines, des de les quals s'ha plantejat la necessitat d'una metodologia per a la seua adequada gestió.

Serà a partir de la dècada dels anys vuitanta del segle xx quan trobem al País Valencià les primeres iniciatives que presten atenció a aquest patrimoni emergent. Des d'aleshores s'han publicat bastants estudis locals, sectorials o temàtics sobre el patrimoni industrial i s'han desplegat les primeres polítiques de gestió, però l'escàs temps transcorregut no ha fet possible plantejar una síntesi del treball realitzat. Pensem que a hores d'ara és encara una empresa

\* Departament d'Història de l'Art. Universitat de València  
abeso@uv.es

amb uns certs riscos, tot considerant les nombroses llacunes que hi ha a nivell d'estudis i sobretot d'inventaris, i que un article de revista no seria el mitjà més adient, tot atenent les necessaries limitacions en l'espai. Per això aquest article es planteja més bé com una mena d'estat de la qüestió que intenta respondre als següents objectius:

- Mostrar un recorregut per les principals manifestacions patrimonials dels diversos sectors productius i de serveis que han caracteritzat la industrialització valenciana, plantejada com un procés amb unes particularitats pròpies que el fan diferent al d'altres zones de l'Estat espanyol com ara Catalunya o el País Basc.

- Donar a conèixer quina es la situació actual del patrimoni arquitectònic industrial valencià, tant des del punt de vista d'investigació, com de difusió i gestió i plantejar una reflexió.

- Oferir a aquelles persones que desitgen iniciar-se en l'estudi o la gestió d'aquest patrimoni una eina bàsica que facilite una primera aproximació en base a uns conceptes bàsics, els quals poden ampliar-se a partir del repertori bibliogràfic que s'inclou al final.

El contingut s'assenta fonamentalment en l'experiència personal de deu anys de treball en la realització de l'Inventari del Patrimoni Industrial de la Comunitat Valenciana dins el grup d'investigació d'Arqueologia Industrial dirigit per la doctora Inmaculada Aguilar des del Departament d'Història de l'Art de la Universitat de València. Per això molts dels exemples aportats se centren en les escasses comarques que es troben inventariades<sup>1</sup> o en aquelles zones o tipologies més estudiades pels investiga-

dors, sent conscients de les nombroses llacunes que per la situació actual de la disciplina necessàriament ha de presentar qualsevol intent de síntesi.

En el primer punt plantejem un recorregut pel procés industrialitzador valencià en base a les tipologies característiques de cadascun dels sectors productius, d'equipament o de serveis, oferint en alguns casos una valoració dels exemples més destacats. Al segon punt expliquem el camí recorregut pel patrimoni industrial com a concepte des que es planteja a l'àmbit acadèmic fins que comença a ser assimilat per la societat civil. I al tercer punt analitzem el paper jugat per les diferents administracions públiques que tenen competències en la seua conservació i gestió.

## 1. La formació del patrimoni industrial valencià

A diferència d'altres regions més industrialitzades de l'Estat espanyol, com ara Catalunya o el País Basc, el procés d'industrialització valencià ha estat posat en dubte per la historiografia econòmica fins a dates prou recents, la qual cosa s'explica per la timidesa amb què es du a terme el procés, sobretot en la seua primera fase entre finals del segle XIX i les primeries del XX.

Al segle XVIII hi ha un important desenvolupament de les manufactures, en principi controlades per les organitzacions gremials i després pel capital comercial. La crisi sedera que ja es venia arrossegant des de les primeries del segle XIX fa desaparèixer aquesta base preindustrial, per la qual cosa, tot exceptuant alguns nuclis molt limitats, el procés no es va completar fins ben entrat el segle XX.

El corrent historiogràfic que parla de la no industrialització del País Valencià en justifica les causes en

<sup>1</sup> Les fitxes de l'inventari de patrimoni industrial de la Comunitat Valenciana es troben informatitzades i publicades al portal de la Direcció General de Patrimoni Artístic de la Generalitat Valenciana [www.cult.gva.es/dgpa](http://www.cult.gva.es/dgpa), dins l'apartat de béns immobles d'etnologia.

el procés de refeudalització dels segles xvii i xviii i la debilitat o traïció d'una burgesia que inverteix en el sector agrari. Aquesta qüestió ha estat reformulada per un nou corrent historiogràfic que sí que reconeix que al País Valencià es dona un procés industrialitzador en paral·lel a altres zones de l'Estat més avançades, tot i que ací presenta unes peculiaritats pròpies. Segons R. Aracil: «Si la burgesia —valenciana o no— tiene una característica básica, tanto en la transición al capitalismo como en el mismo capitalismo, es la obtención de beneficios al menor coste posible de tiempo. En este sentido la burgesia valenciana ha sido muy coherente en los sectores agrícola (recordemos la competitividad de la agricultura valenciana en la segunda mitad del siglo xix), comercial (recordemos la solidez de sus exportaciones y las sociedades financieras) y también industrial. El estudio de casos determinados ha concretado procesos locales y ha descubierto la complejidad del cambio social, entendiendo la transición al capitalismo, al margen de todo mimetismo, como una lenta y específica transformación de las estructuras tradicionales —y nacionales— que, a la larga, también arrastró y condicionó la industrialización. Las conversiones, o reconversiones, industriales se produjeron parcialmente, a nivel macroeconómico, y los diferentes islotes industriales existentes se unieron en el tiempo para configurar, poco a poco, un entramado de células industriales que permiten hablar de industrialización».<sup>2</sup> D'aquesta manera el creixement agrícola i l'industrial van ser clarament complementaris.

Així, els primers pols industrials es localitzen en determinades àrees valencianes: a la província de

València a la capital i el seu entorn, i a Sagunt. En la província d'Alacant, a l'Alcoià, la Vall d'Albaida i el Comtat (Alcoi, Ontinyent i Cocentaina) i la Vall del Vinalopó (Elx, Elda) i Xixona, Ibi i Onil. Castelló és la província menys industrialitzada, on trobem Onda i la Vall d'Uixó, que es conformen com a principals illots industrials al voltant de la indústria de la ceràmica i el calcer respectivament. Però, a més, al País Valencià, el paisatge industrial es complementa amb les grans extensions ocupades pels monocultius de la vinya i del taronger, fruit d'un procés de capitalització i transformació de les estructures agràries, el qual dona com a resultat una nova cultura material i unes noves tipologies arquitectòniques.

Tot seguit plantejem un recorregut per les principals manifestacions del patrimoni industrial valencià, començant per aquells elements bàsics que serveixen de punt de partida i possibilitaren el procés, com ara les fonts d'energia, les xarxes de transport i comunicacions, passant per les manifestacions de la indústria productiva i les tipologies lligades al desenvolupament agrícola, per a concloure amb les transformacions urbanes que van en paral·lel a aquest procés de desenvolupament econòmic.

### 1.1. Les fonts d'energia

Tot atenent la dificultat per a obtindre el carbó mineral en el territori valencià, les primeres instal·lacions fabrils es plantejaren a partir de l'aprofitament de l'energia hidràulica. Però la generalització en l'ús de les diferents fonts d'energia pròpies de la Revolució Industrial van crear les condicions que possibilitaren l'embranchada definitiva del procés.

<sup>2</sup> ARACIL, R., «Industrialización», en CERDA-GARCÍA BONAFÉ, 1995. Aquesta veu dona una àmplia i detallada visió del procés industrialitzador valencià i les seues característiques.



Conjunt industrial del Barranc del Molinar a Alcoi.

### *La força de l'aigua*

L'energia hidràulica és la que ofereix més capacitat en època preindustrial. Per això els cursos d'aigua naturals o artificials i els llocs on se situen les caigudes d'aigua determinen en certa mesura els emplaçaments de les activitats industrials com ara batans, ferreries, i sobretot molins fariners que, com a monopoli senyorial durant l'Antic Règim, es reparteixen pràcticament per totes les localitats del territori valencià.<sup>3</sup> Els molins preindustrials són construccions senzilles que es basen en les tipologies de l'arquitectura popular de la zona on es construeixen i que allotgen en el seu interior el sistema de moles, la casa per al moliner i una part destinada a magatzems. Amb la industrialització, els molins històrics van tenir diferent

sort. A les comarques de l'interior, molts van continuar molent amb aigua fins que van deixar de funcionar cap als anys seixanta del segle xx. Altres van incorporar les noves fonts d'energia com ara el vapor o l'electricitat per a transformar-se en autèntiques farineres industrials amb edificis de pisos i incorporant noves tecnologies per a la mòlta. I en altres casos van substituir o complementar la producció farinera amb la introducció de turbines per a produir electricitat. Aquests molins preindustrials conformen un ric patrimoni que es troba totalment abandonat sense unes perspectives clares. Tot i això podem citar alguns casos de recuperació duts a terme per iniciatives públiques o privades, com ara el molí de Quartell que ha estat rehabilitat per l'ajuntament com a centre cul-

**3** En 1998 es va crear a València l'Associació Valenciana d'Amics dels Molins amb la finalitat de promoure l'interés pels vells molins hidràulics i eòlics. En el seu lloc web <http://www.uv.es/avam> es pot trobar informació sobre molins valencians i un ampli repertori bibliogràfic.

tural, l'Ecomuseu d'Ares del Maestrat que compren un sistema de cinc molins preindustrials construïts entre els segles XVI i XVIII, o el Molí d'Ester a Requena, que ha estat restaurat per un particular i es pot visitar amb tots els seus aparells en funcionament.

Aquesta experiència secular que es tenia en l'ús de l'energia hidràulica va condicionar que les primeres instal·lacions industrials recorregueren a aquesta font d'energia com a força motriu, davant l'absència de carbó mineral al territori valencià i la dificultat per obtenir-lo de fora per les mancances en el transport. Les primeres fàbriques del barranc del Molinar o del Barxell a Alcoi, o el riu d'Alcoi a Cocentaina, funcionaven aprofitant un salt d'aigua que movia una gran roda que transmetia la força a les diferents parts mitjançant uns embarrats i corretges. El primer conjunt del barranc del Molinar està format per sis fàbriques tèxtils. Els edificis s'ordenen a partir de la seua adaptació al relleu esquerp de la zona, tot atenent que no permet explanacions de gran amplitud, la qual cosa condiona la construcció de fàbriques en altura de tres o quatre pisos de planta quadrada o rectangular, formades de vegades per dos edificis separats per un pati. Aquestes construccions es resolen a partir de la tradició constructiva local, tot i que progressivament s'hi van introduint els nous materials i tècniques, com ara les columnes de ferro colat i estructures d'acer que s'implantaràn de manera definitiva ja a final del segle XIX. Tot considerant la seua importància, aquest conjunt ha estat declarat l'any 2005 Bé d'Interès Cultural Valencià en la categoria de conjunt històric,<sup>4</sup> tot i que a hores d'ara no s'ha plantejat cap intervenció seriosa per a la seua recuperació i posada en valor.

