



Inmaculada Aguilar:

«Hi ha més dificultats per valorar el patrimoni de l'enginyeria que el patrimoni industrial.»

ENTREVISTA I TRADUCCIÓ CARME ESCALES

←

Inmaculada Aguilar en el lliurament del premi a la trajectòria professional de les dones concedit del Consell Valencià de Cultura.

CONSELL VALENCIÀ DE CULTURA

Del 2003 al 2017, Inmaculada Aguilar va dirigir la Càtedra Demetrio Ribes de la Universitat de València, d'on era professora. Una càtedra que promou la investigació, la difusió i el foment dels estudis sobre la història del transport i les seves infraestructures, l'obra pública i l'enginyeria a la Comunitat Valenciana. Amb Aguilar repassem el valor d'aquests elements del territori sense els quals la indústria seria inviable.

Com va arribar a especialitzar-se en l'estudi del patrimoni industrial?

La meua tesi de llicenciatura, defensada l'any 1979, va ser sobre la figura de l'arquitecte Demetrio Ribes (1875-1921), que, entre altres obres modernistes de tendència secessionista, va projectar l'estació del Nord de València i l'estació de Vilanova i la Geltrú com a arquitecte de la Companyia dels Camins de Ferro del Nord d'Espanya. Amb l'estudi de la meua tesi doctoral sobre *l'Arquitectura de les estacions espanyoles a través de la seva tipologia i evolució*, defensada el 1986, em vaig introduir en l'ampli món del ferrocarril, de l'ar-

quitectura del ferro, dels enginyers, de l'urbanisme, del territori, del transport i de la història empresarial. Era un camp important i pioner en la tradicional visió estricta de la història de l'art. En iniciar aquesta recerca, vaig viure el procés de valoració de l'estació valenciana que havien d'enderrocar (1977), però que va acabar aconseguint, l'any 1983, la categoria de Monument Històricoartístic. Tots aquests aspectes em van iniciar en el patrimoni industrial i en la història de l'enginyeria civil.

Quina valoració fa dels més de 20 anys de la Càtedra Demetrio Ribes?

Avui, la Comunitat Valenciana és la comunitat autònoma que millor coneix la seua història de l'enginyeria des de múltiples vessants: paisatge i desenvolupament territorial, obres i enginyers, patrimoni i llegat cultural, ciència i tecnologia, i història, economia i societat. La càtedra ha publicat en aquests 20 anys més de 100 llibres, ha fet nombrosos projectes expositius itinerants amb la intenció de difondre les recerques, ha celebrat commemoracions i ha fet

valdre la recuperació d'aquest ric i desconegut patrimoni. La càtedra ha estat present també en nombrosos congressos, seminaris i jornades per presentar els resultats de les seves recerques i contrastar aquestes noves línies de coneixement. L'edició dels Premis de Recerca Demetrio Ribes, que es concedeixen cada any des del 2004, respon a aquesta inquietud de fomentar entre les noves generacions l'estudi de les obres públiques. La valoració és realment positiva.

Fa anys es valoraven com a patrimoni industrial les fàbriques, però els primers objectius de la càtedra incidien en les comunicacions, el transport i l'obra pública. Va ser difícil donar a tot això el valor que tenia? Sempre he comentat que hi ha més dificultats per valorar, protegir i conservar l'obra pública i les seves infraestructures que el patrimoni industrial. L'expansió del reconeixement d'aquest últim és global, secundat per institucions, associacions i universitats. Però la valoració i protecció del patrimoni de l'enginyeria troba més dificultats



El port d'Alicant
en una vista des
de la fortalesa de
Santa Bàrbara.

ELENA CH

pel seu caràcter lineal; per l'errònia visió d'entendre l'arquitectura com a element aïllat; pel seu valor útil, malgrat les contaminacions, resultat de reformes, ampliacions o eixamples, i per la seva relació amb l'activitat econòmica del territori com ara als ports o en el transport, on la consideració patrimonial queda relegada a un nivell inferior.

