



APIVA

ASSOCIACIÓ DE PATRIMONI INDUSTRIAL VALENCIÀ

editorial

Acaba el 2019 amb la celebració del nostre 5é aniversari i amb la consolidació de dos projectes de gran envergadura que ens mantenen motivats per al nou any entrant: la creació d'una ruta industrial pel Grau de València i el seguiment dels 101 elements de patrimoni industrial valencià.

Dues tasques que emfatitzen la divulgació i la investigació, ambdós principis fonamentals d'APIVA.

A més d'això, també hem sigut espectadores d'alguns projectes de recuperació que han consolidat (o estan en procés de consolidar) antics espais industrials.

Són els exemples del Molí de Pasiego a Sueca, del Varador i les drassanes d'Unión Naval del port de València, de la Reial Fàbrica de Ceràmica de l'Alcora o del Palauet Nolla a Meliana. En l'altra cara de la moneda, també hem pogut observar moltes destruccions, bona part d'elles silencioses, invisibles, que es produeixen dia rere dia: una sitja de fruita a Albal, un pantalà al Port de Sagunt o una estació del ferrocarril a Agres són només alguns exemples d'aquesta pèrdua irreversible de la història.

Malauradament, enguany no sols podem parlar de pèrdues del nostre patrimoni industrial, sinó també de la pèrdua d'un dels nostres socis, de Guillermo. Un bon home que sempre estava present per a aportar coneixements i propostes interessants, consells i alegria, per immortalitzar cada moment amb la seua càmera. Company, el teu record perdurarà per sempre entre nosaltres.

Butlletí APIVA Industrial, núm. 3, 2020, any III

Edita

Associació de Patrimoni Industrial Valencià (APIVA)

Direcció Manuel Carreres Rodríguez

Col·laboren en aquest número

Ana Asensio, Manuel Carreres Rodríguez, Sonia Garcés Romero, Vanesa García López-de-Andujar, Alejandro García Pedrón, Mónica Ibáñez Paricio, Empar Juan, Xavier Laumain, Gracia López Patiño, Ángela López Sabater, Pablo Marco Dols, Pedro Montesinos, Joan Miquel Palomar Martínez, Raquel Sola Rubio, Milena Villalba.

Disseny gràfic

Leandra Boj, José Ruiz López

Imprimeix

Edición Gráfica

ISSN 2603-9745

Aquesta obra està sota una llicència de Creative Commons: Reconeixement- NoComercial 4.0 Internacional de Creative Commons

Imatge de portada

Ampliación muelle comercial. 1-2-1950. Negatiu en placa de vidre. Arxiu gràfic FCV Patrimoni Industrial i Memòria Obrera de Port de Sagunt

Els articles del butlletí APIVA Industrial són aportacions lliures i personals. Els escrits no reben cap mena de modificació, tret de la correcció ortogràfica i l'ajust a les pàgines establertes, i l'editor no es fa responsable dels continguts ni els comparteix necessàriament.

L'Associació de Patrimoni Industrial Valencià (APIVA) es va fundar amb la finalitat de difondre, valorar i protegir els béns d'este patrimoni a través del seu estudi i divulgació.

Teniu tota la informació actualitzada en la nostra web i en les xarxes socials:

apiva.wordpress.com
facebook: apivaindustrial
twitter: APIVA_
youtube: APIVAindustrial
issuu: apivaindustrial

índex

4 – 10

Activitat APIVA

4 – 5

Activitats

6 – 7

Rajolars d'Oliva

8 – 9

101 elements de patrimoni industrial valencià

10

Ruta pel patrimoni del Grau

11 – 20

Recerques

11 – 14

Pablo Marco Dols

«El legado patrimonial del transporte de viajeros por carretera en Castellón»

15 – 17

Pedro Montesinos

«La sirena de la CSM, patrimoni de la societat industrial del Port de Sagunt. L'impacte social, cultural i identitari d'una marca sonora»

18 – 20

Ángela López Sabater; Xavier Laumain;

Vanesa García López-de-Andujar

«European Heritage Stories, galardón de las Jornadas Europeas del Patrimonio (JEP) para "Mosaico Nolla. Un patrimonio a preservar"»

21 – 23

Ressenyes

21

Empar Juan

«Homenaje a Guillermo»

22 – 23

Joan Miquel Palomar Martínez

«La fàbrica de calçats Segarra a la Vall d'Uixó. Estat actual del seu patrimoni industrial»

24 – 27

Restauro

Crux Arquitectos

«Bodega Dussart Pedrón»

EL LEGADO PATRIMONIAL DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA EN CASTELLÓN

Pablo Marco Dols

Aunque en una medida inferior a la del ferrocarril, el transporte de viajeros por carretera requiere de una infraestructura que, en algunos casos, acaba constituyendo un valioso patrimonio que es necesario reconocer y preservar. El escaso patrimonio arquitectónico específicamente generado por el transporte de viajeros por carretera se limita fundamentalmente a cocheras y estaciones de autobuses, algunas de notable interés. En el caso de la provincia de Castellón, se recogen en este artículo referencias tanto de aquellas que se conservan actualmente como de las ya derruidas.