*La màquina de vapor i el motor de combustió interna*  
Aquest invent emblemàtic de la revolució industrial va ser introduït per primera vegada a la indústria en terres valencianes a la fàbrica de seda de la Batifora de València el 1837, que va haver de tancar uns anys més tard com a conseqüència tant de la crisi en la producció de seda causada per la pebrina com per la dificultat de trobar carbó de qualitat per a moure-la. Tot i això ens ha deixat un edifici emblemàtic que respon a la tipologia de fàbrica de pisos, que ha estat recentment rehabilitat com a equipament esportiu. Després d'aquesta experiència primerenca, no serà fins als anys vuitanta del segle XIX quan ja s'introdueixen definitivament les màquines a vapor en diferents tipus d'indústria. Aquest enginy, capaç de produir una important potència en força motriu, va possibilitar que la indústria es deslocalitzara dels cursos d'aigua, d'on depenia fins aleshores, i poguera estendre's per tot arreu. Un exemple il·lustratiu és el cas d'Alcoi, on les noves fàbriques comencen a construir-se ja al costat del nucli urbà que ofereix unes millors condicions topogràfiques i de comunicacions.

Més endavant, cap a la primera del segle XX, va introduir-se en les noves indústries el motor de combustió interna de gas pobre o que utilitzava combustibles fòssils, com ara la benzina, gas-oil (també anomenats d'olis pesants) o el petroli, que a poc a poc anaren substituint les màquines de vapor. Aquestes peces valuosíssimes s'instal·len en edificis independents del conjunt fabril, que tenen una entitat i una qualitat arquitectònica pròpies, i transmeten l'energia a la fàbrica mitjançant un sistema d'embarrats i polit-

<sup>4</sup> Decret 105/2005, de 3 de juny, del Consell de la Generalitat, pel qual es declara Bé d'Interès Cultural, amb la categoria de Conjunt Històric, el denominat el Molinar d'Alcoi. (*Diari Oficial* número 5.025 de data 10-6-2005.)



Antiga fàbrica de seda La Batifora a València, ara rehabilitada com a centre cultural i esportiu.

ges. Estem parlant d'un motor únic per a tota la fàbrica, la qual cosa determina unes tipologies arquitectòniques que busquen la facilitat per a transmetre la força mitjançant un sistema de politges que funcionen tant en horitzontal com en vertical. Més endavant el motor de vapor serà substituït per l'elèctric, i ja ben entrat el segle xx és quan s'associarà un motor per màquina, primer independent amb transmissió de corretges i després integrat formant una unitat.

### *L'energia elèctrica*

La primera electricitat es va generar a partir de centrals termoelèctriques que movien els generadors o dinamos amb màquines de vapor que funcionaven amb carbó o motors alimentats per gas. A València començaren a funcionar les primeres instal·lacions cap a 1886, però no se'n conserva cap (Aguilar, 1990, 144-146). Concebuda com una instal·lació de

reserva per a garantir el subministrament de la ciutat, es va construir en la segona dècada del segle xx la Central Tèrmica de Patraix, on destaca l'edifici principal amb una arquitectura inspirada en la secesió vienesa i un monumental funeral de rajola de secció circular, tots dos en bon estat de conservació.

A partir de la primera dècada del segle xx, les noves possibilitats tècniques permeteren aprofitar la força de l'aigua per a produir energia mitjançant generadors, així com la seua conducció cap als llocs de consum mitjançant línies elèctriques i transformadors. Ben prompte es construïren centrals productores d'energia per tot el territori valencià. En molts casos es tractava de petites instal·lacions que aprofitaven la infraestructura d'antics molins hidràulics, ara reconvertits en fàbriques de llum amb la substitució de moles per turbines. Vingueren aparellades amb la creació d'empreses o cooperatives productores i distribuïdores d'electricitat, que progressivament s'anaren absorbint i fusionant fins a convertir-se en un monopoli ja a la dècada de 1960. Destaquen pel seu interès arquitectònic les centrals construïdes per Hidroelèctrica Espanyola a València el 1908 sobre l'antic molí de Nou Moles, a la séquia de Favara, i la d'Alcoi, el 1910. Ambdues es troben protegides, en ús, i han estat recentment restaurades. Pocs anys després es construeixen la de Xulilla i la de Millars, que es troba submergida sota l'aigua del nou embassament de Tous. De molts dels molins de fer llum només en queda el record en la toponímia local, les seues instal·lacions van ser desmantellades quan molts d'ells van caure en desús a la dècada dels anys seixanta del segle xx, com ara, per citar-ne alguns exemples, la fàbrica de llum de Xelva, el desaparegut Molí de l'Alborgí a Carcaixent o la central

construïda sobre la séquia Major de Vilamarxant. Altres es readaptaren a les noves necessitats per a continuar funcionant, com ara el Molí de Daroqui de Manises o la Central de la Pea a Vilamarxant, construïdes al costat del caixer del riu Túria.

## 1.2. La vertebració del territori: les xarxes de transport i comunicacions

Tot i que pel seu caràcter d'obra d'enginyeria tenen un paper discret tot considerant-ne la funcionalitat, senzillesa i sobrietat ornamentals, alguns autors (Nárdiz, 2007) en destaquen la importància com a elements transformadors del territori, tant de l'entorn immediat on es troben situats, com dins de l'àmbit que afecta les comunicacions.

### *Carreteres*

Durant l'Antic Règim, les comunicacions entre les diferents poblacions es feien per camins carreters. Les primeres carreteres projectades van ser el Nou Camí Reial de Madrid a València i Barcelona, executada durant la segona meitat del segle XVIII, i la carretera de Madrid a València per Las Cabrillas, obra de la primera meitat del segle XIX. En la primera destaquen com a elements patrimonials més significatius el pont de Catarroja, obra de l'arquitecte acadèmic Vicent Gascó, i diversos ponts amb volta de rajola que es conserven al llarg del seu recorregut que es projecten seguint un mateix model, com ara els construïts a l'entrada i l'eixida d'Alginet. En la segona destaquen els ponts dissenyats per l'enginyer Lucio del Valle, d'entre els quals cal destacar el pont de Contreras (1851), que salva amb set arcs de pedra el riu Cabriol, que és considerat una de les obres d'enginyeria més importants del seu moment. Fora d'a-

quests dos itineraris principals, al segle XVIII i XIX es construeixen alguns ponts més al llarg de la geografia valenciana. Però el primer impuls per a dotar el territori d'una xarxa de carreteres ve donat per la llei de carreteres espanyoles de 1857, on es planifica una xarxa dividida en tres ordres d'acord amb la seua importància, que s'anirà construint al llarg de la segona meitat del segle XIX, vertebrant d'aquesta manera les comunicacions terrestres de tot el territori valencià. Els elements patrimonials més destacats d'aquesta xarxa són els ponts, i n'hi ha de tres tipus: de pedra i rajola, de ferro i de formigó armat. Els primers van ser construïts majoritàriament al segle XIX. D'entre els ponts de ferro destaquen els que creuen el Xúquer a Cullera (1905), Alzira i Gavarda (1917), els de Montaverner (1890) i el viaducte de Canalejas a Alcoi (1907). Tot i que el formigó es va utilitzar al segle XIX en la construcció de ponts reproduint els models dissenyats amb pedra, al segle XX crea tipologies pròpies, com els d'arc parabòlic, l'exemple més interessant dels quals el trobem al viaducte de Sant Jordi a Alcoi (1928). Altres elements associats a la xarxa de carreteres, com ara les casetes de peons o la completa xarxa de posades i ventes, han desaparegut pràcticament per complet com a conseqüència de les successives ampliacions.

### *Ferrocarrils*

La construcció i consolidació de la xarxa de ferrocarrils al llarg de la segona meitat del segle XIX va ser un dels factors decisius que impulsaren el desenvolupament econòmic valencià i la seua industrialització, tant als principals nuclis industrials urbans com a les àrees rurals. A més de vertebrar les comunicacions territorials, els seus traçats connectaren els



nuclis productors amb els ports comercials, facilitant així la seua comercialització a gran escala.

L'any 1852 es construeix la línia que unia València amb el Grau, i les línies València-Silla i Silla-Benifaió, pertanyents al ferrocarril del Grau de València a Xàtiva. En 1856 la companyia canvia la seua denominació per la de Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa-Valencia-Tarragona. Pocs anys després és absorbida per la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. La principal artèria ferroviària valenciana es completa el 1867 amb la inauguració del tram fins a Tarragona. L'altra gran companyia del moment, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) es farà càrrec, el 1858, de la línia Almansa-Alacant. D'altra banda, el 1884 la Compañía de Ferrocarriles Andaluces inaugura la línia Alacant-Murcia. Posteriorment, el 1902 el Central d'Aragó completa la línia que uniria València amb Aragó, tot remuntant la vall del riu Palància des de Sagunt. Els anys següents donen com a fruit la incorporació de noves línies al sistema ferroviari fins als anys 1920.

Una vegada consolidada, aquesta xarxa de ferrocarrils es va completar amb línies de via estreta, i una de les primeres és la que unia Gandia amb Carcaixent amb la finalitat de donar eixida a la producció taronjaira. El 1888 entra en funcionament la línia València-Llíria, mentre que a partir de 1893 comença a funcionar el trenet entre València i Torrent, el trajecte del qual finalitzaria a Castelló de la Ribera l'any 1920. Un altre traçat és el que uneix Alacant amb Dénia, inaugurat el 1915.

Entre els elements del patrimoni ferroviari cal destacar les estacions i els ponts. Quant al tema de les estacions, remetem a qualsevol de les obres

d'Inmaculada Aguilar. Aquestes obres d'enginyeria no han estat valorades fins a dates ben recents. Això explica que a la primèria dels anys setanta s'enderrocara l'Estació d'Aragó a València o es plantejara l'enderrocament de la del Nord amb la intenció de crear un nou enllaç ferroviari. A partir dels anys huitanta van canviar els plantejaments en ser considerades pels seus valors patrimonials, motiu pel qual moltes d'elles van ser restaurades i alliberades d'afegits impropis d'èpoques anteriors.

Un poc més han tardat a valorar-se els ponts. Al llarg del seu recorregut trobem ponts que salven els desnivells de barrancs i cursos fluvials. En la seua construcció primer es va recórrer al ferro i després al formigó armat. Dels ponts de ferro destaquem el del riu Alcoi (1888) en la línia que uneix Xàtiva i Alcoi, el que salva el barranc del Quisi (1915) en la línia Alacant-Dénia, el que creua el Xúquer a Alzira (1909-1928) dins la línia València-Xàtiva i el que salva el riu Túria en la línia desmantellada que unia València amb Llíria (1915). En formigó cal destacar els de Montesa, Alzira, Carcaixent i Xàtiva, en la línia que uneix València amb la capital de la Costera, que es construeixen entre 1925 i 1931. Els ponts de carreus en el ferrocarril són poc freqüents. Destaquem el que creua el riu Albentosa (1904), a la línia del ferrocarril miner de Sagunt i el que creua el riu Palància a la línia d'Aragó, construït entre 1897 i 1899.

