

## La Estación de Norte en Valladolid

Sala de Exposiciones

Oficina de Turismo de San Benito

C/ San Benito, 1

Del 16 de noviembre de 2021 al 7 de enero de 2022

100 elementos del  
**PATRIMONIO  
INDUSTRIAL**  
en España

# 100 elementos del Patrimonio Industrial en España.

## La estación de Norte en Valladolid


La estación de Valladolid-Campo Grande fue uno de los cien elementos seleccionados por TICCIH-España como muestra de la riqueza del patrimonio industrial español.

La mayor parte de los contenidos expuestos son los correspondientes a la exposición “100 elementos del patrimonio industrial español”, conjunto dentro del cual hay que enmarcar el caso de la estación de Norte en Valladolid.

Pero, señalado esto, es preciso también realizar una aproximación a este espacio de nuestra ciudad para comprender dónde reside su valor como patrimonio. Por ello se ha incluido una serie de cuatro paneles para mostrar la presencia del ferrocarril en la ciudad, el conjunto de la estación y su evolución, y los dos principales elementos que la constituyen: los talleres generales y el depósito de locomotoras.

Porque, en el caso de Valladolid, estas dos instalaciones no solo han sido los dos elementos principales en términos de superficie o de impacto en la ciudad, siquiera sea por el número de personas que, a lo largo de más de siglo y medio, han trabajado en ellas, sino que, paradójicamente, son también los menos conocidos y aquellos donde reside buena parte de sus valores patrimoniales.

La exposición se complementa por una maqueta del Depósito de locomotoras realizada por la Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril, que gentilmente la ha cedido para este evento.



100 elementos del  
**PATRIMONIO INDUSTRIAL**  
en España

**La Estación de Norte en Valladolid**  
Sala de Exposiciones  
Oficina de Turismo de San Benito  
C/ San Benito, 1

Del 16 de noviembre de 2021 al 7 de enero de 2022  
Lunes a sábados: 10,00-14,00 y 16,00-19,00  
Domingos y festivos: 10,00-14,00

TICCIH ESPAÑA INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA DE VALLADOLID Ayuntamiento de Valladolid VAI VALLADOLID VALLADOLID

Esta edición de la exposición de los 100 elementos del Patrimonio Industrial de España (TICCIH-España), ha sido organizada por la Concejalía de Cultura y Turismo del Ayuntamiento de Valladolid y el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid.

Comisario: José Luis Lalana

## Los 100 elementos del Patrimonio Industrial en España



La sección española de TICCIH (Comité Internacional para la Conservación del patrimonio industrial) seleccionó, con la colaboración de las Comunidades Autónomas, una muestra representativa de 100 Elementos del Patrimonio Industrial en España cuyos resultados se presentan en esta exposición.

Esta selección se incluyó, como Catálogo Mínimo, en la revisión del Plan Nacional de Patrimonio Industrial del año 2011.

La exposición constituye un notable e importante trabajo de selección, tomando en cuenta aspectos cronológicos, tipologías básicas, sectores productivos y grado de conservación. No se trata, por tanto, de un inventario exhaustivo, sino de una muestra de la gran riqueza patrimonial que atesora nuestro país.

En este sentido, la exposición de los 100 elementos del patrimonio industrial en España demuestra el grado de madurez y rigor que ha adquirido el patrimonio de la industrialización, como documento excepcional de la historia contemporánea, íntimamente ligada al proceso de la industrialización.

TICCIH-España se constituyó en el año 2002, como sección nacional de una asociación creada en 1978, que cuenta hoy con presencia en todo el mundo.

Más información en [www.ticcih.es](http://www.ticcih.es)



*Se entiende por patrimonio industrial el conjunto de los bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y gestión generadas por el sistema económico surgido de la "revolución industrial". Estos bienes se deben entender como un todo integral compuesto por el paisaje en el que se insertan, las relaciones industriales en que se estructuran, las arquitecturas que los caracterizan, las técnicas utilizadas en sus procedimientos, los archivos generados durante su actividad y sus prácticas de carácter simbólico.*

Plan Nacional de Patrimonio Industrial, 2011

## El patrimonio industrial



Se suele tomar la fecha de la demolición del pórtico de la estación londinense de Euston, 1962, como el hito que marcó el interés por el patrimonio industrial, y el desarrollo de la disciplina de la arqueología industrial.

