



Harinera en Manzanares.



El Martinete, Los Pozuelos de Calatrava.

minas de plomo, 12 de cobre y 13 de otros metales. La expansión minera se produce en paralelo al desarrollo del ferrocarril y a veces son las mismas compañías las que efectúan ambos trabajos, como ocurrió con la francesa Parent et Schaken, constructores del ferrocarril Ciudad Real-Badajoz y artífices de la Sociedad Minera y Metalúrgica de Bémez. Los orígenes comunes no se limitan sólo al ferrocarril y a la minería, ampliándose a la construcción de la nueva ciudad (2).

El informe sobre los ferrocarriles de 1844 de los hermanos Subercase y Calixto de Santa Cruz, da pie a la Real Orden del mismo año, organizándose de esta forma la primera normativa que aborda la construcción y expansión de los caminos de hierro. Caminos, que en palabras de Bravo Murillo, "están llamados a cambiar las condiciones de los Estados y a difundir las ideas con una velocidad extraordinaria y desconocida" (3). Entre 1854 y 1864 el ferrocarril ha lle-

gado desde Alcázar a Ciudad Real, abriendo la vía de progreso e innovación a que ya aludía Bravo Murillo en 1848. Tal progreso técnico debería de tener su traducción formal según las palabras de César Daly: "A la gran creación industrial corresponderá sin duda una creación estética, pero ésta última se producirá lentamente" (4). Lentitud que es patente en la provincia, donde aún las realizaciones constructivas de la ingeniería de estos años son fortificaciones, como las de Tomelloso de 1838 ejecutadas por Ignacio Chinchilla; saneamientos (Luis de la Escosura en 1859) o cementerios (Pedro del Real en 1864 y 1869).

Si el primer efecto de la revolución industrial en la construcción fue la difusión masiva del ladrillo (5), hay que enmarcar tal hecho en el seno de la utilización y búsqueda de nuevos materiales. Los trabajos para la obtención de cemento iniciados por Smeaton y Vicat entre

1796 y 1819, alcanzan con Aspdin su conclusión en 1824. Simultáneamente la aplicación del hierro colado y fundido va progresando, llegando hacia 1851 a su plena aceptación.

Todos estos frentes de actuación (minería, ferrocarril y nuevos materiales) posibilitan la aparición de diferentes construcciones presididas por su valor utilitario y funcional, en las que la ausencia de problemas estilísticos y figurativos permite una coherencia formal de gran intensidad. La simplicidad figurativa y la preeminencia de valores constructivos, fue postergando a los arquitectos del territorio de la renovación abierta. Habíamos llegado a la época, que en palabras de César Daly, "pide más mercados, almacenes, muelles, estaciones de ferrocarril que Arcos de Triunfo y Templos erigidos a la gloria" (6). Los programas edificatorios y fabriles que se ejecutan tratan de dar cabida a problemas materiales concretos en sus diferentes modalidades, al tiempo que evocan diferentes conquistas realizadas al tiempo y al espacio. Las instalaciones y edificaciones vinculadas a la minería, tales como variteles, cercos, torres y hornos, destinados a la extracción, cocción, almacenamiento y elaboración, en suma, a la conquista de la entraña geológica. Con los trabajos en Almadén de 1792 de Diego Larrañaga, la fundición de Nuestra Señora de Gracia en Puertollano diseñada en 1878 por Manuel Sánchez Massía, el complejo del Horcajo y las instalaciones de Valdeazogues, obtenemos muestras nítidas de la aplicación de principios constructivos mejorados y evolucionados. El bloque de elementos edificatorios que complementan al ferrocarril, tales como estaciones, angares, depósitos, con una utilidad similar, adquiere un poder de señal visual de conquista: conquista del espacio industrial sobre el espacio rural. Aún hoy los tramos abandonados de viejos ferrocarriles evocan una fértil productividad y una esperanza de progreso material.

La tercera serie de elementos fabriles, con representan-

tes como el Martinete de Los Pozuelos (1864), la ladrillera de La Cañada (1913) y las harineras de Alarcos y Manzanares, mantiene la elocuencia de la conquista del tiempo. El tiempo fabril que al mecanizar las tareas libera tiempo humano de trabajos agotadores. Conquista del tiempo que patentizan las airadas chimeneas de las alcohólicas y las estelas de humo que se transmutan en energía eléctrica desde Valbuena a la fábrica de luz de la calle de la Lanza. El cuarto episodio de conquista se produce de la mano de la obra pública, que permite el control del espacio físico por el espacio construido mediante el trazado de un puente, la apertura de una vía o la erección de una presa. Los puentes de Picón (1912), Zuacorta (1913), el de Guadiana de hierro (1927), la presa de Gasset (1900) o las carreteras que trazan Ruiz Moyano y Antonio Hernández son las metáforas de un progreso que avanzó en todas las direcciones, transformando campos, caminos y ciudades.

El abandono tecnológico, el olvido cultural o la ruina constructiva son ahora el varadero de aquéllas orgullosas instalaciones. Hoy las nuevas técnicas no precisan conquistar ni el tiempo ni el espacio: porque ya son de otro tiempo y de otro espacio.

José RIVERO SERRANO

NOTAS

1. "Historia de la tecnología" Derry y Williams. Siglo XXI pp. 587. Madrid. 1980.
2. "El mundo de las estaciones". Madrid, Ministerio de Cultura 1980. pp. 150, en: **La estación y la ciudad**.
3. Ibidem. pp 140.
4. "El mundo de las estaciones", p. 158 en: **Tipología y expresión arquitectónica de las estaciones**.
5. "Historia de la tecnología", p. 589.
6. "El mundo de las estaciones", p. 157 en **Tipología y expresión arquitectónica de las estaciones**.