Recentment els itineraris de les línies ferroviàries abandonades han estat reconvertits en vies verdes. Aquesta iniciativa es presenta com una oportunitat per a conservar i revaloritzar un patrimoni en perill de desaparició. Per la seua longitud destaca la del ferrocarril miner de Sagunt, que parteix de la província de Terol i arriba fins al Camp de Morvedre.

## Ports

Durant la segona meitat del segle XIX i les primeries del XX s'emprenen els principals projectes de millora i construcció de nous ports comercials, amb la finalitat d'adaptar-los a les necessitats tècniques dels vaixells de vapor i amb les demandes comercials. Així es construeixen fars, coberts, molls de càrrega, dàrsenes, etc. La navegació va vapor havia esdevingut el principal mitjà de transport per al comerç a llarga distància. Per això les xarxes de ferrocarril enllaçaven directament amb els ports més importants, contribuint d'aquesta manera al desenvolupament econòmic del seu *hinterland*.

En la costa valenciana trobem, de nord a sud, els següents ports comercials de les primeries del segle XX: Vinaròs, Benicarló, Peníscola, Castelló, Borriana, Sagunt, València, Gandia, Dénia, Xàbia, Altea, la Vila Joiosa, Alacant, Santa Pola i Torrevella. Molts d'ells es van especialitzar en l'exportació de determinats productes agraris, com ara el de Borriana i el de Gandia amb la taronja, i el de Dénia amb la pansa. Pel seu patrimoni arquitectònic conservat destaquen els de València, amb l'edifici del varador (1903-1915) i el conjunt de coberts (1910-1914), formats per una sèrie de naus paral·leles als molls que utilitzen el llenguatge propi de l'Exposició Regional Valenciana on es barregen el modernisme amb l'historicisme. També hi destaca l'estació marítima del port, coneguda popularment com a edifici del rellotge (1910-1915), inspirat en l'estació ferroviària de Lió a París i resolt amb un llenguatge eclèctic afrancesat. El port de Gandia conserva els coberts fruiters construïts l'any 1907, que constitueixen una de les millors mostres de l'arquitectura industrial de la Comunitat Valenciana. Per últim, al port d'Alacant destaquen els edificis de la Duana, construïts entre 1908 i 1910, i de la Llotja del Peix (1917-1921).

## 1.3. La producció de béns d'equipament i de consum

### *La indústria siderúrgica*

La diversitat amb què comença el desenvolupament del sector en el segle XIX, basat en petites fonderies i tallers de maquinària, evoluciona cap a una concentració de l'activitat en mans de poques firmes que es convertiran en referents a nivell nacional.

L'empresa més antiga, l'activitat de la qual ha perdurat fins als nostres dies sota la multinacional Vossloh, és Macosa. Va ser fundada el 1887 per Miguel Devís i José Noguera, i els primers tallers s'ubicaven en una nau construïda al barri de Marxalenes de València, que encara es conserva en bon estat. Tal com assenyala A. Álvarez (DDAA, 2000), és aquesta generació d'industrials valencians, com ara els Talleres Valls, Devís-Noguera, La Primitiva Valenciana, La Sociedad Vulcano, La Maquinista Valenciana, etc., la que aconsegueix que València se situe en un lloc destacat dins el panorama de la indústria metal·lúrgica, després de Bilbao i Barcelona, i impulse el fort procés d'industrialització i modernització de la societat valenciana realitzat a les primeries del segle XX.

En els seus orígens va estar dedicada a la caldereria grossa, tot incloent la construcció de calderes per a màquines de vapor de totes les grandàries i sistemes i altra gran varietat de productes metal·lúrgics. En els períodes compresos entre 1885 i 1935, el ferrocarril havia experimentat un notable impuls. Tot i això, durant aquest període la construcció i reparació de material ferroviari es trobava en mans de grans empreses com ara la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, Babcock Wilcox i Euskalduna, que van absorbir el 96 % de la produc-



Naus de la factoria MACOSA a València.

ció, repartint-se en altres empreses —entre les quals es trobava Construcciones Devís— la petita porció restant. Tot i això la construcció de calderes industrials de vapor durant la Primera Guerra Mundial, la seua participació en les estructures metàl·liques de l'Estació del Nord de València (1917), la reparació de vagons i ténfers en 1928, són els primers passos que la firma Devís fa en el món ferroviari. Aquest canvi de rumb productiu es va materialitzar en la necessitat d'unes noves instal·lacions, que es van construir a partir de l'any 1922 junt a l'antic camí Reial de Madrid, formades per una sèrie de naus, obra de l'arquitecte Javier Goerlich. Durant el període de la Guerra Civil, l'empresa reconverteix la seua producció i es dedica a fabricar armament i munició per a abastir les necessitats de l'exèrcit republicà. La reconstrucció de les xarxes i instal·lacions ferroviàries

en acabar la guerra civil fa que Construcciones Devís s'introdueix ja decididament en el mercat de la producció i reparació de maquinària ferroviària.

El 31 de desembre de 1947 es fusionen Construcciones Devís, S.A., de València i Material para Ferrocarriles y Construcciones, S.A., de Barcelona, l'antiga Can Girona, en Poble Nou, donant lloc a la firma Material y Construcciones, S.A., amb una complementarietat productiva en les dues indústries fusionades. Finalment, el 1989, l'empresa és adquirida per la firma britànica Alstom, que concentra la seua producció en les modernes instal·lacions d'Albuixec, quedant el 1996 definitivament fora d'ús els tallers de València. El projecte urbanístic del Parc Central, dins el qual s'inclou la vella factoria, no contempla la conservació de cap element del conjunt.

La principal empresa siderúrgica va ser la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo, fundada el 1917 pels bascos Ramón de la Sota i Eduardo Aznar, ubicada a Sagunt a partir de les instal·lacions de tractament i embarcament de ferro que en la primera dècada del segle xx havia construït la Compañía Minera Sierra Menera. Les instal·lacions van ser dissenyades per l'enginyer nord-americà Frank C. Roberts, amb grans expectatives i importants inversions. La planta va iniciar la seua producció al gener de 1923, però la crisi de 1929 va provocar la seua pràctica paralització en 1932, i es va reactivar durant la guerra civil per a abastir de material bèl·lic l'exèrcit republicà. Acabada la guerra, l'empresa va ser intervinguda per l'Estat i el 1940 passà a formar part d'Altos Hornos de Vizcaya, que en 1972 canvià el seu nom pel d'Altos Hornos del Mediterráneo. A partir de 1954 incrementarà ostensiblement la seua producció en relació al desenvolupament econòmic del país, augmentant en paral·lel el nucli de població nascut amb la indústria: el Port de Sagunt. El 1984, l'empresa va tancar definitivament. Bona part del complex productiu va ser desmantellat, i sols van quedar en peu l'alt forn número 2, recentment restaurat, i un conjunt de les primeres naus que es van construir. A més, en quedaren en peu algunes parts, com ara l'economat, l'església, l'escola d'aprenents, els habitatges obrers i un conjunt que respon als plantejaments de ciutat jardí amb cases per a directius, conegut amb el nom de la Gerència, sobre les quals encara no s'ha decidit quin serà el seu futur.

Al port de València es funda el 1924 la Unión Naval de Levante, companyia creada a partir de la fusió de Talleres Gómez, Astilleros de Tarragona i Talleres Nueva Vulcano. Aquestes drassanes respo-



nen perfectament a l'estructura tipus per a la fabricació de material naval pesat: oficines, sala de gàlils, naus de fabricació i muntatge, magatzems, grades, tallers, grues, xarxa de ferrocarril per al transport de materials, molls d'armament, etc. Durant la guerra civil es dedicaren a la producció d'armament i carros de combat, per la qual cosa va ser considerada objectiu militar i patí nombrosos bombardejos que van causar danys importants. Després del conflicte les drassanes foren reconstruïdes i ampliadades. Es va construir la Grada IV, el moll de l'Armament amb els seus tallers auxiliars, les noves naus de maquinària, caldereria del ferro, magatzems, dos cossos al nord per a l'edifici de les oficines, l'escola d'aprenents, economat i menjadors per a obrers. L'estètica, no cal dir que és bàsicament funcionalista i que són els

enginyers de l'empresa els que s'encarreguen tant dels elements pròpiament de construcció naval com dels de caire més arquitectònic. L'estat de conservació és molt bo, llevat de la gran sala de gàlibs, que ha estat compartimentada per a desenvolupar oficines.

L'última de les grans indústries siderúrgiques valencianes va ser l'Empresa Nacional Elcano, creada per l'Estat l'any 1940 per a la fabricació de motors de grans vaixells per a la marina mercant, amb la finalitat de recompondre la flota espanyola, una part important de la qual havia estat feta malbé durant la guerra civil. Es localitza sobre la ratlla que separa els termes de Manises i Quart de Poblet. El conjunt s'estructura seguint el model tipològic on els diferents pavellons es disposen a partir d'uns eixos principals. Els diferents tallers, que adopten la tipologia de nau diàfana, ubicats en la meitat interior del recinte, es comuniquen per transbordadors sobre raïls. Cada nau disposa de diferents grues pont per a facilitar el procés de producció. Com és habitual en el model de factoria concebuda amb un caràcter paternalista, es va construir un grup de cases destinades a diverses categories laborals de l'empresa, que van des dels enginyers, amb dues plantes i jardí, a les dels obrers que es desenvolupen en planta baixa i es caracteritzen per la seua austeritat decorativa. El conjunt d'edificacions es concep amb una arquitectura historicista de caràcter eclèctic, que entronca amb el corrent arquitectònic propugnat pel règim franquista de postguerra, tot i que evoca d'una manera llunyana en alguns aspectes l'estètica decò. Després d'afrontar diversos processos de reconversió, l'empresa ha tancat recentment les seues portes i a hores d'ara es preveu un projecte urbanístic que deixa al marge qualsevol plantejament de conservació del conjunt.

### *El paper*

La indústria paperera demanda una gran quantitat d'aigua que s'empra en el procés de blanquejat, per la qual cosa es localitza prop del caixer de rius o séquies. Durant l'edat moderna es troba molt dispersa, però des de finals del segle XIX, quan s'inicia la mecanització de la producció comença un procés de concentració en el riu Alcoi en detriment d'altres nuclis paperers que no es modernitzaren, i queden sols fora d'aquell àmbit Xèrica, Alboraiç, Requena i Bunyol, d'entre els quals destaca aquest últim. Al contrari, a les primeries del segle XX comencen a multiplicar-se les fàbriques de paper en la conca del riu Alcoi i apareixen, a més d'Alcoi, noves fàbriques a l'Alqueria d'Asnar i Cocentaina, que ja gaudia d'un bon nombre de molins paperers de tradició artesanal, Muro, Potries, Banyeres de Mariola i Vilallonga. A aquesta llista cal afegir Ontinyent, on el 1932 es funda la Papelera San Jorge, que produirà paper corrent i cartonatges a base de *kraft* i pasta d'arròs. El principal intent de consolidar la indústria es va fer amb la creació el 1934 de Papeleras Reunidas, amb seu a Alcoi, que va aglutinar la producció i comercialització de set fàbriques de diverses localitats, i va cessar en la seua activitat el 1986.

