

Real Academia de Bellas Artes de Nuestra Señora de las Angustias

DISCURSO

PRONUNCIADO POR EL

ILMO. SR. D. MIGUEL GIMÉNEZ YANGUAS

EN SU RECEPCIÓN ACADÉMICA

Y

CONTESTACIÓN

DEL

ILMO. SR. D. IGNACIO HENARES CUÉLLAR



GRANADA

MMIV

Real Academia de Bellas Artes de Nuestra Señora de las Angustias

DISCURSO

PRONUNCIADO POR EL

ILMO. SR. D. MIGUEL GIMÉNEZ YANGUAS

EN SU RECEPCIÓN ACADÉMICA

Y

CONTESTACIÓN

DEL

ILMO. SR. D. IGNACIO HENARES CUÉLLAR



GRANADA

MMIV

Real Academia de Bellas Artes de Nuestra Señora de las Angustias

DISCURSO

PRONUNCIADO POR EL

ILMO. SR. D. MIGUEL GIMÉNEZ YANGUAS

EN SU RECEPCIÓN ACADÉMICA

Y

CONTESTACIÓN

DEL

ILMO. SR. D. IGNACIO HENARES CUÉLLAR

ACTO CELEBRADO EN EL PARANINFO DE LA FACULTAD DE DERECHO
EL DÍA 13 DE MAYO



GRANADA

MMIV

DISCURSO
DEL
ILMO. SR. D. MIGUEL GIMÉNEZ YANGUAS

EL PATRIMONIO INDUSTRIAL O
LA MEMORIA DEL INGENIO

Señor Director,
Señores Académicos,
Señoras y Señores:

SIRVAN MIS PRIMERAS PALABRAS PARA EXPRESAR mi agradecimiento a los Académicos que impulsaron la propuesta para ocupar esta plaza: Doña Margarita Orfila, Don Antonio Almagro y Don Ignacio Henares. Asimismo, constituye para mí un honor que este discurso que voy a pronunciar sea contestado por Don Ignacio Henares Cuéllar, cuya altura intelectual y compromiso con el arte y el patrimonio es de todos conocido. También quisiera expresar mi gratitud al Director de la Academia y a todos sus miembros que me han acogido en la misma. Esta noble Institución, que asume con rigor y mérito la defensa de los bienes culturales, viene ampliando desde hace años su campo de actuación y el horizonte de sus trabajos, dando cabida a aquellas manifestaciones del patrimonio que tradicionalmente han formado parte del mundo del trabajo, de la actividad económica o de esa suerte de vocación tan humana por adaptar las fuerzas de la naturaleza a nuestros designios y necesidades.

Desde la condición profesional de ingeniero industrial, entiendo que mi incorporación a esta Academia no constituye un reconocimiento personal, antes al contrario, tiene o ha de tener, un significado disciplinar, demostrando la sensibilidad de esta institución por el estado del patrimonio industrial. Entien-

do, por ello, que mi futuro desempeño académico girará en torno al mismo. Tal encargo constituye un inmenso honor a la vez que un reto, dado que en este campo casi todo está por hacer en Granada. Desde mi personal experiencia y desde una continuada inquietud –siempre compartida con numerosos compañeros y amantes de estos temas– quisiera comenzar hablándoles brevemente del proceso de transformación histórica de la tecnología y de la actividad industrial en patrimonio, resaltando la riqueza local del mismo y algunas de las actuaciones tendentes a su valoración y conservación, en las que he tenido la oportunidad de participar a lo largo de estos años.

Como todo objeto complejo, la tecnología y su dimensión industrial presentan una realidad poliédrica. En ella confluyen necesidades y experimentaciones, ideas y resultados, tradiciones e innovaciones, constructores y usuarios, figuras individuales y sociedad. Existen, por esa razón, aproximaciones diversas al fenómeno, tanto más si lo abordamos en su perspectiva histórica; y es en esa riqueza de posibilidades donde lo industrial se revela como un icono fundamental de la contemporaneidad.

El horizonte de nuestro interés es la consideración de lo industrial en su dimensión de bien cultural. Para adentrarnos en ese impreciso territorio del patrimonio industrial, habremos de referirnos, en primer lugar, a la ingeniería y a los ingenieros. El término *ingeniería*, con ser suficientemente preciso en su objeto y campo de actuación, se presta sin embargo a sugerentes interpretaciones, motivadas por los plurales significados de su raíz. En su acepción más contemporánea, la misión principal de la ingeniería es transformar los resultados de la investigación científica en procedimientos tecnológicos económicamente viables. Confluyen en ella ciencia, aplicaciones y necesidades sociales interpretadas por el mercado.

Pero también, en su acepción más clásica, el término ingenio aparece como sinónimo de invención, destreza, habilidad, idea o talento. Quizá porque aquellas soluciones tecnológicas expresadas en mecanismos más o menos complejos requerían una notable dosis de inventiva y destreza, muchas de las máqui-

nas ideadas para domesticar la fuerza del agua y ponerla al servicio de las necesidades productivas recibieron el nombre de ingenios. Aún en la actualidad muchas fábricas azucareras continúan recibiendo en el Caribe y en el continente americano esta denominación, bien sea porque definen los mecanismos azucareros en general o como herencia léxica de aquel tiempo en que los mismos eran activados por la fuerza hidráulica. Los ingenieros pasarían a ser, de este modo, los constructores de máquinas, pero también aquellos que eran capaces de elevar un puente o acueducto, diseñar un puerto de abrigo o construir medios de transporte más sofisticados. Aún cuando arquitectura e ingeniería constituían ramas de un mismo tronco creador, nunca obtuvo el ingeniero, sin embargo, la consideración de artista ni tampoco las obras de ingeniería –salvo escasas y evidentes excepciones– merecieron la consideración de monumentos, todo lo más, fueron concebidas como obras de ingenio desprovistas de valores estéticos. Y surgen, así, paradojas como las de Leonardo da Vinci, Miguel Ángel o Brunelleschi –tan ingenieros como artistas–, que no serán superadas hasta el siglo XVIII, cuando la técnica y la ingeniería irrumpen con fuerza en el campo de la filosofía y la economía, transformando la realidad social y los antiguos esquemas de pensamiento.

La aparición del término “artes industriales”, impensable unos siglos antes, es paralela al discurrir de la revolución industrial. El profesor Castro Arines, destacado apologeta de la dimensión artística de la ingeniería, no duda en afirmar que “la revolución industrial constituye, artísticamente, un suceso de mayor transformación creadora que el propio Renacimiento, al abrir caminos de nueva recreación al pensamiento de las artes y, como consecuencia, caminos de nueva significación y cobertura formal”. Bastaría con aproximarse al papel del hierro o a la irrupción de nuevos soportes tecnológicos al servicio de la expresión artística, tales como la fotografía, para argumentar ampliamente sobre esta temática tan sugerente. No voy a insistir, sin embargo, en esta dirección, puesto que me parece mucho más significativa la consideración de la revolución industrial como un acto de entronización de la ingeniería en el centro de las actividades humanas. En adelante, la simbiosis entre ciencia,

tecnología y mercado —expresada cabalmente en el maquinismo— constituye el motor impulsor de las transformaciones que han dibujado una nueva sociedad, un nuevo orden territorial y un singular paisaje planetario, tanto más humanizado cuanto más alterado y dominado por la tecnología. Es posible que haya un antes y un después en la concepción del arte a raíz de la revolución industrial; pero es también incuestionable que la era del maquinismo constituye una solución de continuidad en la concepción de las sociedades humanas y de sus relaciones con el entorno físico.

La tecnología, expresada tanto en restos físicos como en procedimientos y espacios organizados, está sometida a un inevitable proceso de obsolescencia; y es esta caducidad cierta la que enriquece periódicamente el patrimonio. Para nacer a la historia, primero ha de morir como activo económico. De acuerdo con la formulación expresada por el Plan Nacional de Patrimonio Industrial, se entiende por patrimonio industrial el conjunto de elementos de explotación industrial generado por las actividades económicas de cada sociedad. Dicho patrimonio responde a un determinado proceso de producción, a un concreto sistema tecnológico, caracterizado por la mecanización y encuadrado en las relaciones capitalistas. De acuerdo con ello, dicho Plan se orienta a la salvaguarda de aquellas manifestaciones comprendidas entre la segunda mitad del siglo XVIII, en los inicios de la mecanización, y el momento en que comienza a ser sustituida total o parcialmente por otros sistemas en los que interviene la automatización. Considerando tanto los restos muebles como los inmuebles, pueden catalogarse los Bienes Industriales en tres tipos:

1. Elementos aislados por su naturaleza —como, por ejemplo, un puente— o por la desaparición del resto de sus componentes, pero que por su valor histórico, arquitectónico, tecnológico, etc., sean testimonio suficiente de una actividad industrial a la que ejemplifican, como, por ejemplo, el edificio noble de una fábrica o un horno.

2. Conjuntos industriales en los que se conservan todos los componentes materiales y funcionales, así como su articulación; es decir, cuando constitu-

yan una muestra coherente y completa de una determinada actividad industrial, como es, por ejemplo, una fábrica azucarera.

3. Paisajes industriales donde se conservan visibles en el territorio todos los componentes esenciales de los procesos de producción de una o varias actividades industriales relacionadas, como es el caso de una cuenca minera.

Hasta el momento nos hemos referido exclusivamente a bienes tangibles. Sin embargo, el valor del patrimonio no se deriva únicamente de los elementos materiales con que está realizado. Un objeto o un espacio se convierte en patrimonio en tanto que es reconocido también por la sociedad como portador de unos valores inmateriales –“intangibles”– que están implícitos en él. Constituyen valores que tienen mucho que ver con los sentimientos, las sensaciones, las identidades o las evocaciones. El patrimonio industrial puede ser entendido como tal patrimonio colectivo en la medida que incorpora diversos elementos que forman parte de esa esfera de lo intangible: el poder evocador, generador de sentimientos y de recuerdos individuales y colectivos; el poder de identidad colectiva para una población, sociedad, cultura o civilización, lo que constituye un factor de cohesión social; su naturaleza documental, que nos transmite de manera fehaciente informaciones valiosas sobre la organización social, la capacidad tecnológica, la economía y la forma de vida de una época; el valor testimonial y de memoria histórica de una cultura, de una sociedad; por último, el poder definidor que poseen diversos monumentos industriales, como hitos o elementos integradores del paisaje urbano.

Las acotaciones temáticas, así como el establecimiento de criterios de selección que permitan discriminar –entre esta ingente masa de mecanismos y espacios obsoletos– aquellos que son históricamente significativos ya sea desde una perspectiva social o tecnológica, o que posean una capacidad explicativa o conjunto de valores que los haga valiosos para la memoria colectiva nacional o local, constituyen una constante preocupación por parte de esa moderna disciplina que ha recibido el nombre de arqueología industrial.

Dicho término comenzó a utilizarse en torno a 1950 en Gran Bretaña, cuando los investigadores pioneros iniciaron las primeras acciones de conserva-

ción y restauración de edificaciones e instalaciones amenazadas y centraron su atención en la elaboración de informes e inventarios que marcaran con cierta precisión esa sutil línea separadora entre restos obsoletos vinculados a la actividad económica y bienes culturales. Esta labor tenía algo de arqueológica toda vez que, a semejanza de las antiguas ruinas enterradas, se hacía necesario descubrir a la ciudadanía y a las administraciones la dimensión cultural de muchos restos industriales. No se trataba de estructuras sepultadas por el tiempo bajo toneladas de sedimentos, pero sí de espacios, edificios y mecanismos incorporados al paisaje cotidiano de las urbes europeas, activos muchos de ellos hasta fechas muy recientes; y quizá era precisamente esa condición la que los hacía más invisibles para el patrimonio. Desde sus primeros momentos, la arqueología industrial tuvo que indagar en la historia reciente de las sociedades industriales para descubrir las líneas maestras de su evolución y los restos muebles e inmuebles que mejor podían encarnarla. Despojados ya de su función cotidiana, muchos de estos activos económicos en desuso pudieron concebirse y convertirse en “monumentos” industriales, en su doble condición de obras que perpetuaban el recuerdo de hechos memorables y de elementos valiosos para interpretar la historia de las sociedades surgidas de las revoluciones industriales contemporáneas.

En Gran Bretaña, cuna de la industrialización, tal labor era probablemente más urgente y más fácil, dada la entidad de los restos industriales y la propia tradición historiográfica anglosajona, que desde un siglo atrás venía haciendo del vapor, de la industrial textil, de la primera siderurgia o del ferrocarril enseñanzas del protagonismo industrial británico. Aunque algunos iconos mecánicos de este glorioso pasado se albergaban desde hacía décadas en los vetustos museos de la ciencia y de la técnica, el propio progreso económico amenazaba otros restos emblemáticos del adelantamiento industrial británico. En 1962, a raíz de la demolición de la Euston Station de Londres, tuvo lugar el despertar de una nueva conciencia conservacionista y, como correlato de una época que tocaba a su fin, la arqueología industrial vino a constituirse también en la salvaguarda de una orgullosa memoria nacional. Lentamente, la disciplina se

introdujo en el mundo universitario y, en 1966, se convirtió en una sección de la Universidad de Bath a cargo del profesor Angus Buchanan.

El despertar generalizado de la arqueología industrial en el resto de Europa se produjo algo más tarde, en los años setenta, siendo en Francia, Bélgica y Alemania donde se concretaron mayor número de iniciativas para organizar la protección de estos bienes y movilizarlos museísticamente. Como resultado de ello, surgieron actuaciones tan distintas como ejemplares, que han constituido obligados referentes para todo lo que se ha venido haciendo en este campo desde entonces. Baste citar las realizaciones de la Fundación del Museo del Valle de Ironbridge, en Gran Bretaña; el Museo de los Ferrocarriles y el Centro de Archivos Históricos del Museo alemán de la Mina, situados en la localidad alemana de Bochum; el Ecomuseo de Le Creusot, en Francia, o el proyecto de *Le Grand Hornu* y el Museo de la mina de carbón de Argentaum-Trimbleur, en las provincias belgas de Hainaut y Liège. Iniciativas todas ellas vinculadas territorialmente con los centros neurálgicos de la industrialización europea y que constituyen la punta de lanza de un numeroso y heterogéneo conjunto de museos convencionales, parques-museos y ecomuseos industriales que cubren los más variados sectores de actividad. Esta senda sería continuada poco más tarde por países de la cuenca mediterránea, tales como Italia o la propia España, donde las actuaciones más tempranas y ambiciosas surgieron –como no podía ser de otro modo– en los polos históricos de la industrialización peninsular o en zonas donde el paisaje había sido brutalmente transformado por la explotación minera. Los ejemplos más relevantes son los Museos de la Ciencia y de la Técnica de Catalunya y Euskadi, ubicados respectivamente en Tarrasa y Baracaldo, el Museo de la Minería asturiana y la Fundación Riotinto. En la periferia de estas grandes instalaciones museísticas, son muy numerosas las actuaciones vinculadas a proyectos de desarrollo local, lo que ha permitido contar con una red de museos temáticos y con meritorias iniciativas de restauración, tan abundantes como poco publicitadas.

En el campo de la colaboración internacional, el impulso organizativo más reseñable iba a ser la creación, en 1978, de un comité internacional para la

conservación del patrimonio industrial, *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), que tuvo su origen en los congresos que, desde 1973, organizaba el Museo de Ironbridge. Dicho comité se trazó como objetivo el desarrollo de la cooperación internacional y la promoción de iniciativas nacionales para la salvaguarda del patrimonio industrial. Con posterioridad, se han sucedido otras actuaciones de respaldo en el seno del Consejo de Europa y de organismos internacionales como la UNESCO-ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios), entre las que destaca la elaboración de un listado con los principales monumentos del patrimonio industrial de la Humanidad, promovido y realizado en 1988 por la TICCIH.

Actualmente, existe ya un amplio consenso entre los investigadores acerca del objeto y campo de actuación de la disciplina, que se centra en el estudio de las huellas físicas del pasado tecnológico y productivo, definiendo el adjetivo industrial, según la propuesta de Andrea Carandini, como el sistema dominante de producción capitalista. Se acota, de este modo, el marco temporal de la disciplina a las sociedades que surgen a partir de la revolución industrial y del desarrollo del capitalismo, evitando la concepción diacrónica del hecho industrial como actividad productiva o de fabricación presente a lo largo de toda la historia de la Humanidad. Al centrar su atención en el estudio de las sociedades surgidas de la revolución industrial, la arqueología industrial se preocupa por los restos físicos –sean estos arquitectónicos o muebles– pero también por las formas de vida del obrero y del empresario capitalista, las innovaciones tecnológicas y las relaciones económicas y sociales establecidas en torno a la producción y distribución de bienes y servicios. Todos estos parámetros tienden a explicarse mutuamente y constituyen en su conjunto aquello que Antonello Negri califica como *Cultura del industrialismo*.

El interés por la arqueología industrial en España se inició en la década de los ochenta. En 1982 tuvieron lugar en Bilbao las I Jornadas sobre protección y revalorización del Patrimonio Industrial, siendo continuadas por las celebradas en Barcelona en 1988 y en Alcoy en 1989. Ya en la década de los noventa, las I y II Jornadas Ibéricas del Patrimonio Industrial y de la Obra

Pública, celebradas respectivamente en Sevilla y Lisboa en 1990 y 1994, contribuyeron a poner en contacto y a coordinar actuaciones dispersas y líneas de investigación iniciadas pocos años antes. De ahí surgieron iniciativas tales como la constitución de la Asociación del Patrimonio Industrial y de la Obra Pública y la celebración en Madrid del VIII Congreso Internacional para la conservación del Patrimonio Industrial, organizado por el TICCIH y el CEHOPU. En su conjunto, supusieron un impulso para la historiografía del patrimonio industrial español, un tema que hasta el momento había sido objeto de una atención tangencial por parte de los investigadores del pasado español.

A la vez que esto ocurría, diversas administraciones culturales locales y autonómicas pusieron en marcha políticas concretas de catalogación y recuperación de restos industriales, más centradas en la arquitectura industrial que en el patrimonio mobiliario. No será hasta el año 2000 cuando se ponga en marcha un Plan de Patrimonio Industrial de ámbito estatal, gestionado por la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales a través del Instituto del Patrimonio Histórico Español. Dicha iniciativa venía justificada por la necesidad de poner en marcha actuaciones coordinadas para su conservación, al tratarse de unos bienes sometidos a una rápida transformación y deterioro.

Los objetivos básicos del Plan, cuyo ámbito de aplicación es todo el territorio español, se orientan a la protección, conservación y proyección social de dicho Patrimonio, instrumentando aquellas medidas que lo hagan posible e incluyendo el uso futuro de conjuntos, edificios y elementos industriales, en la convicción de que se trata de un patrimonio que puede convertirse en factor de desarrollo local, tanto cultural como económico. A finales de ese año fue presentado un primer documento de bases al Consejo del Patrimonio Histórico Español, órgano colegiado que reúne a todas las Comunidades Autónomas, constituyéndose una comisión delegada para estudiar la viabilidad de dicho plan. Dicha comisión, tras estudiar las propuestas presentadas por las Comunidades Autónomas, procedió a seleccionar en el año 2002 cuarenta y nueve elementos e instalaciones para ser incluidos en el Inventario General de Bienes Industriales Españoles. Entre ellos se encuentran cuatro monumentos in-

dustriales radicados en Andalucía: Fábrica azucarera Nuestra Señora del Pilar, de Motril (Granada); Minas de Riotinto (Huelva); Altos Hornos de Marbella (Málaga) y Real Fábrica de Hojalata de Júzcar (Málaga). De ellos, sólo las minas de Riotinto constituyen un proyecto consolidado, aún cuando estén pendientes de ejecución diversas fases del proyecto. Los otros no van más allá, por el momento, de una declaración de intenciones que habrá de concretarse jurídica e institucionalmente.

A pesar del camino recorrido, mucho queda por hacer, puesto que el estudio y la catalogación en ocasiones va a la zaga de los procesos de destrucción. De ahí la urgencia por conocer para poder intervenir a tiempo. Los catálogos constituyen un valioso instrumento de trabajo que nos permite, entre otras cosas, conocer el patrimonio industrial a través de los restos que todavía conservamos; valorar su estado de conservación y sus usos actuales; estudiar en profundidad los ejemplos más destacados; declarar Bien de Interés Cultural los monumentos más significativos o asignar cualquier otro nivel de protección jurídica; y proponiendo, por último, nuevos usos que permitan su conservación. Sólo de este modo puede asegurarse que elementos valiosos de nuestro pasado económico puedan ser disfrutados culturalmente por los ciudadanos y transmitidos a las nuevas generaciones.

Voy a referirme, siquiera sea brevemente, a uno de estos monumentos industriales -evidencia de una actividad cercana a nosotros- y al contexto que la explica, que no es otro que la historia económica reciente de Granada y de buena parte del territorio andaluz. A lo largo del siglo XX, diversas zonas de Andalucía han experimentado un proceso de aniquilación y deslocalización industrial que contrasta con lo que ha venido ocurriendo en otros territorios españoles. Una industria transformadora y extractiva ligada a la agricultura y al comercio, que aprovechaba una renta de situación y movilizaba recursos locales, ha dado paso en muchas localidades y comarcas a una economía de servicios o a una ausencia de oportunidades industriales. Tales cambios han propiciado una cierta desmemoria colectiva, de tal modo que hoy no sabríamos que alguna vez se produjo azúcar en las vegas penibéticas, que el algodón

y la caña de azúcar poblaron las fértiles vegas del litoral mediterráneo andaluz, que Almería y Huelva fueron emporios mineros o que en el litoral malagueño prosperó la más temprana siderurgia y en el gaditano la construcción naval; ejemplos como estos serían opacos a las nuevas generaciones si no fuera por las nuevas aportaciones historiográficas y porque la naturaleza transformadora de muchas de estas actividades ha dejado profundas huellas en los paisajes. Casi lo mismo puede decirse de las redes e infraestructuras ferroviarias y tranviarias, de las centrales hidroeléctricas, fundiciones, fábricas textiles, papeleras, harineras e industria alimentaria en general, que prosperaron en las áreas urbanas de Andalucía. Aún subsisten algunas de estas factorías históricas, que son un pálido reflejo de un cierto pulso industrial que ha sido considerado por algunos historiadores como la cara oculta de la industrialización española.

Granada formó parte de ese grupo de provincias donde no cabe hablar de una industrialización clásica –de acuerdo con el modelo inglés– basada en la siderurgia, la industria textil y el vigoroso crecimiento de las comunicaciones ferroviarias. Antes al contrario, la época de la primera industrialización coincide con la liquidación de una nada desdeñable manufactura textil soportada en el cáñamo y la seda. El discreto impulso industrial de esta provincia fue más tardío y no provendría de esos sectores motores, estando soportado en su capacidad agraria y en sus recursos hidráulicos. Para terminar de marcar diferencias, no cabe hablar en la historia contemporánea de Granada de un impulso industrializador sostenido, sino de una sucesión de oportunidades que han dejado una profunda huella en la historia y la economía local, probablemente por contraste con la realidad actual.

Tales oportunidades industriales tienen unas fechas ciertamente definidas e incluso pueden identificarse a partir de unos pocos sustantivos: caña de azúcar, gas, remolacha, electricidad, hierro. Aún a riesgo de simplificar, voy a trazar un escueto panorama de esos hitos industriales, con los que está directamente relacionado el patrimonio industrial granadino que ha sobrevivido hasta nuestros días.

En 1845 tenía lugar en Almuñécar la apertura de la primera fábrica moderna española para la producción de azúcar. Surgida como iniciativa de un grupo de empresarios madrileños y del botánico Ramón de la Sagra, la nueva instalación supuso un revulsivo para una agonizante actividad preindustrial en torno a la caña de azúcar, que se remontaba mil años atrás y que había aprovechado las magníficas condiciones climáticas del litoral mediterráneo andaluz. La nueva instalación incorporaba los procedimientos de fabricación diseñados para la industria azucarera europea y que habían sido aplicados con éxito a la pujante industria azucarera cubana, la más floreciente del mundo. Con ellos, la fuerza del vapor hace su aparición en el litoral, en un alarde de modernidad que sería imitado en las décadas siguientes por numerosos empresarios. Nunca como hasta entonces, las pequeñas vegas litorales situadas entre Estepeña y Adra vivieron una actividad fabril tan intensa, cuya envergadura contrasta incluso con la actualidad.

Al igual que ocurriría en Almuñécar, en la Vega del Guadalfeo, los municipios granadinos de Motril y Salobreña experimentaron un importante cambio agrario como consecuencia de la expansión del monocultivo cañero, al tiempo que a lo largo de sus acequias y su ensenada —que luego sería puerto— se edificaron numerosas fábricas, dando a estas poblaciones un nítido aspecto industrial que aún hoy es perceptible en su configuración urbana y su paisaje, por más que en las últimas décadas el crecimiento urbano costero haya sido muy depredador con este patrimonio. La primera fábrica motrileña data de 1855. Durante los siguientes cincuenta años, instalaciones de desigual envergadura, promovidas por empresarios granadinos, malagueños y locales, crearon un cinturón industrial del que cada día quedan menos restos. Ninguna de ellas se halla ya activa, puesto que los escasos marjales de cultivo que subsisten en esta Vega y en el litoral malagueño no producen caña suficiente más que para la molturación de una fábrica azucarera. En estos días, precisamente, la azucarera del Guadalfeo, situada en la Caleta de Salobreña, desarrolla la que posiblemente sea la última campaña de su historia.

Una de las factorías motrileñas con más tradición y riqueza patrimonial es la Azucarera Nuestra Señora del Pilar, construida en 1884 y activa a lo largo de casi un siglo. En torno ella hemos venido desarrollando a lo largo de los últimos quince años numerosas acciones de valoración y conservación, logrando que fuese incluida en la lista española de principales monumentos del patrimonio industrial de la Humanidad que, en 1988, llevó a cabo la TICCIH. Del mismo modo, el Plan Nacional de Patrimonio Industrial la incluye, como hemos comentado, en el Inventario General de Bienes Industriales Españoles. Ambas iniciativas son evidencias del interés histórico de esta instalación, que alberga una colección de máquinas de vapor única en España y debiera ser el testigo más cualificado de lo que fue la industrialización azucarera andaluza. Por el momento, se ha logrado que se conserve con cierto nivel de integridad, constituyendo una propiedad municipal para la que se está diseñando el proyecto de lo que será el futuro Museo del Azúcar de Motril.

Un segundo hito de la industrialización granadina está relacionado con una fuente de energía distinta al vapor. En 1866, la empresa de Eugenio Lebón se convertía en concesionaria del servicio de alumbrado público en la ciudad de Granada mediante gas, instalando una fábrica a orillas del Genil que lo producía a partir de la destilación de carbón. Como complemento de ese uso público, el gas iba a suministrar también un nuevo tipo de energía más elástica a la pequeña industria local que hasta el momento dependía de la fuerza hidráulica. Desde mucho tiempo atrás, la combinación de una topografía montuosa, por la que discurría el Darro y el Genil, complementada con una extensa red de acequias que atravesaban las distintas partes de la ciudad (acequia Gorda, acequia de Tarramonta, acequia de Aynadamar, entre otras) determinó la existencia de una próspera industria artesanal que utilizaba directamente la energía hidráulica obtenida de ellas, primero mediante rudimentarios rodeznos y más tarde mediante turbinas más o menos complejas. Fue precisamente en torno a la Acequia Gorda donde se ubicaría el eje industrial granadino de la primera mitad del XIX, dotando a la ciudad de un paisaje de molinos, instalaciones para

la producción de papel, pequeñas fundiciones e incluso modernas fábricas harineras, como la del *Capitán*.

Isidro Boixader fue un personaje clave para esta segunda industrialización granadina soportada en el gas y en el carbón de cok. Llegó de Barcelona en 1866 para concluir la construcción de la fábrica de gas Lebón y se quedó ya aquí a cargo de su explotación, asociándose para ello con sus dos hermanos bajo la razón social “Boixader Hermanos”. En la producción del gas, y como subproducto de la destilación de la hulla se obtenía carbón de cok, un material de gran contenido calorífico que podía utilizarse en aplicaciones industriales impensables hasta entonces. Fue así como nació la fundición que el propio Boixader construyó al poco tiempo. El ejemplo de Boixader fue seguido inmediatamente por Domingo Castaños y por Eduardo Roca, que en la Exposición Provincial de Industria de 1876 ya obtenía Medalla de Oro por los productos fabricados en sus talleres de construcción de máquinas y fundición de hierro “La Granadina”. Estas y otras instalaciones llegarían a constituir un importantísimo núcleo industrial en el sector de la fundición, que no sólo estuvo en condiciones de garantizar las necesidades que se crearían más tarde con la aparición de la industria azucarera, sino que se convertiría además en una significativa rama exportadora de la industria granadina. El gas, por último, permitió la instalación de pequeños motores para dar servicio a una industria ligera, décadas antes de que la electricidad suministrara una mayor elasticidad a la localización industrial.

En 1882 tuvo lugar en Granada el nacimiento de la industria azucarera basada en la remolacha, proporcionando a la ciudad y a la provincia una nueva oportunidad de desarrollo y un nuevo motor de crecimiento, en torno al cual se agruparon numerosas iniciativas empresariales estrechamente conectadas (alcoholeras, mecánica auxiliar, producción de abonos y de materiales de construcción, etc.). Durante las décadas que abrazan el cambio de siglo, el azúcar definió la cara más dinámica de la economía granadina, dejando una huella indeleble en la ciudad y en muchos municipios de la Vega. La primera fábrica azucarera –el Ingenio de San Juan– fue promovido por Juan López Rubio y

Juan Creus y Manso. Aunque sus primitivos edificios industriales soportaron los fuertes terremotos de 1884, no pudieron sufrir sin daño los más débiles de 1953, que mutilaron la parte alta de su chimenea, ni los efectos de un incendio, que destruyó buena parte de los mismos años después que hubiera dejado de funcionar la fábrica en 1904. Aún así, todavía se mantiene en pie lo que quedó de todo ello, en el lugar en que fuera construida, el antiguo cortijo de San Juan, pago de Taifa Albaida, junto a la Acequia Gorda y en las inmediaciones de la línea férrea Granada–Bobadilla. Su emplazamiento junto al ferrocarril era obligado, pero la proximidad de la Acequia Gorda tampoco fue fortuita, ya que el proceso de fabricación del azúcar necesitaba de una importante dotación hidráulica, con lo que el agua de las viejas acequias continuó siendo tan necesaria como siempre para los nuevos procesos fabriles de la Vega. De hecho, el agua y el ferrocarril fueron las principales exigencias de localización de la totalidad de las fábricas azucareras que se construyeron en los años inmediatamente siguientes.

Dos años más tarde, el ingeniero Fernando Guerrero, construyó la fábrica azucarera San Fernando junto a la estación de ferrocarril de Atarfe. De la tercera de las fábricas azucareras de la Vega, Nuestra Señora de las Angustias, construida en 1888 en la carretera de Granada a Pinos Puente por Juan Ramón La Chica, gran empresario granadino que ya contaba con una fábrica de azúcar de caña en Motril, no queda absolutamente nada después de que sobre sus terrenos se levantara el Centro de Fermentación del Tabaco en 1946, cuando este cultivo comenzaba a sustituir a una cada vez más declinante remolacha.

El año siguiente, 1889, fue el de la gran explosión de la industria. En apenas unos meses se construyeron un total de siete fábricas, extendidas a todo lo largo y ancho de la Vega. De todas ellas, de la única de la que no queda vestigio alguno es de la llamada San Cecilio, construida en el Chinarral por la compañía “Villatoro y Alba”. La más lejana, la que levantó el Duque de San Pedro en Láchar, necesitó de un largo ramal de ferrocarril construido por el Duque para dar servicio a la fábrica. Las cinco restantes han tenido una desigual fortuna en cuanto a conservación de sus edificaciones. La fábrica Señor

de la Salud, construida en carretera Santa Fe–Atarfe, conserva aún sus principales edificios, que son actualmente propiedad del Ayuntamiento de Santa Fe, pero no así sus instalaciones industriales ni su chimenea. La fábrica Nuestra Señora del Carmen, construida también por Juan Ramón La Chica en las cercanías de Pinos Puente, dejó de funcionar en 1904, pero todavía conserva todas sus edificaciones, dedicadas ahora a actividades. La fábrica de La Bomba fue construida por el Marqués de Dílar sobre una vieja fábrica harinera y convertida más tarde en subestación de electricidad, destino que aún conserva. La fábrica Nuestra Señora del Rosario fue construida por “López Medina e Hijos” en la estación de ferrocarril de Pinos Puente y, aunque dejó de funcionar en 1904, aún conserva buena parte de sus primitivas edificaciones.

De las diez fábricas construidas en la Vega hasta esta fecha y adquiridas en 1904 por la “Sociedad General Azucarera de España”, la única que se mantuvo en funcionamiento, hasta los tiempos de la Dictadura de Primo de Rivera, fue la mayor de todas ellas, la fábrica Santa Juliana, que construyó el propio Juan Creus y Manso, en la carretera Granada–Motril, en el punto en que esta pasa sobre el río Monachil, con un apartadero propio de Tranvías Eléctricos de Granada. En la actualidad se destina a Feria de Muestras, utilizando buena parte de los edificios que existían cuando fue adquirida a su anterior propietario para materializar esta iniciativa. Su chimenea, la más alta de su época, constituye en la actualidad el símbolo más emblemático de este recinto ferial.

Ya en el inicio del siglo XX tuvieron lugar nuevas fundaciones fabriles, que constituyen el último gran impulso constructor del azúcar granadino. En 1901 abrió sus puertas en Guadix la fábrica San Torcuato, promovida por el catedrático de la Universidad y empresario Manuel Fernández Fígares y por los banqueros Rodríguez Acosta y Gallardo, seguida por la de Caniles, donde los hermanos Rubio, a los que siempre se encuentra en las más importantes aventuras empresariales de ese tiempo, construyeron la fábrica Nuestra Señora de las Mercedes. Todavía existen ambas, la primera de ellas semiabandonada y la segunda dedicada a otros menesteres. En ese mismo año, un numeroso grupo de agricultores, descontentos del trato que recibían de los fabricantes de azú-

car, decidieron constituir la sociedad anónima “Fábrica Azucarera San Isidro” y financiar por sí mismos una fábrica con el mismo nombre en las inmediaciones del antiguo Ingenio de San Juan, que años después pasaría a integrarse en la misma propiedad. Sería esta la última fábrica de la Vega en cerrar, precisamente en 1982, al cumplirse un siglo exactamente del nacimiento de la industria azucarera en la Vega, sin que tuvieran éxito entonces los muchos esfuerzos que se hicieron para que se conservaran íntegramente sus instalaciones industriales, formando parte de un museo que la ciudad hubiera podido dedicar a una actividad industrial que le había dado sus años de mayor auge económico. Por fortuna, su nuevo propietario decidió no demolerla, a la espera de destinarla a algún uso singular, que hoy parece concretarse con el anunciado proyecto de un centro comercial y de ocio. En los años posteriores, nuevas iniciativas cooperativas permitirían la aparición de instalaciones como la Vega y la Purísima, tan vinculada esta última a los proyectos industriales de *Tranvías Eléctricos de Granada*. La última fábrica azucarera que se construyó en la Vega fue la de *San Pascual*, en Zujaira, que hizo su primera campaña en 1911. También se conservan buena parte de sus edificaciones, pero nada de sus instalaciones industriales.

Un nuevo capítulo de la industrialización granadina viene marcado por la aparición de la electricidad, llamada a tener una gran importancia en Granada. No sólo constituyó, en su vertiente de generación, un nuevo aprovechamiento para el que la topografía nevadense se prestaba magníficamente, sino que permitió que la economía local contase con un abastecimiento asegurado de energía, sin la que no hubieran sido posibles realizaciones tales como la red tranviaria. En 1892 tuvo lugar la constitución de la Sociedad General de Electricidad, cuyo objeto era aprovechar la contrata de alumbrado público municipal en ciertos barrios. Su primer director sería el ingeniero mecánico Manuel Aguirre y Garzón, asociado con el industrial Enrique Tortosa Acosta, representante de la casa constructora de turbinas Planas y Flaquer. El Ayuntamiento le concedió el alumbrado eléctrico de las casas de la ciudad por un plazo de 10 años, poniéndose en marcha el servicio el 1 de Junio de 1893 mediante una

central térmica ubicada en el Paseo del Salón, que suministraría la energía durante los primeros años. En 1896 se reconstituyó como *Compañía General de Electricidad de Granada*, abordando la construcción de una central hidroeléctrica a quince kilómetros de la ciudad, en las inmediaciones de Pinos Genil. Fue esta la primera de una serie de instalaciones de generación que aprovecharon los caudales de la vertiente norte de Sierra Nevada (Monachil, Castillo, Maitena, Diéchar, etc), iniciando una tradición que sería continuada por instalaciones de mayor envergadura en las vertientes oriental y meridional del macizo (Dúrcal, Poqueira). Tras los vaivenes empresariales que experimentó la producción eléctrica a lo largo del siglo XX y debido también al rápido proceso de obsolescencia al que están sometidas estas actividades, muy poco es lo que el patrimonio local ha heredado de esta pujante industria.

Podríamos continuar hablando de otras muchas actividades, y de sus correspondientes instalaciones, diseminadas a lo largo y ancho de la provincia, tales como las vinculadas a la minería y a la transformación agraria, pero creo que lo dicho hasta el momento evidencia la importancia de esos testigos económicos de la historia granadina, a cuya defensa y conservación he dedicado una parte de mi actividad profesional. Vivencias personales, tradiciones familiares y formación académica han confluído a lo largo de los años para despertar mi interés por lo tecnológico y, en concreto, por la dimensión histórica de la tecnología. De hecho, nuestro entorno se halla poblado de paisajes, edificios, máquinas y objetos que expresan otras facetas del pasado y que abren nuevas vías para un conocimiento más preciso del mismo. Y de ese contacto con el patrimonio surgen inevitablemente actitudes de respeto y valoración hacia los restos materiales que lo integran, en cuanto constituyen valiosos recursos interpretativos que toda sociedad culta debe preservar. Aunque no suscriba en todos sus términos la conocida máxima de Anatole France donde nos insta a conservar hasta el más pequeño de nuestros recuerdos –“No perdamos nada del pasado, porque sólo con el pasado se construye el porvenir”– entiendo que hay una responsabilidad científica y social en lo relativo a la definición y a la tutela de nuestro patrimonio, que ha de ser lo más generosa

posible sin dejar de ser exigente y que ha de ser realista sin perder el horizonte de la utopía.

No pretendo con estas palabras hacer una defensa del conservacionismo a ultranza; pero estoy convencido de la necesidad de buscar fórmulas que hagan compatibles los cambios con las pervivencias, la inevitable transformación con la conservación de la memoria pública. Lo cierto es que, a pesar del creciente interés en torno al patrimonio industrial, llevamos décadas asistiendo a una destrucción que no puede calificarse siquiera de selectiva. Las causas habría que buscarlas en la rapidez del desarrollo técnico que lleva a un continuo reciclaje de las empresas, en la propia extinción de las actividades industriales –de las que tan numerosos ejemplos hay en Andalucía y en Granada en particular– y en un urbanismo que no acaba de conciliar lo especulativo con lo socialmente útil.

Estoy convencido de que las actuaciones de conservación de nuestros bienes culturales expresan el grado de desarrollo cultural y cívico de una comunidad; preservar los testigos urbanos del pasado industrial mediante operaciones de rehabilitación y reutilización de espacios industriales, hacen uso de la imaginación para modernizar sin destruir, constituyen indicios esperanzadores de que esta evidencia se está comenzando a asumir públicamente. No hay más que visitar muchas regiones y ciudades europeas para contemplar mil y un ejemplos de cómo el patrimonio tecnológico mobiliario e inmobiliario se integra armónicamente en el paisaje e incluso supone un importante recurso cultural y turístico.

Tales convicciones hacen que una inquietud inicialmente personal acabe dando paso a una actividad con cierta proyección pública. A lo largo de las dos últimas décadas he tenido la ocasión y el placer de intervenir en este debate y contribuir –quizá de un modo más significado que otros– a la valoración y conservación de nuestros bienes industriales. Con ello, no he hecho sino sumar mi personal esfuerzo al de otros muchos compañeros; y este no hubiera tenido tampoco demasiado valor ni proyección si no hubiese estado en ocasiones amparado y estimulado institucionalmente. Porque las preocupaciones y

tareas personales, por más meritorias que puedan ser, de poco sirven si no son asumidas como propias por las instituciones pertinentes y por la sociedad en su conjunto.

Al igual que le ha ocurrido a otros tantos colegas, mi compromiso con la defensa del patrimonio industrial se justifica por la riqueza de los bienes que existen en Andalucía, por la desprotección de buena parte de los mismos y por el convencimiento de que es posible hacerlo de otro modo. De ahí que haya acabado sumando mi voz a la de aquellos que denuncian un expolio o elaboran propuestas de musealización de espacios industriales, aportando recursos y asesoramiento siempre que se me han solicitado. En paralelo a estas actuaciones puntuales, la actividad que más me ha compensado personalmente ha sido la recuperación y restauración de bienes que de otro modo hubieran sido destruidos. Cada uno de ellos cuenta una pequeña o gran historia y, en su conjunto, constituyen una parcela de la memoria de Granada.

De este modo, ha sido posible salvar una parte significativa de los restos mecánicos de una industria azucarera local que comenzó a desmoronarse desde la década de los 70; muchas de las máquinas de vapor que hicieron de Granada una ciudad próspera e industrial durante casi un siglo se han librado del soplete del chatarrero para enriquecer los fondos del Museo Nacional de Ciencia y Tecnología o para embellecer la ciudad y recordar que alguna vez la industria marcó el pulso económico de esta tierra. Asimismo, a través de la Escuela Taller de Rehabilitación del Patrimonio Científico e Industrial de la Universidad de Granada se ha logrado restaurar un rico patrimonio mueble, del que son ejemplos relevantes una antigua fábrica aceitera expuesta en el Parque de la Ciencias, el primer microscopio electrónico que estuvo activo en Granada o uno de los telescopios más interesantes del Observatorio de Cartuja.

Con todo ello creo haber contribuido humildemente a que se conozcan mejor algunas otras caras y aristas de nuestro pasado y a que se fomente e institucionalice una cierta sensibilidad conservacionista. Y es con este escueto

currículum –que tiene tras de sí una gran labor de equipo– con el que me presento hoy ante ustedes para seguir declarándome disponible para todo aquello que tenga relación con nuestro patrimonio y contribuir en la medida de mis posibilidades a su conservación y difusión.

Gracias.

CONTESTACIÓN
DEL
ILMO. SR. D. IGNACIO HENARES CUÉLLAR

previamente quedaban fuera de la acción político-jurídica y técnica de la tutela. Por primera vez, y no voy a reiterarme en las muy precisas referencias que se contienen en el discurso del nuevo Académico al respecto del reconocimiento internacional del patrimonio industrial llevada a cabo por el TICCIH -The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage- y el ICOMOS en los años ochenta, se da una coincidencia cronológica entre una corriente socio-cultural y los desarrollos legales destinados a dirigir la acción protectora oportuna sobre los valores teóricamente identificados.

Y, sin embargo, al tiempo que el conocimiento científico, la investigación internacional, las instituciones culturales de las sociedades avanzadas y las legislaciones reflejan esta conciencia contemporánea, se acelera de modo incontenible el proceso de expolio y destrucción del patrimonio legado por las sociedades industriales contemporáneas.

Ello representa un proceso negativo asimilable al supuesto por la rápida desaparición y los problemas existentes para la conservación de la arquitectura más próxima a nosotros, la construida en los siglos XIX y XX, desde los historicismos al modernismo, desde el expresionismo al racionalismo.

El muy documentado alegato de Don Miguel Giménez Yanguas ilustra sobradamente sobre las razones históricas que han desencadenado el proceso de destrucción de los bienes que integran el patrimonio industrial y hacen gravitar sobre él una amenaza de futuro. En primer lugar, una percepción colectiva que considera de modo exclusivo la naturaleza y función productivas de tales bienes. De paisajes, edificios fabriles, máquinas e ingenios técnicos, que en esta fase postindustrial de las sociedades de nuestro tiempo, en pleno cambio de las estructuras productivas y ante el fenómeno de la deslocalización industrial, son vistos tan sólo como realidades materiales y técnicas obsoletas que han perdido su función. Lo que, a falta de una clara conciencia social de los valores patrimoniales que representan, lleva a la pasividad ante su desmantelamiento, que no es sino una forma de expolio cultural.

La otra es una causa que coincide en toda pérdida patrimonial, la tensión especulativa, el triunfo del lucro y la generación de beneficios, reduciendo a suelo urbanizable o chatarra los bienes que integran la también denominada

arqueología industrial, sin la menor atención a los valores representados por edificios fabriles y maquinaria histórica, que opuestamente constituyen valores sociales, insustituibles e irrepetibles. Del tipo de los que Di Stefano, en su libro sobre la recuperación de los valores en la conservación del patrimonio, no dudaba en calificar como plusvalía social.

Don Miguel Giménez Yanguas representa un modelo humano e intelectual que, iniciado con la visión científica del Renacimiento culmina en la Ilustración y el pensamiento científico y técnico de la revolución industrial. Es un ingeniero apasionado por toda clase de ingenio, un concepto que él ha reivindicado por su etimología y significación para describir una actividad que desde sus orígenes ha tenido por objeto poner al servicio de la sociedad los conocimientos técnicos, con el fin de mejorar la existencia humana. Estos ingenios, como el nuevo Académico acaba de expresar con precisión y belleza, en su forma, además de la evidencia material de una función técnica, y ello no escapa a su afinada conciencia histórica, contienen una configuración de un pensamiento científico y un instante irrepetible de la historia del progreso humano.

A nadie se escapa el modo en que, en el riguroso relato que acabamos de oír, ha propuesto el recipiario y nos ha participado el orden de los valores, patrimoniales, técnicos, culturales e históricos que fundamentan en su visión de científico, preocupado por la cultura, las exigencias de la conservación de unos bienes que están reclamando un pleno y urgente reconocimiento.

Quienes hemos sido testigos de la pasión de Miguel debemos recordar aquí que ésta ha trascendido el marco de lo teórico, a pesar de la extraordinaria importancia de su contribución como investigador, de la que nos ocuparemos en su lugar. Hay otros dos aspectos destacables en su personalidad y su labor, su filantropía y su cualidad de excepcional coleccionista, que incluye la de restaurador y cuidador del acervo reunido. Apparently podrían considerarse calidades indiscernibles y constituyentes de una forma de conciencia única. Pero, sin embargo, no es así. Una breve reflexión histórica, hecha sin ninguna acritud, nos fuerza a lamentarnos sobre el hecho de que, en sociedades como la nuestra, en las que los ideales de ilustración sufrieron avatares muy adversos, hayan resultado infrecuentes los ejem-

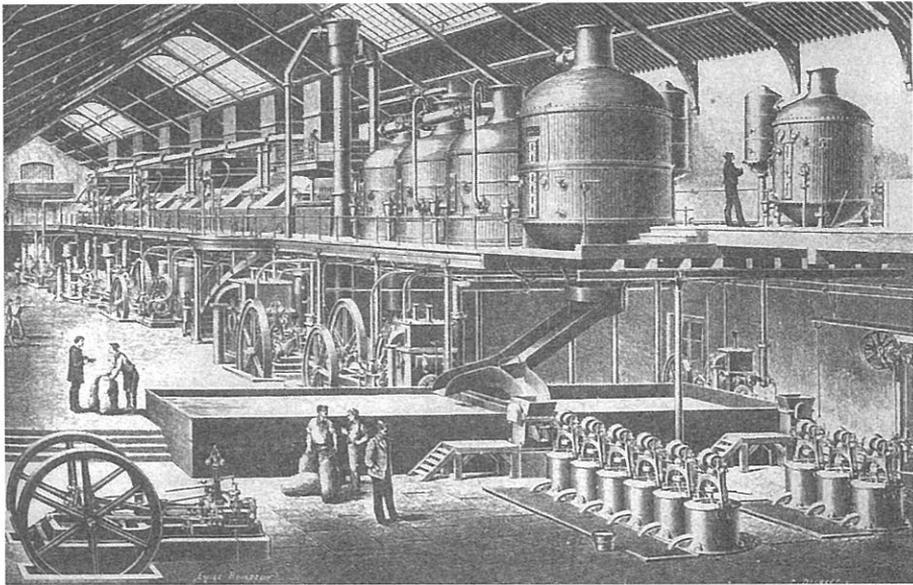
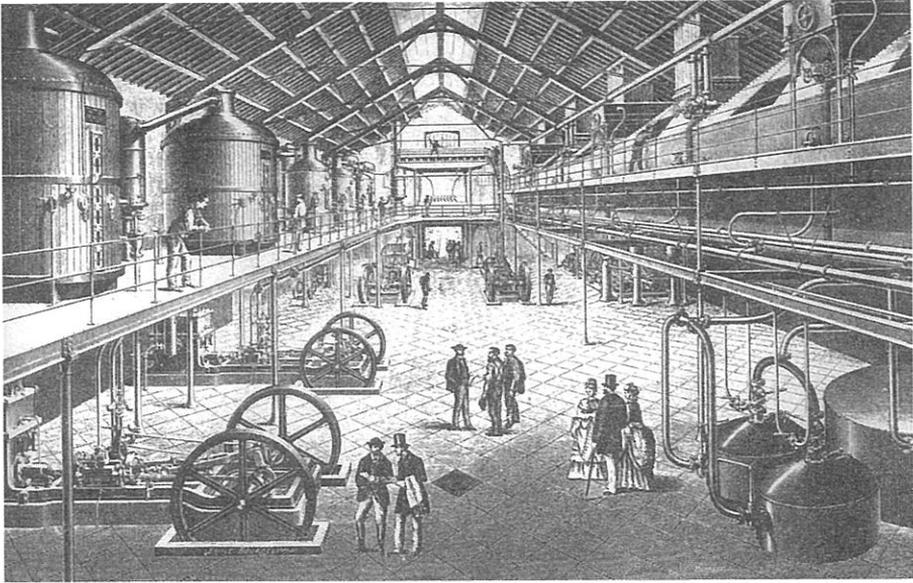
plos de coleccionismo, privándonos de los que suponen verdaderos pilares de la cultura, de su estudio y fruición en todos los ámbitos de la misma. Pero como recordara en un bellísimo libro un historiador del coleccionismo, Rheims, al que titulaba *L'enfer de la curiosité*, éste constituye una pasión humana dominada por la posesividad. Es este rasgo el que se halla ausente de la labor desarrollada por Miguel, la que le ha permitido rescatar del olvido en oscuras chatarrerías o chamarilerías valiosos objetos, guiado siempre por su conocimiento técnico y su certera sensibilidad histórica, para tras intervenirlos paciente y competentemente devolverlos al uso social más indicado.

De esta manera, tras salvarlo de su desaparición comprándolo como papel viejo nuestro nuevo Académico pone en manos del historiador correspondiente el archivo de una empresa industrial imprescindible para la investigación del ramo y la época objeto de su ocupación; o tras restaurarlos dona los más preciosos objetos de su colección a la Universidad o al museo del Parque de las Ciencias, o finalmente consigue que viejas máquinas, también intervenidas para su conservación bajo su dirección, se conviertan en significativos monumentos urbanos de una sociedad que ha olvidado su pasado industrial; un momento imprescindible de la propia memoria en el actual en que parecemos irremisiblemente destinados a vivir de una economía de servicios.

Raramente se suelen dar reunidas las cualidades que se requieren para ocuparse con capacidad de la tutela del patrimonio histórico. Por ello en las propuestas teóricas se suele hablar de la multidisciplinaridad o la transdisciplinaridad como exigencias que definan el perfil del conservador. En la persona de Miguel Giménez Yanguas coinciden el técnico en su calidad de ingeniero, el más exigente de los historiadores de la ciencia y la tecnología y el más competente de los restauradores. Tal vez por ello la concesión del premio andaluz Andrés de Vandelvira, que se otorga a las personalidades que se distinguen en el conocimiento o la salvaguarda de nuestro patrimonio histórico, en su última edición, haya constituido un justo reconocimiento de aspectos esenciales de esta personalidad, ya que el de su inagotable filantropía difícilmente puede encontrar una expresión curricular. Sí la tienen, en cambio, las importantes iniciativas que dentro de nuestra Universidad le llevaron a la

formación de un grupo de investigación pionero dedicada al estudio del patrimonio industrial, o a la creación de la primera escuela-taller destinada a la restauración de los bienes culturales que se integran dentro de esta categoría patrimonial. La hermosa lección que nos ha dictado en este acto de recepción es el fruto de esta investigación. Debería hallar la mayor difusión que cupiera darle, porque desaparecido todo rastro de nuestro pasado industrial, de una modernidad que fue recibida con esperanza por toda la sociedad granadina entre 1880 y 1930, valgan el testimonio ilusionado de la prensa coetánea o la esperanza de que aquella nueva realidad socio-económica pudiera definitivamente introducirnos en la cultura moderna, manifestada por Don Francisco de Paula Valladar, para avalar la significatividad de este fenómeno histórico.

Ocurría como ha señalado nuestro académico tras la crisis de modelos industriales periclitados, como el cáñamo o la seda, y venía a representar una nueva etapa de la economía capitalista e industrial en las condiciones sociales de la Restauración y la definitiva liquidación del imperio ultramarino. Como quiera que sea y a medida que la imagen de una Granada industrial se va haciendo más imposible, a causa de los actuales cambios económicos, la realidad que tan rigurosamente nos acaba de describir Don Miguel se ha hecho opaca, o se ha ocultado, lo que es más grave a la conciencia ciudadana que ha perdido sus hitos y sus significados. Los granadinos del nuevo siglo, sin embargo, todavía pueden esforzándose y desarrollando el necesario pensamiento colectivo e instando la acción pública pertinente, conservar paisajes, estructuras y bienes que se relacionan con una no tan remota industria del gas, de la electricidad, del azúcar, de caña o de remolacha, del tabaco, con una red de tranvías o transporte ferroviario, Presentes en lo físico, pero también en lo imaginario, en lo intangible, que poseen antes que nada un valor histórico, social y cultural imprescindible. La presencia de un especialista en la cultura material de un tiempo tan próximo supone un incuestionable enriquecimiento del potencial humano de esta corporación, pero sobre todo una ampliación ilimitada de sus horizontes. Sea por todo ello muy bienvenido a esta, desde hoy, su casa, Don Miguel, con nuestros mejores deseos para su labor académica. Muchas gracias.



Vistas de las Salas de Máquinas de una fábrica de azúcar de remolacha construída hacia el año 1880. (Catálogo Fives-Lilles 1882)

Depósito Legal: GR/856-2004
Impreso en Gráficas Granada