Edificios actualmente existentes

El Cocherón de la Diputación (Castellón)

Situado en la confluencia de la avenida Valencia y el camino de Fadrell, resulta por su singularidad un edificio destacado no sólo en el patrimonio arquitectónico local, sino también en el nacional, al presentar unas características únicas. Pese a ello, este hecho no se ha visto por ahora reflejado de manera oficial, y no se incluye en el Catálogo de Patrimonio Arquitectónico que acompaña al proyecto del actual PGOU.

En diciembre de 1941 la Diputación de Castellón acordó la creación de un servicio interurbano de trolebuses entre Castellón y las principales localidades de la Plana. El proyecto, redactado en 1942 por el ingeniero Adolfo Machinandiarena, contemplaba una línea entre las poblaciones de Benicàssim, Grao de Castellón, Castellón, Vila-real, Borriana, Nules y la Vall d'Uixó. Planteaba para ello un garaje en la capital de la Plana, con oficinas y viviendas, que ocuparía una manzana entre las calles Padre Jofre, Gran Vía, Félix Brea y Figueroles, que finalmente no se llevó a cabo.

Numerosas trabas técnicas y administrativas fueron retrasando el proyecto, redactándose en 1950 un nuevo garaje más alejado del núcleo urbano, que sería conocido

como «Cocherón». El edificio, de estilo ecléctico, fue concebido por el propio Machinandiarena, y presentaba una peculiar estructura radial semejante a una rotonda de locomotoras, con una planta semicircular con un radio exterior de 45 metros e interior de 20, con cabinas adosadas. El perímetro del solar se cerraba con una cerca de mampostería, con dos portales de reja metálica para los vehículos y cancelas laterales para el personal. Exentas, a ambos lados de las puertas de acceso, se alzaron dos imponentes torres con tejado a cuatro vertientes. Las obras fueron presupuestadas en 1.338.393,46 pesetas, incluyendo el proyecto otras dependencias anexas que no llegaron a construirse.

La recepción definitiva tuvo lugar en 1956. Cinco años después, en julio de 1961, se inauguró la Red de Trolebuses de La Plana (RTLP). Este servicio, así como el urbano de Castellón, fueron adjudicados a La Valenciana, S.A., a la que se le entregaron las instalaciones en diciembre de aquel mismo año. El Cocherón albergaba, pues, los cuatro trolebuses de la RTLP y los cuatro autobuses del servicio urbano de la capital. En 1962 se substituyó la cubierta original, de tejas y viguetas de madera, por otra de bovedillas de hormigón, debido a los problemas de filtraciones que presentaba.

Tras suspenderse definitivamente el servicio de trolebuses en 1966, la red fue desmantelada. El Cocherón se convirtió entonces en un almacén en el que quedó depositado todo el material de la efímera RTLP, tanto el fijo (los postes del tendido) como el móvil (los propios trolebuses y vehículos auxiliares). Así, durante casi dos décadas, el lugar permaneció prácticamente abandonado y sometido a una fuerte degradación.

En 1989 la Diputación aprobó su transformación como garaje del parque móvil de la corporación provincial. El proyecto de restauración y adecuación del edificio respetó la característica estructura original, iniciándose las obras en septiembre de aquel mismo año e inaugurándose en junio de 1990.



VISTA ACTUAL DEL COCHERÓN. FOTOGRAFÍA DEL AUTOR.