### *El tèxtil*

La indústria tèxtil parteix de la tradició artesanal sedera, de la qual deriven les primeres indústries, com ara la Batifora a València (1837) o la Lombard a Almoines (1848). Aquestes matèries van ser substituïdes per la llana i el cotó, amb les quals comença el veritable enlairament industrial del tèxtil, que se centra a les comarques de l'Alcoià i el Comtat, on



Fàbrica de Seda Lombard a Almoines

trobem les primeres fàbriques des de mitjan segle XIX situades al costat de rius i barrancs per aprofitar l'energia hidràulica per a moure els seus enginys. El tipus més utilitzat per aquest sector és la fàbrica de pisos. En moltes d'elles, com ara a la fàbrica Lombard d'Almoines, es pot apreciar l'evolució en les diferents fonts d'energia utilitzades: la hidràulica, el vapor, el petroli i l'electricitat.

#### *El calcer*

La indústria del calcer s'ha concentrat especialment a la Vall del Vinalopó, amb centres importants, com ara Elx i Elda, i d'altres menors, com Asp, Monòver, Petrer, Sax i Villena, i un poc allunyat d'aquesta àrea el de Cocentaina. Aquesta indústria parteix

d'una important tradició artesanal de tipus familiar de fabricació d'espardenyes de cànem, una producció que amb el temps va anar concentrant-se i industrialitzant-se, amb la introducció de noves maquinàries i la creació d'espais de treball a les naus industrials.

A la Vall d'Uixó va sorgir un altre nucli industrial a partir de l'empresa fundada per Silvestre Segarra el 1913, que es va dedicar pràcticament en exclusiva a produir el calcer per a l'Exèrcit, i va arribar a ocupar més de quatre mil treballadors. Hi disposava de colònia obrera, economat, hospital, menjadors comunitaris, i tenia la seua pròpia fàbrica d'electricitat, cartó i puntes metàl·liques. Després del tancament de l'empresa el 1992, les naus han estat fracciona-

des i venudes en diverses participacions, i s'ha conservat en bon estat la colònia obrera, on les vivendes van ser adquirides pels treballadors.

### *Materials de construcció*

Abans de la industrialització, els rajolars concebien la seua producció a escala local, que es veia limitada per la capacitat dels forns moruns. La introducció del forn Hoffmann a la primeria del segle xx fa que es multiplique la capacitat de producció dels rajolars d'acord amb la creixent demanda de les grans poblacions, al voltant de les quals se situen els rajolars, sempre prop dels terrers que serveixen de matèria primera i dels cursos d'aigua necessaris en el procés de producció. Així, a València hi havia rajolars a quasi tots els pobles del voltant, però sobretot a Alfara del Patriarca i Aldaia. Llevat del cas de Paiporta on una part de l'antic rajolar de Bauset ha estat rehabilitat com a museu etnològic (Sanz, 2000), la resta s'han enderrocat pràcticament tots, i en el millor dels casos sols en queden els funerals com a únics testimonis de la seua presència.

Pel que fa a la ceràmica decorativa i arquitectònica, l'higienisme i el creixement urbà contribueixen a l'increment de la seua difusió i demanda a partir de les primeres dècades del segle xx, la qual cosa repercuteix en el desenvolupament industrial del sector que se centra en aquells nuclis que ja gaudien d'una tradició artesanal secular, com ara l'Alcora, Onda, Manises o València, on destaca per la seua arquitectura la fàbrica de la Ceramo, d'estil neoàrab que es troba en un complet estat d'abandó. Però la industrialització aporta també nous materials, com ara els paviments de rajols hidràulics i de mosaic de Nolla. En aquest sector destaca per la seua arquitec-

tura d'inspiració modernista la fàbrica de Nolla a Meliana, fundada el 1862 per Miquel Nolla i Bruixet, que va exportar els seus famosos productes a bona part dels països europeus i a Amèrica.

Però un dels materials més relacionats amb l'arquitectura industrial és el ciment. La seua introducció en l'arquitectura a gran escala comença ben entrat el segle xx, per la qual cosa, les primeres fàbriques començaren a funcionar a finals de la dècada dels anys vint per a suplantar les importacions franceses. Aquesta indústria es troba molt localitzada i concentrada en grans companyies, entre els quals destaquen Valenciana de Cementos, amb factories a Sant Vicent del Raspeig i Bunyol, i Cementos Asland a Sagunt. Aquestes continuen encara el seu funcionament, tot i que han passat a mans de multinacionals. Es tracta d'indústries especialment molestes, per la qual cosa han hagut de tancar les factories situades prop dels nuclis urbans, com ara Cementos Túria a Burjassot i Cementos Peyland a Riba-roja de Túria. Els seus edificis han estat completament enderrocats per a l'aprofitament urbanístic dels seus solars.

### **1.4. L'altra industrialització: les transformacions en l'espai agrari i el seu patrimoni**

Una bona part de les inversions de la burgesia valenciana durant la segona meitat del segle xix va recaure en el sector primari. Les desamortitzacions havien alliberat les terres en mans mortes. Moltes d'aquestes propietats adquirides per la burgesia conformarien la base patrimonial necessària per a plantejar les seues inversions en el marc d'una nova agricultura comercial destinada majoritàriament a l'exportació. Això va significar la irrupció amb força de la burge-



Antic magatzem de taronja de Peris Puig a Alzira, rehabilitat com a saló de banquets.

sia en el grup de terratinents, que durant l'Antic Règim havia estat encapçalat per l'església i la noblesa. Però aquesta va introduir canvis novedosos substancials en l'explotació de les seues propietats, tot aportant una mentalitat pròpia del món empresarial —comptabilitat, finançament, capitalització d'inversions— i una gestió directa amb personal assalariat, les quals no estan renyides amb el prestigi social que buscava la burgesia amb la tinença de les propietats rústiques.

Dos són els cultius comercials que a partir de la segona meitat del segle XIX començaren a transformar la imatge del paisatge rural valencià: la taronja, en les comarques costaneres del golf de València

situades entre la plana de Castelló i el Marquesat de Dènia; i la vinya, als secans de l'interior valencià. Ambdós cultius, sobretot la vinya, ja gaudien d'una important tradició històrica, però la consolidació d'unes infraestructures de transport adequades obrirà les portes a un ampli mercat internacional que n'afavorirà la producció i el comerç a gran escala.

#### *Els paisatges dels horts de tarongers*

Al llarg del segle XX el taronger ha esdevingut un monocultiu en les comarques litorals. La seua expansió parteix del perfeccionament de les estructures i tècniques històricament arrelades en la cultura hidràulica valenciana, a les quals s'afegiran els



nous enginys, com ara la màquina de vapor, les bombes de pistó, les canalitzacions de ferro colat, etc. Amb el taronger es relacionen certes tipologies arquitectòniques especialitzades, com ara el motor de reg, el magatzem de taronja, i tota una sèrie d'indústries auxiliars relacionades amb la comercialització cítrica, com ara les serradores mecàniques i fusteries per a la preparació de caixes, impremtes per a la confecció de paper per al seu envasat, etc. Totes elles recorren a la tipologia de nau industrial, que facilita un espai diàfan on es col·loquen les diverses maquinàries necessàries per a desenvolupar cada activitat. Destaquen pel seu interès arquitectònic els magatzems de Ribera a Carcaixent i el de Peris Puig a Alzira, tot i que es tracta d'exemples rellevants dins un panorama on predomina una arquitectura sòbria i funcionalista (Doménech, 1991).

#### *Els paisatges de la vinya*

El cultiu de la vinya a gran escala explica la necessitat de passar dels petits cellers individuals als grans cellers cooperatius i privats on el raïm, després d'un procés de premsat i fermentació es transforma en vi per a ser destinat al consum interior o a l'exportació. La introducció del ferro en l'arquitectura permet que la nau siga l'estructura que millor s'adapte a les necessitats de la producció, i dins d'ella se situen els trulls, les premses i els dipòsits de fermentació. En general totes elles presenten una arquitectura bastant sòbria. Destaquen pel seu llenguatge eclèctic els cellers privats de Torre Oria (1989) i Casa Nueva de Oria (1907) a Requena (Besó, 2003) i els cooperatius d'Utiel i Torís amb una arquitectura inspirada en l'estètica decò. Per la seua peculiaritat cal

fer referència a la Bodega Redonda d'Utiel, que adopta planta redona, amb els dipòsits de fermentació de fàbrica coberts amb volta tapiada, adossats al mur perimetral formant un anell, deixant l'espai central per a l'elaboració del vi. Tot el conjunt es cobreix amb una estructura de fusta i ferro. Ha estat rehabilitada com a seu de la Denominació d'Origen Utiel-Requena, on la rotonda del celler s'ha dedicat a museu del vi.

El port de València esdevé la principal porta d'entrada dels vins valencians, per la qual cosa al Grau hi havia un bon nombre de cellers de firmes exportadores. Adoptaven la tipologia de nau, on s'emmagatzemava el vi en dipòsits de fàbrica abans de procedir a la seua l'exportació. Durant les dues últimes dècades han sucumbit tots davant l'especulació urbanística, i en queda tan sols com a testimoni el cos d'oficines de Vinos Garrigós, que recorre a un llenguatge neomedieval relacionat amb l'estil de l'arquitecte valencià Manuel Cortina.

També a les zones productores sorgeixen indústries auxiliars relacionades amb el vi, dedicades a la fabricació i reparació de tonells i carros per al transport a curta distància de bótes i bocois.

#### *La indústria química per a la producció d'inputs*

L'agricultura comercial basa els seus rendiments en la introducció d'adobs minerals, que trencaven el dèficit històric d'aquestes matèries que arrossegava l'agricultura valenciana, ja que fins a l'antic règim la fertilització es basava fonamentalment en adobs orgànics. En aquest procés la classe burgesa va jugar un paper important i van destacar per la seua activitat figures com Polo de Bernabé, o institucions com la Reial Societat Econòmica d'Amics del

País i la Reial Societat Valenciana d'Agricultura. Amb això apareixen les grans instal·lacions relacionades amb la importació de matèries primes per als adobs, entre les quals sobreixen les de la firma Cross junt als ports de València i Alacant. Com que es tracta d'una indústria química, les seues arquitectures es caracteritzen per l'absència d'elements estructurals de ferro, material que està més exposat a la corrosió. De l'antiga factoria de València s'han protegit un interessant conjunt de naus de fusta, que han anat progressivament deteriorant-se per la seua falta de conservació, així com una gran nau coberta amb volta de formigó armat sobre la qual s'ha projectat la seua rehabilitació com a temple per al culte religiós.

