

MADRID
CIUDADANÍA
PATRIMONIO



NOTAS ACLARATORIAS

ACERCA DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS COCHERAS DE CUATRO CAMINOS EN RELACIÓN A LA URBANIZACIÓN DE REINA VICTORIA

(EN CONTESTACIÓN AL ARTÍCULO DE PEDRO CORRAL)



25 ENERO 2017

INTRODUCCIÓN. RÍOS DE TINTA SOBRE CUATRO CAMINOS

Sobre las Cocheras de Cuatro Caminos se están vertiendo ríos de tinta, y ya podemos afirmar sin temor a equivocarnos que se trata del edificio de Madrid más profundamente investigado. Todo ello a pesar del enorme trabajo de documentación e investigación realizado, que se ha plasmado en un informe de más de 200 páginas. Este es el cuarto informe que presentamos sobre el tema, y sin embargo venimos observando repetidamente que cualquier dato es susceptible de ser sacado de contexto con tal de hilar una argumentación que les reste valor.

Recordemos que hasta el momento las críticas se habían centrado en negar la autoría de Antonio Palacios en el conjunto. Una vez que ésta se ha confirmado, los ataques se centran en buscar resquicios para quitarles el valor, que aumenta cuantos más datos vamos conociendo de su historia y origen.

Una cuestión fundamental: la puesta en valor del patrimonio no es algo que estipulemos como agravio, sino como resultado de la investigación. Se trata de un conjunto único, del que nace nuestra primera línea de Metro y a la que está intrínsecamente vinculado. El espacio de talleres no sólo recoge la memoria laboral de un siglo de transformación radical de Madrid, sino también los distintos sucesos acaecidos y conservando la mayor parte de su esencia como edificación. Sus valores histórico, tecnológico y representativo los ostenta de manera independiente este conjunto industrial, más allá de que unos intereses u otros quieran poner su listón y sus prioridades más arriba o más abajo. Ejemplos hay suficientes de la cantidad de edificaciones y espacios que hoy valoraríamos y que en su momento fueron derribados por la incapacidad de entenderlos en su verdadera magnitud.

Y precisamente por arrojar luz sobre el valor indudable de este conjunto, ampliamente reconocido ya por parte de instituciones del ámbito del Patrimonio Industrial o del siglo XX, nos vemos en la necesidad de aclarar con este breve informe la interpretación confusa que ha generado un artículo del concejal del Partido Popular Pedro Corral, publicado en ABC el 22 de enero de 2017, con el título *"El proyecto de Metro de 1920 que desmonta el plan de Carmena para las cocheras de Cuatro Caminos"*.

El artículo presenta como cierto *"el carácter secundario y provisional de las cocheras en los planteamientos empresariales, urbanísticos y estéticos de la compañía"*, por otro lado dice demostrar *"la voluntad de la inmobiliaria de Metro por ocultar los talleres y cocheras"* y finalmente que *"la firma de Antonio Palacios en el plano de ampliación de las cocheras de 1920 sólo se entiende en el contexto de la gran operación inmobiliaria"*.

El objeto de estudio para Madrid Ciudadanía y Patrimonio han sido las Cocheras Históricas de Metro -hasta la actualidad olvidadas-, y no tanto así el desarrollar los aspectos relativos a la urbanización de la Avenida Reina Victoria, que son colaterales al tema en sí, aunque sí vinculados al ser un plan promocionado por los Otamendi y sus colaboradores.

A pesar de todo, cabe señalar que nuestro estudio ya contextualizaba la época, el entorno urbano y la ubicación, y que -en esa misma línea- el plano que esquematiza las

expectativas de la Compañía Urbanizadora (que constituye la piedra angular del artículo del concejal Corral) ya aparece recogido en nuestro propio informe de febrero de 2016; en concreto en la página 109, figura 8.1., por lo que no constituye ninguna novedad.

Algunos documentos al respecto ya se aportaron en el último informe sobre la autoría de Antonio Palacios, en que se podía ver cómo el proyecto de urbanización y las Cocheras surgieron a la vez, coexistiendo en todo momento. Y pese a que puntualmente se hubiese barajado la edificación de un bloque sobre la playa de vías, lo cierto es que nunca se edificó, a pesar de ser la potencial promotora la misma propiedad. Se trata por tanto de un hecho de historia-ficción plantear cualquiera de las variantes que alguna vez se plantearon pero que al final no se llevaron a cabo.

No se puede concebir que la intención economicista de la época se considere un argumento actual que desmerezca los aspectos patrimoniales e históricos.

Es un siglo de historia de Madrid que el artículo sin querer reconoce por fin: "*muchos se sorprenderán al saber que la idea de construir viviendas sobre las cocheras del suburbano no es nueva y que tiene casi un siglo de vida, como el propio Metro y sus instalaciones en Cuatro Caminos*".

Reiteramos una vez más que el objeto de nuestros estudios es poner en valor la Historia de Madrid, de la que el Metro constituye uno de sus más interesantes capítulos en líneas generales, y el cual no se puede entender como una línea que surge de la nada sino estrechamente vinculada a sus talleres y cocheras, sin los cuales no podría haberse concebido. Es por tanto parte inseparable de su historia.

Para cerrar esta introducción **recalamos la necesidad de encontrar una solución urbanística que incluya el Patrimonio Histórico**. No es una postura de viviendas o patrimonio, sino de viviendas Y patrimonio; rogamos al lector avezado que no caiga en la trampa de quienes articulan falsas dicotomías; es posible física y materialmente una ordenación que permita la construcción de viviendas planteada y la permanencia de la edificación histórica que apenas ocupa una cuarta parte de la parcela.

IMPRECISIONES DEL CUERPO DEL ARTÍCULO

El artículo del concejal Sr.Corral adolece de imprecisiones que es preciso aclarar:

1. "*El proyecto de Metro de 1920 que desmonta el plan de Carmena para las cocheras de Cuatro Caminos*".

Empezamos por el titular que ya es en sí cuando menos equívoco. Lo que hoy conocemos como Metro fue inicialmente la Compañía Metropolitano Alfonso XIII, y nunca proyectó ninguna operación inmobiliaria como tal, que es lo que viene a plantear el cuerpo del artículo. Respecto al "plan de Carmena" no hay ningún desarrollo posterior, lo cual anuncia algo de lo que no se habla.

2. *"El proyecto de urbanización estaba firmado por el arquitecto **Joaquín Otamendi**, hermano de los ingenieros Miguel y José María, que compartía estudio con Antonio Palacios, con quien había diseñado el Hospital de Jornaleros, el Banco de Río de la Plata y el Palacio de Comunicaciones, entre otras obras".*

La primera afirmación es incorrecta, dado que fue Miguel Otamendi, como ingeniero de caminos, y no Joaquín, el responsable competente de trazar el proyecto de urbanización.

La parcelación hasta el Paseo de Ronda corresponde al Plan de Ensanche, y es destacable que la ordenación del tramo en cuestión -luego Avenida de la Reina Victoria- existía ya tres lustros antes de plantearse la materialización del proyecto. Citamos nuestro último informe: *"Cabe señalar que aunque el Paseo de Ronda estaba ya trazado desde principios de siglo, tal y como firma el ingeniero Núñez Granés en un plano de Diciembre de 1902¹, la urbanización del mismo no se había desarrollado aún. Ésta tendría lugar en el momento en que pudiera llevarse a cabo el nuevo suburbano"*.

3. *"(...)Es lógico suponer que esta similitud se debe a que Palacios obraba en consonancia con el proyecto urbanizador de su socio Joaquín Otamendi".*

En las fechas en que se presenta el proyecto de urbanización (noviembre de 1920), Joaquín Otamendi ya no tenía ninguna vinculación profesional ni con sus hermanos ni con su otrora socio Antonio Palacios; hacía más de un año que había concluido su colaboración profesional, que se remontaba a 1900. Joaquín Otamendi abandonó en 1919 el estudio que compartía con Palacios cuando aceptó convertirse en arquitecto oficial de Correos tras la inauguración del *Palacio de Comunicaciones*. De hecho los últimos documentos que firma Joaquín Otamendi con Antonio Palacios relativos a Metro son de abril de 1918.

4. *"La urbanización de la futura avenida Reina Victoria comenzaría en 1920. Bajo la misma quedó sepultado el antiguo Camino de Aceiteros".*

El Camino de Aceiteros llegaba a la Glorieta de Ruiz Jiménez (luego, de los Cuatro Caminos), apenas se superponía unos 90 metros de recorrido con la avenida que tiene un kilómetro de largo. El camino bajaba en diagonal hacia el suroeste, por lo que en su mayor parte coincide en realidad con la actual calle de San Francisco de Sales.

¹Archivo de Villa de Madrid. Sig. 19-424-1.



Obras de construcción de las Cocheras (01/05/1918), con el Camino de Aceiteros en primer término. La Av. Reina Victoria trascurrirá por la izquierda coincidiendo apenas 90 metros con el Camino de Aceiteros. Museo de Historia de Madrid. Inv. 2007/17/2.

