

Strand 3: The challenges facing Art Nouveau Heritage

LA FRAGILIDAD DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL EN REUS Y TARRAGONA¹

Elena de Ortueta Hilberath

La investigación y la salvaguarda de patrimonio industrial arrancó en la década de los años sesenta del siglo XX y de forma paulatina ha ido creciendo el interés social y la sensibilización hacia ese legado.² Durante varias décadas, los vestigios fabriles singulares o no, sucumbieron por la acción de la piqueta. Su estado de conservación ha sido desigual e independiente a la calidad de las fabricas y la destrucción, a veces, fue motivada por causas ajenas a la obra. Participaron múltiples factores, entre ellos el encontrarse ubicadas en solares interesantes para la nueva expansión de la población –a pesar de estar catalogados en el plan de ordenación urbana-, o bien, por el abandono de los inmuebles por parte de la empresa –debido a razones económicas o por la implantación de nuevos sistemas de producción-. Por lo tanto, hoy en día, el testimonio industrial en el paisaje de las ciudades de Tarragona y Reus es irregular y dispar siendo la percepción que tenemos del misma adulterada y sesgada.

El transporte y la industria del vino

La producción y el comercio vitivinícola fue una actividad económica fundamental en las localidades de Reus y Tarragona. Su desarrollo no es comprensible sin considerar el adelanto de los medios de comunicación, los cuales fomentaron el establecimiento de nuevas fabricas.

¹ Esta investigación se enmarca dentro de los resultados del grupo de investigación de la Universidad de Extremadura *Arte, Arquitectura e Ingeniería de la Antigüedad a nuestros días* dirigido por María Cruz Villalón.

² Inmaculada AGUILAR CIVERA, “Arquitectura industrial, testimonio de la era de la industrialización”, *Bienes culturales: revista del Instituto del Patrimonio*, 7, 2007, pp. 71-101: 71.

Las destilerías reusenses compraban sin intermediarios la producción a los agricultores de la zona a cambio de prestamos para la futura cosecha. Comercio y crédito estaban íntimamente entrelazados. La intervención del comerciante, en muchas ocasiones, se redujo a la rectificación con licores antes de proceder a su exportación o comercialización.³ Desde Reus se hicieron casi todas las transacciones de bebidas alcohólicas procedentes del Camp de Tarragona, la Conca de Barberà, el Priorat e incluso de explotaciones más lejanas como del área de Tortosa o del entorno de Lleida. Las mejoras de las técnicas agrícolas permitieron la intensificación del cultivo a través del aumento del número de hiladas y/o de la disminución de la distancia entre las cepas. La modernización de las explotaciones permitió el incremento de la producción aunque en algunas ocasiones fue en detrimento de la calidad. Dada la importancia de los acuerdos originados del negocio del vino y de sus derivados, Reus se convirtió a inicios del siglo XIX en un referente para el resto de las plazas comerciales catalanas –Mataró, Sitges, Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès y Valls-.

El transporte marítimo fue una pieza clave en el engranaje para la implantación de una agricultura destinada a la venta fuera de la Península. A finales del siglo XVIII, Reus apostó por la ampliación y mejora del puerto de Salou para evitar así las tasas o gravámenes adicionales, pero sobre todo el control de Tarragona sobre su comercio. En esa época se proyectó un canal navegable de Reus a Salou pero los reusenses contaron con la oposición inicial de Carlos IV, el cual denegó a través del conde de Floridablanca el proyecto en 1790. Finalmente, el 26 de noviembre de 1805 se colocó la primera piedra del canal, pero la propuesta quedó en una mera ilusión. En esos mismos años, el ingeniero del Puerto de Tarragona, Juan Smith con el ánimo de lograr el “modo de conciliar los intereses de ambos pueblos” esbozó un canal navegable desde Reus hasta el puerto de Tarragona. En su croquis existió un deseo manifiesto por alcanzar la gracia real para convertir el puerto de Tarragona en habilitado para el comercio con el

