



Los nuevos monumentos. Las antiguas “Bodegas Morales” de La Palma del Condado

Juan José Vázquez Avellaneda

Ingresando en el interior, desde el lagar hasta las seis naves principales de las Bodegas, se puede recorrer un cierto itinerario de nuestro pasado industrial, una arquitectura hecha de una mixtura entre la tradición popular de las construcciones agrícolas y las tecnologías ingenieriles del diecinueve, traídas, en este caso, por los ingleses para sus explotaciones en la provincia de Huelva. Desde las fotografías en sepia con las botas iluminadas por la luz tamizada de los interiores y con los trabajadores que nos miran atentamente, cuando las bodegas eran bodegas, hasta el almacén de maderas apiladas con las etiquetas comerciales pintadas a lo pop, conviviendo con un sin fin de objetos abandonados en el tiempo, conformando un particular rastro parlante, habría asimismo otro itinerario posible. Quizás, se prefiera pasear al otro lado del espejo circular que sale a nuestro paso, donde figuran otras bodegas especulares más allá del sitio. En cualquier caso Las antiguas Bodegas Morales, acumulando ahora todo el polvo de su historia, sería el mejor de los museos imaginables, una obra de arte total, sobre la materialidad de nuestras industrias.

Nuestro encuentro con las *Bodegas Morales*, se produce de una forma fortuita y a la vez feliz, cuando buscábamos localizaciones para la asignatu-

ra de Fundamentos de Arquitectura y Patrimonio en el curso 2001-02¹. El conjunto, visto desde la carretera de circunvalación Sevilla-Huelva a su paso por La Palma del Condado, presentaba su gran potencial como situación patrimonial singular. Una situación que, además, parecía idónea y encajaba en algunas de las trayectorias docentes que nos ocupaban en aquel momento: De una parte, el interés sobre el patrimonio más reciente, como el industrial, especialmente representado por edificaciones y conjuntos sin catalogar en la mayoría de los casos; incluso amenazados en su olvido por una inminente posibilidad de destrucción, a pesar de ser vestigios imprescindibles de nuestra modernidad, allí donde ocurrió. A este interés temático, por otra parte, se

1. Las líneas de trabajo de nuestro enfoque proyectual sobre arquitectura y patrimonio se han desarrollado, entre otras y a parte de la que nos ocupa, en las siguientes temáticas y situaciones: “(En)torno Guadalquivir. Fabrica de Yute en Peñaflor. Sevilla”, “Situaciones y Construcciones. *De Las Obras Que Se Han Executado En Los Caminos Que Desde La Ciudad De Málaga Se Han Abierto Hasta Las De Antequera, Y Vélez*”, “La presencia de ciudades y vías de la antigüedad. Expedición a Acinipo. (Ronda la vieja). Málaga”, “Baños del Carmen. Málaga. La arqueología del ocio y la cultura del baño marítimo. Acciones, rescates y resistencias”, “Unos paseos por la Línea Ferroviaria Suburbana Málaga-Vélez-Venta de Zafarraya en su primer centenario. Intervenciones a partir de la línea desmantelada”, “A lo largo del Canal del Bajo Guadalquivir. El Canal de los Presos”, “El mapa del tesoro. La Algaida. Sanlúcar de Barrameda”.



Panorámica interior del recinto de las bodegas desde la zona de oficinas. DFAP

le unía un interés geográfico que nos llevaba entonces tras el rastro y la actualidad de la Huelva minera, una historia poco conocida de nuestro pasado y una situación contemporánea en cierta medida de agotamiento y quiebra, arrastrada desde finales del siglo pasado.

Los datos de partida eran escasos y se reducían a una breve reseña histórica sobre la fundación de las *Bodegas Morales* (El edificio fue mandado construir por Carlos Morales Sevil y Federico Loewenthal en 1899, con el auge que tuvo en La Palma la producción de vinos, vermouths, aguardientes y brandys, a partir de 1868, como consecuencia de los ataques de filoxera que se venían produciendo en Francia y el norte de la península. La Palma, por tanto, se consideraba por sus características geomorfológicas y climáticas una buena ubicación para huir de la plaga. Por otra parte, la instalación de la vía férrea Sevilla-Huelva, era el complemento necesario para una comercialización eficaz de los productos. Las grandes instalaciones bodegueras se ubicaron, como no podía ser de otra manera, en unas nuevas zonas urbanizadas *ex professo*, ligadas al trazado del tren.) Con esto, nos encontrábamos ante una instalación monumental inserta en la tradición vitivinícola del Condado, y claro está, especialmente, con un edificio ligado en origen con el presti-

gioso brandy *Luis Felipe*, pero que era reutilizado como almacén de maderas. Mientras tanto en La Palma, las Bodegas Teba quedaban como uno de los últimos espacios tradicionales todavía en uso y las Bodegas Rubio, actuales propietarios de la marca del famoso brandy, instaladas en una edificación mediocre de nueva planta. Se apreciaba, en esta situación paradójica, una cierta condición local: los tradicionales espacios bodegueros, languideciendo o infrautilizados, compartiendo así un estado paralelo al de la línea de ferrocarril Sevilla-Huelva, una infraestructura estratégica, en el pasado, y que ahora como se sabe no pasa por sus mejores tiempos.