Se trata, por tanto, de una cuestión que no es nueva, y aunque hay todavía algunas cuestiones que son objeto de reflexión y discusión, existe hoy día un amplio consenso internacional sobre cómo debe interpretarse el concepto de patrimonio industrial.

Para las personas interesadas en conocer o profundizar sobre el tema, éstas son algunas de las páginas web y documentos fundamentales que se pueden consultar en Internet:

- Plan Nacional de Patrimonio Industrial de España, que desde su primera edición en el año 2001 ha sido ampliado en varias ocasiones:

<http://ipce.mcu.es/conservacion/planesnacionales/patrimonio.html>

- Carta de Nizhny Tagil, elaborada por TICCIH en 2003:

<https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf>

- Criterios conjuntos de ICOMOS-TICCIH para la conservación del Patrimonio industrial: Sitios, construcciones, áreas y paisajes, conocidos como Principios de Dublín (2011).

<http://ticcih.es/criterios-conjuntos-de-icomos-ticcih-para-la-conservacion-del-patrimonio-industrial/>

- Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial (2018), elaborada por una reunión de expertos en patrimonio industrial de España y coordinada por Julián Sobrino Simal y Marina Sanz Carlos:

<https://ticcih.org/wp-content/uploads/2019/03/Carta-de-Sevilla-de-Patrimonio-Industrial-febrero-2019.pdf>



## LOS 100 ELEMENTOS DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL EN ESPAÑA POR COMUNIDADES

### ■ ANDALUCÍA

- 1 Real Fábrica de Artillería. Sevilla
- 2 Carpintería de ribera de Astilleros Nereo. Málaga
- 3 Paisaje minero de Linares-La Carolina (Jaén)
- 4 Paisaje minero de Riotinto (Huelva)
- 5 Bodega González Byass. Jerez de la Frontera (Cádiz)
- 6 Azucarera de San Isidro. Granada
- 7 Cable Inglés. Almería
- 8 Fábrica de cervezas El Águila. Córdoba

### ■ ARAGÓN

- 9 Fundición Averly. Zaragoza
- 10 Fábrica de cervezas La Zaragozana. Zaragoza
- 11 Electro-metalúrgica del Ebro. Sástago (Zaragoza)
- 12 Central hidroeléctrica El Run. Seira (Huesca)
- 13 Fábrica de Harinas Polo. Villanueva de Gállego (Zaragoza)
- 14 Fábrica de cementos Portland. Morata de Jalón (Zaragoza)
- 15 Fábrica de material eléctrico GIESA. Zaragoza
- 16 Paisaje minero de Val de Ariño (Teruel)

### ■ ASTURIAS

- 17 Fábricas de armas de Asturias: La Vega (Oviedo) y Trubia
- 18 Paisaje minero y fábrica de zinc de Arnao. Castrillón
- 19 Estación del Norte de Gijón
- 20 Fábrica de sidra El Gaitero. Villaviciosa
- 21 Paisaje minero del Valle del Turón. Mieres
- 22 Pozo Sotón. San Martín del Rey Aurelio
- 23 Salto y central hidroeléctrica de Grandas de Salime
- 24 Conjunto industrial de ENSIDESA. Avilés, Corvera y Gozón

### ■ CANARIAS

- 25 Noria de Jinámar. Telde (Gran Canaria)
- 26 Azucarera de San Juan. Telde (Gran Canaria)

### ■ CANTABRIA

- 27 Obras para el transporte de maderas con destino a la Real Fábrica de Cañones de La Cavada. San Roque de Riomiera y Soba
- 28 La Lechera Montañesa. Torrelavega
- 29 Paisaje minero de Cabarga. Villaescusa, Penagos, El Astillero, Liérganes y Medio Cudeyo
- 30 Fábrica de harinas La Montañesa. Pesquera

### ■ CASTILLA Y LEÓN

- 31 Real Ingenio y Casa de la Moneda. Segovia
- 32 Canal de Castilla (Burgos, Palencia y Valladolid)
- 33 Ferrería de San Blas. Sabero (León)
- 34 Estación de ferrocarril de Valladolid-Campo Grande
- 35 Real Aserrío Mecánico de los Montes de Valsáin (Segovia)
- 36 Puente-viaducto de Pino. Pino del Oro y Villadepera (Zamora)
- 37 Central térmica de la Minerero-Siderúrgica de Ponferrada (León)