5. *"La fachada del «Titanic n.º 2» que se proyectaba construir sobre las cocheras daría al Paseo de Ronda y sus laterales limitarían con las calles de Escosura por el oeste (hoy Marqués de Lema) y de Esquilache por el este".*

El Titanic nº2 jamás pasó del nivel esquemático de situación, dado que no hay información arquitectónica alguna ni en planta ni alzado; difícilmente se puede hablar de proyecto, cuando nunca se licitó la construcción, ni tan siquiera la alineación, contrariamente a lo que se insinúa.

6. *"Los fundadores de Metro dieron luz verde a la venta del solar de las cocheras para el proyecto de construcción del «Titanic nº 2» a pesar de que suponía la demolición de una buena parte de las instalaciones".*

En la memoria del ejercicio de 1922, presentada ante la junta de accionistas del 17 de marzo de 1923, la Compañía de Metro anunciaba un beneficio de 2.704.202,88 pesetas. Resulta curioso que en la misma memoria se diga: *"En el año 1922 se ha constituido la Compañía Stadium Metropolitano para construir un Stadium en los terrenos que la Urbanizadora Metropolitana posee en la zona Norte de Madrid, con cuya Compañía desde el primer momento mantenemos una perfecta armonía, pues ha de contribuir, con el tráfico que el nuevo centro de sport cree, a mejorar nuestros futuros ingresos. Contribuirá también a este mismo fin el gran avance que durante el actual ejercicio han tenido las obras y edificaciones de la Urbanizadora Metropolitana, que ha abierto ya al público su nueva Avenida Reina Victoria, y tiene terminados numerosos hoteles en su Parque, y a punto de ultimar algunos de sus grandes edificios tipo Titanic".*

Es decir, que en las fechas en que se están terminando de construir los primeros Titanic, no se hace ni una sola referencia al Titanic nº2, ni en el resto de la memoria aparece mención alguna en que las operaciones de la CUM afecten a las instalaciones del Metro. En cambio se da cuenta de todas las obras previstas, nuevas concesiones y estado general de la red.

Además, en las memorias correspondientes a los ejercicios anteriores (1919-1921) no existe mención alguna a la CUM, y en la de un año más tarde, en 1923, se limita a decir que ya se ha inaugurado el Stadium Metropolitano y que eso generará más beneficios.

Por tanto no se puede afirmar que Metro le diese luz verde al Titanic nº2, al cual no se hace ninguna mención expresa por parte de la compañía en ningún momento.

IMPRECISIONES DE LAS CONCLUSIONES DEL ARTÍCULO

Las incorrectas deducciones previas dan lugar a una interpretación equivocada de los hechos históricos tal y como se desvelan en su conjunto. Se adivina finalmente una lectura que traza sospechosamente un camino a unas conclusiones preestablecidas, haciendo el camino inverso a una investigación científica; mientras esta consiste en estudiar los datos, relacionarlos y reconstruir un recorrido histórico unívoco, el artículo del concejal Corral plantea justificar una operación inmobiliaria que no ha de atender a los valores patrimoniales, haciéndolos de menos, con imprecisiones que desvelan la prefiguración de las conclusiones con anterioridad a la búsqueda de los datos. Veamos:

1. "El carácter secundario y provisional de las cocheras en los planteamientos empresariales, urbanísticos y estéticos de la Compañía Metropolitana Alfonso XIII desde sus inicios. Esto explicaría su modesta calidad arquitectónica, sin fachadas monumentales y con una estructura ligera y desnuda, en relación con el resto de las construcciones del Metropolitano".

Esta conclusión parece aminorar el valor del conjunto tildándolo de "secundario" y "provisional", basado en una supuesta carencia de "fachadas monumentales" y la desnudez y ligereza de la estructura. Precisamente su condición de edificación que pertenece a la vez al subsuelo y a la escena urbana configura un edificio que está simultáneamente arriba y abajo, y que en su perímetro no ofrece una dimensión descomunal, pero lo cierto es que sí tiene dos fachadas muy marcadas y contrapuestas que se miran entre sí y que toda la prensa recogió en la inauguración: la fachada de las naves a la playa de vías -que se convierte en un espacio de plaza- enfrentándose a la monumental embocadura que da paso al mundo de las tinieblas subterráneas.

El deliberado retranqueo de un cuerpo de naves, el acceso por el chaflán sobre el propio arco y la escalinata de un solo tiro son detalles que hablan de una intencionalidad espacial, perceptiva, que no es producto ni de la casualidad, ni de un carácter secundario; muy al contrario, nos habla de una postura ante la edificación que puede ser vista por el público desde fuera. De hecho, hay que destacar también la existencia de unos amplios ventanales -hoy cegados- que daban a la calle Esquilache, permitiendo que el viandante

podiera asomarse a ver la actividad que se desarrollaba en el interior de los propios talleres. La existencia de este tipo de ventanales es una singularidad dentro de la tipología de naves en diente de sierra, y ha sido señalada por el especialista José Luis Lalana (Universidad de Valladolid). Las naves en diente de sierra buscan captar solamente la luz cenital del norte, que es la única que no produce sombras en el espacio de producción. Captar luz procedente de otras orientaciones produciría un efecto de deslumbramiento dentro del espacio interior, exactamente el efecto contrario al que se buscaba. La existencia de este tipo de vanos no tiene sentido desde un punto de vista de acondicionamiento industrial, y la explicación hay que buscarla en otro tipo de criterios de diseño. Es como en los obradores y cocinas de los modernos restaurantes, en los que el comensal puede observar desde fuera la impecable labor culinaria. Pues exactamente eso es lo que pretendía Metro, ofrecer una ventana a la modernidad para inspirar confianza a los madrileños que nunca antes habían visto nada semejante. La desnudez y la ligereza, lejos de ser aspectos negativos, son más bien considerados como elementos de la modernidad constructiva y sería la piedra fundacional precisamente del Movimiento Moderno en la arquitectura, y encontrarlos de una manera vanguardista no es sino un motivo más para considerar su valor.

La concepción estructural de una secuencia de vigas lucernario que forman muros cortina, más de un lustro antes de que Walter Gropius los formalice como elementos del lenguaje de la arquitectura doméstica moderna en la Bauhaus de Weimar, es un valor incuestionable; la idea de la desnudez y la ligereza son precisamente los aspectos que expresaban la fascinación por las estructuras de vidrio tal y como nos recuerda Terence Riley en su libro "Light Construction" sobre la exposición homónima celebrada en el MoMa de Nueva York en 1995. Señala Riley que es precisamente ese lenguaje higiénico y economicista el que negaba cualquier tipo de adorno, dada la atención que desde el Crystal Palace de Paxton -lamentablemente destruido, por cierto- había surgido por las estructuras desnudas de hierro y cristal.

Respecto al calificativo de provisional, no vale la pena abundar en exceso ante la evidencia de que más bien se trataba de lo contrario: una estructura modular que llegó a multiplicar por cuatro su superficie original en sucesivas ampliaciones.

Por tanto la arriesgada calificación del artículo como carácter secundario, provisional y carente de calidad arquitectónica sólo puede obedecer a dos cosas: o bien se trataba de llegar a esa conclusión por interés argumentativo -dada la falta de fundamento- habiéndose establecido por tanto la conclusión antes que el razonamiento, o bien que quien sostiene tales premisas carece de cultura arquitectónica suficiente como para valorar adecuadamente un edificio de tales características.

II. *"La ubicación sobre el plano del «Titanic n.º 2» demuestra la voluntad de la inmobiliaria de Metro por ocultar los talleres y cocheras de la vista no sólo de los futuros inquilinos de la casas del «Titanic n.º 1» que se construían enfrente, sino también de los transeúntes de la Avenida Reina Victoria, para los cuales las cocheras*

serían invisibles. Hay que tener en cuenta que los «Titanic» que acabaron construyéndose fueron entonces los edificios más altos de Madrid, hasta que en 1929 los desbancó el edificio de Telefónica en la Gran Vía".

Empezando por el final, sobre que los Titanic fueran los edificios más altos de Madrid. Se construyeron con la ordenanza de la Gran Vía de 10 plantas de altura, llegando a 35 metros como apunta el artículo. Entre 1924 y 1928 se edificó el Palacio de la Prensa, con 16 plantas. Antes, en 1919, se inauguraba el Palacio de Correos, obra de Antonio Palacios - con armadura metálica vista (ligera y desnuda)- contando con 70 metros de altura, 5 más que la cúpula de la iglesia de las Comendadoras de Santiago, del siglo XVII. Definitivamente los Titanic nunca fueron los edificios más altos de Madrid, ni mucho menos.

Respecto a la "voluntad de la inmobiliaria de Metro por ocultar los talleres y cocheras de la vista":

-La inmobiliaria no era de Metro, ambas empresas eran de la misma propiedad pero no eran interdependientes y sus objetivos empresariales ajenos. Lo veremos a continuación.

-La voluntad en todo caso era edificar más vivienda para obtener más lucro, no se sentían avergonzados de sus *Talleres y Cocheras* como ya hemos visto y seguiremos desarrollando en el epígrafe correspondiente.

-Las Cocheras eran visibles desde la avenida. Si las hubieran querido ocultar deliberadamente habrían hecho una tapia como la que se hizo décadas más tarde por seguridad, y no con un simple pretil, como se explica unas páginas más adelante.

No hay ninguna voluntad de "ocultar", frente a la que parece que sí hay en cuestionar la pervivencia de las Cocheras. De nuevo artificialidad forzada de argumentación por petición de principio; Metro no quiso ocultar las Cocheras.