³ Josep MORELL TORRADEMÈ, *Aproximació al comerç marítim de Reus i Salou al segle XVIII*, Barcelona, Dalmau editors - Salvador Vives i Casajuana, 1993, pp. 56-76; Agustí SEGARRA BLASCO, *L'economía de Reus al segle XVIII: el comerç de l'aguardent*, Reus, Centre de Lectura, 1988, p. 116, Agustí SEGARRA BLASCO, *Aguardent i mercat a la Catalunya del segle XVIII*, Vic, Eumo – Estudis Universitaris de Vic, 1994.

continente americano. Se trató de un mero informe, por razones legales, Juan Smith no estaba autorizado sin la real orden pertinente para proceder a “levantar el plano y a nivelar un terreno de dos leguas de largo”.⁴

El éxito del puerto de Tarragona estuvo íntimamente ligado con la construcción del ferrocarril y el comercio con las américas. Ya en 1833, fecha realmente temprana, se otorgó la concesión del tren de Tarragona a Reus. La solicitud caducó y fue rescatada en 1851. El 17 de julio de 1853, se comenzaron los desmontes de los terrenos en el distrito municipal de Vila-seca.⁵ Un año más tarde, se iniciaron los trámites para ocupar parte de las arterias de Tarragona -en concreto la calle del Mar- y llegar así al muelle para la facturación directa de las mercancías. Los accionistas de la compañía intentaron ampliar el trayecto primero hasta Montblanc y después hasta Lleida. La sociedad en ese instante pasó a denominarse *Compañía de los ferro-carriles de Lérida á Reus y Tarragona*. El desarrollo de las obras fue muy lento y tras el esperado colapso económico, la empresa fue absorbida, el 14 de agosto de 1884, por la *Compañía del Norte*.⁶ La necesidad de prolongar las rutas ferroviarias fue analizada con gran empeño por los políticos, sobre todo la unión de España con Francia. En 1861, el ayuntamiento de Lleida llevó al Congreso su propuesta de camino de hierro internacional, en dónde se hizo plausible la procedencia de un numero importante de participaciones reusenses al fomentar su enlace con el puerto de Salou. Una vez más, se repetía el deseo de los comerciantes de Reus de prescindir del uso de la infraestructura tarraconense.

Poco tiempo antes, en los años cincuenta, la construcción del ferrocarril de Tarragona a Barcelona originó problemas de competencia entre las localidades del interior y del litoral. Al final se favoreció económicamente a Tarragona y se aprobó el trazado por la costa bordeando la playa para evitar los costes adicionales de la nivelación de los

⁴ Arxiu Central del Port de Tarragona (ACPT). JP. 177.

⁵ AHCT. Caminos de Hierro 1844-1864. 1853 137; 1854 200.

⁶ AHCT. Caminos de Hierro 1844-1864. 1862 49; Caminos de Hierro 1865-1899. 1868 s/n. Pere PASCUAL DOMÈNECH, *Los caminos de la era Industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*, Barcelona, Universitat de Barcelona - Fundació de los Ferrocarriles españoles, 1999, pp. 116-124; pp. 308-327; pp. 401-412.

terrenos⁷. Se dispusieron las traviesas hasta el muelle, tal y como lo había hecho con anterioridad el ferrocarril de Reus. Cabe mencionar que, en los años sucesivos, se aprobaron otras líneas de ferrocarriles como la de Val de Zafán al Mediterráneo, o el ferrocarril transversal de Barcelona a Tarragona e Irún; pero dichos proyectos fracasaron.

El puerto de Tarragona se convirtió así en la infraestructura ineludible para dar salida por ultramar de los productos agrícolas e industriales procedentes del interior. Los negociantes de Reus a pesar de su empeño por obviar su uso embarcaron buena parte de sus géneros a través de los muelles tarraconenses. En definitiva, la industria del vino unió los intereses de ambas ciudades.