Curiosament, a l'Institut del Patrimoni Cultural d'Espanya hi ha un Pla nacional de patrimoni industrial, i no de l'obra pública, cosa que deixa sense identitat aquest patrimoni i en dispersa els elements en altres plans com ara paisatge cultural, arquitectura contemporània o patrimoni industrial. És un deute pendent.

Com valora, amb aquella mateixa visió avançada, la seva important col·lecció de publicacions? Les publicacions responien als objectius de la càtedra, és a dir: donar a conèixer l'espai construït com a llegat històric i cultural; fomentar la conservació del patrimoni de l'enginyeria civil; investigar i difondre la història del

transport i les seves infraestructures en relació amb el territori; projectar i coordinar activitats culturals i didàctiques; participar en diverses iniciatives docents, i promoure aquests estudis entre les noves generacions d'investigadors. Per això les publicacions són de diferent entitat, comptant, per exemple, amb els *Quaderns del Museu del Transport*, edicions d'entre 50 i 70 pàgines, de ràpida lectura, dedicades a elements singulars. El més interessant és que aquesta col·lecció va ser el resultat d'acords fets amb diferents institucions. Els convenis amb les autoritats portuàries van ser molt fructífers, i van permetre fer estudis de nombrosos elements singulars, com els fars de València i d'Alicant, els embulls del port de València, els Docks Comercials de València, l'Edifici del Rellotge i l'Escar de València. Igualment, amb els acords amb Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana vam fer els *Quaderns* dedicats a l'estació del Trenet a Alacant, les arquitectures del Tram a Alacant, l'estació d'Estels i els vehicles històrics restaurats.

Creu que actualment es té clara la importància de l'arquitectura i l'obra civil sense la qual les fàbriques no podrien funcionar? Sempre he defensat la importància d'aturar-se a analitzar la comunicació d'una fàbrica o un centre productiu, infraestructura necessària per transportar, comercialitzar i finalitzar el procés industrial. No sempre s'ha tingut en compte aquest aspecte i s'ha considerat l'espai fabril aïllat del territori. Teòricament, els pares de la disciplina ho tenien en compte. En l'àmbit internacional, en analitzar el paisatge industrial, Marilyn Palmer (1991) proposava cinc elements imprescindibles per a l'estudi. Un d'ells era la xarxa de transport, perquè, per a aquesta autora, «tant les matèries primeres com el combustible havien d'arribar als centres d'elaboració i d'allí era necessari posar en circulació els productes acabats, per al consum. La xarxa de transport va ser un element essencial del paisatge». També en els meus treballs, des de la publicació del llibre *Arquitectura industrial. Concepto, método y*



Far del cap de la Nau, a Xàbia [Alicant].

CC AURELIANO

fuentes, l'any 1998, he ressaltat la importància d'analitzar i valorar l'arquitectura de la indústria. Els nous conceptes vitals i ideològics provocats per la Revolució Industrial, com ara economia, intercanviabilitat, compatibilitat, facilitat de servei, precisió en el temps, control de qualitat o previsió anticipada de l'acció, van portar l'arquitectura i l'enginyeria a plantejar formes, tècniques i processos de construcció que reflectiran clarament aquestes noves necessitats de la producció industrialitzada.

Ara que vivim una revolució tecnològica i un canvi de models socials, considera que *patrimoni industrial* hauria de donar pas al concepte de *patrimoni de la societat industrial*, amb una visió molt més àmplia, interdisciplinària i flexible? Efectivament. En el meu llibre que acabo de citar, defineixo el patrimoni industrial com a resposta a la industrialització de l'era mecànica, on són els grans factors la ciència, la indústria i el mercat. Aquestes noves manifestacions arquitectòniques i d'enginyeria

«La Comunitat Valenciana és la que millor coneix la seva història de l'enginyeria.»

van venir, a més, íntimament relacionades amb l'aparició al mercat de nous materials preparats per la mateixa indústria, com ara el ferro, l'acer i el formigó armat. Aquestes manifestacions industrials responen a les característiques ideològiques, socials i econòmiques del període, i en constitueixen la representació més significativa. Avui hem de tenir en compte l'arribada de l'era digital.