III. "La vista de los talleres y cocheras de Metro contradecía el lenguaje urbanístico y estético con el que se pretendía caracterizar el nuevo conjunto urbano desarrollado a ambos lados del Paseo de Ronda".

En línea con lo anterior, de nuevo una falsa premisa: ¿por qué las Cocheras contradecían el lenguaje y no el Hospital de San José y Santa Adela, que con su reducida escala también rompía la secuencia? En el folleto de la CUM de 1922 aparece una perspectiva empleada también en el artículo donde sólo aparecen los "Titanic I" y, rompiendo esa escala, el pequeño hospital de dos plantas y lenguaje neogótico de ladrillo absolutamente contrario al "lenguaje estético" que se pretende tan rotundo.



Perspectiva de los Titanic de la acera par, con el Hospital al fondo. Folleto de la CUM, 1922.

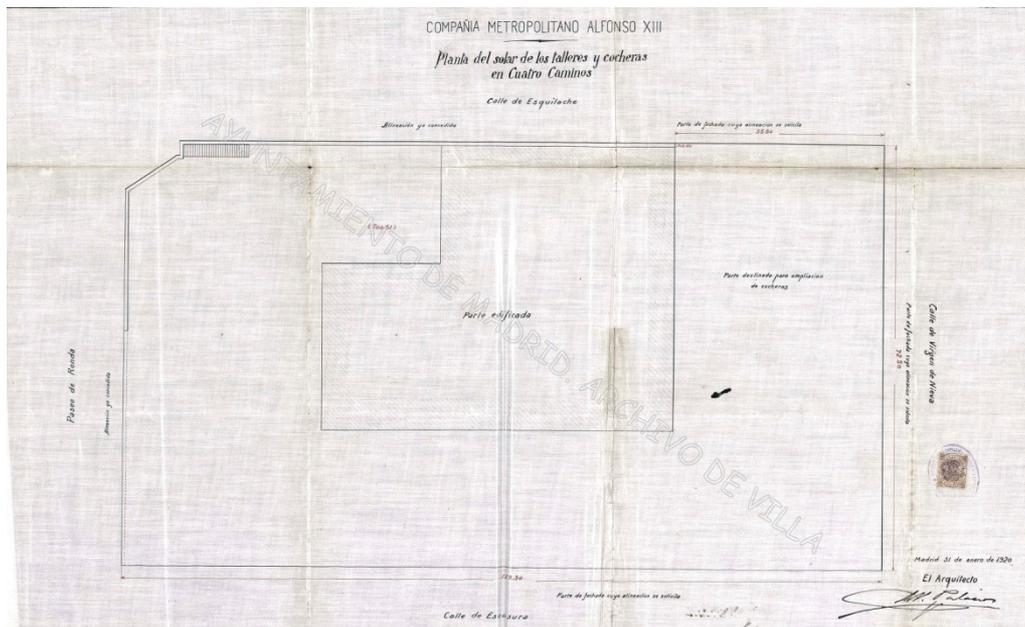
IV. "La firma de Antonio Palacios en el plano de ampliación de las cocheras de 1920 sólo se entiende en el contexto de la gran operación inmobiliaria adjudicada a la CUM en el Paseo de Ronda, venta de cocheras incluida. Lo demuestra la secuencia cronológica que comienza el 22 de enero de 1920, cuando la filial de Metro se adjudica la preceptiva subasta para contratar la ejecución del proyecto de urbanización del Paseo de Ronda. Nueve días después, el 31 de enero, Palacios firma el plano que acompaña la solicitud realizada por Miguel Otamendi al Ayuntamiento con objeto de que se llevara a cabo la medición de lindes para la ampliación de los talleres y cocheras".

Gran barullo en el que la secuencia cronológica no demuestra nada. Hay dos compañías diferentes de la misma propiedad pero distintos objetivos, que coexisten en el espacio y en el tiempo y son independientes entre sí. Ambas tienen un área de coincidencia que es precisamente la barriada de Cuatro Caminos, luego que existan documentos de fechas próximas no supone ninguna correlación. De hecho Antonio Palacios no hizo ninguna colaboración con la CUM, sólo participó en el Metro, y en este contexto únicamente en las Cocheras de Cuatro Caminos.

Respecto a las fechas del documento, tienen que ver con el desarrollo previsto de la red de Metro, como es lógico, y no con las actividades urbanísticas de la CUM. Recordemos efemérides básicas: el 17 de octubre de 1919 el rey y autoridades inauguran la línea Cuatro Caminos-Sol, el 31 de octubre se abre al público; en 1918 se habían licitado el proyecto y las obras de la ampliación Sol-Atocha, y consta que se enlazaron con las ya ejecutadas. Nunca se detuvieron, y de hecho el tramo Sol-Progreso estaba en construcción cuando se inauguró la red.

¿Esto qué quiere decir? Que si hubo algo provisional fue el estado incompleto con el que se inauguró la línea 1, pero era necesario para poner en marcha el Metro. Lógicamente las

Cocheras se habían dimensionado con arreglo a ese uso germinal, pero habían de crecer proporcionalmente a la red.



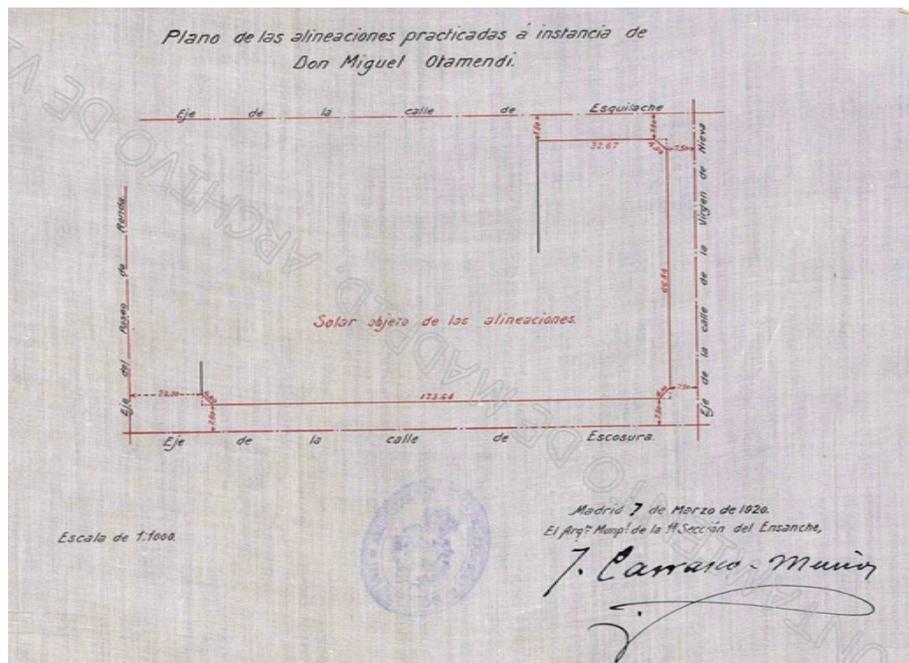
Plano de alineaciones para la ampliación posterior de las Cocheras, 1920.

Tres meses pasaron desde la inauguración hasta el plano de Palacios. Lo que el artículo omite en su cabalística relación cronológica, es que Miguel Otamendi solicita las alineaciones a 17 de enero, y que son las relativas a la parte posterior y lateral de las Cocheras y no al linde con Reina Victoria, que como consta en el plano de Palacios dicha alineación ya estaba concedida; la concesión de esa linde corresponde a la primera tira de cuerdas en 1917, cuando aún no existía la CUM.

También es absolutamente erróneo vincular este documento a la construcción de los "Titanic". De hecho, la CUM inició la tramitación del proyecto "Titanic" más de un año después. El 21 de enero de 1921 José María Otamendi solicita la firma del plano de alineaciones y rasantes de la parcela. Y el 22 de marzo de 1921 José María Otamendi solicita la "tira de cuerdas y construcción²" del Edificio Titanic nº1, licencia que no se concederá hasta el 21 de abril de 1922. El edificio no se terminaría hasta 1924. Del Titanic nº2 nada hay que hablar, dado que nunca pasó de ser una intención esquemática.

Para rematar el asunto desvelamos otro documento que nos parecía irrelevante, pero que a tenor de la falsa dicotomía resulta definitivo: se trata del plano devuelto por el arquitecto municipal, Jesús Carrasco, aceptando las alineaciones solicitadas por Palacios en Esquilache, Escosura y Virgen de Nieva, es decir, opuestas a la alineación del Paseo de Ronda.

² Archivo de Villa de Madrid, 25-284-6



Plano de alineaciones practicadas comprendido en el mismo expediente, marzo de 1920.

V. "No es ninguna casualidad que la nueva superficie definida para las cocheras en el plano de ampliación firmado por Palacios sea exactamente la misma que figura ese mismo año 1920 como suma de las parcelas de «Titanic nº 2» y de «Talleres del Metropolitano Alfonso XIII» en el plano de conjunto de los terrenos de la CUM en el Paseo de Ronda".

Estamos de acuerdo en que no es ninguna casualidad, pero por otro motivo, ya que las superficies de las parcelas las determina de antemano el Plan de Ensanche y la ordenación aprobada desde el expediente que firma el ingeniero Núñez Granés en 1903, tal y como contamos en el anterior informe de diciembre pasado.