No obstante, y a pesar del interés que suscita la investigación pormenorizada de cada una de las industrias vitivinícolas en las dos localidades un estudio pormenorizado desbordaría las pretensiones de esta aportación. Por consiguiente, nos vamos a limitar a estudiar dos ejemplos significativos que nos permitan contrastar la trascendencia de la arquitectura modernista y su conservación en el paisaje urbano en los municipios de Reus y Tarragona.

De Muller y su presencia en Tarragona

La empresa de Muller fue fundada en 1851 por el viticultor alsaciano Augusto de Muller Ruinat de Brimont, el cual vio el potencial de la comercialización de los vinos y de los licores del Camp de Tarragona. En Tarragona ubicó sus instalaciones en distintos solares repartidos en las inmediaciones de la plaza dels Infants y de la calle Reial y adyacentes; se trataba de uno de los ejes principales de acceso de la ciudad dirección al puerto –Puerta de Francolí-. Así, no construyó un único local emblemático sino que distribuyó la producción en varios inmuebles, los cuales se fueron construyendo y

⁷ Recientemente se han adjudicado las obras del llamado tercer carril ferroviario de ancho europeo entre Sant Vicenç de Calders, Tarragona y el Nudo de Vila-seca de unos 37Km para asegurar el mayor rendimiento económico del corredor del Mediterráneo y conectar el tren de alta velocidad a centro logísticos como el Puerto de Tarragona o las instalaciones ferroviarias del polígono petroquímico de Tarragona.

mejorando según la demanda de productos y las necesidades de los nuevos sistemas de fabricación.

Desde sus inicios la casa Muller mostró una preocupación por la innovación tecnológica y la rentabilidad económica del negocio familiar. En el epistolario del historiador alemán, Carl Justi y, en concreto, la carta escrita a su hermana el 11 de julio de 1882, menciona a los Muller por tratarse de uno de los mayores negociantes de vino en España. Justi comentó con admiración que los vinos no se transportaban en las costosas barricas de madera sino en cisternas de hormigón con una simple tapa de madera tal y como le mostró el director de la compañía Jorge Arzmüller.⁸ Por otro lado, en 1925 se instaló la primera cámara frigorífica de España destinada a la elaboración y a la conservación de los vinos de misa; recordemos que fueron los proveedores pontificios desde el papado de Pio X hasta el de Juan XXIII. En definitiva, los caldos de Muller gozaban de un renombre internacional y en este contexto resulta obvio que durante el viaje a Tarragona de Alfonso XIII, en julio de 1904, el rey concediese el privilegio de abastecer a la Casa Real e incluso de usar el escudo de las armas reales en las etiquetas y en las facturas.⁹

En los primeros años de vida de la empresa observamos la construcción de dos tipologías arquitectónicas. La primera una almacén independiente con escasa o nula decoración; es el caso de la propuesta de 1857 de Francesc Barba para Muller Hebrard y Compañía en la calle Reial esquina Castaños y, a pocos metros, en la misma calle Reial el establecimiento diseñado por Antoni Gras en 1862 con esquina a la calle Jaume I. En cambio, la segunda, una estructura mucho más simple, a modo de cercas con pequeñas zonas de cubierto destinada a la manufactura de toneles. Las barricas se fabricaban casi a la intemperie, como se constata en el proyecto de Magí Tomás encargado en 1879 por Luis Muller Sonnenschein para los predios ubicados en la calle Smith y en el Pasaje Ferrer i Duran.