### ■ CASTILLA-LA MANCHA

- 38 Paisaje de las salinas de Imón y La Olmera (Guadalajara)
- 39 Paisaje minero de Almadén (Ciudad Real)
- 40 Martinete de los Pozuelos de Calatrava (Ciudad Real)
- 41 Real Fábrica de Latón de San Juan de Alcaraz. Riópar (Albacete)
- 42 Real Fábrica de Armas de Toledo
- 43 Escombreras Terri e instalaciones de la SMMP. Puertollano (Ciudad Real)

### ■ CATALUÑA

- 44 Molino de papel de la Vila de la Costa. Capellades (Barcelona)
- 45 Máquina de vapor de Industrias Burés. Anglès (Girona)
- 46 Fábrica de paños Cal Miralda. Manresa (Barcelona)
- 47 Colonia Sedó. Esparraguera (Barcelona)
- 48 Central de bombeo de la Sociedad de Aguas. Cornellá (Barcelona)
- 49 Bodega del Sindicato Agrícola. Pinell de Brai (Tarragona)
- 50 Fábrica de cemento de Clot del Moro. Castellar de N´Dug (Barcelona)
- 51 Paisaje de las minas de plomo de Bellmunt del Priorat (Tarragona)
- 52 Paisaje de las minas de sal de Cardona (Barcelona)
- 53 Vapor Aymerich, Amat i Jover. Terrassa (Barcelona)

### ■ COMUNIDAD VALENCIANA

- 54 El Molinar. Alcoy (Alacant)
- 55 Fábrica Giner. Morella (Castellón)
- 56 Refinería La Británica. Alacant
- 57 Estación del Norte de Valencia
- 58 Mercado Central de Abastos de Valencia
- 59 Viaducto de Santa Ana. Benissa (Alacant)
- 60 Horno Hoffman en el Rajolar de Bauset. Paiporta (Valencia)
- 61 Alto horno número 2. Puerto de Sagunto (Valencia)

### ■ EXTREMADURA

- 62 Aldea Moret. Cáceres
- 63 Poblado ferroviario de Monfragüe. Malpartida de Plasencia (Cáceres)
- 64 Mina de La Jayona. Fuente del Arco (Badajoz)
- 65 Fábrica de harinas de Castuera (Badajoz)

## GALICIA

- 66 Astilleros del Arsenal Militar de Ferrol (A Coruña)
- 67 Complejo siderúrgico y cerámico de Sargadelos. Cervo (Lugo)
- 68 Central hidroeléctrica del Tambre. Noia (A Coruña)
- 69 Fábrica de conservas y Factoría ballenera Massó. Cangas de Morrazo (Pontevedra)
- 70 Poblado minero de Fontao. Vila de Cruces (Pontevedra)

## ISLAS BALEARES

- 71 Sa Fábrica Nova. Soller
- 72 Bodega cooperativa Es Sindicat. Felanitx
- 73 Central térmica de Alcudia

## LA RIOJA

- 74 Bodegas R. López de Heredia Viña Tondonia. Haro
- 75 Matadero municipal. Logroño

## COMUNIDAD DE MADRID

- 76 Conjunto urbano-industrial de Nuevo Baztán
- 77 Real Fábrica de Tapices de Madrid
- 78 Lagar y bodegas del Real Cortijo de San Isidro. Aranjuez
- 79 Conjunto hidráulico del Canal de Isabel II
- 80 Fábrica de cervezas El Águila. Madrid
- 81 Metro de Madrid

## MELILLA

- 82 Cargadero de mineral de Melilla

## REGIÓN DE MURCIA

- 83 Paisaje minero del Cabezo de San Cristóbal y de Los Perules. Mazarrón
- 84 Real Arsenal de Cartagena
- 85 Paisaje industrial de la Sierra Minera de Cartagena-La Unión
- 86 Embarcadero de mineral de El Hornillo. Águilas