LA CMAXIII Y LA CUM. DOS EMPRESAS HERMANAS, PERO INDEPENDIENTES

La Compañía Urbanizadora Metropolitana (CUM) fue una empresa creada por los propietarios del Metro para desarrollar un plan urbanístico en el límite del Ensanche, a instancias del nuevo transporte que implantaban.

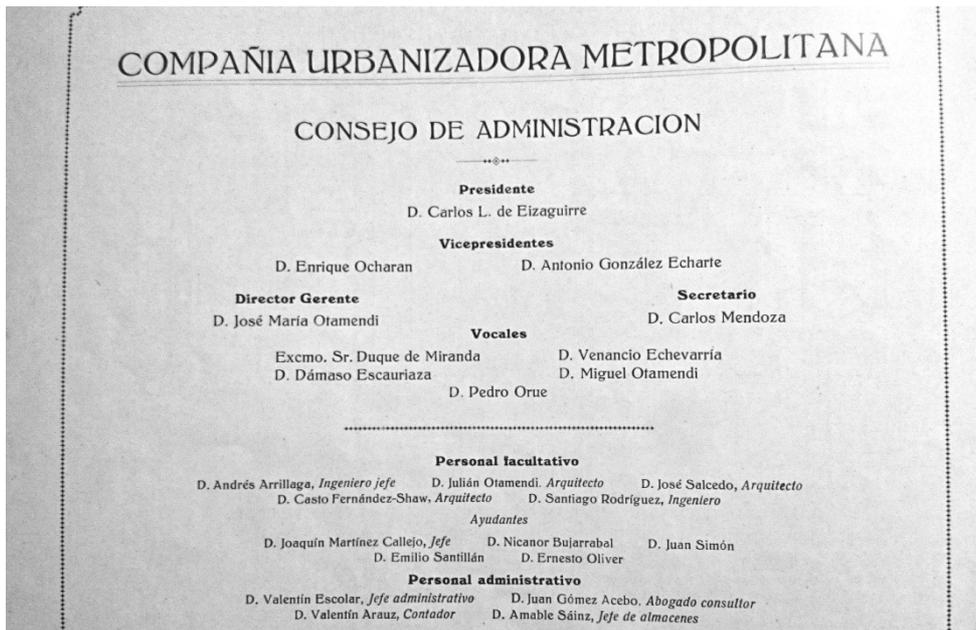
Era lo más alejado de la ciudad, y por tanto un suburbio de carácter más bien rural donde se encontraban instalaciones propias de esos ámbitos (como los depósitos del Canal, los cementerios de Vallehermoso, talleres, merenderos, huertas...), por tanto el suelo era el más barato de adquirir.

Acerca de sus organigramas en la época, cabe reseñar los arquitectos que formaban parte de cada una de las dos empresas. Si había cargos que participaban en los Consejos de Administración de ambas, los puestos técnicos los cubrían distintas personas: en el caso

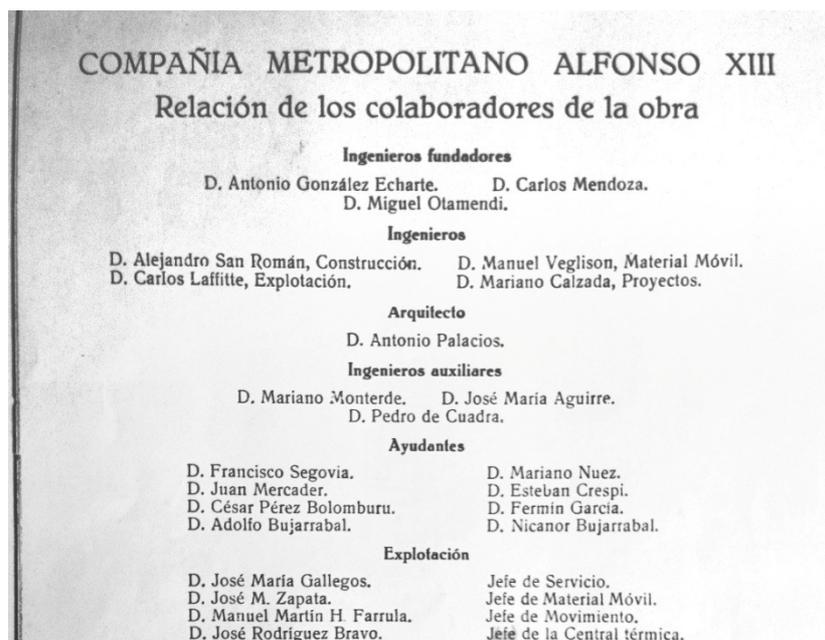
de la Compañía Metropolitano Alfonso XIII (CMAXIII) el arquitecto era Antonio Palacios, mientras que en la CUM los titulares eran Julián Otamendi, José Salcedo y Casto Fernández-Shaw.

El carácter autónomo de ambas empresas lo confirman los trasvases de propiedades que jalonan la historia de las Cocheras de Cuatro Caminos. Por ejemplo, en 1920 la CMAXIII realizó una compra de terrenos en la “manzana B” a la Compañía Urbanizadora Metropolitana por valor de 71.824 pesetas.

El devenir de ambas empresas ha sido bastante distinto, hasta el punto de que con el tiempo una es Metro de Madrid S.A. y la otra se ha convertido en Metrovacesa S.A.



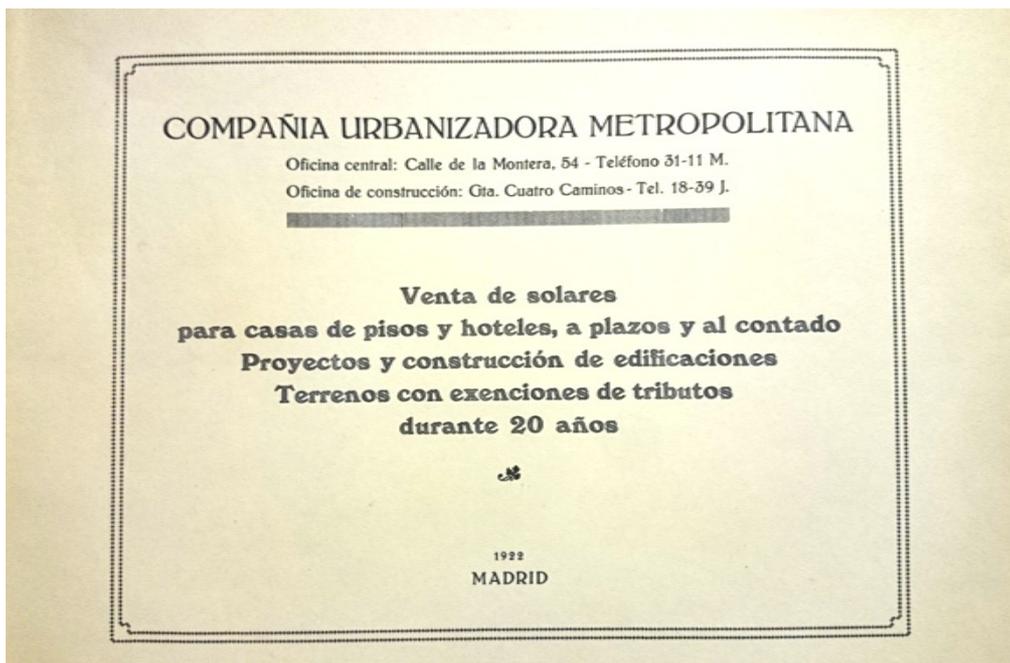
Organigrama de la CUM (folleto de la compañía, 1922).



Organigrama de la CMAXIII (folleto de la compañía, 1921).



Cartel muy gráfico de lo que representaba la CUM.



Libro publicitario de la CUM en 1922.

EL MERCADO DE SAN ANTONIO

En toda la argumentación de Pedro Corral hay una pieza fundamental que no encaja: el Mercado de San Antonio. Razón por la cual la importancia del plano promocional de la CUM es relativa, ya que no plasma una realidad sino un esquema que identifica los solares afectados por el proyecto de urbanización y las exenciones fiscales que anunciaban.

"(...) el Mercado de San Antonio, cuyo terreno aparecía también en venta a pesar de haber sido inaugurado en octubre de 1919".

A pesar de que esta parcela nunca perteneció a la CUM, ni a Metro, sino al propietario original de los terrenos, Antonio González Martín, si el plano de 1920 fuese un documento definitivo ¿cómo se entiende que la parcela del Mercado de San Antonio aparezca señalada como edificable en el marco de las expectativas de la CUM?