Altres vegades sorgeixen magatzems de distribució ubicats en àmplies naus industrials, com ara el de Campos Crespo, obra de l'arquitecte Demetri Ribes, que presenta la característica façana amb testera graonada amb pilastres, o el conjunt de grans naus de la fàbrica d'adobs nitrogenats que hi ha al Grau de València.

### *Les indústries agroalimentàries*

Dins aquest apartat no podem deixar de banda les farineres i els molins d'arròs. Arquitectònicament ambdós recorren a la tipologia de fàbrica de pisos, i es diferencien fonamentalment en la tecnologia emprada, ja que l'objectiu de les farineres és la molta del grà per a obtenir la farina, mentre que la finalitat dels molins arrossers és el descorfat i blanquejat del gra. Moltes d'aquestes instal·lacions començaren com a molins hidràulics, per la qual cosa encara conserven el seu emplaçament junt a

les sèquies. La instal·lació de motors va possibilitar la introducció de noves tecnologies que repercutieren en una millora en el procés i en la productivitat. Entre els molins fariners cal destacar el d'Alfara del Patriarca situat junt a la Séquia de Montcada, el Molí de Ferrando a Paterna, en procés de rehabilitació com a hotel, la fàbrica d'Harinas Belenguer i Harineras Levantinas a València, i entre els arrossers el Molí Nou d'Albalat de la Ribera i el Molí d'Umbert al barri del Cabanyal de València, que ha estat rehabilitat amb molt bon criteri com a Museu de l'Arròs, on es mostra tota la maquinària restaurada en funcionament.

Altres indústries relacionades amb el sector primari són les conserveres. Desgraciadament als pobles inventariats sols s'han conservat en el millor dels casos els antics fumerals, com és el cas dels de la fàbrica de Conserve Oriá-Pelayo d'Alzira i de la Torrentina a Torrent.

### **1.5. La nova imatge de la ciutat: els equips tècnics i col·lectius**

El creixement de les ciutats amb la industrialització va provocar problemes de salubritat, davant els quals l'higienisme va plantejar solucions, propiciant la difusió de noves tipologies i obres públiques per a garantir la qualitat de vida dels seus habitants.

### *Les xarxes de subministrament d'aigües potables*

Durant l'Antic Règim les persones obtenien l'aigua de les fonts públiques, brolladors, pous, sèquies o cisternes que s'omplien de les sèquies. Un bon exemple són les grans cisternes públiques que es construeixen al segle XVII i XVIII per a garantir l'abastiment d'aigua els mesos d'estiu a Vilamarxant,



Antic molí d'Umbert a València, rehabilitat com a museu de l'arròs.

Riba-roja de Túria, Paterna, Quart de Poblet i Aldaia, relacionades amb la xarxa de séquies del Túria. Són dipòsits subterranis de parets de morter de calç i volta de mig canó que es basen en models d'aljubs islàmics, motiu pel qual erròniament en alguns casos se'ls atribueix un origen medieval.

La primera gran xarxa pública de distribució d'aigua que entra en servei al País Valencià és la de València, inaugurada el 1850 en base al projecte dels enginyers Ildefons Cerdà i L. Marchessaux. Capta les aigües del riu Túria a l'assut de la Presa (Manises), des d'on arriba el cabal a la ciutat de València després de recórrer quasi vint-i-cinc quilò-

metres de conduccions subterrànies. Les obres d'enginyeria més destacades d'aquesta xarxa són els filtres, a prop del nucli urbà de Manises, dos dipòsits coberts, un situat vora Quart de Poblet i l'altre a l'entrada de València vora Mislata. De tota aquesta xarxa, la presa i les instal·lacions per a la captació d'aigua construïdes a la primeria del segle xx encara continuen en ús. La resta —respiralls, conduccions, dipòsits, etc.— han quedat fora de servei, tot i que encara es conserven amb diferent sort. Els filtres de Manises han patit una intervenció no massa afortunada en convertir-los en parc públic i sala d'exposicions, mentre que el dipòsit d'aigües



Antics dipòsits d'aigua potable de Carlet.

potables de València ha estat obert al públic en ser rehabilitat d'una manera prou respectuosa com a seu del museu d'història de la ciutat (Aguilar, 2004, 183-192).

Com hem vist, a les xarxes d'aigua potable precisen sempre d'almenys un dipòsit regulador, situat a una altura major que la dels llocs de consum per tal de garantir una suficient d'eixida del fluid. Per això en aquelles zones on la topografia ho permet s'assenten directament sobre el terreny en llocs elevats. Adopten formes quadrades o rectangulars i es construeixen, primer amb estructures mixtes de formigó i maçoneria amb morter de calç i coberta de voltes de rajola construïdes en paral·lel —Vilamarxant i Sueca (situat al terme de Corbera)—, i després totalment en formigó. Els dipòsits d'aigua potable de Carlet constitueixen un exemple atípic per la seua tipologia, però que convé destacar pel seu interès arquitectònic. Es tracta de dos dipòsits circulars units per la caseta que tanca els mecanismes reguladors, totalment

construïts en formigó armat i coberts per una volta de canó, decorats amb elements historicistes neo-rabs. Van ser construïts amb el patrocini de la Caixa de Carlet cap al 1927. Tot i trobar-se sense ús, han estat recentment restaurats.

En les poblacions situades sobre terrenys plans cal recórrer a dipòsits elevats. Els més antics es construïen sobre torres de planta circular, amb parets de maçoneria i filades de rajola, com és el cas del dipòsit de la Pobla Llarga (situat al terme de Carcaixent) i el de Carcaixent. La progressiva generalització del formigó armat fa que a partir de la dècada dels anys 1930 es recórrega exclusivament a aquest material, la qual cosa permet aconseguir una major alçada recorrent a estructures més lleugeres. Molts dels que han quedat fora d'ús han estat enderrocats —Albal, Alaquàs— o han estat restaurats reinterpretant-los des d'un punt de vista artístic —Aldaia, Picanya—. Aquestes tipologies de dipòsit-torre també les trobem als complexos fabrils per tal de garantir la seua pròpia demanda.

### *Els safareigs*

Són uns espais públics que esdevingueren llocs de sociabilitat femenina dins el marc d'una societat en procés d'industrialització. L'aparició dels safareigs públics als municipis valencians s'incia en el darrer terç del segle XIX, i es va generalitzar durant les primeres dècades del segle XX. En els anys cinquanta i seixanta no es considerava el seu valor patrimonial, per la qual cosa en molts casos, en quedar fora d'ús, van ser enderrocats. Però a partir dels anys huitanta van començar a ser revaloritzats en reconèixer-se els seus valors culturals. Encara que a penes s'utilitzen, alguns han estat restaurats amb molt bon criteri. Podem referir-nos, entre d'altres, als safareigs de Vilamarxant i de Benifaió.

### *Els escorxadors*

Representen una tipologia pròpia de la ciutat industrial, ja que abans el ramat se sacrificava en l'interior de les ciutats, amb els consegüents problemes sanitaris que això representava. Solen estar prop d'un curs d'aigua per tal de vessar-hi la sang i poder disposar d'aigua per al rentat dels animals una vegada esquarterats. Responen a una arquitectura funcional que empra com a tipologia bàsica la nau, i es caracteritzen per tindre finestres amb marquesines de ferro per a facilitar l'adequada ventilació del seu interior. L'Escorxador Municipal de València és el conjunt més important, per les seues dimensions, nombre i especialització de les instal·lacions. Va ser dissenyat per l'arquitecte Lluís Ferreres i construït el 1902, seguint els paràmetres de l'arquitectura de rajola sorgida a Espanya al darrer terç del segle XIX. El 2003 va ser rehabilitat com a complex cultural i esportiu.

Però en la major part de les poblacions valencianes els escorxadors eren construccions senzilles, per la qual cosa en molts casos han estat enderrocats com a conseqüència de la seua absorció pel creixement urbà. Però alguns dels exemples més destacats arquitectònicament han estat rehabilitats per a diversos usos públics, com ara el d'Alberic, el de Bétera i el d'Alboraia. El de Benifaió ha estat restaurat per a adaptar el seu funcionament com a escorxador a la normativa sanitària actual.

### *Els mercats*

La seua implantació es generalitza a la primeria del segle XX en les grans ciutats valencianes. Gràcies a una aposta decidida per l'arquitectura del ferro en les seues estructures s'aconsegueixen espais diàfans per allotjar les parades de venda. A València destaquen els mercats de Colom (1916), obra de Francisco Mora, i el Central (1914-1928), projectat pels arquitectes catalans Francisco Guardia i Alexandre Soler. Els dos han estat declarats Bé d'Interés Cultural i recentment restaurats. El Mercat d'Abastos de València (1940-1948), projectat per Javier Goerlich, va marcar una nova fita en l'evolució tipològica, ja que recorre a estructures de formigó armat, i en el seu moment fou un dels mercats més moderns d'Europa.

El desenvolupament econòmic assolit per l'agricultura comercial als pobles de la Ribera es reflecteix en la construcció d'interessants mercats durant el primer terç del segle XX, destacant els d'Alginet (1904), Benifaió (1929), Carlet (1930) i Carcaixent (1932-1934).



Antic escorxador municipal de València, rehabilitat com a centre cultural i esportiu.

### *Les escoles*

Durant l'Antic Règim, la funció docent bàsica havia estat encomanada quasi exclusivament als ordes religiosos. Des de la dissolució del règim senyorial l'Estat assumeix l'obligació de la formació bàsica i apareixen escoles en la major part de les poblacions. En principi no gaudien d'una tipologia arquitectònica pròpia sinó que es localitzaren en dependències municipals o en edificis que havien quedat desafectats del procés desamortitzador. A partir de la creació del Ministeri d'Instrucció Pública l'any 1900 començaren a construir-se en aquelles localitats més poblades els primers grups escolars, amb unes adequades condicions higièniques de lluminositat i ven-

tiliació dels seus espais, amb pavellons separats per a xiquets i xiquetes i patis amplis per a l'esplai.

A partir dels anys vint les noves construccions ja es generalitzen per tot arreu del País Valencià, intensificant-se especialment durant el període de la Segona República. D'entre els edificis que fins ara s'han inventariat destaquem les escoles de Lliria i les de Paterna, o el grup escolar Cervantes de València, que responen a una tipologia de dos pavellons, l'un per a xiquets i l'altre per a xiquetes. Exemples significatius per la seua modernitat tipològica basada en models aleshores prou difosos a Europa són el Parc Escolar de Carlet, construït per la seua caixa d'estalvis el 1926, i el Parc Escolar Navarro Daràs de

Carcaixent, projectat per l'arquitecte Francisco Mora i construït el 1932. Ambdós conjunts es caracteritzen per presentar unitats docents ubicades en pavellons independents construïts sobre un gran parc-jardí que permet tant l'esbargiment de l'alumnat com les bones condicions higièniques de lluminositat i ventilació a l'interior de les aules.