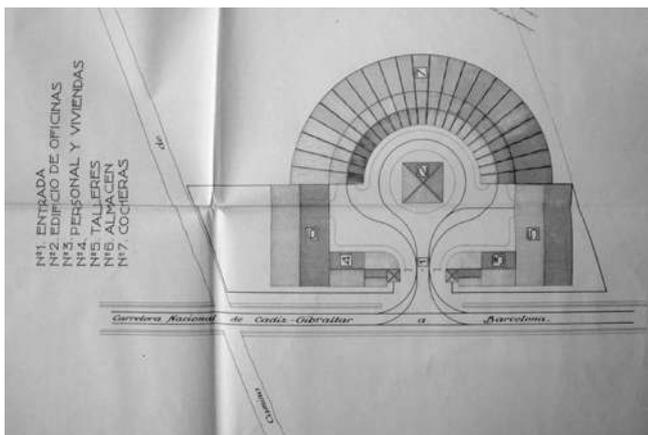
Garaje de Morella (Morella)

Situado intramuros, en la Puerta de Sant Mateu de la capital de Els Ports, formaba parte de un complejo más grande que ocupaba toda la manzana, y que albergaba el garaje y taller de la Hispano Suiza del Maestrazgo (HISUMA), correspondiendo la parte que se conserva al antiguo taller. Sirve actualmente como cochera de Autos Mediterráneo en la localidad. Aunque de escaso valor arquitectónico, presenta elementos de gran interés, en especial por toda la maquinaria original que se conserva. Su estado actual no es bueno, prácticamente de abandono pese a que se sigue guardando el autobús en su interior, y sería interesante una acertada restauración que, por una parte, preservara la maquinaria que allí se encuentra y, por otra, lo adecuara para su uso por parte de los viajeros.

Garaje de Automóviles Altaba (Vilafranca)

Situado en la calle Sagrado Corazón de Vilafranca, es el único que se conserva en la actualidad de los tres edificios que componían el complejo industrial de la fábrica de hilados y géneros de punto de Álvaro Monfort Fabregat, ubicado en la entonces colonia del Sagrado Corazón de la localidad. Tras el cese de actividad de la citada fábrica, ya en los años 60, el complejo fue dividido y la nave en cuestión fue adquirida por Delfín Altaba y habilitada como garaje y taller de sus autobuses, función que hoy sigue desempeñando. El edificio, de principios del XX, presenta una fachada ligeramente asimétrica con cubierta a dos aguas, puerta central con dos ventanas

PLANTA DEL PROYECTO INICIAL DEL COCHERÓN, DE ADOLFO MACHINANDIARENA, 1950. ARCHIVO DIPUTACIÓN DE CASTELLÓN.



laterales enrejadas y otras dos ventanas superiores. El elemento más destacado es una estatua del Sagrado Corazón que remata el edificio.

Garaje Aragón (Segorbe)

Situado en la calle Colón nº 77 de Segorbe, frente a la plaza de los Mesones, su planta baja albergó la cochera de la Expreso Segorbina, mientras que la superior hacía la función de fonda. Se trata de un edificio de estilo de posguerra de planta baja, entresuelo y tres alturas, de composición asimétrica. Se caracteriza por el gran hueco de la planta baja en forma de arco de medio punto, de doble altura, que da acceso al garaje a través de una galería. Está formado el conjunto por dos cuerpos horizontales, separados entre sí por una cornisa. El inferior, de dos alturas, comprende el vano de entrada, estando marcados los ejes verticales mediante un almohadillado y los horizontales mediante un rehundido. En el superior se alinean cuatro ventanas enmarcadas con arco de medio punto, con molduras que decoran los espacios entre estas. Destaca en el lado derecho del edificio un gran mirador poligonal de dos alturas que se extiende entre ambos cuerpos, con ventanas también enmarcadas con



ALZADO DE LAS TORRES Y PUERTAS DE ACCESO AL RECINTO DEL COCHERÓN, DE ADOLFO MACHINANDIARENA, 1950. ARCHIVO DIPUTACIÓN DE CASTELLÓN.

arcos de medio punto. En el interior destaca su patio de luces, que goza de protección. Actualmente su estado de conservación es bastante deficiente. En noviembre de 2018 fue adquirido por el Ayuntamiento, que pretende habilitar una residencia para la tercera edad y un aparcamiento, abriendo asimismo al público su jardín trasero.

Edificios ya desaparecidos

El «Garaig» de Autos Vallduxense (la Vall d'Uixó)

Edificio emblemático de la Vall d'Uixó, «el Garaig» llegó incluso a dar nombre, popularmente, a la propia compañía de autobuses. Nabàs le dedica todo un capítulo de su libro (Nabàs, 2016: 155-164), en cuya introducción explica su importancia como referente local: «Autos Vallduxense era sinònim d'el Garaig: xòfer del Garaig, soci del Garaig, conseller del Garaig [...]. La seua torreta, aixecada el 1949, li va donar personalitat i va ser un edifici de referència al centre de la ciutat».



INTERIOR DEL ANTIGUO
GARAJE DE HISUMA
EN MORELLA.
FOTOGRAFÍA DEL AUTOR.