De hecho, de acuerdo con la leyenda del plano, este solar aparece marcado como "Solar de Categoría A", cuyas condiciones de edificación nos describe Corral en su artículo:

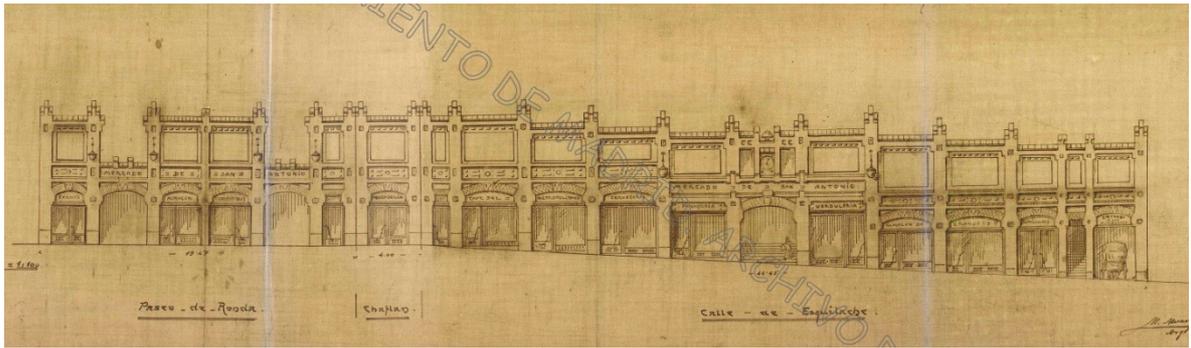
*"La Zona A, según la compañía, correspondía a los solares «situados a uno y otro lado de la avenida central, con 50 metros de fondo, en los que se pueden levantar edificios de 35 metros de altura (tienda y diez pisos), y que gozan del privilegio de la exención de impuestos». Tal exención venía establecida por la **Ley de Saneamiento y Mejora Interior de las Poblaciones de 1895** y, según la inmobiliaria, representaba «como cifra media 19 pesetas por pie de terreno»".*

El proyecto del Mercado de San Antonio se presentó el 18 de octubre de 1918, se concluyó en octubre de 1919 y se inauguró a finales de ese mismo año. Formaba parte del proyecto de urbanización de la Avenida de la Reina Victoria, y de hecho las propias publicaciones de la CUM lo publicitaban:

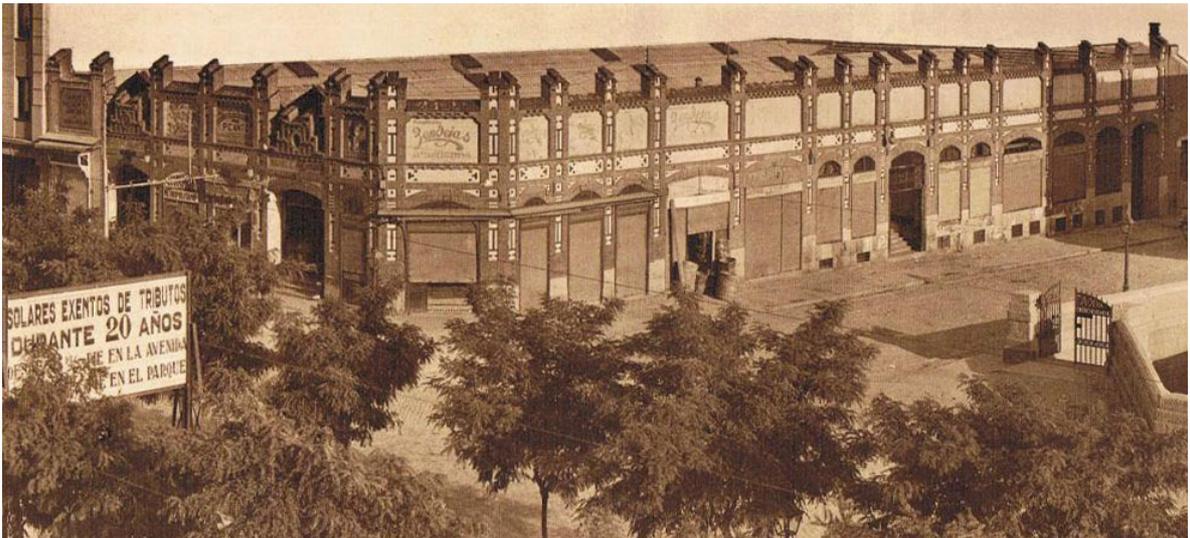
"En la Avenida Reina Victoria existen importantes y lujosos establecimientos de muebles, telas, cafés, pastelerías, farmacias, etcétera, y un mercado de abastos con todos los adelantos modernos³".

Es decir, que la propia CUM lo consideraba un equipamiento ventajoso para el barrio, por lo que considerar derribarlo al año siguiente es una contradicción, inexplicable con la teoría del señor Corral. Todo esto no tiene aparentemente una explicación razonable, salvo que tengamos en cuenta otro tipo de expectativas.

³ Librillo de propaganda de la CUM.



El Mercado de San Antonio en proyecto, 1918. AVM.



El Mercado de San Antonio construido, 1921.



El Mercado de San Antonio en su marco urbano, 1923.

LA CIUDAD DEL METROPOLITANO. LA DERIVA ESPECULATIVA DE UN PROYECTO URBANO

El modelo inicial de la barriada que la CUM habría de construir en Cuatro Caminos era una urbanización de tipo lineal, que tomaba como referente inmediato la propia Ciudad Lineal de Arturo Soria, tal y como nos relata un artículo publicado en la revista *Blanco y Negro* el 2 de febrero de 1919 y firmado por Fernando Luque:

“Aquí nacerá la ciudad del Metropolitano. Estos que ve usted ahora campos de soledad, mustios collados, bailes y merenderos, desaparecerán en breve y serán, a nuestro esfuerzo, Metropolitania famosa. Desde la Glorieta de los Cuatro Caminos hasta el llamado “mirador” del Asilo de la Paloma, todo este terreno, todas estas propiedades, son ya de nuestra Compañía. ¡Seis millones de pies...! Sobre ellos tenderemos una gran calle central -prolongación del paseo de Ronda-, con su tranvía y todo, y a ambos lados, una verdadera ciudad de hotelitos, que se extenderá hasta la Moncloa. Estos hotelitos, instalados con todas las comodidades modernas, costarán de treinta a cincuenta duros mensuales, y pasan, en determinado número de años, a ser propiedad del que los alquile”.

Esto nos muestra que en la época de la construcción de las Cocheras de Cuatro Caminos, el tipo edificatorio elegido para la urbanización de la avenida de la Reina Victoria correspondía a una colonia de “hotelitos” o “chalets” acogida a la Ley de Casas Baratas de 12 de junio de 1911. Sería una ciudad-jardín de inspiración británica, que en Madrid ya contaba con el precedente de la “Colonia de la Prensa” de Carabanchel, inaugurada en 1913 por Alfonso XIII. En aquel tiempo se estaban levantando en lugares periféricos de la ciudad otras colonias acogidas a la misma ley, como la Ciudad Jardín Alfonso XIII, la Colonia de los Carteros (1920), o la Colonia de la Constructora Benéfica (1920) y la Colonia Unión Eléctrica Madrileña (1920). Las tipologías de viviendas serían pareadas, adosadas en hileras y aisladas. Posteriormente este tipo edificatorio quedaría restringido únicamente al último tramo de la urbanización.

De nuevo, en el artículo publicado en el diario *Vida Económica* el 20 de junio de 1919 se explica el proyecto, que se describía así:

“Ya hemos hablado en estas columnas, aunque brevemente, de los grandes proyectos que estudia y comienza a realizar la Urbanizadora Metropolitana, a partir de la glorieta de Cuatro Caminos. Los propósitos de esta Compañía son tales que el problema de la vivienda higiénica, cómoda y barata será resuelto, donde parece imposible que se resuelva, en Madrid. Entre otros proyectos tiene estudiado ya, y a punto de acometer su realización, el de construir una gran barriada de hoteles para capacidades económicas medias, en un par de años”.

De nuevo se describe el proyecto como una urbanización de “hoteles”. Hemos de recordar que una de las acepciones de la palabra “hotel” que está vigente todavía hoy día, es la de una *Vivienda con jardín, más o menos aislada de las colindantes y habitada por una sola familia*. De hecho, en la futura Avenida de la Reina Victoria se replicó el tamaño de la sección de la calle de la Ciudad Lineal (40 metros), incorporando ligeras modificaciones en

las dimensiones de su sección. Como lo es también el modelo de ciudad propuesto, que era la tipología edificatoria habitual en zonas periféricas de la ciudad.



Imagen del conjunto de hotelitos de la CUM (folleto de la compañía).

No será hasta marzo de 1920 cuando en la revista *La Construcción Moderna* se mencione por primera vez la posibilidad de construir “*hoteles, chalets y casas de pisos*”. Anteriormente no se había considerado la edificación de bloques de viviendas en la zona, lo que supone un cambio importante dentro del esquema urbanístico. Y ya por fin en noviembre de 1920 se publica el proyecto de los “Titanic”.

Como se puede apreciar, no todos los edificios de la manzana de los “Titanic” son idénticos, sino que el tipo edificatorio inicial (1921-1923) fue perdiendo calidad arquitectónica y compositiva a medida que se fueron construyendo, posiblemente para facilitar su comercialización, más compleja que los esponjados hotelitos con jardín.

“Las fachadas rompen su continuidad con grandes entrantes que sustituyen los antihigiénicos patios por verdaderas calles interiores perpendiculares a la avenida, según el sistema de construcción del arquetipo del rascacielos americano. (...) Aunque la denominación de “Titanic” se hizo extensiva al resto de las edificaciones del primer tramo de la avenida, la desaparición especulativa de los patios-calle y la menor pureza y rotundidad volumétrica las convierten en ejemplos devaluados del tipo inicial”.

LAS COCHERAS: EL ENCAJE URBANO DE UN PROYECTO

Al estudiar el diseño de las Cocheras de Cuatro Caminos observamos cómo los mejores materiales se reservan para las zonas en contacto con la calle. En la mayor parte de la construcción se empleó una fábrica de ladrillo recocho, mientras que en la boca del túnel y en el pretil que rodea la playa de vías se empleó una cuidada sillería de granito, un material que está ausente en el resto de la fábrica.

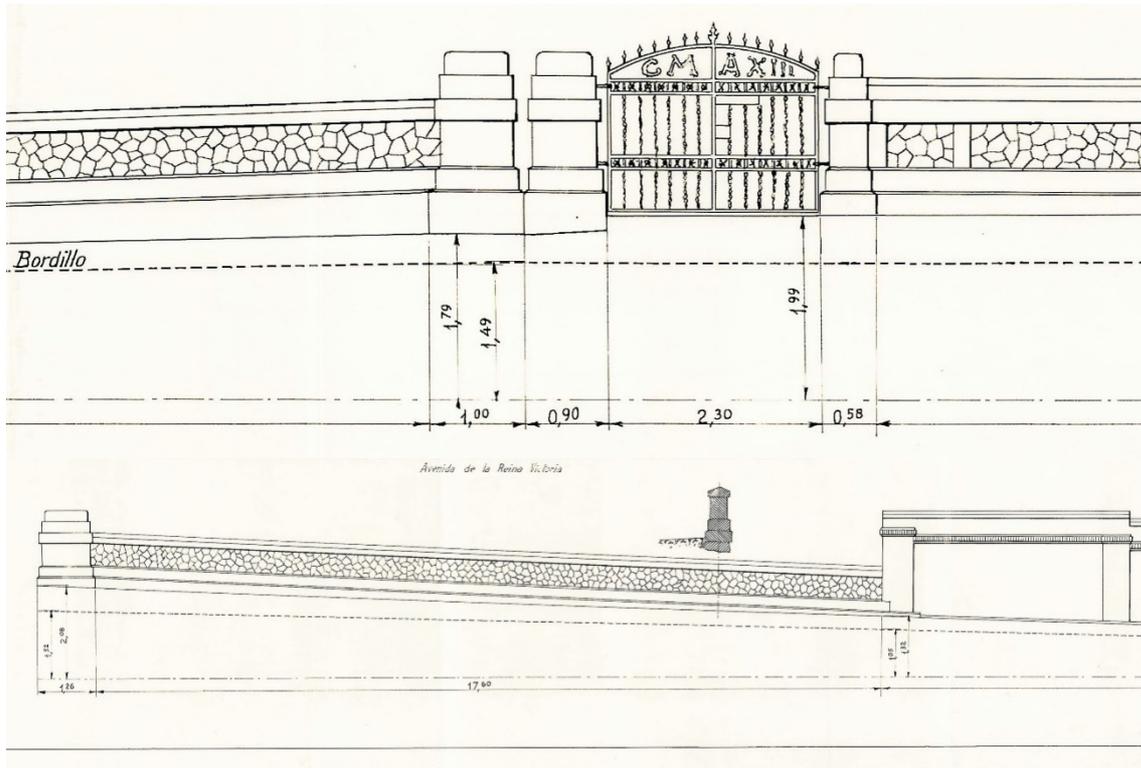


Embocadura monumental y acceso principal al recinto (folleto de la compañía, 1921).

Recordemos que el granito era uno de los materiales de construcción más caros de la época, y su precio llegaba a ser tan prohibitivo que en muchas construcciones se imitaba al exterior aplicando un revoco “pétreo” para ocultar una fábrica de construcción más modesta. Dicha sillería de granito no se empleó únicamente en la boca de entrada al túnel, sino que se extendió a los zócalos, pretilos y remates torreados del peto que daba a la calle, y a los escalones de la monumental escalinata que descendía desde el Paseo de Ronda. Estos materiales tan sólidos y caros son propios de una construcción con clara vocación de permanencia. Esto contradice el pretendido carácter “*secundario y provisional de las cocheras*” que les atribuye Pedro Corral. La vista de cualquier fotografía de época del arco del túnel disipa cualquier duda sobre su monumentalidad. De hecho, en dicho acceso se empleó también cerrajería artística, a través de una cuidada puerta de forja con el anagrama de la compañía, “CMAXIII”, realizada por el afamado cerrajero Gregorio González, tal y como nos relata la prensa de la época:

“Cuanto corresponde a la cerrajería y construcción artística en hierro ha sido ejecutado con primor y solidez que el público sabrá apreciar por el conocido cerrajero constructor de Madrid (Juan Duque, 5, Puerta de Segovia) don Gregorio González⁴”.

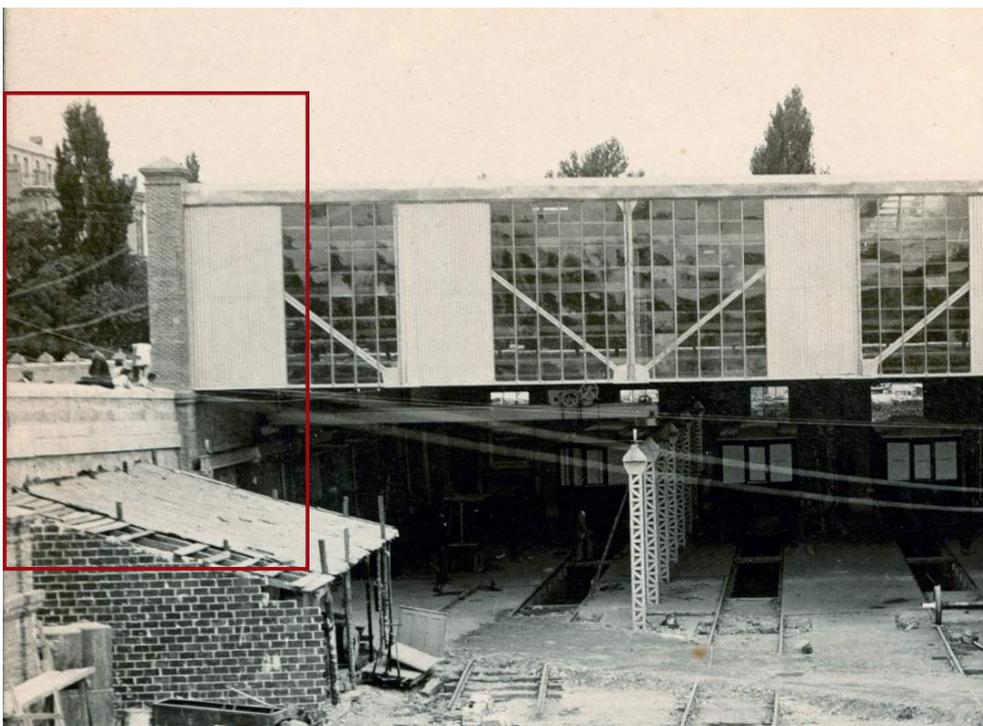
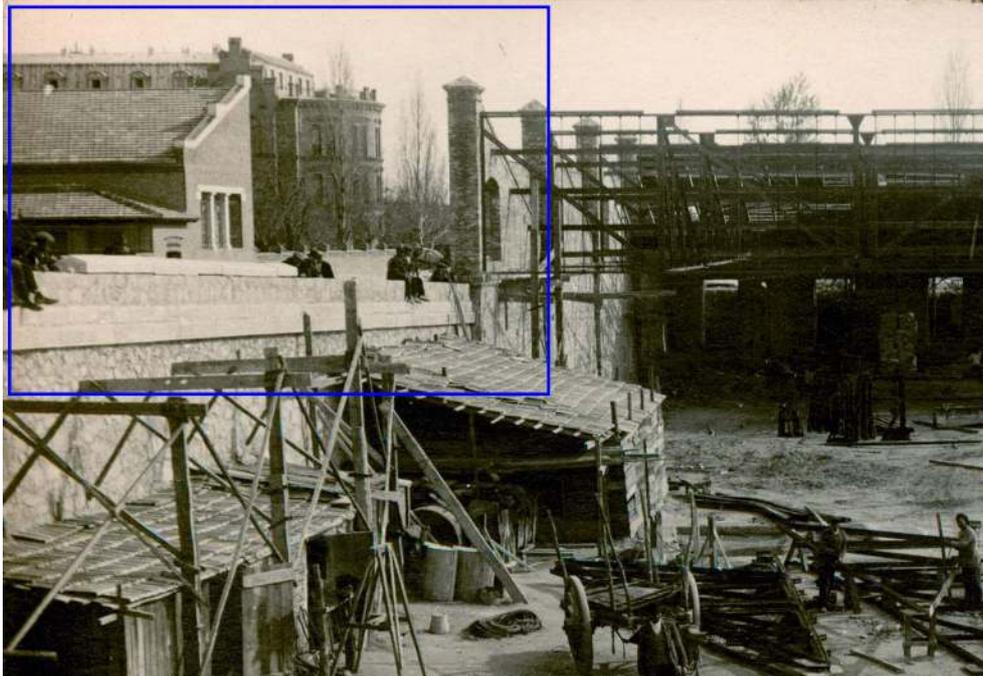
Este cerrajero se había encargado también de la cerrajería artística de las estaciones y de los Templetos de Sol y Red de San Luis. Es difícil entender semejante despliegue ornamental en una obra de carácter provisional... ¿Dónde está entonces ese pretendido carácter secundario en los planteamientos estéticos de la Compañía del Metropolitano Alfonso XIII?