La arquitectura industrial fue adquiriendo cada vez formas más complejas y ornamentadas. Las simples cercas o muros con una cubierta plana, la cual casi no se

⁸ Carl JUSTI, *Spanische Reisebriefe*, Bonn, Verlag von Friedrich Cohen, 1923, p. 276

⁹ *La Opinión*, 13.04.1904, p. 2; *Diario del Comercio*, 12.04.1904, p. 2. Para conmemorar este acontecimiento aún hoy en día todavía se elabora *ASOLEADO 1904* solera muy viejo 21° 75cc.

apreciaba desde el exterior al carecer de una pronunciada pendiente para la caída de las aguas se transformaron en majestuosos almacenes con fachadas decoradas en los cuales se incorporaron novedosos sistemas constructivos. La mayoría de las veces, se trató de edificios representativos de la sociedad de Muller. Los inmuebles de carácter emblemático, en algunas ocasiones, se convirtieron en un elemento de propaganda al favorecer una imagen de solvencia y de progreso económico de la compañía. Al igual que en la arquitectura residencial, el arquitecto incorporó los lenguajes arquitectónicos en boga.

Sobresalen dos almacenes diseñados por Magí Tomas de carácter historicista. En concreto, uno de sillería en la calle Torres Jordi –prolongación de la calle Reial- esquina Jaume I construido en 1876 –llamado también Grupo Tainco, empresa hoy en concurso- y, a escasos metros, el derribado local en la plaza dels Infants esquina Jaume I diseñado en 1881, en el cual destaca la parte central por su decoración y su altura. Paralelamente, Magí Tomas transformó en 1881 una cerca diseñada por él tres años antes en la calle Smith en una nave industrial con cubierta a dos aguas. Estas modificaciones, actualizaciones y renovaciones fue una constante en la arquitectura fabril.

Al fallecer Magí Tomas fue Ramon Salas el técnico encargado de las obras de la empresa, aunque en los primeros años también dirigió algún proyecto el maestro de obras Ramon Minguella, el cual ejecutó el recrecimiento en altura de los almacenes de la calle Reial en 1883 y tres años después delineó una nueva entrada para el patio en la misma calle.

Ramon Salas, al igual que Magí Tomas, diseñó simples muros de cerramiento como el situado en la calle del Mar, en el cual prescindió todavía en 1884 de cualquier tipo de ornato. Aunque también dibujó proyectos mucho más atractivos desde el punto de vista arquitectónico como la remodelación de dos naves industriales en la calle Reial con la incorporación de fórmulas modernistas y de modernos sistemas constructivos.

El 21 de enero de 1903, Joan de Muller solicitó la reforma del almacén situado entre medianeras en la calle Real, y el 6 de febrero se le concedió la licencia de obra. Ramon Salas conservó la distribución de la fachada principal del cuerpo bajo con una puerta central flanqueada por dos ventanas pero remodeló la parte superior del inmueble al

colocar una cubierta curva cuya ejecución fue posible gracias al uso de cuchillos metálicos. A diferencia de otros proyectos de la época, dominó la línea curva y prescindió de cualquier tipo de decoración historicista, en particular en la zona de los capiteles o dinteles de las ventanas. Durante la visita de Alfonso XIII se engalanó la fachada con guirnaldas de flores y en la prensa de la época se hizo mención a las “bien acondicionadas bodegas y de los sistemas varios que la casa emplea para la preparación de sus vinos”.¹⁰ Fig. 1.

Durante la construcción del almacén de Muller, a escasos metros, en la plaza dels Infants se procedió a reconstruir la fábrica de licores Chartreuse que había quedado calcinada en 1893 tras el incendio de 800 cajas de licor y otras tantas barricas de 200 litros de alcohol. En esta ocasión, el lenguaje fue de carácter historicista aunque destacó el uso de la cerámica para la decoración. August Muller era el representante del licor de hierbas fabricado por los padres cartujos.¹¹

Diez años después, Joan de Muller pidió rehabilitar el local con fachada principal en la calle Reial y con traseras a la calle Lleó y lateral a Castaños. La organización del alzado fue similar a la propuesta anterior de Ramon Salas de 1903 pero, esta vez, se incrementó la altura de la nave con una cubierta a dos aguas. El frontis principal de mayor altura se dotó con una ventana triforia con arco central de medio punto y los laterales a modo de paraboloides similares a los del remate de la cubierta. Existió por parte del arquitecto un cierto interés por una disposición homogénea con su diseño anterior, así a pesar de la mayor altura de la nave, los arcos y los capiteles que remataban la fachada eran casi idénticos a los ya ejecutados dos lustros antes.¹² Fig. 2.