El proyecto se inició en 1925, cuando se adquirió un solar en la carretera de Xilxes, por entonces eje de crecimiento de la Vall d'Uixó, para la construcción de un amplio garaje para la empresa. El proyecto fue encargado a Joaquín Rambla Castelló, que realizó de manera altruista, y a quien se le asignó también la dirección de las obras.

Inaugurado aquel mismo año, se instaló en su planta baja el garaje y taller, así como las oficinas y la sala de espera. Las oficinas disponían de dos despachos, con una ventanilla que daba a la sala de espera para el despacho de los billetes. De la sala de espera se accedía directamente al garaje, donde paraban los autobuses. En el primer piso, por su parte, existía un sala de juntas y dos viviendas. El edificio sufrió numerosos daños durante la Guerra Civil, debiendo realizarse obras de reparación en 1939. En 1949 llevaron a cabo diversas obras de reforma, entre las que destaca la elevación de una torreta sobre el chaflán, que dotó de una mayor personalidad al conjunto.

Ante el aumento de la flota, a finales de los años 50 la empresa construyó unas nuevas cocheras en la avenida Corazón de Jesús, a las que se trasladó la sede social en 1957, y años después un taller en la partida Poalets, que entró en funcionamiento en 1974. Estas nuevas instalaciones dejaron sin uso al que ya se conocía como «Garaig vell», cuyo solar fue vendido en 1980.

Cochera de la Hispano de Fuente En Segures (Castellón)

Situado en la manzana formada por las calles Pérez Galdós, Miguel Juan Pascual e Historiador Viciana, el garaje de la Hispano era un conjunto de diversos almacenes comunicados entre sí, que formaban un polígono



FACHADA DEL GARAJE DE ALTABA EN VILAFRANCA. FOTOGRAFÍA DEL AUTOR.

irregular con acceso desde las tres calles. Su construcción fue un proceso que se desarrolló a lo largo de la década de los 20 y 30, durante el que se fueron añadiendo al edificio inicial diversos almacenes anexos.

En 1921 la compañía benasalense Hispano de Fuente En Segures ocupaba un destacado lugar en el sector provincial del transporte de viajeros por carretera. Explotaba diversas líneas, la mayoría de ellas con salida desde Castellón, hacia donde se había ido desplazando su centro de actividades. En respuesta a las nuevas necesidades de la empresa, aquel año inauguró un garaje-taller en la avenida Pérez Galdós, frente al entonces conocido como parque del Obelisco. Ocupaba un lugar central en la manzana de casas formada por las calles Miguel Juan Pascual e Historiador Viciana. Se trataba de un edificio de estilo modernista, firmado por el arquitecto José Gimeno Almela, autor también del almacén Dávalos de la calle Herrero, de un estilo similar. Formado por tres cuerpos, uno central y dos laterales, combinaba en los paños mampostería careada en los dos cuerpos laterales con ladrillo visto en las jambas y remates, destacando también la rejería modernista de los balcones. Disponía en su interior de terminal de viajeros, oficinas y taller. La apertura de estas instalaciones permitió a la empresa reorganizar sus servicios, y a



VISTA EXTERIOR DEL GARAJE ARAGÓN
DE SEGORBE. FOTOGRAFÍA DEL AUTOR.

ellas trasladó su sede social.

El crecimiento de HIFE a lo largo de los años 20 y 30 obligó a la empresa a ampliar sus instalaciones, construyéndose en 1931 un almacén en un solar contiguo, donde se instaló un taller y almacén. El proyecto, del mismo arquitecto, era de planta rectangular y disponía de dos puertas y una fachada de un estilo similar al del garaje, con entrada desde la calle Miguel Juan Pascual, comunicando parcialmente por el interior con el garaje de 1921. El aumento del tamaño de los autobuses, por otra parte, también obligo a efectuar alguna reforma, debiendo ampliarse las puertas a mediados de los 30.

En 1935, sobre unos terrenos adyacentes al taller de Miguel Juan Pascual, se construyeron nuevos almacenes, que se extendían hasta la calle Historiador Viciana, disponiendo de puertas por ambas calles. Allí se trasla-

daron los talleres mecánicos y de carrocería, dejándose el garaje de Pérez Galdós como cochera. Y también fue allí donde se instaló la terminal, construyéndose una cubierta semicircular, desde donde los mozos podían depositar el equipaje en la baka de los autobuses.