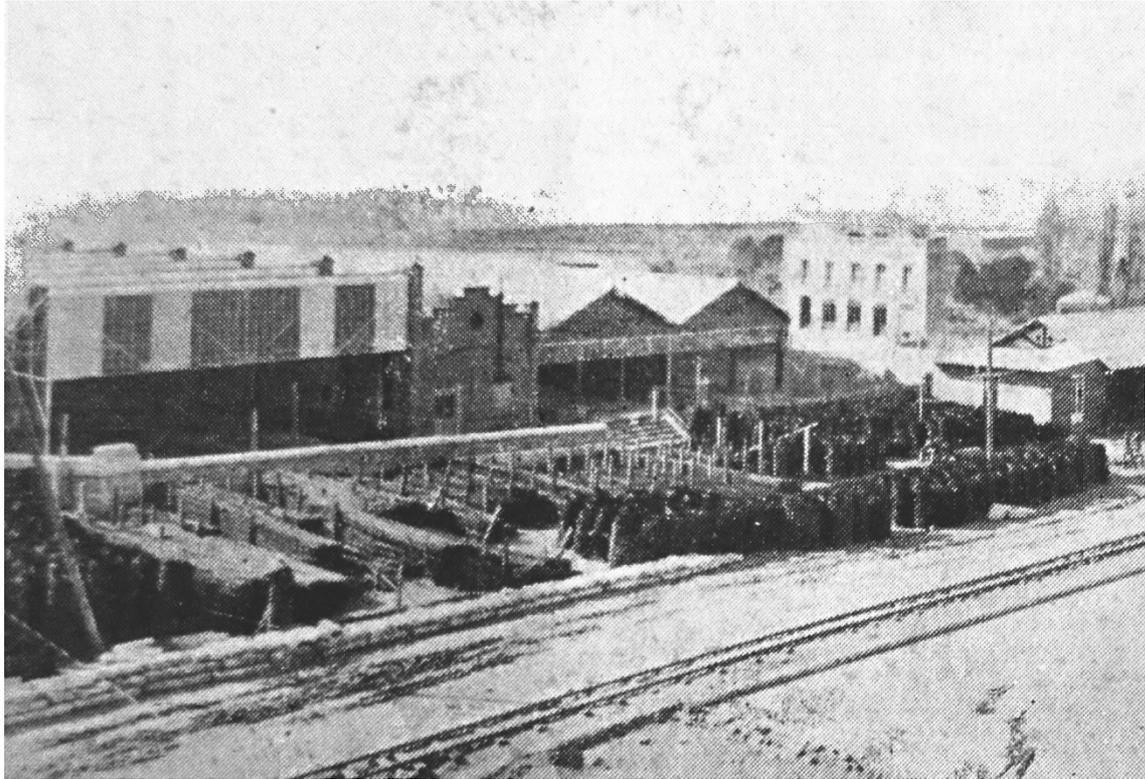


Reja de acceso al recinto y pretil superior (folleto de la compañía, 1921).

⁴La lectura dominical, pp.69

Por otra parte, si la voluntad de la Compañía hubiese sido realmente *“ocultar las instalaciones de la perspectiva de la nueva barriada de Reina Victoria”* no se entendería que desde los primeros proyectos las cocheras estuvieran rodeadas por un pretil de 1,20 metros de altura, la dimensión necesaria para que un viandante pudiera asomarse a su interior, tal y como se refleja en fotografías de la época. De hecho, este peto tenía esta altura en los primeros 17 metros del muro que recorría Reina Victoria. A partir de ese punto, se convertía en un muro de más de dos metros de altura. Se buscaba así una visualización oblicua del conjunto, que ponía en valor la ligerísima estructura metálica de las naves.





Vista del conjunto como se percibía desde la Avenida (folleto de la compañía, 1922).

LAS COCHERAS. UNA CONSTRUCCIÓN PUBLICITADA

En un rápido examen a las publicaciones de la época llama la atención el protagonismo de las Cocheras de Cuatro Caminos. Las fotos de las cocheras tienen una gran presencia en los reportajes gráficos publicados en las revistas más importantes de la época como *Blanco y Negro*, *Ibérica*, *Nuevo Mundo* y *La Esfera*.

En dichos reportajes se observa que se repiten las mismas imágenes, lo que permite deducir que dichas fotografías eran difundidas por la propia Compañía del Metropolitano Alfonso XIII a la manera de "notas de prensa". De hecho, en publicaciones posteriores de la propia Compañía (1919⁵ y 1921⁶) las Cocheras vuelven a tener un gran protagonismo.

Cuesta creer que la empresa diera publicidad a una construcción que "contradecía su propio lenguaje estético".

Por otra parte las Cocheras son actualmente el único elemento que sobrevive -casi inalterado en su generalidad- de lo publicado en estas revistas sobre la inauguración del Metro.

⁵Metropolitano Alfonso XIII. Trozo Cuatro Caminos-Sol, 1919

⁶Metropolitano Alfonso XIII. Trozo Sol-Atocha, 1921

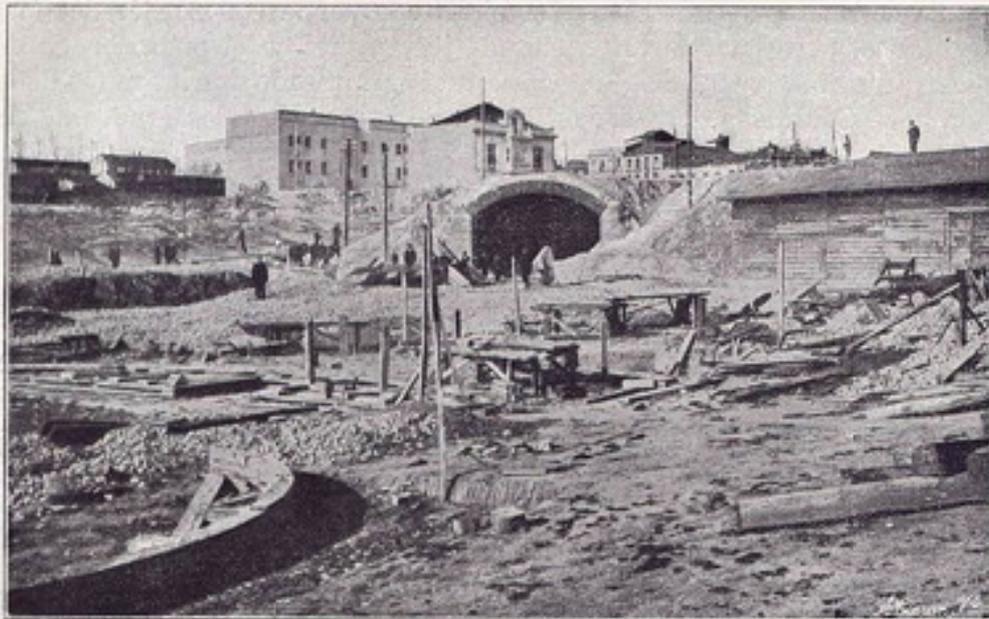


FIG. 16.—Salida del túnel a los talleres del Paseo de Ronda (30 de Abril de 1918).

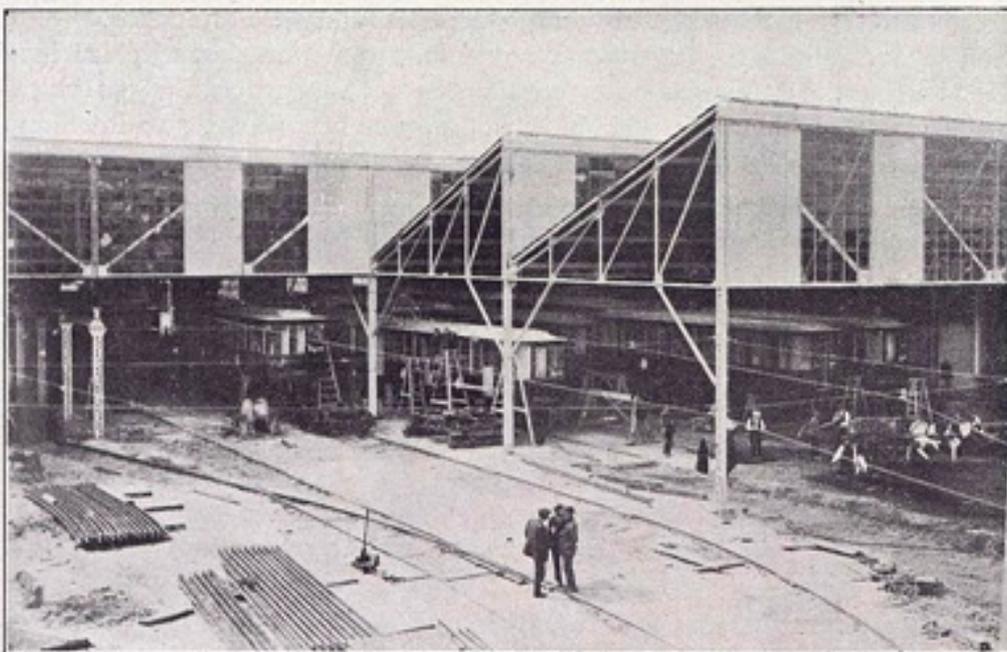


FIG. 17.—Cocheras y talleres (30 de Septiembre de 1919).

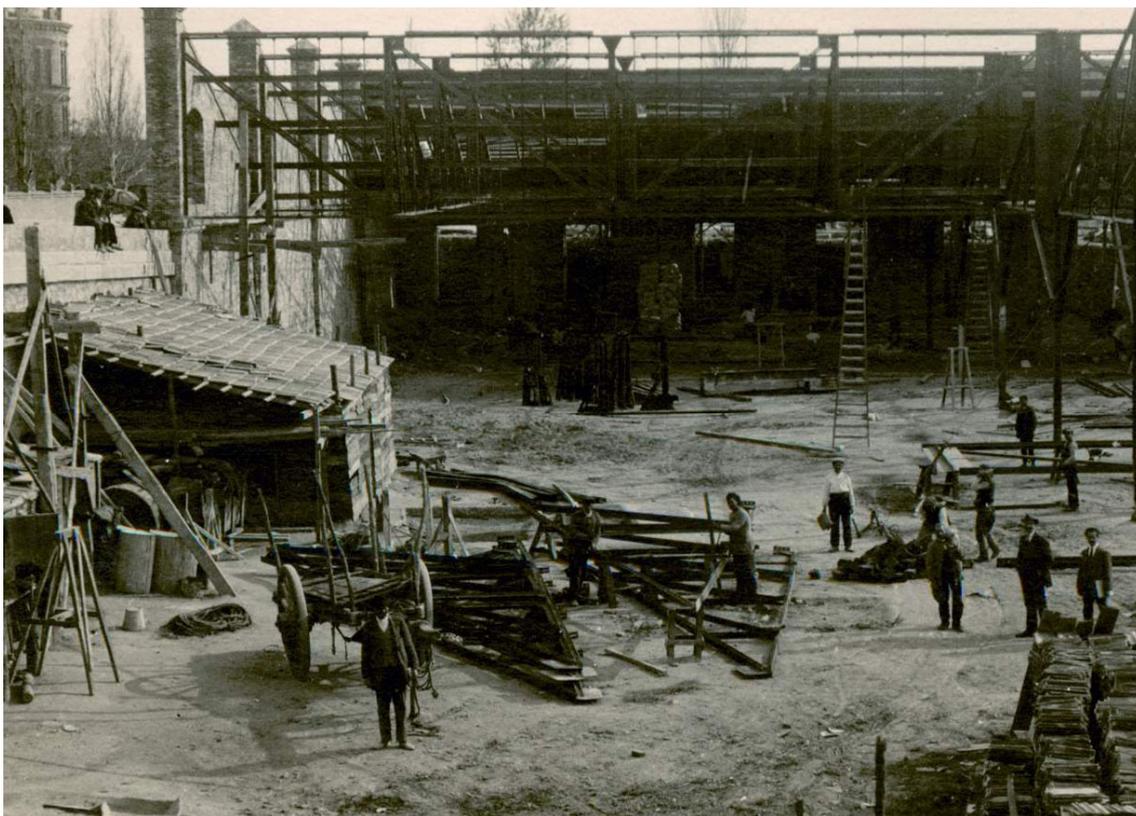
Publicación "Metropolitano Alfonso XIII" de Miguel Otamendi, 1919.

“LA PREFABRICACIÓN”

Otro de los argumentos que buscan restar valor a las Cocheras de Cuatro Caminos aduce su naturaleza “prefabricada”. Este argumento es profundamente trivial, dado que la prefabricación es una condición propia de las estructuras metálicas, que se suministran en forma de perfiles (prefabricados) con unas dimensiones, longitudes y espesores concretos.

La prefabricación es la esencia de la industrialización y de la *Arquitectura del Hierro*, y eso no es ningún desmérito. Así, el método constructivo de montaje en frío, roblonado, empleado en las Cocheras es idéntico que el utilizado en la construcción de la Torre Eiffel, y multitud de puentes de hierro como el de María Pía en Oporto, o el de Garabit en Francia. Toda estructura metálica conlleva *per se* un cierto grado de prefabricación.

Los suministradores de la perfilería metálica para Cocheras fueron los Altos Hornos de Vizcaya, en Bilbao. Los documentos históricos acreditan el montaje de la estructura a pie de obra, tal y como se puede comprobar en las fotos de la época. De hecho, incluso nos consta el “taller de herrería”, cuya licencia de obra solicita en julio de 1918 el propio Antonio Palacios, con el fin de trabajar el ensamblaje *in situ*.



Detalle del ensamblaje de cerchas trianguladas junto al taller de herrería en las Cocheras. 1918.

CONCLUSIONES

Las Cocheras de Cuatro Caminos han adquirido su condición de Patrimonio Industrial con el tiempo. Al igual que la experiencia se gana con la edad, la permanencia inalterada del conjunto histórico del Metro es la que le confiere su importancia en el marco de la historia urbana de Madrid. Ninguna obra es Patrimonio al nacer, y Antonio Palacios de niño no era un gran maestro de la arquitectura. Ni tan siquiera fue considerado así a su muerte, sino varias décadas más tarde, y aún hoy la Comunidad de Madrid lo homenajea reivindicando su figura "poco reconocida" para la importancia que tuvo en la capital.

Consideramos documentada la existencia de sucesivos proyectos para la avenida de la Reina Victoria, que se corresponden con los vaivenes de las expectativas lucrativas de sus promotores. Un primer proyecto de ciudad-jardín (1918) que pretendía ser una colonia de "hotelitos" o chalets. Un segundo proyecto (1920) donde gracias a la aplicación de la *Ordenanza Especial de la Gran Vía* se consigue un notable incremento de edificabilidad lucrativa en las proximidades de la estación de Cuatro Caminos. Y por último, el proyecto finalmente realizado, con una ejecución muy dilatada.

La construcción de las Cocheras, como la del vecino Mercado de San Antonio, se realizó considerando que su entorno habría de convertirse en una ciudad-jardín de baja densidad. Las expectativas de negocio cambiaron enormemente con el éxito del Metro y la obtención de una enorme edificabilidad en las proximidades de la estación de Cuatro Caminos gracias a la aplicación de la *Ordenanza Especial de la Gran Vía*. Por esta razón se exploró la posibilidad de sacar un lucro a todas las parcelas de la Avenida, incluyendo las Cocheras como la parcela del recién inaugurado Mercado de San Antonio, dadas en aquel momento las altas expectativas de lucro. Así pues, la edificación prevista sobre las Cocheras, al igual que la prevista sobre el Mercado de San Antonio se corresponde a una coyuntura de expectativas de revalorización especulativa en las proximidades de la estación de Cuatro Caminos que nunca se verificaron; nunca se dio continuidad a estos efímeros proyectos especulativos.

Por otra parte ningún arquitecto ha estado nunca libre de que intervenciones posteriores desvirtúen valores de su obra. Al propio Antonio Palacios le desvirtuaron el Banco Español del Río de la Plata, cegando con forjados el gran espacio vacío central, esencia misma del concepto arquitectónico del edificio.

El *Titanic nº2* nunca pasó de ser una expectativa, puesto que ni siquiera se hizo ningún tipo de proyecto más allá de un sencillo esquema sobre un plano. Y en cualquier caso, esta es un dato que no debemos separar de su contexto.

Habrà quien lo aprecie más o menos -incluso quien no tenga capacidad de apreciarlo- pero eso no desmerece sus valores intrínsecos, que por historia y azar atesoran. Esos, y no otros, son los que le confieren su condición de patrimonio industrial, de Patrimonio Cultural Español.

Recordemos que la Constitución Española consagra en su artículo 46 **la obligación de todos los poderes públicos de garantizar la conservación y promover el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España** y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad; y que integran el patrimonio histórico de la Comunidad de Madrid los bienes materiales e inmateriales ubicados en su territorio a los que se les reconozca un interés histórico, artístico, arquitectónico, arqueológico, paleontológico, paisajístico, etnográfico o industrial⁷.

El problema se enquistará mientras se siga intentando restar legitimidad a los argumentos que tratan de hacer ciudad con los valores propios del lugar, más allá del exclusivo valor mercantil del mercado inmobiliario y edificatorio. Ante la situación de bloqueo que ha sobrevenido, cabe preguntarse *Cui prodest?*, quién es el primer interesado en que no haya entendimiento, sino confrontación. Y como todos sabemos, la verdad es siempre la primera víctima de un enfrentamiento.

Si todo el esfuerzo que se está empleando en empeñarse en negar el valor patrimonial a las Cocheras de Cuatro Caminos se empleara en tratar de encontrar una propuesta urbana que hiciera compatible la conservación de patrimonio con las viviendas previstas, haría ya tiempo que este problema se habría resuelto.

Madrid, 26 de enero de 2017

⁷Ley 3/2013 de Patrimonio Histórico de la CAM: preámbulo y artículo 2.1.