Hoy en día, no quedan vestigios de los almacenes modernistas diseñados por Ramon Salas, a pesar de la declaración antaño del segundo de ellos bien de interés local. La pérdida de la arquitectura industrial ha sido una constante en Tarragona. Fueron escasas las formulaciones modernistas, y a pesar del interés originado por dicho estilo en los

¹⁰ *Diario de Tarragona*, 14.04.1904, p. 1.

¹¹ *Diario de Tarragona*, 12.05.1903, p. 2.

¹² Elena de ORTUETA HILBERATH, *Tarragona el camino hacia la modernidad. Urbanismo y Arquitectura*, Barcelona, Lunwerg, 2006, pp. 43-47; 95-103.

últimos años no ha existido un programa de protección específico.¹³ Hace ya años desapareció el almacén de vinos y fabrica de botas propiedad de Enric Ventosa cerca de la plaza Ponent, en el cual destacaba el remate curvilíneo de los frontis y las ventanas similares a las del matadero de la ciudad, el diseño se debió a Josep Ma Pujol de Barberà, el cual lo redactó en abril 1920, o también el derribado establecimiento Bonsom, ubicado en la calle Cartagena, obra de Alfons Barba i Miracle formulado en enero de 1914 con una ventana triforia, similar a los almacenes de Muller. Fig. 3 y Fig. 4.

Por otra parte, a raíz del plan de ordenación urbana de la zona industrial de la Tabacalera y calles inmediatas como la de Torres Jordi –prolongación de la calle Reial– se transformó el uso de la zona de industrial a residencial, ello significó la sentencia de muerte de las últimos edificios fabriles que quedaban en pie. Todavía se pueden ver las ruinas de las mismas ya que nunca se llegó a levantar los tan ansiados y necesarios bloques de pisos. Entre las distintas fábricas que existieron podemos citar la fundición y el taller de Francesc Vila formulado por Josep M. Pujol de Barberà en enero 1928, el cual destacó por el uso de las líneas curvas en el coronamiento superior. Otros edificios fueron derribados con anterioridad como el almacén de Rafael Panasachs del mismo arquitecto diseñado en mayo de 1914 y rematado con guirnaldas a modo de medallones a la altura de la cornisa y remarcando los huecos del frontis. En este caso, dominó la línea recta. No obstante, del mismo arquitecto se conserva algunos edificios de carácter industrial y protegidos por la reciente normativa municipal –POUM, 2008– como son el Mercado Municipal en proceso de rehabilitación en la plaza del Corsini de 1911 o bien de carácter privado y de menor tamaño e importancia el conocido como garaje Grau situado en la Vía Augusta.¹⁴

La Estación Enológica de Reus

¹³ De reciente creación podemos mencionar el Consell de Participació d'Assessorament del municipi sobre estratègies en Matèria de Modernisme a Tarragona dirigido por Josep M Buqueras Bach.

¹⁴ Elena de ORTUETA HILBERATH, “La Exposición Internacional de Barcelona y su impacto en Tarragona”, *Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte*, 2011, 23, pp. 183-200.