Aquests edificis no gaudien de cap valor patrimonial en els anys seixanta i setanta, motiu pel qual, amb l'important increment demogràfic de moltes poblacions valencianes, varen patir nombroses mutilacions, afegits de noves construccions o fins i tot destruccions per a donar pas a edificis més capaços i moderns. A la dècada dels anys vuitanta s'hi produeix un canvi de tendència quan comencen a valorar-se arquitectònicament els edificis escolars, i es respecten els seus valors patrimonials a l'hora de procedir a la seua necessària modernització per tal d'adaptar-los a les necessitats docents actuals.

### *La imatge de l'arquitectura d'empresa*

Dins l'àmbit urbà, el sector financer valencià ha creat la seua arquitectura d'empresa, on destaquem els casos de la Caixa d'Estalvis de València i el Banc de València, que a partir dels anys trenta van dissenyar diversos models d'edificis en relació amb la importància de la població on havien de construir-se. En la planta baixa s'ubicava l'oficina, mentre que els pisos es destinaven a habitatges per al directori i els empleats. Es caracteritzen pel recurs a un llenguatge historicista molt barroquitzant, propi dels anys de la postguerra civil. Molts d'ells es troben inclosos als catàlegs dels plans generals d'ordenació urbana de les poblacions on es localitzen.

## **2. El patrimoni industrial com a concepte: de l'àmbit acadèmic a la societat civil**

La valoració dels testimonis materials i immaterials de la industrialització com a patrimoni cultural es fa efectiva a Anglaterra després de la Segona Guerra Mundial. Com sol ser habitual, aquestes noves incorporacions al concepte de patrimoni cultural tenen origen, en la majoria dels casos, en els àmbits erudits o acadèmics, i ha de passar un cert temps fins que són assimilades per la societat, que és qui en definitiva, amb la seua estimació, les apropia i les revaloritza com a tals.

### **2.1 L'Associació Valenciana d'Arqueologia Industrial**

Al País Valencià la primera iniciativa per a l'estudi i posada en valor del patrimoni industrial es forja amb l'Associació Valenciana d'Arqueologia Industrial, creada l'any 1988 per un grup de llicenciats procedents de diverses disciplines relacionades amb el patrimoni i que ja gaudien d'un ampli bagatge en la matèria, pertanyents molts d'ells als àmbits acadèmics universitaris, amb la finalitat d'inventariar, estudiar i donar a conèixer el patrimoni industrial valencià, la qual va funcionar activament fins a la meitat de la dècada dels noranta. Tot i aquest curt període de temps, la seua activitat va ser molt intensa i l'any 1990 va organitzar el Primer Congrés d'Arqueologia Industrial del País Valencià a Alcoi, i el 1994 el segon a Sagunt.

També va començar, per encàrrec de la Generalitat Valenciana, la realització de l'inventari de patrimoni industrial de tota la Comunitat Valenciana, que per falta de finançament es materialitzà només en alguns pobles de la Ribera Baixa i de l'Alcoià.

Amb tot, potser l'activitat més significativa de l'Associació va ser la realització de l'*Enciclopedia valenciana de arqueologia industrial*, dirigida per Manuel Cerdà i Mario Garcia Bonafé, que va comptar amb una àmplia plantilla de col·laboradors i que va fer-se inspirant-se en altres experiències semblants dutes a terme a l'estranger.

## 2.2. L'arqueologia industrial dins l'àmbit acadèmic

La introducció d'aquesta disciplina als àmbits acadèmics està estretament lligada a la Universitat de València i a la tasca docent de la doctora Inmaculada Aguilar. Des dels anys noranta va començar a impartir cursos relacionats amb les diverses vessants del patrimoni industrial dins del programa de tercer cicle d'Història de l'Art. I finalment el pla d'estudis de la Llicenciatura d'Història de l'Art de la Universitat de València de l'any 2000 incorpora en cinquè curs l'assignatura Arqueologia Industrial, i és l'única universitat valenciana on s'imparteix aquesta matèria.

A més, al novembre del 2003 es crea la Càtedra Demetri Ribes UVEG-FGV, com a resultat d'un conveni signat entre la Conselleria d'Infraestructures i Transport de la Generalitat Valenciana, i la Universitat de València, i es nomena com a responsable tècnic la professora Inmaculada Aguilar. Els seus objectius són:

—La creació d'un museu valencià del transport i del territori.

—Realitzar estudis i recerques sobre la Història del Transport, les Obres Públiques i l'Ordenació Territorial de la Comunitat Valenciana.

—Projectar i coordinar activitats culturals.

—Difondre la història de les obres públiques i el patrimoni de l'enginyeria civil.

—Elaborar informes tècnics per a la protecció i la posada en valor del patrimoni històric.

—Mantenir una activitat docent.

Al llarg de quatre anys de funcionament, la seua activitat ha estat molt intensa i s'ha materialitzat, entre d'altres coses, en la creació del museu virtual del transport i el territori<sup>5</sup> com a bestreta del que serà el museu ubicat en els antics tallers i el centre de rodatge de l'estació del Nord de València, la institució dels premis d'investigació Demetri Ribes (quatre convocatòries), la redacció d'informes i dictàmens tècnics sobre béns culturals pertanyents al patrimoni industrial, l'organització de diverses jornades tècniques, realització i col·laboració en exposicions, la publicació de diverses monografies, i la docència en diversos àmbits acadèmics, com ara cursos d'extensió universitària i programes de postgrau de la Universitat de València i d'altres universitats espanyoles.

## 2.3. Patrimoni industrial i societat civil

Tots aquests esforços fets des del món institucional i acadèmic per l'estudi i difusió del patrimoni industrial van impregnant a poc a poc la societat civil, la qual cada vegada és més conscient de la necessitat de preservar-ne els vestigis materials més importants. Tot i que el camí recorregut és important, encara queden anys de treball de totes les institucions implicades en el patrimoni industrial per a ampliar i consolidar aquesta tasca de conscienciació social per a la conservació, defensa i posada en valor dels béns que l'integren.

**5** <http://www.museodeltransporte.com>



El primer moviment amb un ressò bastant ampli va sorgir cap a l'any 1995 amb la creació de la Comissió Ciutadana per a la Defensa de la Gerència,<sup>6</sup> amb la finalitat de protegir i donar un ús públic al conjunt d'edificis de la Gerència d'Altos Hornos del Mediterráneo, que després del tancament i desmantellament de l'empresa eren una de les poques parts del conjunt que encara es trobaven en un bon estat de conservació i es veien amenaçades per diversos projectes urbanístics.

Posteriorment, l'amenaça dels plans urbanístics de l'Ajuntament de València sobre l'antiga fàbrica de Tabacalera va ser el motiu del sorgiment, l'any 2005, de la plataforma Salvem Tabacalera,<sup>7</sup> amb la finalitat de reivindicar la conservació íntegra d'aquest conjunt industrial, que no ha trobat cap resposta de les administracions implicades.

L'amenaça de destrucció de complexos industrials que es consideren importants pel seu valor arquitectònic o sentimental, en tractar-se de factories que han estat molt arrelades a la vida quotidiana de les poblacions on es localitzen, ha fet sorgir en alguns casos moviments ciutadans més o menys organitzats, dels quals destaquem el que reivindicava la conservació de la fàbrica Feycu de Xirivella, tot comptant amb el suport del Col·legi d'Arquitectes de València, finalment assolada el 2003, i la defensa de la fàbrica de mantes Paduana d'Ontinyent, que acabà també sent enderrocada el 2006.

Però lamentablement, altres vegades la societat civil cau en el parany de les administracions implicades i és ella mateixa qui reivindica l'enderrocament dels béns. Un cas significatiu és el de la factoria

Macosa a València, on després d'anys d'abandó i d'ocupació consentida de persones marginals ha derivat cap a una situació insostenible, per la qual cosa les associacions de veïns en demanen com a eixida immediata l'enderrocament, en compte d'exigir a les administracions, en primer lloc, el compliment de les seues obligacions en matèria de patrimoni, salut pública i seguretat ciutadana, i tot seguit obrir un debat sobre la conveniència o no de conservar el conjunt.

#### 2.4. Les aportacions dels col·legis d'enginyers

Una part del patrimoni de la societat industrial ha estat projectat per enginyers, professió que sorgeix per a donar respostes a les necessitats productives, d'infraestructures o d'equipaments que demandava la industrialització. Per això recentment els col·legis d'enginyers han plantejat diverses activitats amb la finalitat de reivindicar i difondre el valor patrimonial del conjunt de béns que els seus avantpassats en la professió van produir. La primera iniciativa és el Congrés sobre Patrimoni Històric de la Ingenieria Civil en la Comunitat Valenciana, organitzat l'any 2003 pel Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de la Comunitat Valenciana. Posteriorment l'any 2007 el Col·legi Oficial d'Enginyers Superiors Industrials de la Comunitat Valenciana va organitzar l'exposició *Dos siglos de industrialización en la Comunidad Valenciana*, que es va plantejar com un recorregut pels diferents sectors productius de la industrialització valenciana, fruit de la qual ha estat la publicació d'un interessant catàleg (DDAA, 2007a).

6 <http://www.gerenciapublica.org> 7 <http://www.salvemtacalera.org>

### 3. La gestió del patrimoni industrial des de les administracions públiques

L'article 46 de la Constitució Espanyola de 1978 atribueix als poders públics les competències per a garantir la conservació i difusió del patrimoni cultural. El títol VIII reconeix l'autonomia dels municipis i les comunitats autònomes per a gestionar les competències que li són atribuïdes, entre les quals es troben les que afecten als béns integrants del patrimoni cultural.

#### 3.1. El patrimoni industrial des de l'Administració Local

L'Administració Local, per mitjà de les atribucions atorgades per la legislació urbanística, té competències per a la gestió del patrimoni cultural immoble situat dins l'àmbit del seu terme municipal. Així, a la primera dels anys vuitanta molts municipis valencians elaboren la seua planificació urbanística i els arquitectes que redacten els inventaris de patrimoni hi incorporen ja elements significatius de l'arquitectura industrial, els quals fins aleshores mancaven de qualsevol atenció. Tot considerant la relativa novetat d'aquesta categoria de béns patrimonials, la seua valoració es fa d'una manera desigual, depenent de la major o menor sensibilitat dels facultatius, però sobretot de les corporacions locals a l'hora de fer efectiva la seua protecció real. Alguns municipis, com ara València, van ser al seu moment especialment sensibles en la seua protecció.