En 1958, parte de las instalaciones se vieron afectadas por un incendio, que se localizó principalmente en las dependencias administrativas y en el almacén de recambios. Tras grandes esfuerzos se pudo reanudar la actividad y reparar las partes dañadas. Pero pocos años después, en 1962, tras la escisión de la Hispano del Cid y el cese prácticamente completo de las actividades de HIFE en Castellón, estas instalaciones quedaron en desuso, siendo ofrecidas en 1963 por el presidente Eliseo Vives al vicesecretario general del Movimiento, el castellonense Fernando Herrero Tejedor, para su posible adquisición por el Ayuntamiento como futura estación de autobuses de la ciudad. Finalmente, ante la falta de acuerdo, HIFE vendió a finales de la década todo el inmueble al propietario de los almacenes contiguos, sobre los que se alzó en 1969 el actual edificio «La Hispano», de 282 viviendas.



«GARAIG» DE LA VALL, CA. 1970. ASSOCIACIÓ ARQUEOLÒGICA DE LA VALL D'UIXÓ.

Todo este patrimonio arquitectónico presenta un interés histórico y artístico al que se añade el valor antropológico que supone el haber marcado la vida cotidiana de millones de personas. Esto permite apreciar la importancia histórica de este legado y justifica sobradamente el interés por su estudio y conservación como una parte sustancial de nuestra historia. La desaparición de edificios tan característicos como el «Garaig» o la cochera de HIFE suponen una pérdida irreparable para nuestro patrimonio industrial, y obliga a velar por la preservación de las instalaciones todavía existentes, entre las que el Cocherón, por su singularidad, ocupa un lugar destacado.

GARAJE DE LA HISPANO DE FUENTE EN SEGURES EN LA DÉCADA DE 1920. ARCHIVO HIFE.



Bibliografía

AGUILAR CIVERA, Inmaculada (2013): Castellón, un territorio en comunicación. De la diligencia al TRAM, Valencia, Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient.

BARREDA, Pere Enric (1996): «La fundació de la Hispano de Fuente En-Segures a Benassal el 23 de maig de 1913», *Boletín del Centro de Estudios del Maestrazgo*, nº 55-56, pp. 144-172.

HIFE, S.A. (1991): *La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, Barcelona, HIFE.

MARCO DOLS, Pablo (2016): *Historia del transporte colectivo de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*, Castellón, Ayuntamiento de Castellón.

NABÀS ORENGA, Ernest (2016): *Un segle d'Autos Vallduxense*, la Vall d'Uixó, Centre d'Estudis Vallers.

OLAIZOLA, Juanjo (2013): «Los trolebuses de Castellón», *Historias del tren*, [historiastren.blogspot.com.es/2013/02/los-trolebuses-de-castellon.html Consultado: 26-9-2019].

PERIS TORNER, Juan (2013): «La historia se repite», *Compartir Conocimientos*, [compartirconocimientos.com/la-historia-se-repite/ Consultado: 26-9-2019].

Fuentes

AHPC, Carta de Fernando Herrero Tejedor, vicesecretario general del Movimiento, a Eduardo Codina, alcalde de Castellón. 17 de junio de 1963. Fondo Transportes, Caja 5966.

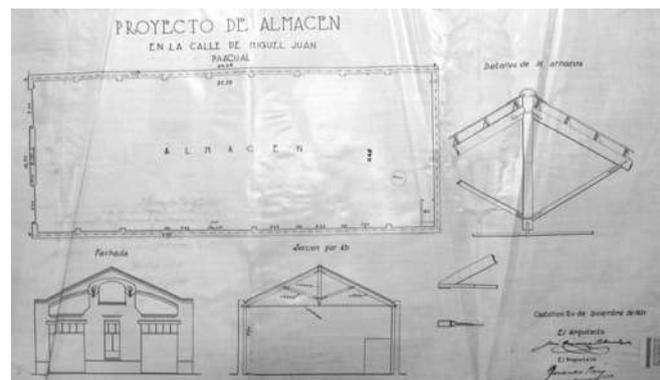
ARCHIVO DIPUTACIÓN DE CASTELLÓN, MACHINANDIARENA SÁNCHEZ, Adolfo, *Proyectos Diputación Trolebús*, 1942, Caja 6575.

— *Proyectos Cocherón central y talleres*, 1950, Caja 6577.

ARCHIVO DIPUTACIÓN DE CASTELLÓN, TRAVER G. ESPRESATI, Vicente, *Obras de reparación y reforma en el cocherón*, 1962, Caja 6578.

Levante-EMV, 15-11-2018.

Mediterráneo, 2-11-1958; 17-12-1961; 2-11-1969; 16-3-1989; 27-6-1990.



PROYECTO DE ALMACÉN ANEXO AL GARAJE DE HIFE, 1931. ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE CASTELLÓN, CAJA 15219.