La búsqueda que se propuso a los alumnos, a partir de este “objeto encontrado”, se concretaba en dos estadios. Uno, consistente en la realización del **reconocimiento** y **levantamiento** del complejo en su totalidad. Y otro, desde la experiencia anterior, que trataba de buscar **proyectos de intervención** para recuperar el edificio, no solo como oportunidad para La Palma del Condado sino también como referente estratégico de la Comarca del Condado y de la historia de sus vinos.

Con la primera parte, y gracias a la colaboración de la familia García-Miña, que nos permitió la entrada a las antiguas bodegas, realizamos un



Detalle del interior de las seis naves. Vehículos abandonados y pilas de maderas entre los diversos objetos que ocupan ahora las bodegas. DFAP

levantamiento completo de la instalación implementado con un amplio reportaje fotográfico. Por sí solo este trabajo, por su novedad, por la documentación gráfica, constructiva y material que contiene, al tratarse de un edificio del que se carecía cualquier tipo de planimetría, alcanza un valor notable en sí mismo. A este levantamiento se le unieron una diversidad de **mapas** con recursos patrimoniales próximos susceptibles de articularse en **redes y proyectos** de carácter territorial-productivo y paisajístico. De la segunda parte, se derivaron un conjunto de **acciones patrimoniales** en las que las *Bodegas Morales*, con su escala excepcional, se convertían en el epicentro de **proyectos en el paisaje**, recuperando el objeto al devolverle su sentido en los tránsitos actuales Sevilla-Huelva-El Condado, o facilitando un encuentro entre la trama urbana de La Palma con los bordes vacíos de sus alrededores. Movilidades, que también antes, de alguna manera propiciaron su fundación.

Si a una asignatura de Proyectos como la que dio cabida a estos trabajos, se le puede pedir un sentido operativo y pragmático, como herramienta que dé respuestas verosímiles a situaciones concretas. Con la publicación y difusión que hacemos ahora en esta edición, queremos facilitar la transferencia a nivel social de las posibles plusvalías de un conocimiento que de otra

manera no sería aprovechado o en el mejor de los casos quedaría reducido a un aprovechamiento curricular de carácter personal. Así que este texto ha de servir para acompañar lo que consideramos más aprovechable, desde ese punto de vista, el que se realizó por el conjunto del aula. Este rescate de las *Bodegas Morales*, de su entorno inmediato, de su valor arquitectónico, de la oportunidad todavía posible que representa como patrimonio heredado en el Condado, no solo serviría explícitamente para esta situación, un nivel reflexivo que nos acompañó en el curso del trabajo, pensamos que haría extrapolable esta experiencia a otras situaciones, geografías y arquitecturas del vino que asisten silenciosas a nuevos acontecimientos. Ciudades como Jerez, El Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda, La Palma del Condado, etc., con sus amplios entornos agrícolas que les sirvieron de soporte, se encuentran en una difícil encrucijada en la que asistimos a la reconversión de los tradicionales viñedos a otros usos productivos, una reconversión que en lo que hace a los grandes contenedores edificados no parece tan fácil, lo que se constituye en principal amenaza para estos *nuevos monumentos*.

Es posible que el proyecto arquitectónico en el patrimonio todavía esté lejos de saber enfrentarse con soltura y fidelidad a itinerarios como los referi-

dos al principio de este texto. Pensemos, para suplir algunas dudas en Robert Smithson, por ejemplo, en 1966², introduciendo el término de *sub-monumento*, al referirse a la urbanización caótica de los polígonos residenciales, a los edificios comerciales y almacenes cerca de las autopistas, con sus fachadas estériles y sus interiores laberínticos llenos de estanterías, a la mayor parte de las casas, *arquitecturas de la entropía*, sin *valor de las cualidades* en todos sus materiales, con la formica sustituyendo a la madera o con los plásticos en aviones o drugstores, o incluso en la ropa. Augurándoles a todos ellos un destino como objetos consumidos fugazmente, *sosos y mediocres*, **paradoja-monumento** que “*En lugar de hacer que recordemos el pasado como lo hacen los monumentos antiguos, -estos- los nuevos monumentos –señala- parecen hacer que olvidemos el futuro*”. Las palabras del artista, pueden parecer algo esotéricas, pero si hacemos un balance de las pérdidas, abandonos y olvidos, de la breve vida útil de las grandes instalaciones industriales, “*monumentos*” que “*No están contruidos para durar, sino contra la duración.*”, podemos reconocer algunas identidades entrópicas de la geografía industrial, ferroviaria o bodeguera onubense. Desde el paisaje transformado “a cielo abierto” de la comarca minera, a la desolada, pero exquisita, estructura de “*caja vacía o retícula*” de las Bodegas Morales, la premonición del “*apagón*” smithsoniano, resulta verosímil.

Hasta la misma lógica abstracta de la ingeniería de esta bodega que hace compatible las líneas de carga de las seis naves principales -allí donde se supone que confluyen las máximas solicitaciones-, con la iluminación cenital, rasgando el plano de las cubiertas a lo largo de esas trazas, parece ser fiel al carácter efímero propio de estos *nuevos monumentos*. Sería este valor, el de lo efímero, el mayor aprendizaje para la arquitectura que habría que sacar, en una futura y deseable recuperación, puesta en circulación y uso, de nuevo, de estas instalaciones irrepetibles pero que fueron hecha para no durar, para olvidar.

2. En *La entropía y los nuevos monumentos*. Publicado en *Artforum*, junio 1966.

