



OFICINA DE REG. AGENCIA TRIBUTARIA
 ENTRADA / REGISTRO
 Fecha: 12/12/2016 Hora: 10:51
 Nº Anotación: 2016/1181640
 Dest: REG. DESARROLLO URBANO S.

OFICINA DE REG. AGENCIA TRIBUTARIA
 ENTRADA / REGISTRO
 Fecha: 12/12/2016 Hora: 10:55
 Nº Anotación: 2016/1181692
 Dest: REGISTRO OAC CHAMBERÍ



PLATAFORMA POR UN MUSEO DE METRO EN LAS
 COCHERAS HISTÓRICAS DE ANTONIO PALACIOS

ANTONIO PALACIOS

EL ARQUITECTO DE LAS COCHERAS DE CUATRO CAMINOS

APORTACIONES DOCUMENTALES PARA UN NUEVO
 ESTUDIO DE LAS COCHERAS DE CUATRO CAMINOS



diciembre 2016



REGISTRO DE ENTRADA
 Ref: 03/447309.9/16 Fecha: 12/12/2016 10:00



Cons. Presidencia, Justicia y Port. Gob.
 Reg. Aux. Presid., Just. y P.G. (Cul. y Tur.)
 Destino: D.G. de Patrimonio Cultural

ÍNDICE

	Página
Preámbulo	3
Antonio Palacios, arquitecto de Metro	4
El proyecto urbanizador de Reina Victoria y el germen de las Cocheras	7
Inicio de las obras del Metropolitano en Cuatro Caminos	10
Antonio Palacios, arquitecto de las Cocheras	13
La autoría de Palacios en la arquitectura de las Cocheras	19
Atribución historiográfica de las Cocheras a Antonio Palacios	27
Miguel Otamendi y las posteriores ampliaciones de las Cocheras	28
Otras consideraciones sobre la documentación	32
Conclusiones. Agradecimientos	33

PREÁMBULO

En sus casi cien años de existencia, nunca se había hecho un estudio tan profundo sobre las Cocheras de Cuatro Caminos, como en los últimos dos años. El olvido al que se habían visto condenadas desde que se ocultaran -a una cota 5 metros inferior- tras una tapia ciega, contrasta con el intenso escrutinio al que se han visto sometidas recientemente.

A nadie se le escapa que se encuentran en una encrucijada entre intereses urbanísticos y los patrimoniales y culturales. Los primeros legítimos en ciertas condiciones, pero nunca superiores a los segundos, que han de prevalecer en tanto que se trata de un conjunto edificado extraordinario, configurador del entorno, elemento de gran potencial cualificador y por si fuera poco de singular permanencia en un sector urbano muy consolidado. Su preservación en un estado tan razonable es casi un milagro, como todo lo inusitado que sucede en Madrid. Un conjunto único, escasísimo incluso a escala mundial.

Hace unos meses, en febrero de 2016, Salvemos Cuatro Caminos y Madrid Ciudadanía y Patrimonio presentamos un profuso informe sobre las Cocheras de Cuatro Caminos, donde se recogía desde los aspectos urbanos, constructivos y de autoría, hasta las referencias y fuentes de las que bebía su diseño.

Se comprendía así la clarísima influencia de la construcción americana de la época en nuestras Cocheras de Cuatro Caminos, y concretamente del Metro de Nueva York (1904), que junto al de París (1900), fueron los dos referentes principales en los que se apoyó e inspiró el Metro de Madrid.

Desde el principio se presentó la obra como resultado de una oficina moderna multidisciplinar en la que intervenían distintos profesionales: ingenieros de caminos especializados en ferrocarriles, en electrificación, industriales, y arquitectos; o mejor dicho arquitecto, uno: Antonio Palacios. Él fue el responsable de la imagen de Metro, de sus acabados, de su composición. Trabajó en conjunto con el equipo, pero su mano se percibe con contundencia en multitud de detalles.

Esta tesis -aparte, a todas luces, de ser el arquitecto de Metro- no había podido ser refrendada por documentos relativos a la construcción de las Cocheras...

...¡hasta ahora!

Con una nueva línea de investigación hemos profundizado en el estudio, determinando que -más allá de toda duda razonable- Antonio Palacios estuvo implicado con la construcción de las Cocheras y Talleres de Cuatro Caminos desde el principio. Este informe presenta los resultados con **documentos inéditos** que avalan la tesis expuesta y complementan lo ya conocido anteriormente.

Madrid, 12 de Diciembre de 2016.