En la vecina ciudad de Reus abundaron las construcciones de carácter industrial, y pronto se fue poblando de fábricas y de almacenes tanto en calles secundarias como en avenidas principales. Entre los distintos inmuebles construidos destinados al comercio y a la producción del vino sobresalió la Estación Enológica situada en el paseo de Sunyer. Durante su construcción contó con grandes elogios e incluso su arquitecto Pere Caselles señaló en la prensa especializada que el edificio fue analizado por una delegación de Uruguay para considerarlo en su país establecimiento modelo “susceptible a ser reproducido”.¹⁵

La educación de buenos viticultores junto con la creación de centros de investigación, de experimentación y de ensayo para el perfeccionamiento del cultivo de la vid según los especialistas del momento permitiría la creación de caldos de gran calidad y su mejor conservación. La fundación de las Estaciones Enológicas fue considerada una necesidad patriótica y en la memoria del proyecto el arquitecto Pere Caselles y el ingeniero Claudi Oliveras afirmaron: “¡Hermoso y patriótico ejemplo de amor y progreso agrícola digno de alabanza y de imitación!”.¹⁶

Los estudios derivados de la industria del campo contaban con una cierta tradición. Las diputaciones provinciales fomentaron las enseñanzas agrícolas de carácter teórico al instaurar una cátedra de estudios agrarios en los Institutos de Secundaria destinados a la formación de los futuros peritos agrícolas. Pronto se vio la necesidad de impulsar el aprendizaje empírico del labrador y del encargo de la explotación al destinar un solar para campo de prácticas, en el cual poder experimentar los adelantos y la aplicación de los procedimientos científicos del cultivo. En este orden de cosas se entiende que varios lustros antes, en Tarragona en junio de 1871 en los terrenos inmediatos a la puerta de San Francesc y al baluarte de San Pau junto al antiguo Jardín Botánico, Magí Tomas diseñase una escuela de agricultura cuya organización corrió a cargo del ingeniero Ricardo Rubio. La negativa del ramo de la guerra de ceder de forma gratuita los terrenos truncó el proyecto y finalmente en 1911 el solar fue vendido en pública subasta. Un segundo proyecto fue la Estación Vitícola y Enológica diseñada por Ramón Salas y el

¹⁵ Pere CASELLES TARRATS “Estación Enológica Modelo”, *La Construcción Moderna*, 15.2.1912, pp. 37-45.

¹⁶ Arxiu Comarcal de Reus (ACR). Sig. 13.6.4.14.5

ingeniero Artur Salvador en los terrenos de Bonaventura Punyed –camí de l’Angel-. La recepción provisional de las obras fue en octubre de 1881. El edificio era de mampostería y aristones de piedra sillería además de algunas partes en ladrillo. Entre las dependencias contaba con un laboratorio, un museo y en la zona de la azotea un observatorio meteorológico. En 1887 el gobierno suprimió las Estaciones Vitícolas y Enológicas y por ende la partida presupuestaria. Fueron nuevamente organizadas por el real decreto del 10 de septiembre de 1888, actualizado y revisado en el real decreto del 15 de enero de 1892.¹⁷ La diputación provincial no pudo asumir los gastos pertinentes destinados a personal junto con la inversión en nuevos equipamientos y materiales destinados al laboratorio. La solución de urgencia fue su transformación en Granja Vitícola Práctica bajo la dirección del diputado delegado Antonio de Magriñá¹⁸. La Granja no cumplió ni con los objetivos ni con las expectativas previstas y por ello fue clausurada.

A pesar de los variados intentos de Tarragona por lograr la instauración de los estudios reglados de agricultura fue finalmente Reus la que alcanzó por privilegio real el 28 de diciembre de 1905 la construcción de una moderna Estación Enológica. Claudi Oilveras demostró en los estudios preparatorios la condiciones favorables para su creación tanto por la capacidad comercial de la zona como por la riqueza agrícola de la comarca. Cabe destacar que el proyecto no hubiese sido posible sin contar, por un lado con el apoyo del Consistorio que cedió los terrenos –colindantes con el campo de experimentación ya existente- y, por el otro lado, gracias el auxilio económico de las cámaras de comercio y agrícolas, del sindicato de exportaciones y otras asociaciones de la ciudad, entre ellas el gremio de tratantes de trigo y de harinas, y de los exportadores de frutos del país, en definitiva “todas las fuerzas vivas de Reus”. Fue a través de la comisión mixta –posteriormente llamada Junta de Patronato- creada el 17 de enero de 1906 y presidida por el entonces alcalde de Reus Josep Casagualda que se gestionaron tanto la

¹⁷ A partir de la nueva normativa se crearon Escuelas Enológicas en las provincias de Alicante, Ciudad Real, Logroño, Zamora y una central en Madrid.