## NAVARRA

- 87 Real Fábrica de Municiones de Hierro. Orbaiceta
- 88 Cementos Portland Valderrivas. Olazagutia
- 89 Industrial Urbana. Matesa. Iwer Navarra. Pamplona
- 90 Piher. Nacesa. Tudela

## PAÍS VASCO

- 91 Paisaje de las salinas de Añana (Araba)
- 92 Compañía Auxiliar de Ferrocarriles S. A. CAF. Beasain (Gipuzkoa)
- 93 Paisaje minero de La Arboleda. Trapagarán (Bizkaia)
- 94 Cotos mineros de Zerain y Mutiloa (Gipuzkoa)
- 95 Fábrica de boinas La Encartada. Balmaseda (Bizkaia)
- 96 Puente Vizcaya. Portugalete (Bizkaia)
- 97 Estación de ferrocarril de La Concordia. Bilbao (Bizkaia)
- 98 Patricio Echeverría S. A. Legazpi (Gipuzkoa)
- 99 Fábrica de tabacos de Donostia-San Sebastián (Gipuzkoa)
- 100 Altos Hornos de Vizcaya. Barakaldo y Sestao (Bizkaia)



# Valladolid y el ferrocarril

«En Valladolid se fijaron desde un principio los franceses para colocar inicialmente la cabeza de la construcción y de la explotación. Quedaba en el centro, poco más o menos, de la longitud de la línea de Madrid a Irún, y contaba con base de vida suficiente, y aun sobrada, para la permanencia del numeroso personal de las instalaciones que se proyectaban, como el depósito principal de locomotoras y los grandes talleres de reparación de material motor y móvil».

Francisco Wais, *Historia de los ferrocarriles españoles*

En el núcleo urbano de Valladolid han existido cuatro estaciones (sin contar apeaderos ni estaciones situadas en el término municipal, como la del Pinar de Antequera). La más antigua, la más grande por extensión, complejidad y volumen de tráfico, y la única sigue activa en la actualidad es la de Valladolid-Campo Grande, establecida por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte), que llegaría a ser la mayor compañía ferroviaria del país. En 1860 llegó el primer tren a esta estación, aunque el conjunto de la línea de Madrid a la frontera francesa, cuyas obras comenzaron desde Valladolid en los dos sentidos, no se inauguraría hasta 1864.

Después se construyeron las estaciones de San Bartolomé y de Campo de Béjar, en 1884 y 1890 respectivamente, por el Ferrocarril Económico de Valladolid a Medina de Rioseco, de vía estrecha. Ninguna de las dos existe en la actualidad.

Y finalmente, en 1895 se inauguró la estación de Valladolid-La Esperanza, final de la línea de Ariza a Valladolid, construida por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), la gran competidora nacional de Norte. De la estación de La Esperanza (conocida popularmente como “de Ariza”), subsisten hoy la mayor parte de sus elementos, aunque desde 1985 ha tenido un servicio muy limitado.

En 1941 nació la compañía ferroviaria estatal, Renfe, y casi las tres cuartas partes de la nueva red provenían de las dos principales compañías que existían entonces: Norte y MZA.

## LA ESTACIÓN DE NORTE EN VALLADOLID

### VALLADOLID Y EL FERROCARRIL

«En Valladolid se fijaron desde un principio los franceses para colocar inicialmente la cabeza de la construcción y de la explotación. Quedaba en el centro, poco más o menos, de la longitud de la línea de Madrid a Irún, y contaba con base de vida suficiente, y aun sobrada, para la permanencia del numeroso personal de las instalaciones que se proyectaban, como el depósito principal de locomotoras y los grandes talleres de reparación de material motor y móvil».



**El trazado urbano de las ferrocarril de vía estrecha (1860-1941)**  
En 1860, el trazado urbano de las ferrocarril de vía estrecha (1860-1941) se fijó en Valladolid. El trazado urbano de las ferrocarril de vía estrecha (1860-1941) se fijó en Valladolid. El trazado urbano de las ferrocarril de vía estrecha (1860-1941) se fijó en Valladolid.



**La estación "de Ariza" (Valladolid-La Esperanza)**  
La estación "de Ariza" (Valladolid-La Esperanza) se construyó en 1895. La estación "de Ariza" (Valladolid-La Esperanza) se construyó en 1895. La estación "de Ariza" (Valladolid-La Esperanza) se construyó en 1895.