Com afecten en les recerques i els estudis de patrimoni industrial, científic i tecnològic, les actuals problemàtiques mediambientals, de sostenibilitat, de consum responsable, etc.? Per posar un exemple, des de fa uns dos anys, en la comissió del Pla nacional de patrimoni de l'Institut del Patrimonio Cultural de España, hem treballat en les centrals tèrmiques. La majoria estan tancades i algunes, demolides. Els efectes del canvi climàtic i el compromís de tots els estats per evitar emissions nocives i cuidar el medi ambient, unit a la crisi energètica, han generat una situació complexa i inèdita per al patrimoni industrial. El març del 2021 es va signar l'Acord per una transició energètica justa per a les centrals tèrmiques. El tancament comportava mesures de reactivació territorial, en què eren prioritaris el manteniment i la creació d'ocupació, fomentar la fixació de la població i incentivar inversions exògenes.



↑
L'Estació del Nord de València va ser projectada per Demetrio Ribes l'any 1906.
CÉSAR BARBA

En aquests acords no es plantegen propostes per conservar el patrimoni. De les 15 centrals de l'acord citat, la majoria s'han desmantellat i quatre ja estan demolides: La Robla i Anllares (Lleó), Velilla (Palència) o Andorra (Terol). És cert que les instal·lacions han quedat obsoletes, però tenen valors patrimonials que cal protegir. Hi ha actuacions que han significat una regeneració econòmica i social del territori, com el Museo Fábrica de la Luz (Ponferrada, Lleó), abans central de carbó; el Centro Cultural El Tanque, un antic dipòsit de refineria CEPESA (Santa Cruz de Tenerife) i La Térmica Cultural de Compostilla I, reconvertida en centre cultural (Ponferrada, Lleó).

Quina visió té dels estudis, moviments, congressos i treballs de diferents àmbits per posar en valor el patrimoni de la societat industrial ja entrats de ple al segle XXI? Des de fa més de 50 anys a Espanya ha anat augmentant el nombre d'institucions i sobretot d'associacions tant d'àmbit

estatal com local que desenvolupen una activitat important. Són habituals les jornades, els seminaris, els congressos i les publicacions. Em remeto a les que hi ha registrades al text del Plan Nacional de Patrimonio Industrial, a l'annex V. I comptem també amb institucions d'àmbit nacional com el TICCIIH-ESPAÑA. Però són més habituals les activitats fetes per associacions, fundacions i xarxes d'àmbit estatal i autonòmic, com, per exemple, INCUNA. A més, es podria citar aquells grups vinculats a l'àmbit acadèmic, com l'Aula de gestió i intervenció en el patrimoni arquitectònic i industrial o la mateixa Càtedra Demetrio Ribes. Igualment, hi ha rellevants institucions museogràfiques, com el Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya. Aquestes associacions i fundacions reflecteixen molt bé la projecció social que ha tingut posar en valor el patrimoni industrial.

Com valora el projecte del Corredor Mediterrani des del seu estudi his-

tòric del transport com a còmplice dels mercats i la indústria? L'any 2009, la Conselleria d'Infraestructures i Transport ens va encarregar l'estudi i una exposició sobre la visió històrica del Corredor Mediterrani. El resultat va ser la mostra i catàleg que es va presentar al Jacques Delors Building (Comité Économique et Social Européen), a Brussel·les, el 2010, amb el títol *The Mediterranean corridor: 2000 years uniting Europe*. L'objectiu va ser donar a conèixer de manera cronològica i temàtica la pervivència de la ruta litoral des d'Algesires fins a Lió, punt de trobada cap a una gran xarxa ramificada que s'estén per tot Europa. L'origen del Corredor Mediterrani es troba en la mítica Via Heraclea, que, en temps de l'emperador Octavi August, va passar a formar part de la xarxa territorial de vies romanes, eix nord-sud, que entreteixien el territori europeu. Va ser el principal itinerari litoral de penetració a Europa i la seva pervivència com a corredor s'ha mantingut fins als nostres dies. Avui

el Corredor Mediterrani, com a eix de les xarxes transeuropees de transport, continua mantenint el caràcter litoral i la potencialitat marítima, més enllà fins i tot d'Europa, amb la qual cosa optimitza l'eficàcia de l'actual sistema global del transport.

Quina opinió té de la promoció del tren com a alternativa verda de transport? L'objectiu és optimitzar l'eficàcia del sistema de transport i servei de qualitat al viatger, potenciar el transport de mercaderies amb temps competitiu i millorar les condicions ambientals, tot revalorant el medi ambient i el paisatge. Els estudis que es van fer (Associació europea FERRMED) afirmaven que si el Corredor fos una realitat, evitaria la circulació de gairebé mig milió de vehicles l'any, mentre que el ferrocarril transportaria més de 2,1 milions de tones de mercaderies. Així, en el termini de cinc anys, l'existència del Corredor suprimiria més de 900.000 vehicles pesants l'any, que derivarien al ferrocarril 4,24 milions de tones de mercaderies. Quant al trànsit de viatgers, es calcula que en cinc anys superaria els 3,7 milions l'any, cosa que evitaria les emissions de CO₂.

De la seva trajectòria, pot destacar alguns projectes personals o professionalment com a més especials? Durant els 20 anys de recorregut de la Càtedra, hi ha hagut publicacions singulars com la història de l'aviació, la història del comerç als ports, la relació entre fotografia i obra pública, etc. Va ser molt destacable el projecte d'inventariar i registrar la cartografia històrica de la Comunitat Valenciana. És un ric llegat patrimonial que ens han transmès els enginyers del rei, enginyers militars, enginyers de camins, canals i ports, pilots, agrimensores, topògrafs, arquitectes i mestres d'obres que, a l'hora de projectar, defensar, construir i registrar, han representat una parcel·la del nostre



«El paisatge del transport —d'aigua, de persones, d'energia, de mercaderies, de comunicacions—, és el que millor defineix el territori actualment.»

territori. Del resultat d'aquest projecte neix la col·lecció de Cartografia Històrica entre 2009 i 2015.

Aquest mateix caràcter inèdit i singular el trobem a *Luces y faros del Mediterráneo*. El 1847 s'aprojava el Plan General del Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes. Naixia una xarxa d'ajuda i guia al navegant. Avui els avanços tecnològics en subratllen la presència passiva i l'obsolescència, d'aquí el desig de la càtedra de posar-los en valor.

Podria citar algunes obres paradigmàtiques en el marc de la càtedra? Els dos primers llibres, *El territorio como proyecto i 100 elementos del paisaje valenciano* van ser la base dels treballs de la càtedra. En el primer cas, es tracta d'un estudi d'ampli espectre cronològic i temàtic, mentre que el segon era una selecció del patrimoni d'obra pública. La història del transport és una de les principals línies de recerca, centrada en l'arqui-

tectura del territori (infraestructures dels transports, de les obres hidràuliques i del mar), amb temes afins tan importants com les fonts d'energia, la indústria, la tecnologia, l'economia i la societat. Així, igual que amb els ports, es van publicar importants treballs sobre ferrocarrils i estacions, en què destaca, per exemple, l'exposició i l'ampli catàleg sobre el centenari de l'estació del Nord de València.

De fet, el paisatge del transport, transport d'aigua, de persones, de mercaderies, d'energia, de comunicacions, és el que millor defineix el territori actualment, el paisatge de la modernitat. És un paisatge format per xarxes, nodes, línies, traçats, vorejat de senyals, de llenguatges concrets, de fites singulars, d'obres que constitueixen els seus serveis i els seus radis d'acció, que són la seva referència visual i espacial de l'ordre urbà i territorial. ■

CARME ESCALES
PERIODISTA
