

ESPACIO TRABAJO COLABORATIVO 123456

Análisis histórico- evolución

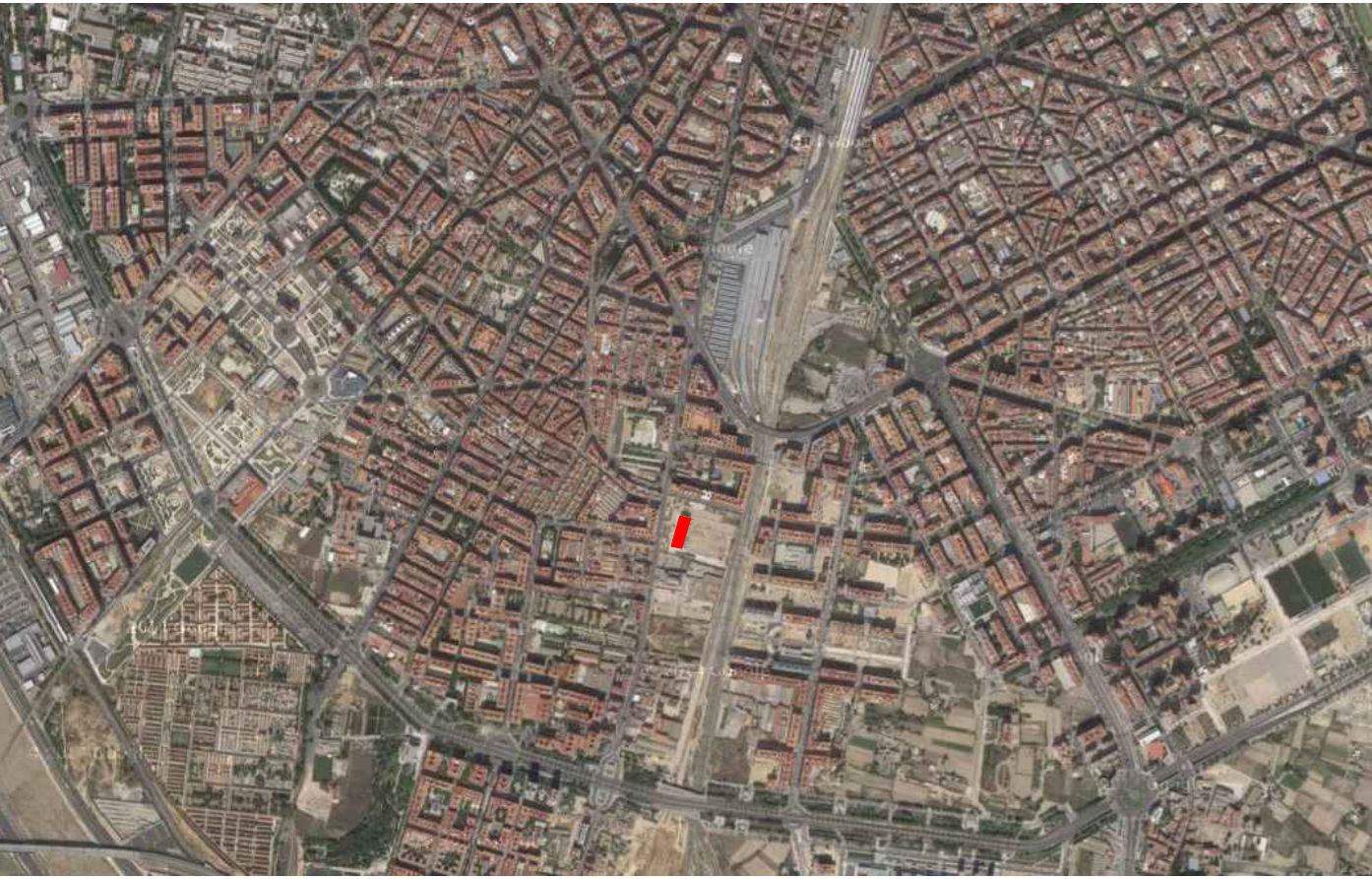
El tema del proyecto es la creación de un centro para emprendedores o vivero de empresas, en régimen de trabajo colaborativo, en la zona donde se situaba la empresa valenciana MACOSA -inicialmente talleres Devis-, incorporando necesariamente en el proyecto la antigua nave de maquinaria del arquitecto Antonio Gómez Davó, única edificación que resta del complejo.

La parcela asignada para realizar el proyecto está situada en el distrito 9. Jesús, concretamente en el barrio La Creu Coberta, el cual se encuentra al suroeste de la ciudad de Valencia.

Se trata de una parcela de aproximadamente 15.000 m², de topografía plana, y limitada al noroeste por la Calle San Vicente Mártir, al noroeste por la calle de la Almudaina y por el sudeste con gran parque central que se proyectará en las antiguas vías del tren.

A pesar de que para nuestra intervención partimos del supuesto de que ya se ha realizado el enterramiento de las vías y la creación del parque central, nuestra parcela pertenece a una trama de la ciudad incompleta, lo que representa al mismo tiempo una oportunidad para la cohesión del tejido urbano y creación de zonas verdes. A su vez pondremos en valor esta parte que sobrevive del conjunto industrial cargado de historia y significado, el cual quedará integrado dentro de la trama actual, convertido en un magnífico contenedor para equipamiento público, recuerdo de todo un barrio obrero y paisaje industrial.

Se propone como idea de partida la creación de dos edificios diferenciados. La nave de Macosa albergará la parte del programa más público cultural, mientras que otro edificio, separado de esta, albergará el uso más privado de oficina, entre ambos se generará una plaza pública y espacio de relación, neo entre ambos edificios y parque central.



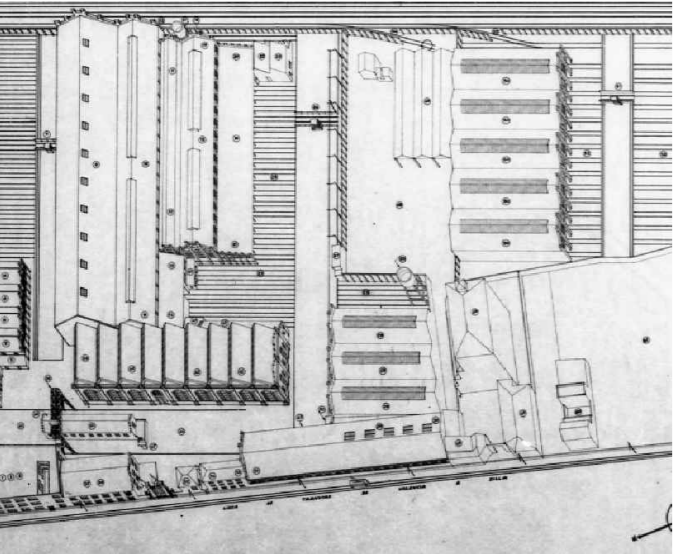
El periodo de la industrialización fue una etapa floreciente para la ciudad de Valencia, y así lo demuestra los grandes complejos industriales que se fueron asentando, los cuales aun se pueden apreciar en alguna zona de la trama urbana histórica, que originariamente era la periferia de la ciudad. Dentro de esos conjuntos hubo uno de gran relevancia, se trata de la zona industrial que agrupa 4 de las más interesantes complejos industriales y fabriles de la historia, de Valencia: La conocida fábrica de Macosa : fábrica de hierros hijos de Miguel Mateu, La fábrica de harinas Belenguer y la antigua Fábrica de cervezas de Turia.

Esta agrupación industrial tuvo un papel muy importante en la historia "reciente" valenciana, tanto por su valor histórico como parte de su historia industrial, por su valor social como parte de la memoria del trabajo y por el alto valor constructivo y arquitectónico de alguno de sus edificios.

Los inicios de este tejido industrial los podemos encontrar en la llegada a Valencia de ferrocarril en el año 1851: en la construcción de la estación del norte y de sus instalaciones ferroviarias anexas, con lo que se consiguió mas movimiento de mercancías y viajeros, abriendo además parte de la muralla de la ciudad y por lo tanto alterando el núcleo urbano a su crecimiento. Esta estación que fue, desde su primer momento, un punto neurálgico de la ciudad, convirtiéndose en centro de actividades comerciales y polo de atracción de actividades administrativas e industriales.

Poco a poco se irían implantando diferentes industrias entre las vías ferroviarias y el camino de Valencia a casas del Campillo, actualmente calle San Vicente Mártir , sus razones fueron la necesidad de situarse próximas a las grandes vías de comunicación y transporte, y también la necesidad de parcelas de mayor tamaño.

Originariamente se encontraban en medio de la huerta, con algunas alquerías y barracas a su alrededor, siendo este su entorno natural hasta los años cincuenta del siglo XX. Era la periferia de la ciudad y seguía un camino que llegaría a ser arteria de gran importancia que cruzaba el núcleo histórico de la ciudad.



Talleres Devis - Macosa

En el año 1922 Daniel Devis, en nombre de hijos de Miguel Devis, adquiere la parcela que lindaba con la vía del trenet de la estación de Jesús de Nazaret y con las vías de acceso a la estación del norte, para construir dos naves y un pequeño edificio anexo como sección de forja, el cual fue obra del arquitecto valenciano Javier Goerlich Lloé.

Con estas naves se iniciaba un ambicioso proyecto industrial de la industria Devis, que daría lugar al nacimiento de este tejido industrial valenciano y fabril, a lo largo del camino de Valencia a casas de Campillo entre el camino de transtíos y la cruz cubierta.

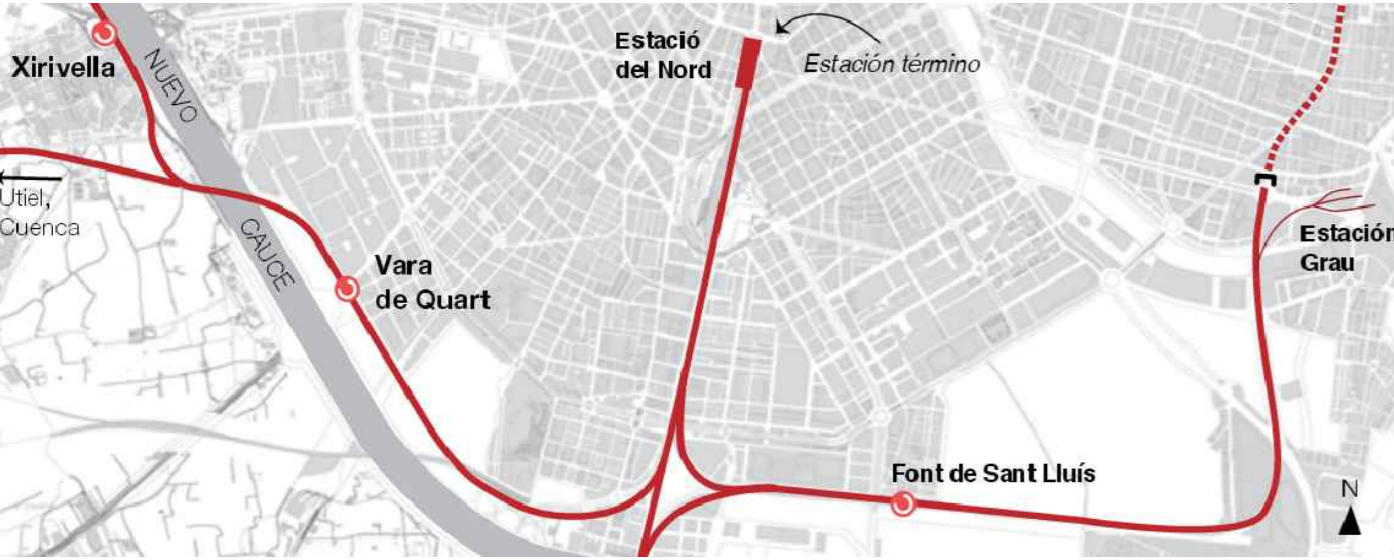
Por su parcela pasaban las vías de acceso a la estación norte, la vía estrecha, y por la puerta a lo largo del camino real, pasaba la línea de tranvías. Se trataba de unos nuevos talleres, más grandes que sus instalaciones originales y con enorme posibilidad de desarrollo.

En 1928 se adosan a las primeras naves otras dos características similares y una cubierta a lo largo de las mismas, proyectadas por el ingeniero Manuel Torres. Javier Goerlich desarrollará también el proyecto de la siguiente ampliación, entre los años 1928 y 1930, haciendo la fachada que daría al camino Real a Madrid, y el cerramiento de toda la fábrica que discurre por el camino de Real a Madrid y lo que hoy es la calle Almudaina. Incluyendo la puerta de acceso principal.

En 1935 se proyecta una nueva nave de estructura metálica en el patio interior, entre la fachada de las naves originales y el muro exterior lindante al camino Real a Madrid. Diseñada por el ingeniero Vicente Llorens. Esta obra se paralizó hasta que en el año 1973 se decide reemprender las obras, terminándolas en mayo del mismo año.

En el año 1947 se fusionó construcciones Devis con la fábrica "material" de Barcelona, naciendo "Materiales y Construcciones S.A" (MACOSA) esta denominación es por la que se conoce popularmente a este conjunto.

La compañía Macosa se fundó en 1947 a partir de la fusión de construcciones Devis de Valencia y sociedad material de ferrocarriles y construcciones S.A de Barcelona, conocida popularmente como Can Girona, coincidiendo con la incipiente industrialización española, inicialmente la empresa no estaba orientada al ferrocarril. En la década de los 50 la planta valenciana se ocupaba de de la fabricación de calderas de vapor, así como a la construcción y reparación de locomotoras eléctricas y de vapor y demás material de tracción. Esta planta también fabricó material pesado como grúas o piezas metálicas para presas. Macosa poseía asimismo una fábrica menor en Alcázar de San Juan dedicada para fabricar vagones de mantenimiento.



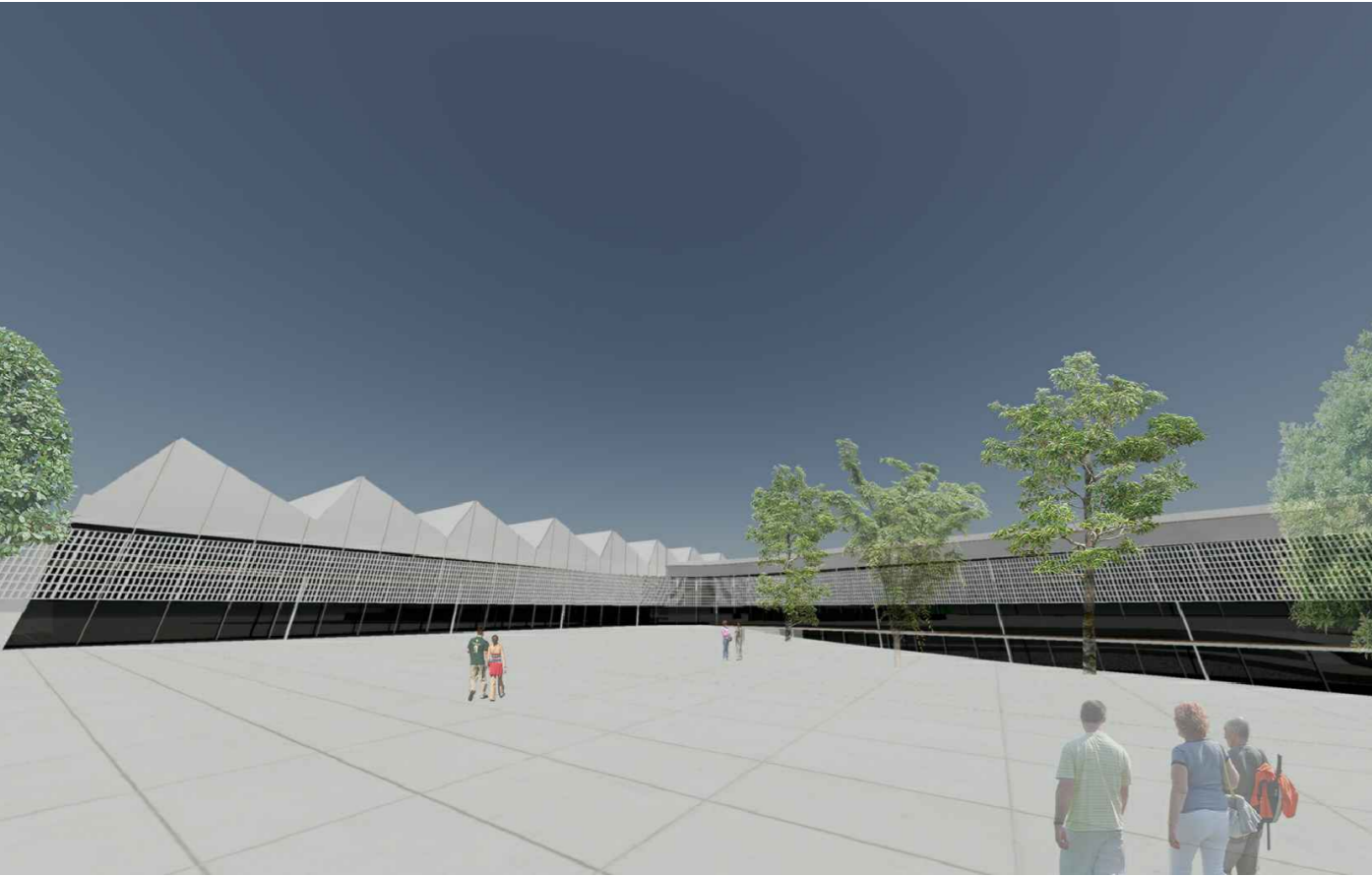
En 1970 Macosa era la segunda compañía del sector ferroviario español, solo superado por el CAF. Durante su larga historia se produjeron en Valencia mas de 1000 locomotoras, primero de vapor y luego eléctricas o diesel-eléctricas.

En 1989, Macosa se fusiona con la Maquinista Terrestre y Marítima, de Barcelona, se convierte en Mediterránea de industria y ferrocarril S.A. (Meinlesa) y entra a formar parte de la multinacional GEC-Alstom en 1991, trasladando entonces su producción de Barcelona a Santa Perpètua de Moguda (Barcelona) y de Valencia a Albuixech (Valencia).

En marzo de 2005, Alstom vendió la factoría a Albuixech a Vossloh AG, cambiando el nombre a Vossloh España como parte del grupo Vossloh.

La falta de planeamiento de desarrollo a la hora de la implantación de todos estos conjuntos no permitió la renovación urbana con facilidad, propiciando la degradación de la trama quedando obsoleta, absorbido por la trama urbana de la ciudad, estas grandes parcelas industriales se convirtieron en un codiciado espacio para el desarrollo urbanístico.

De este modo, en 2009 se produce el derribo de todo el conjunto industrial de la zona, a excepción de la nave de Macosa que hoy preexiste gracias al movimiento vecinal.



Infografía Macosa Coworking

En esta imagen podemos apreciar el ensamble entre la nave Macosa y el nuevo cuerpo anexo, una de las ideas principales era integrar ambos elementos y se consigue en cierta medida a través de la envolvente perforada cerámica, que envuelve ambos elementos.

Otra medida importante es que el nuevo edificio no predomine sobre el contiguo, para ello sumergimos el cuerpo uno, generando dos patios uno trasero y uno delantero, estos patios permiten iluminar este cuerpo sumergido, y acceder desde la planta -1 al patio principal generado por los dos cuerpos.

Esta pasarela además de filtro visual y de luz, permite facilitar el acceso de diferentes estancias del proyecto, enriqueciendo en cierta manera las circulaciones y visuales del conjunto del proyecto.

Parque central

la actuación urbanística "parque central" tiene como uno de sus objetivos principales mejorar la integración urbana del ferrocarril en el área central de la ciudad de Valencia a través de la ordenación pormenorizada de los terrenos ocupados actualmente por las grandes instalaciones industriales.

Se trata de una operación ferroviaria y urbana. Tiene la característica de no construir un ensanche si no que recupera una parte de la ciudad, hoy degradada por el desuso de instalaciones industriales de gran superficie, con la dotación de elementos urbanos de primer orden -un gran parque y un bulvar- y con la ganancia de permeabilidad gracias al soterramiento de las vías ferroviarias de los barrios del sur de la ciudad.

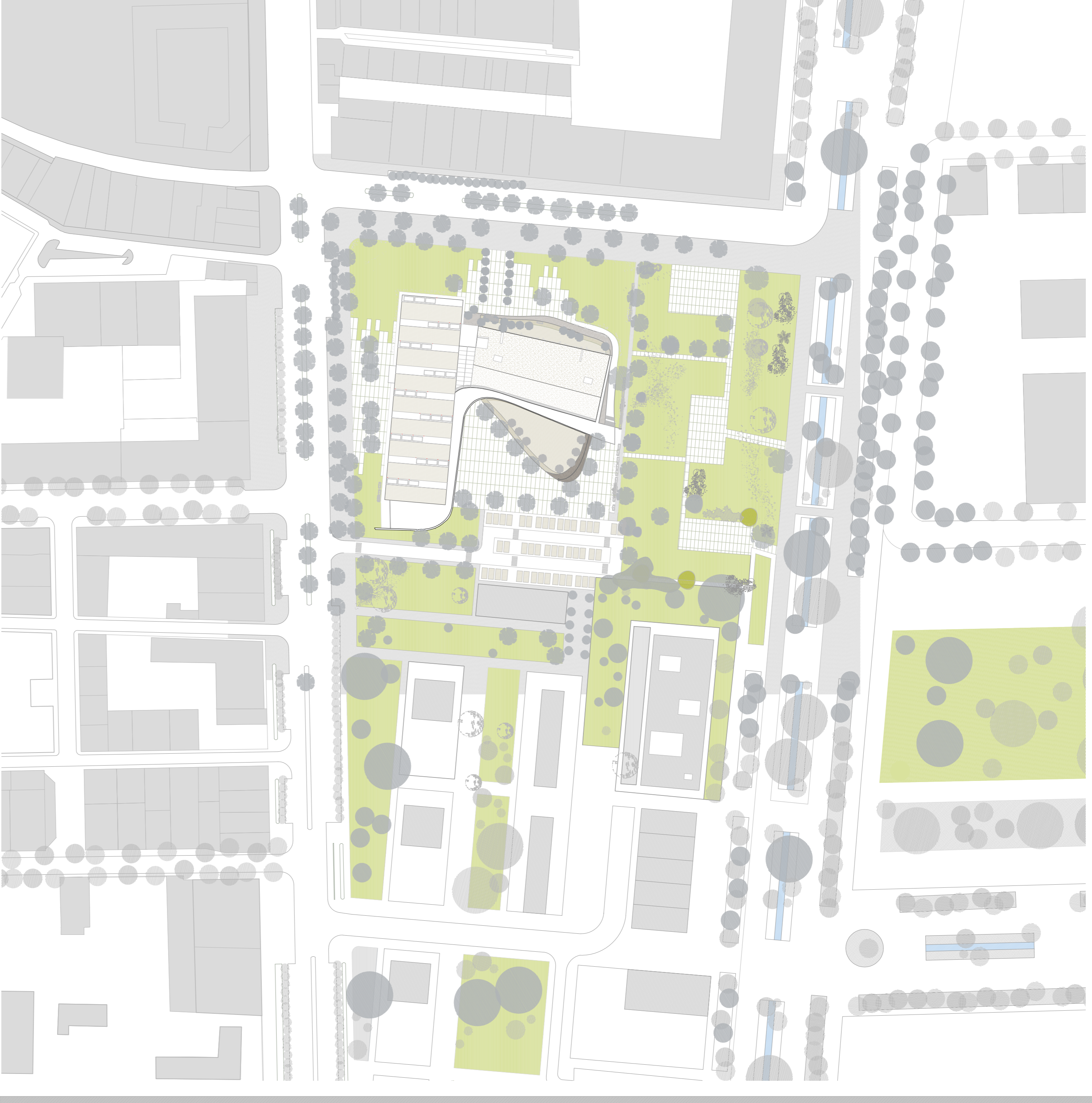
Conclusión

A partir del análisis histórico. El proyecto final de carrera intenta ensayar la transformación de un sector industrial que, no tendría un valor patrimonial muy catalogable, pero que representa una tipología constructiva muy presente en el territorio. Esta tipología se basa en naves industriales de construcción reciente que están experimentando una creciente desintegración a raíz del traslado de empresas que las ocupaban a otros sectores: fruto de la modificación de sus necesidades.

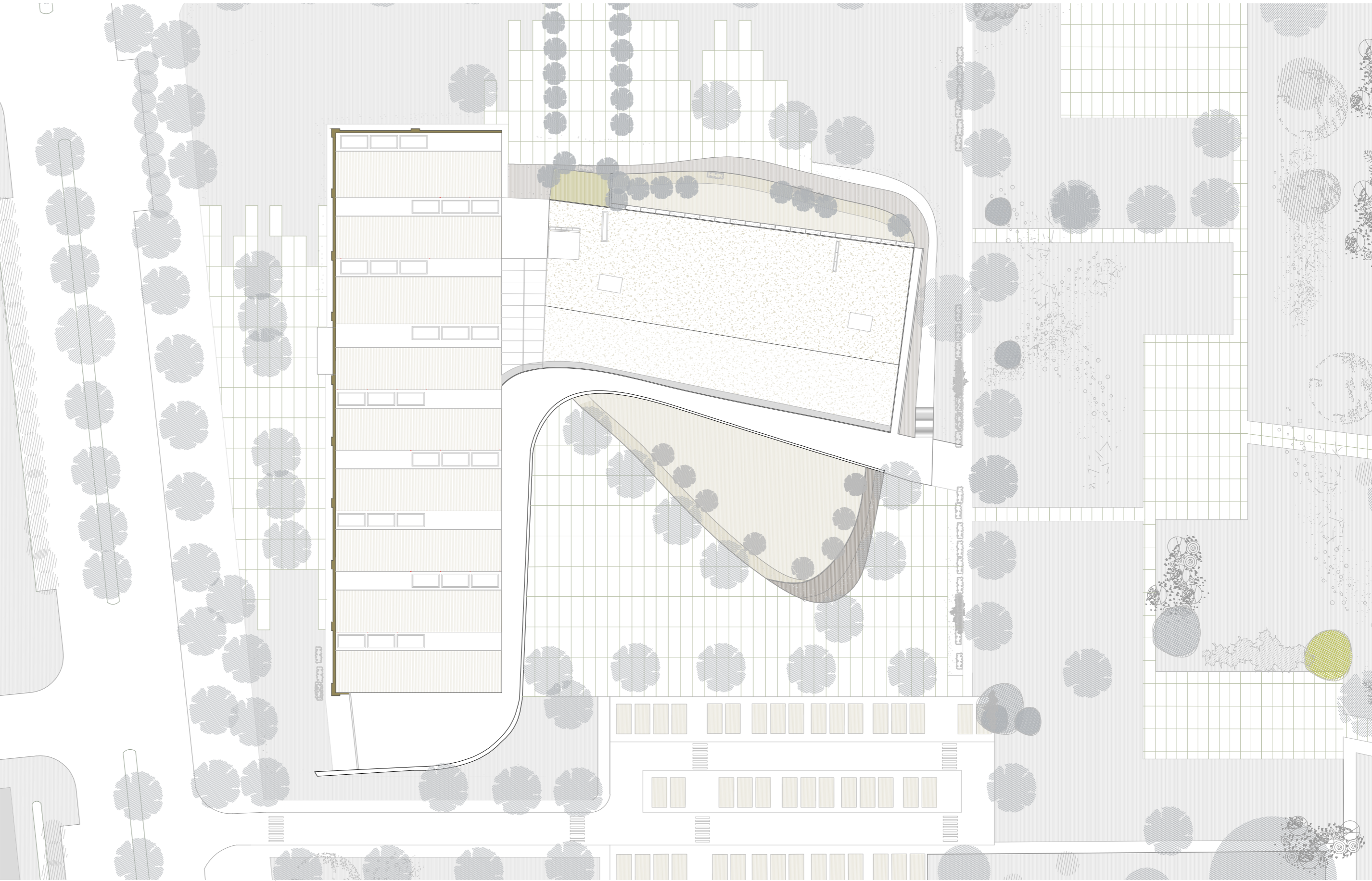
La zona escogida se enmarca dentro de lo que podríamos designar como zona "a la deriva" parcelas, polígonos o construcciones arquitectónicas que han quedado detenidas entre tejidos urbanos y entre fragmentos de ciudad consolidados.

Se interviendrá reconociendo la capa de ciudad existente y trabajado su transformación mediante la introducción, de una nueva capa que potencie sin anular la preexistencias. Es una oportunidad para conectar las dos vertientes del barrio que quedan separados con el bulvar y ampliar las zona verde hasta nuevas edificaciones creando una segunda plaza medio-privada.

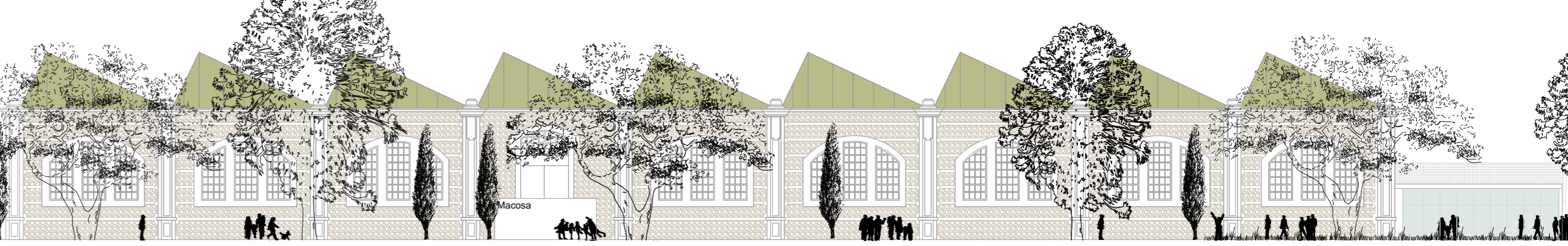
Situación E: 1: 2000



Implantación E: 1: 600



Alzado oeste Macosa E: 1: 300



Alzado este E: 1: 300