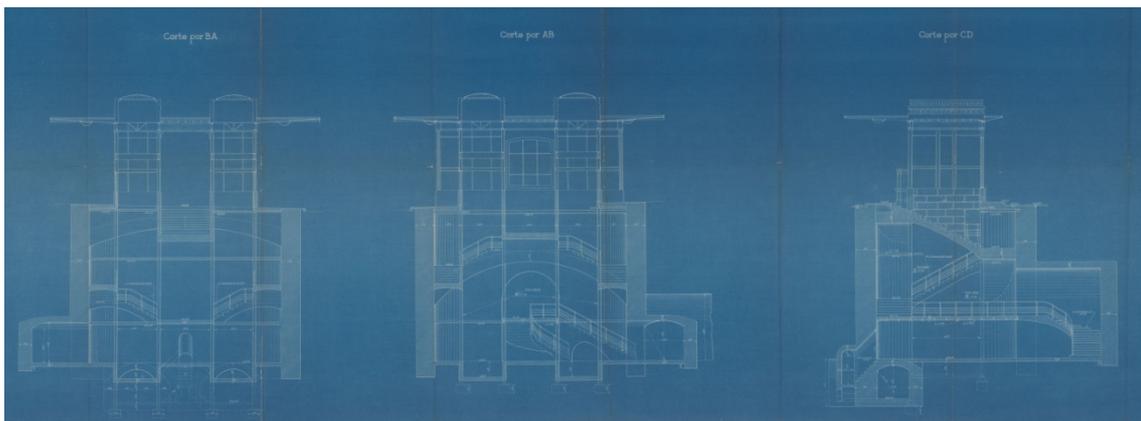
ANTONIO PALACIOS, ARQUITECTO DE METRO

La duda que algunas personas se pudieran haber planteado sobre la autoría de Antonio Palacios en las Cocheras de Cuatro Caminos, se disipa en este informe con la demostración de cómo estuvo implicado el arquitecto de Porriño en todo el proceso constructivo de Metro, quizá imbuido por sus propios genes paternos, como el hijo de un ingeniero de ferrocarriles que era.

Pero no es la única duda que envuelve al maestro: por poner un ejemplo basta con ver que en distintas fuentes fluctúa su fecha de nacimiento entre 1874 y 1876, siendo sólo la primera correcta. Asimismo, su estudio y sus papeles fueron devastados por un incendio durante la Guerra, y no existe un fondo documental de Antonio Palacios donde poder estudiarlo. Su vida y sus obras se han reconstruido siempre a base de retazos documentales dispersos, y fundamentalmente gracias a los propios edificios que son el mejor testimonio; si bien es cierto que los papeles nos ayudan a interpretar la realidad física.

El hecho de que existan varias firmas a lo largo de la construcción del Metropolitano indican un equipo pluri-responsable -propio de obras de esa magnitud- que cumplía con los trámites legales exigidos, y en ningún caso excluye a ninguno de los actores responsables, y mucho menos al arquitecto Palacios. En toda la obra de Metro vemos aparecer las firmas de los distintos ingenieros como Manuel Veglison, Carlos Laffitte, Alejandro San Román, José Valentí de Dorda, y principalmente el director de la Compañía, Miguel Otamendi, y -como arquitecto- el propio Antonio Palacios.

Quizás la composición más conocida del arquitecto para el Metropolitano fueron los dos templetos de acceso en Sol y Gran Vía respectivamente; a pesar de que los planos conservados en el AGA¹ están sólo firmados por Dorda y como mucho Otamendi y no por Palacios, sin embargo nadie ha puesto nunca en duda su autoría; quizás porque estaban a la vista y su presencia formaba parte de la vida cotidiana, cosa que no sucedía con los talleres, de acceso limitado como es lógico.



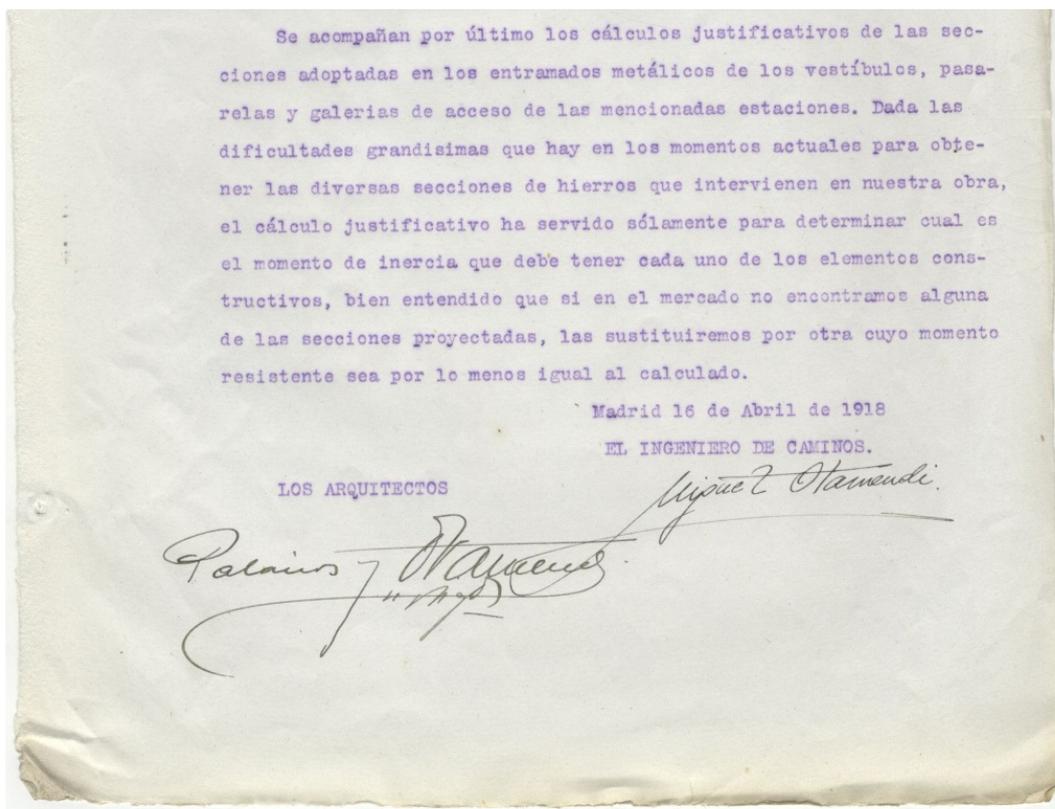
Planos de la estación de Sol (1918) conservados en el AGA. Original firmado por Dorda y con la rúbrica de Miguel Otamendi en la cianotipia para la licitación final.