El 1979 es crea el Museu d'Etnologia de la Diputació de València, destinat a conservar, estudiar i

difondre els testimonis materials i immaterials de la cultura popular valenciana, centrant-se sobretot en l'època preindustrial. D'acord amb els nous plantejaments, el 1996 es crea la Unitat de Patrimoni Industrial, al capdavant de la qual figura des d'aleshores Manuel Cerdà. Entre les activitats més destacades figura una sèrie de campanyes de prospecció dutes a terme entre els anys 1999 i 2004 en edificis fabrils del Molinar i el Barxell, a Alcoi, tot aplicant el mètode arqueològic industrial. Actualment, el seu treball se centra en l'estudi de la cultura material de la industrialització, els resultats del qual es plasmaran en la creació d'un museu virtual de la cultura material de la industrialització.

#### 3.2. El patrimoni industrial des de l'Administració Autònoma

L'any 1989, la Generalitat Valenciana assumeix per transferència de l'Administració Estatal les competències en matèria de patrimoni cultural. La Llei 4/1998, de Patrimoni Cultural Valencià, i la seua primera modificació<sup>8</sup> no fan cap referència en tot el text al patrimoni industrial, tot i que en la pràctica la seua gestió se situa dins la Unitat de Patrimoni Etnològic de la Direcció General de Patrimoni Cultural. La segona modificació continua sense abordar el patrimoni industrial com a patrimoni específic, però es refereix a aquells béns del patrimoni arquitectònic industrial més destacats, que per les seues característiques hauran de ser inclosos dins dels catàlegs municipals d'edificis protegits com a Béns de Rellevància Local<sup>9</sup>. També declara d'ofici com a Béns de Rellevància

<sup>8</sup> Llei 7/2004, de 19 d'octubre, de la Generalitat, de Modificació de la Llei 4/1998, d'11 de juny, del Patrimoni Cultural Valencià. (DOCV, 21-03-2004.) <sup>9</sup> Llei 5/2007, de 9 de febrer, de la Generalitat, de modificació de la Llei 4/1998, d'11 de juny, del Patrimoni Cultural Valencià (DOCV, 13-02-2007). Article 50.3: «Els catàlegs prestaran la protecció adequada, mitjançant la qualificació d'aquests com a béns immobles de rellevància local, als nuclis històrics tradicionals, segons es defineixen i consideren en la legislació urbanística, i a les mostres més representatives i valuoses de l'arquitectura popular i del patrimoni arquitectònic industrial del terme municipal».

Local tots els béns pertanyents a algunes tipologies d'immobles del patrimoni preindustrial i industrial, com ara pous de neu, molins de vent, i els fumerals industrials de rajola construïts abans de 1940.<sup>10</sup>

Tot i que valorem molt positivament que es faça un primer intent per prestar cobertura legal a aquest tipus de patrimoni, hem d'indicar que planteja una opció molt tímida i conservadora. S'hi protegeixen sobretot elements del patrimoni preindustrial, com ara neveres i molins de vent, situats sempre en zones rurals, en terrenys esquerps, prou lluny encara de les pressions immobiliàries. I els fumerals de rajola, deslligats de la resta de construccions que els envolten i que formen part d'un mateix sistema productiu, que en molts casos poden ocupar milers de metres quadrats. Pensem que no és casual que el legislador opte per protegir els fumerals que tan sols ocupen quatre metres quadrats com a màxim, alliberant la resta de la superfície per a posar-la a disposició del mercat immobiliari.

### *L'inventari com a eina bàsica de gestió*

A l'hora de plantejar una adequada política de gestió del patrimoni industrial, en primer lloc cal conèixer de forma detallada i individualitzada el conjunt de béns que el formen. Per això l'inventari se'ns presenta com l'eina bàsica i necessària per a poder dur avant aquest procés amb una certa coherència. Així, la Generalitat Valenciana va encarregar els primers inventaris a l'Associació Valenciana d'Arqueologia Industrial, la qual va realitzar el 1991 els treballs a alguns pobles de

la Ribera Baixa i l'Alcoià. Després d'un parèntesi d'inactivitat, el 1997 va encomanar els inventaris a la Universitat de València, mitjançant conveni, la realització dels inventaris que s'han dut a terme d'una manera continuada fins l'actualitat. Tot considerant que el patrimoni industrial s'inclou dins l'àrea de patrimoni etnològic, el model de fitxa utilitzat és el d'etnologia. Tot i que defensem l'especificitat del patrimoni industrial, pensem que l'ambigüitat i amplitud amb què es formulen alguns camps fan que en la pràctica resulte una fitxa prou acceptable.

La forma com s'està gestionant la realització d'aquests inventaris per part de la Generalitat presenta certs aspectes positius: que s'haja establert una línia pressupostària fixa des del 1997 per al seu finançament a través d'un conveni amb la Universitat de València, i la publicació de totes les fitxes completes a la xarxa, la qual cosa permet que qualsevol ciutadà tinga accés i conega el patrimoni que es troba inventariat. Tot i això, l'escassetat dels recursos destinats fa que la seua execució no avance a un nivell òptim, per la qual cosa, al ritme actual, podem preveure que encara tardarà algunes dècades a finalitzar-se. D'aquesta manera, encara que s'arribe a concloure en aquestes condicions, servirà de ben poc com a eina de planificació i gestió patrimonial, perquè caldrà tornar a revisar les primeres campanyes per a veure els elements que realment es conserven.

**10** *Ibidem*. Disposició addicional cinquena: «Tenen la consideració de béns de rellevància local, i amb aquesta denominació hauran de ser inclosos en els respectius catàlegs de béns i espais protegits, les següents categories d'elements arquitectònics: els nuclis històrics tradicionals, així denominats conforme a la legislació urbanística, els "pous o caves de neu" o neveres, els fumerals de tipus industrial construïts de rajola anteriors al 1940, els antics molins de vent, les barraques tradicionals de la comarca de l'Horta de València, les llotges i sales comunals anteriors al segle XIX, l'arquitectura religiosa anterior a l'any 1940 incloent-hi els calvaris tradicionals que estiguen concebuts autònomament com a tals, i els panells ceràmics exteriors anteriors a l'any 1940».

### *La valoració dels béns integrants del patrimoni industrial*

La gestió de qualsevol tipus de béns culturals implica en tot moment una presa de decisions. Per això, tot atenent les especificitats pròpies del patrimoni industrial analitzades per molts dels seus estudiosos, hi ha un cert acord a formular una sèrie d'aspectes a tindre en compte per a emetre una valoració sobre un bé patrimonial.

- A. Valor testimonial  
Singularitat i/o representativitat tipològica  
Autenticitat  
Integritat
- B. Històrico-social  
Tecnològic  
Artístic-arquitectònic  
Territorial
- C. Possibilitat de restauració integral  
Estat de conservació  
Pla de viabilitat i rendibilitat social  
Situació jurídica

### *Els informes d'impacte ambiental*

En virtut del que disposa l'article 11 de la Llei 4/1998 de Patrimoni Cultural Valencià, així com l'Ordre de 3 de gener de 2005 de la Conselleria de Territori i Habitatge que regula el contingut dels estudis d'impacte ambiental,<sup>11</sup> cal incorporar a qualsevol projecte d'obres públiques o privades que afecten el territori una valoració de l'impacte del projecte sobre els béns culturals: patrimoni arqueològic, arquitectònic i etnològic. Així mateix caldrà

incorporar les fitxes, d'acord amb el model plantejat per la Conselleria de Cultura, dels elements patrimonials afectats si encara no es troben inventariats. Normalment aquests informes s'encarreguen a arqueòlegs per una qüestió funcional, ja que resulta més fàcil encomanar a un mateix professional els tres informes que no a dos o tres diferents. Nosaltres pensem que haurien de delimitar-se les competències d'acord amb la formació de cada especialitat, deixant així els informes de patrimoni etnològic i arquitectònic industrial en mans de persones formades i especialitzades en la matèria, tot considerant les seues especificitats.

### *La Fundació de la Comunitat Valenciana per a la Conservació del Patrimoni Industrial de Sagunt*

Aquesta entitat, tot i que és de caràcter privat, va ser promoguda a instàncies de la Conselleria de Cultura de la Generalitat Valenciana, per la qual cosa la incloguem dins aquest apartat<sup>12</sup>. Va ser constituïda en 1994, i segons els seus estatuts els seus fins són "estudiar, conservar, difundir y dotar de contenido los conocimientos, recuerdos, sonidos, objetos, materiales, imágenes y cualquier otro elemento que configuró y organizó las actividades de carácter siderúrgico que han tenido lugar en Sagunto en el siglo XX, así como fomentar la protección, conservación y proyección social del patrimonio industrial en la Comunitat Valenciana". El patronat està constituït per les següents entitats públiques i privades: la Generalitat Valenciana a través de la Conselleria de Cultura i Educació i Esports i de la Conselleria d'Empresa, Universitat i Ciència, l'Ajuntament de

**11** Ordre de 3 de gener de 2005, de la Conselleria de Territori i Habitatge, per la qual s'estableix el contingut mínim dels estudis d'impacte ambiental que s'han de tramitar davant d'aquesta Conselleria (DOGV, 12-01-2005). **12** [www.fcvsagunto.com](http://www.fcvsagunto.com)

Sagunt, la Fundació Bancaixa Sagunt, l'Autoritat Portuària de València i Arcelor Mittal.

La Fundació s'encarrega de la custòdia i gestió dels arxius d'Altos Hornos del Mediterráneo, dins el qual s'inclou tota la documentació que des dels orígens de l'activitat siderúrgica a Sagunt a les primeries del segle XX s'ha anat generant i de la recuperació del patrimoni material relacionat amb la producció siderúrgica, com ara maquinàries, instal·lacions, etc, que van sobreviure al procés de desballestament que van patir les instal·lacions a ran del seu tancament. Totes aquestes activitats es plantegen amb l'objectiu últim de crear un museu-arxiu industrial al voltant de l'alt forn número dos, recentment restaurat.

### 3.3. El patrimoni industrial des de l'Administració Estatal

Des de l'any 2000 hi ha en marxa un Pla de Patrimoni Industrial d'àmbit estatal gestionat per la Direcció General de Bellas Artes i Bienes Culturales, a través de l'Instituto del Patrimonio Histórico Español. Les raons de tal iniciativa estan en l'evidència de la naturalesa d'aquest patrimoni com a testimoniatge fonamental per a comprendre i documentar un període clau de la nostra història i articular les bases de la seua conservació, ja que es tracta d'un patrimoni en ràpida transformació i deteriorament.

Els objectius bàsics del Pla d'àmbit estatal són: emprendre la protecció, conservació i projecció social d'aquest patrimoni i instrumentar les mesures que ho facen possible, incloent-hi l'ús futur de conjunts, edificis i elements industrials, en la convenció que es tracta d'un patrimoni que pot convertir-se en factor de desenvolupament local, tant cultural com econòmic.