¹⁸ Antonio de MAGRIÑÁ, *Memoria que el diputado delegado cerca la Granja Vitícola Práctica presenta a la Excma Diputación Provincial de sus actos desde el 8 de Enero de 1891 á 31 de Octubre de 1892 en que terminó su cometido*, Tarragona, Tipografía de la Viuda y Herederos de D. José A. Nel·lo, 1893, p. 17ss.

recaudación como la inversión del dinero. Participaron fundamentalmente las mencionadas entidades privadas junto con el ayuntamiento a través de las comisiones de Hacienda, presidida por Josep Jordana, y la de Fomento, por Eduard Navas.

El diseño se aprobó el 23 de agosto de 1906 y el 1 de diciembre de 1908 se pudieron abrir las oficinas. Se evitó toda demora en el proceso de construcción de las instalaciones y el mismo Oliveras relata con orgullo que “he seguido siempre la norma de que, mientras los operarios de la construcción iban saliendo por una puerta, el personal del Establecimiento iba entrando por la otra, con todos los aparatos y utensilios necesarios para poner inmediatamente los locales al servicio público”.

El edificio debía satisfacer una serie de requisitos para que los alumnos y los científicos pudiesen conocer “los diversos métodos de elaborar los vinos con arreglo á los últimos adelantos, el de formar tipos definidos para conseguir nuevos mercados y el enseñar y difundir los modernos conocimientos relacionados con la vitivinicultura”.¹⁹ La distribución de las dependencias del edificio corrió a cargo del ingeniero Claudi Oliveras, el cual ya contaba con la experiencia del diseño de la Estación Enológica de Vilafranca del Penedès construida en 1901. Oliveras renunció a su plaza de Vilafranca tras aceptar el encargo del consistorio reusense.

El establecimiento de enseñanza estaba formado por un edificio central destinado a las oficinas y al despacho de dirección con su pertinente laboratorio junto con las viviendas del personal y en la parte superior, a modo de torreta, el observatorio meteorológico. Adosado al inmueble principal un edificio bajo con planta en U, el cual contenían en un ala la sala de preparación de muestras, de determinaciones especiales, la sala de reactivos, de análisis micrográfico, cámara oscura, galería fotográfica, análisis de mostos y de vinos, sala de balanzas, análisis de tierras y de abonos todos ellos perfectamente comunicados. En la parte opuesta al edificio central una amplia sala de

¹⁹ Claudi OLIVERAS MASSÓ, Estación Enológica de Reus. Memoria relativa al historial, organización y resultados obtenidos en dicho Centro, Madrid, Ministerio de Fomento. Dirección General de Agricultura, Minas y Montes, Imp. M. G. Hernández, 1911, p. 10-14. Albert ARNAVAT, “L’estació enològica de Reus”, Emili GIRALT Vinyes i vins: mil anys d’història. III Col·loqui d’història Agraria, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1993, pp. 213-223. Marc FERRAN SANS et altri, *Vins i Licors de Reus. L’elixir dels Déus*, Reus, Pragma, 2004, pp. 63-70.

conferencias equipada con un “magnífico aparato universal de proyecciones” que comunicaba con el museo de maquinaria, la bodega y la destilería orientadas al Norte. Fig. 5.

Pere Caselles se encargó de la decoración, de los materiales y del sistema constructivo. El arquitecto justificó el carácter del edificio principal que por “albergar la mayor parte del personal de la Estación Enológica” según su criterio en “líneas generales que sin estar basadas en un estilo determinado den un conjunto armonioso fijando determinados detalles que hagan participar de los dos tipos, con tendencia siempre general a satisfacer que tenga más un significado público”. En definitiva, existió una sobriedad de líneas mediante “el empleo de materiales propios de la comarca, al natural, sin embadurnamiento, y la aplicación de pequeños adornos nacidos de los frutos que nos proporciona la agricultura” dispuestos en los remates decorativos que enmarcan las ventanas del piso superior y, asimismo, en la decoración interior de madera y de cerámica. El acceso al jardín y a las oficinas era a través de una artística verja que cercaba el edificio a la altura del paseo de Sunyer, la cual es similar a la solución en algunos tramos a la levantada en el Manicomio del Pere Mata –Reus-.²⁰

En cambio, las otras dependencias de carácter industrial dominó la “sencillez de líneas estableciendo grandes vanos”, en concreto ventanas triforias y además a pesar de la escasa altura se buscó en la traza el “carácter nada vulgar”, el cual se logró gracias al diseño curvo y al uso del ladrillo aplanillado. El interior se cuidó hasta el más mínimo detalle. No sólo en los aparatos de precisión del laboratorio y otros utensillos, sino también sobresalieron los esgrafiados, la cerámica, la carpintería e incluso el mobiliario. Parte de los muebles y la decoración se perdió durante la última rehabilitación aunque ya existían elementos adulterados fruto de intervenciones anteriores. Hoy en día, ofrece un estado de conservación excelente y se trata de un edificio emblemático del paseo Sunyer aunque no es el único de la zona, a escasos metros se encuentra ubicado el antiguo Matadero transformado en Biblioteca Municipal. Fig. 6.

Entre la conservación y la destrucción

²⁰ Pere CASELLES TARRATS, 15.2.1912, pp. 37

A través del análisis de estos dos ejemplos de arquitectura industrial relacionada con el vino hemos pretendido reflexionar sobre las circunstancias de su construcción pero vemos necesario concluir con una serie de reflexiones en torno a la conservación o la desaparición de este patrimonio en el paisaje urbano.

Los almacenes de Muller diseñados por Ramon Salas a pesar de su carácter singular por el tipo de decoración y su sistema constructivo fueron fruto de la reedificación y de la reforma de unos locales preexistentes. La familia de Muller traspasó su negocio en junio de 1995 a la familia Martorell, la cual vendió todos los inmuebles en Tarragona al no resultar ya interesantes ni para la fabricación ni para la comercialización de sus vinos. Las arquitecturas habían quedado obsoletas y carecían de interés para el nuevo propietario. Su conservación ya no resultaba atractivo y era mucho más rentable sustituirlos por bloques de viviendas. En la actualidad, el único vestigio que queda en pie es la puerta de entrada a las antiguas dependencias situadas en la plaza dels Infants.

En cambio, la Estación Enológica se levantó gracias a la participación ciudadana y su construcción fue fruto tanto de la iniciativa pública como de la privada. La buena calidad de sus fábricas unido a la versatilidad de sus plantas permitió que el edificio a lo largo de su historia tuviese un uso continuado a pesar de las diversas vicisitudes que tuvieron las Estaciones Enológicas a lo largo de su historia. En la actualidad, continua relacionada con la industrial del vino al ser la sede del Consell Regulador Denominació d'Origen Catalunya.

A modo de conclusión, el estudio de la arquitectura industrial, en general y en particular la de época modernista, debe estar relacionado tanto con los sistemas de producción y comercialización como con la historia de la ciudad y de la arquitectura. Además, el uso continuado de los locales junto con la buena conservación de la obra puede significar cierta garantía para su preservación aunque debemos lamentar que durante las últimas décadas la especulación del suelo urbano ha dado lugar a la destrucción sistemática e irracional de algunos almacenes y factorías consideradas arquitecturas marginales a pesar de su interés para la historia de la arquitectura e incluso el ambiente urbano.