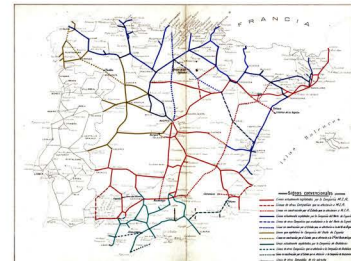

**Una general de la estación y los talleres de Valladolid, 1913**  
Una general de la estación y los talleres de Valladolid, 1913. Una general de la estación y los talleres de Valladolid, 1913. Una general de la estación y los talleres de Valladolid, 1913.



**La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1860-1941) y Valladolid**  
La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1860-1941) y Valladolid. La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1860-1941) y Valladolid. La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1860-1941) y Valladolid.



**VAI**  
VALLADOLID  
VIAJES INTERNACIONALES







# Los Talleres Generales en la tracción vapor

«Generalmente no existe, incluso en las líneas más importantes, más que un solo taller de gran reparación. Este taller es una verdadera fábrica para construir las máquinas y repararlas; porque reparar una máquina locomotora utilizada durante un largo tiempo es, a menudo, reconstruirla.»

Auguste Perdonnet, *Traité élémentaire des chemins de fer*, 1860.

A lo largo de sus 160 años de existencia, los Talleres se han remodelado, hasta el punto de que en las instalaciones actuales solo quedan vestigios sueltos del siglo XIX, y algunas naves de la época de Norte.

En ciertas épocas los cambios han sido graduales, por ampliación de los edificios ya existentes, y más tarde por la llegada de la electricidad y la construcción de edificios capaces de aprovechar sus posibilidades. Estos cambios, aunque importantes en algunos casos, fueron relativamente puntuales. Pero en las décadas de 1950 y 1960, después de trasladar las instalaciones de Material Fijo a su emplazamiento actual, se remodeló profundamente su organización espacial, dejando prácticamente su fisonomía actual, bien diferente de la original.

Los grandes talleres ferroviarios siempre fueron considerados instalaciones peligrosas por las compañías y por las autoridades. Concentraban a miles de obreros (a lo largo de su historia los Talleres de Valladolid han tenido unos 2.000 trabajadores, llegando a los 3.000 en su época de máximo apogeo, a mediados del siglo XX), con un fuerte sentido corporativo y un cierto nivel cultural. De ahí que incluso en el diseño de los talleres se tuviera en cuenta, según señalaba Perdonnet en 1860, la necesidad de “vigilar y contener a los obreros”.

Entre los elementos patrimonialmente más valiosos de los Talleres destaca el hoy conocido como taller de “Montaje 2”, proyectado en 1912 a partir de un modelo diferente al tradicional. Este nuevo modelo, conocido pero todavía no muy extendido en el mundo, estaba vinculado con la disponibilidad de electricidad como medio de producción, y en ese sentido se relaciona directamente con la llegada de la Electra Popular Vallisoletana a la ciudad.

## LA ESTACIÓN DE NORTE EN VALLADOLID

### LOS TALLERES GENERALES EN LA TRACCIÓN VAPOR

«Este los cuidados verdaderamente importantes que son objeto de la industria nacional pueden dividirse en Valladolid, entre, y como en primer lugar, los talleres de Norte de la ciudad, como vulgarmente se dice los que la industria Central de ferrocarril de Norte, son verdaderos, como talleres, en sus instalaciones a la línea.»

parte de ellas completamente demoradas [...] brando del interior rudo, fueron desahucados y puestos a taller de montaje [...] según las oficinas y capataces más dotados con los tres pilares principales de la máquina, como es general tanto a la locomotora y al material, la calidad y el montaje de las partes [...] Una especialidad sorprendente y grandiosa contemplamos la entrada de los trenes en un momento y lugar. El un momento de control de material que presenciamos actividad torres, máquinas de fuerza, cepillos, etc., con hacia el sistema eléctrico de una manera de la de aquí...»

Jose Aguirre y Berde, *Actas de la Academia de Estudios de Historia*, 1907



La fábrica más antigua de los Talleres de Valladolid, 1904.

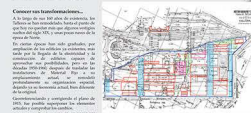
Edificio de construcción de hierro y ladrillo, con un sistema de montaje de piezas de hierro. Fue el primer taller de montaje de piezas de hierro. Fue el primer taller de montaje de piezas de hierro. Fue el primer taller de montaje de piezas de hierro.

«El montaje de piezas de hierro en los talleres más importantes, más que un solo taller de gran reparación. Este taller es una verdadera fábrica para construir las máquinas y repararlas; porque reparar una máquina locomotora utilizada durante un largo tiempo es, a menudo, reconstruirla.»

Auguste Perdonnet, *Traité élémentaire des chemins de fer*, 1860.



Taller de Cátedra, hacia 1910



Taller de Montaje 2, hacia 1912



Trabajadores, s. XX



Taller de Asesor y Trazado, hacia 1910



Trabajador en un taller, s. XX



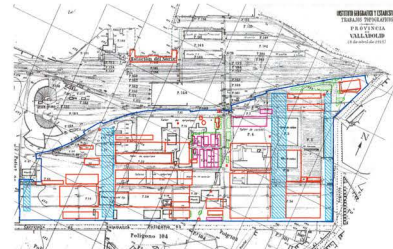
Taller de Asesor y Trazado, hacia 1910



Taller de Asesor y Trazado, hacia 1910



Plan elaborado por José Luis Lobo Nave, 2012



# El depósito de locomotoras, "la Cenicienta del ferrocarril"

«...desearía que el establecimiento del que hablo, recóndito y oculto, que despliega una actividad tan intensa y variada, sea apreciado como se merece; quiero que esta Cenicienta de los ferrocarriles, y sus hábiles y experimentados trabajadores, sean elevados al rango que les corresponde...».

G. Forte, X Congreso Internacional de Ferrocarriles, Londres, 1925.

Junto al Arco de Ladrillo, una singular construcción que es la más antigua que se conserva en la estación, el elemento patrimonialmente más valioso de la estación de Norte en Valladolid es, sin duda, el Depósito de locomotoras.

Un Depósito de locomotoras no es un edificio, aunque en español, a diferencia de otros idiomas, es habitual llamar depósito tanto al edificio principal (la *cochera* o *cocherón*) como al conjunto de la instalación.

Por otra parte, a pesar de lo que pueda sugerir su nombre, un Depósito de máquinas en la época de la tracción a vapor no es tampoco un lugar donde se guardan locomotoras.

En realidad constituye la base sobre la que se fundamenta la explotación ferroviaria, ya que su misión es garantizar la tracción para todos los trenes que circulen por la línea. Para asegurarla, en esta instalación se centraliza la gestión de todos los elementos necesarios, tanto humanos como materiales. Es además una demarcación territorial, y la cabeza de una serie jerarquizada de instalaciones. Todo tramo y toda locomotora de una red ferroviaria estaban asignadas a un Depósito.

Los valores patrimoniales del Depósito de Valladolid son variados y de gran calado. Más allá de la singularidad de su tipología, de su antigüedad o de que constituye una muestra de excelencia de diseño ferroviario, valores que reúne, lo más importante es que conserva todos sus elementos. Fue un depósito importante que en 1966, por las características de los nuevos modos de tracción, dejó de ser necesario.

Gracias a ello es una de las pocas muestras en el mundo que se conserva íntegra, pero hay que tener presente que su estado de conservación es muy malo, y, por tanto, la urgencia de poner en marcha una intervención que permita, al menos, consolidarlo.

## LA ESTACIÓN DE NORTE EN VALLADOLID

### EL DEPÓSITO... "LA CENICIENTA DE LOS FERROCARRILES"

«...desearía que el establecimiento del que hablo, recóndito y oculto, que despliega una actividad tan intensa y variada, sea apreciado como se merece; quiero que esta Cenicienta de los ferrocarriles, y sus hábiles y experimentados trabajadores, sean elevados al rango que les corresponde...».

«Lo importante en el trabajo del depósito es mantener la locomotora en movimiento, saber que las máquinas están en condiciones de salida y ir a su salida, evitando el riesgo de pararse la línea por el falta de una locomotora... El profesional del Depósito no puede decir si no puede, su responsabilidad es de mantenerlo por lo intentado...».