Comprén 45 elements seleccionats per les diferents comunitats autònomes espanyoles. Els elements inclosos a la Comunitat Autònoma Valenciana són els següents:

- El Molinar (Alcoi)
- Fàbrica de Tabacs de València
- Antiga Estació del Grau de València
- Fàbrica de Seda Lombard d'Almoines

#### ANNEX

#### Clasificació tipològica emprada en l'inventari de patrimoni industrial de la Comunitat Autònoma Valenciana

##### PATRIMONI PREINDUSTRIAL

- Molins.
- Serradores.
- Foneries.
- Blanqueries.
- Pous de neu.
- Salines.
- Forns de calç.
- Rajolereries.
- Altres indústries.

##### PATRIMONI GENUÏNAMENT INDUSTRIAL

- Indústria tèxtil (fàbriques i colònies).
- Indústria agroalimentària (sucreres, farineres, cellers, conserveres, xocolateres, fàbriques d'arròs, de tabac, altres.)
- Indústria química.
- Indústria de la fusta i del moble.
- Indústria del paper i de les arts gràfiques (fàbriques de paper, editorials, impremta).
- Indústria del suro.
- Indústria siderúrgica i metal·lúrgica.
- Indústria de la pell i del calçat.
- Indústria de la construcció i de la ceràmica.
- Indústria de la juguina.
- Mineria.
- Magatzems industrials.
- Tallers mecànics.
- Xemeneies industrials.
- Altres.

EQUIPAMENTS TÈCNICS COL·LECTIUS, COMUNICACIONS I OBRES PÚBLIQUES

Aigua: pous, embassaments, canals, dipòsits, séquies i infraestructures de les séquies, fonts públiques, assuts, parcs de bombers.

Gas: fàbriques de gas, gasòmetres, fanals, altres.

Electricitat: centrals hidroelèctriques, centrals tèrmiques, estacions transformadores, fanals.

Mercats.

Escorxadors.

Ferrocarrils: màquines i material mòbil, estacions, ponts i viaductes, túnels, tallers, magatzems, funiculars, telefèrics, altres.

Camins i carreteres: ponts de ferro, ponts de formigó armat, ponts de carreus, maçoneria, etc., túnels, cases de peons, pontons, altres.

Ports i fars: estacions marítimes, duanes, magatzems, llotges, drassanes, etc.

Correus i serveis telegràfics, torres de telègraf òptic.

Cementeris.

ARQUITECTURA D'EMPRESA

Bancs.

Companyies d'assegurances.

Hotels.

Gasolineres.

ARQUITECTURA CIVIL

Habitatges d'obrers.

Colònies industrials.

Centres d'educació.

Beneficència.

Sanitat, higiene, banys, balnearis, etc.

Espais d'oci: parcs, quioscos, casinos, cinemes, centres recreatius, teatres, etc.

ARQUITECTURA MILITAR

Quarters, refugis, etc.

Quarters de Policia i Guàrdia Civil.

## Bibliografia

- AGUILAR CIVERA, I. (1984): *Historia de las estaciones. Arquitectura ferroviaria en Valencia*, València, Diputació de València.
- (1988): *La estación de ferrocarril. Puerta de la ciudad*, València, Conselleria de Cultura i Educació.
- (1990): *El orden industrial en la ciudad. València en la segunda mitad del siglo XIX*, València, Diputació de València.
- (1995): *Estaciones y ferrocarriles valencianos*, València, Consell Valencià de Cultura.
- (1998): *Arquitectura Industrial. Concepto, método y fuentes*, Valencia, Museu d'Etnologia.
- (2003): *El territorio como proyecto. Transporte, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunidad Valenciana*, València, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport.
- (2004): *El patrimonio arquitectónico industrial valenciano. Algunos ejemplos*, *Saitabi*, 54, 155-192.
- (2005): *Cien elementos del paisaje valenciano. Las obras públicas*, València, Conselleria d'Infraestructures i Transport.
- AGUILAR CIVERA, I. i VIDAL OLTRA J., Coords. (2002): *Ciento cincuenta años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852-2002*, València, Generalitat Valenciana, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports.
- AMORÓS HERNÁNDEZ, A. (2003): *El Molí de Daroqui a l'època elèctrica*, *Torrens: Estudis i Investigacions de Torrent i Comarca*, 13, 249-260.
- ARACIL, R, CERDÀ, M. i GARCÍA BONAFÉ M. (1980): *Arqueologia Industrial en Alcoy*, Alcoi, Ajuntament d'Alcoi.
- ARANGUREN, J. (1998): *El ferrocarril minero de Sierra Menera*, Madrid, Aldaba.
- BESÓ ROS, A. (1999): *Els horts de tarongers de Picanya. Arquitectura i paisatge*, Picanya, Ajuntament de Picanya.
- (2003): *Del celler domèstic al celler industrial: la introducció del ferro en l'arquitectura del vi a la comarca d'Utiel-Requena*, *Els Paisatges de la Vinya: Congrés: Manresa (el Bages) 24, 25 i 26 d'octubre de 2003*, 123-132.
- BOTELLA GÓMEZ, A. (1981): *La industria papelera, su localización en el País Valenciano*, *Saitabi*, 31, 165-181.
- CALATAYUD GINER, S. (1990): *Los inicios de la mecanización en el regadío valenciano, 1850-1930*, *Áreas, Revista de Ciencias Sociales*, 12, 203-211.
- (1993): *El regadío ante la expansión agraria valenciana: cambios en el uso y el control del agua (1800-1916)*, *Agricultura y Sociedad*, 67, 47-92.
- CERDÀ, M. i GARCÍA BONAFÉ M, Dirs. (1995): *Enciclopedia valenciana de arqueología industrial*, València, Institutió Alfons el Magnànim.
- Diversos autors (1985): *Debats*, 13 (monogràfic Arqueologia Industrial), València, Institutió Alfons el Magnànim.
- (1991): *Arqueologia Industrial. Actes del Primer Congrés d'Arqueologia Industrial del País Valencià: Alcoi, 9, 10 i 11 de novembre de 1990*, València, Diputació de València, Centre d'Estudis d'Història Local.

- (1996): *Cultura material i canvi social, Actes del Segon Congrés d'Arqueologia Industrial al País Valencià, Sagunt 17, 18 i 19 de febrer de 1994*, València, Associació Valenciana d'Arqueologia Industrial.
- (2000): *De l'ofici a la fàbrica, una família industrial valenciana en el canvi de segle, La Maquinista Valenciana*, València, Universitat de València.
- (2002): *Registro de arquitectura del siglo xx. Comunidad Valenciana*, València, Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana.
- (2007): *Historia del Puerto de Valencia*. València: Universitat de València.
- (2007a): *Dos siglos de industrialización en la Comunitat Valenciana*. València, Colegio Oficial de Ingenieros Superiores Industriales de la Comunidad Valenciana.
- DOMÉNECH ALCOVER, E. (1991): Naranja y arquitectura, *Historia de la naranja*. València, Prensa Valenciana, 101-139.
- (1996): L'arquitectura dels magatzems de taronja, *La fruta dorada. La industria española del cítrico 1781-1995*, València, Conselleria de Cultura, Educació i Ciència, 89-120.
- GARCÍA PÉREZ, J. (2001): *Arquitectura industrial en Alcoy. Siglo XIX*, Alacant, Institut de Cultura Juan Gil-Albert.
- GARCÍA ROS, L. (1922): Ensayo de estadística de los alumbramientos de agua para pequeños riegos de la provincia de Valencia, *III Congreso Nacional de Riegos*, III, 141-152.
- GIMÉNEZ CHORNET, V. (1999): *El inicio de los ferrocarriles y tranvías de vía estrecha en Valencia*, València, Institutió Alfons el Magnànim.
- GIRONA RUBIO, M. i VILA VICENTE, J. (1991): *Arqueologia industrial en Sagunto*, València, Institutió Alfons el Magnànim.
- JOVER DOMÍNGUEZ, F. I RICHART MOLTÓ, J. (2005): *Els regs i la indústria hidràulica a Cocentaina*, Cocentaina, Ajuntament de Cocentaina.
- LAHOZ ABAD, P. (1992): Higiene y arquitectura escolar en la España contemporánea (1838-1936), *Revista de Educación*, 298, 89-118.
- LÓPEZ GÓMEZ, A. (1974): Nuevos riegos en Valencia en el siglo XIX y comienzos del XX, *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea: actas del Primer Coloquio de Historia Económica de España*. Barcelona, 188-205.
- MARTÍN MARTÍNEZ, J. (1991): *Urbanismo y arquitectura industrial en el Puerto de Sagunto (1907-1936)*, Sagunt, Caixa d'Estalvis de Sagunt.
- NÁRDIZ ORTIZ, C. (1999): Las carreteras del siglo XIX. Patrimonio cultural, urbano y territorial, *IX Cursos de Patrimonio Histórico de Reñosa*, 237-257.
- (2007): Obras de ingeniería y creación de paisajes, *Revista de Obras Públicas*, 3.474, 19-32.
- NAVARRO VERA, J. R. (1998): *Puerto, ciudad y paisaje portuario. Los puertos del estado en la Comunidad Valenciana*, Alacant, Universitat d'Alacant.
- PIQUERAS, J. (1985): *La agricultura valenciana de exportación y su formación histórica*, Madrid, Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios.
- PIQUERAS, J. i SANCHIS, C. (2005): *Hostales y ventas en los caminos históricos valencianos*, València, Conselleria d'Infraestructures i Transport.
- SANCHIS DEUSA, C. (1994): *Els ponts valencians antics*, València, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport.
- SANTACREU SOLER, J. M. (1991): El patrimonio arqueológico industrial de Alcoi, *Historia de la provincia de Alicante*, 7, Múrcia, Mediterráneo.
- SANZ GISBERT, E. (2000): *El patrimoni industrial de Paiporta. El rajolar de Bauset*, Paiporta, Ajuntament de Paiporta.
- SIGNES MARTÍNEZ, F. (2007): *Del taller de los Devis al centro tecnológico de Vossloh (1896-2006)*, València, Vossloh.
- SIGNES MARTÍNEZ, F. i DEL ALAMO ANDRÉS, M. (2002): *Devis, Macosa Alstom... Historia gráfica de una industria valenciana (1891-2002)*, València, Federació Minerometalúrgica de Comissions Obreres del País Valencià.
- SOBRINO, J. (1996): *Arquitectura industrial en España, 1830-1990*, Madrid, Cátedra, 1996.
- VERDET GÓMEZ, F. (2003): *La industria papelera de la Hoya de Buñol, desarrollo económico, movimiento obrero*, Bunyol, Instituto de Estudios Comarcales de la Hoya de Buñol-Chiva.
- VIDAL VIDAL, V. M. (1988): *Arquitectura e industria. Un ensayo tipológico de los edificios fabriles de l'Alcoià*, València, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports.