

LA MARQUESINA DE RENFE

Francisco Peñalosa Izuzquiza



EL anuncio de la demolición de la cubierta metálica que cubre el andén terminal de Renfe ha suscitado una amplia polémica y movimientos de rechazo por parte de algunos grupos políticos y colectivos ciudadanos.

Con tal motivo es oportuno hacer algunas reflexiones relativas a la conservación del patrimonio histórico en general, y del patrimonio histórico-industrial en particular, así como sobre su integración en los grandes proyectos urbanos.

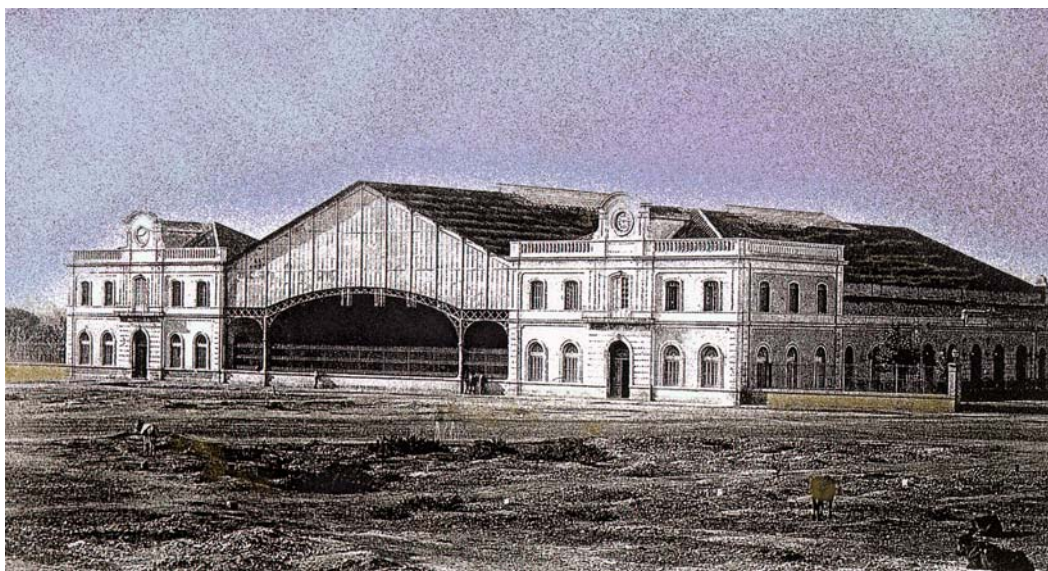
Es frecuente que las reivindicaciones se realicen a destiempo, con cierta dosis de oportunismo coyuntural y huérfanas de rigor y estudio crítico previo.

La tendencia de algunos medios de información a reducir los debates ciudadanos a un enfrentamiento maniqueo entre los “a favor” y los “en contra”, impide la opinión matizada y el análisis sereno y documentado. En ese caldo de cultivo florece el francotirador que se sube al carro de la coyuntura para salir en la foto, y el objeto de debate se instrumentaliza para su uso como arma arrojadiza en las ceremonias de acoso y derribo parlamentarias.

El “Caso Renfe” se remonta a ocho años atrás. Desde entonces se han sucedido cinco informaciones públicas, con difusión en prensa de las vicisitudes que los sucesivos proyectos iban teniendo. Con anterioridad ya había dado comienzo la desaparición de antiguos almacenes, grúas de la toma de agua (fundidas en la secundaria de Málaga), portería del taller, muelles de pescado, depósitos de agua de la locomotora de vapor, e incluso los dos eucaliptos centenarios de la Puerta de los Carros.

Poco a poco, con eficacia silente pero tozuda, el patrimonio histórico-industrial va desapareciendo. Esta erosión cotidiana y permanente no suscita titulares de primera plana. Es cierto que la polvareda que levanta el debate polémico en plena obra tiene una gran repercusión mediática, pero el resultado final es dudoso.

Para proteger ese patrimonio es necesario, como medida preventiva, la catalogación y estudio de los bienes de interés cultural que lo componen.



Estación de Málaga Principios del siglo XX

En un artículo publicado en “La Opinión de Málaga”, el martes 5 de agosto de 2003, el decano del Colegio de Peritos Industriales de Málaga explica a propósito de La Marquesina:

Pero para que algo deba ser conservado por su carácter de documento histórico, es preciso que se haya mantenido como tal, lo cual en el caso que nos ocupa es más que dudoso.

En efecto, la estructura que hoy se mantiene en pie en nuestra estación ferroviaria, desgraciadamente tiene apenas nada de lo que fue cuando se erigió, en ejecución el proyecto que en el año 1863 fue redactado por el ingeniero de caminos D. Antonio Arriate.

Las cerchas y correas de la cubierta original fueron sustituidas a final de los años 50 del pasado siglo XX, por otras cuyo proyecto, la construcción y puesta en obra fue efectuada por los talleres de la Sociedad Anónima Vers, que entonces existían en la Playas de San Andrés, y en las que el que esto escribe, trabajaba en aquel tiempo como técnico.

La estructura de cubierta original estaba conformada por cerchas tipo Polonceau simple, estando sus pares constituidos por vigas de celosía, al igual que las correas; y demás barras, cuyo estado tensional es el de tracción simple, estaban constituidas por redondos de acero articulados mediante rótulas en sus extremos en sus respectivos nudos, y dos tornapuntas o jabalcones constituidos por piezas de fundición de sección cruciforme y variable, como sólidos de igual resistencia al pandeo. Esta solución estructural con elementos estrictamente suficientes para su estado tensional, conseguía una economía de material lo que le confería un aire de ligereza sin merma de resistencia, y con una incidencia de peso de acero estructural por metro cuadrado de superficie cubierta realmente notable.



Nada que ver con el que actualmente constituye la estructura de esta cubierta, quizá por alguna razón que no se me alcanza pues no participé en su proyecto. Quizá se modificó el material de cubrición con aumento muy considerable de la carga, lo que podría justificar la cantidad de acero utilizado con un resultado estético poco elogiabile.

En cuanto al hastial que constituye el cerramiento frontal, tengo serias dudas de que se conserve algo de su estructura original.

En el hastial de Levante –imagen que aparece en la alegoría de Málaga que pintaron para el techo del Teatro Cervantes, Ferrándiz y Muñoz Degraín– se conserva el pórtico original de la parte inferior, bajo la cristalera. Fue fabricado en la Fonderie F. de la Rochette et Cie., en Civors (Rhône) Francia.

Los pórticos de acero que sustituyeron a la cubierta original a mediados del siglo XX, fueron construidos en el barrio de Huelin por la empresa Vers S.A., según proyecto redactado en los talleres de material fijo de Renfe, en Villaverde Bajo. El encargado calderero fue D. Blas Escribano Raboso.

En consecuencia, lo que hoy se conservaría manteniendo La Marquesina, es en realidad un espacio que encierra en su interior la memoria ferroviaria de la Ciudad. Lo cual está muy bien, porque sirve de ejemplo para otros casos en que ese valor de memoria es tanto o más importante que el artístico-monumental.

Pero el verdadero problema, oculto por la nube de polvo del “Caso Marquesina”, es: ¿qué clase de proyecto se va a hacer en Renfe? Lo que en otras ciudades ha sido una gran operación urbana de reestructuración, ¿será en Málaga una vulgar operación de venta de locales comerciales?



La Real Academia de Bellas Artes de San Telmo es desde su creación un órgano asesor y consultor para nuevos proyectos de importancia ciudadana configuradora del futuro. No sólo un celoso guardián vigilante del patrimonio.

En consecuencia, para conservar la competencia y autoridad moral derivada del más de siglo y medio de participación de la Academia en los temas de interés de la Ciudad, estimo conveniente en relación al objeto de este escrito:

- 1 – Promover la catalogación, estudio y normativa de protección de los bienes de interés cultural que componen el Patrimonio Histórico Industrial de Málaga.
- 2 – Participar activamente en las informaciones públicas de los grandes proyectos urbanos: Renfe, Puerto, Aeropuerto, Metro, Campamento Benítez, Guadalmedina, nuevo P.G.O.U...
- 3 – Realizar un seguimiento constante de esos proyectos, *ab initio*, desde su génesis hasta su finalización.
- 4 – Mantener una escrupulosa independencia respecto a los partidos políticos y grupos de presión e influencia ciudadana.

Málaga, septiembre de 2003