¹ AGA - Caja 26-22288

Amigo y socio inseparable de Joaquín Otamendi desde la carrera, Antonio Palacios participó hacia 1903 con aquel en el concurso del puente de María Cristina en San Sebastián y también al del nuevo Casino de la calle de Alcalá. Aunque no ganaron ninguna de las dos convocatorias, fue el inicio de una prolífica carrera siendo coautores de posteriores encargos como el Palacio de Telecomunicaciones, el Hospital de Jornaleros o el Banco Español del Río de la Plata. Trabajaron también a instancias de Miguel Otamendi -ingeniero de caminos y hermano de Joaquín- en la construcción de la central hidroeléctrica de Mengíbar (1913) erigida por la empresa Mengemor, e inaugurada en 1916, justo cuando se iniciaría la aventura del Metro.

Tras años de meditar la idea, en 1914 Miguel Otamendi había presentado ante el Ministerio de Fomento el proyecto de un ferrocarril metropolitano con las primeras cuatro líneas². Y así, la concesión le fue otorgada en Septiembre de 1916, fundando junto a sus socios de Mengemor la Compañía Metropolitano Alfonso XIII; Antonio Palacios fue designado arquitecto oficial de la misma, contando inicialmente con su socio Joaquín, quien sin embargo abandonaría enseguida (hacia 1918) para dedicarse en exclusiva a ser el arquitecto conservador de la Dirección General de Correos y Telégrafos. Palacios quedó como único arquitecto responsable en Metro, y de tal modo aparece en la relación oficial de colaboradores de las obras que la propia compañía publicaba.



Rúbricas de Palacios y Otamendi, arquitectos, en una Memoria de Abril de 1918, conservada en el AGA.

² AGA - Caja 25/28660

Compañía Metropolitano Alfonso XIII

Relación de los colaboradores de la obra

Ingenieros Fundadores

D. Antonio González Echarte. D. Carlos Mendoza.
D. Miguel Otamendi.

Ingenieros

D. Alejandro San Román, Construcción. D. Manuel Veglison, Material Móvil.
D. Carlos Laffitte, Vía y Electrificación. D. Mariano Calzada, Proyectos.

Arquitecto

D. Antonio Palacios.

Ayudantes

D. Francisco Segovia. D. Niceto García.
D. Juan Mercader. D. Mariano Nuez.
D. Alberto Pérez Moreno. D. Ignacio Montañés.
D. César Pérez Bolomburu. D. Esteban Crespi.
D. Adolfo Bujarrabal. D. Eduardo Nuez.

Explotación

D. José Gallegos. Jefe de Servicio.
D. José M. Zapata. Jefe de Material Móvil.
D. Manuel M. Hernández Farrula. Jefe de Movimiento.

Administración

D. Joaquín R. Jaén. Jefe del Servicio Administrativo.
D. Juan Gómez Acebo. Jefe del Servicio Contencioso.
D. Julio Saenz. Jefe de Secretaría.

Consejo de Administración

PRESIDENTE

D. Enrique Ocharan.

VICEPRESIDENTE

D. Carlos Mendoza. D. Carlos L. de Eizaguirre.

DIRECTOR GERENTE

D. Miguel Otamendi.

SECRETARIO

Excmo. Sr. Duque de Miranda.

VOCALES

D. Antonio González Echarte. D. Tomás Urquijo.
D. Venancio Echevarría. D. Dámaso Escauriza.
D. Alfredo Moreno. Sr Conde de Serramagna.

*Relación de colaboradores de la obra del Metro, donde Antonio Palacios es el único arquitecto.
Publicación de la propia compañía en 1921. Colección particular.*

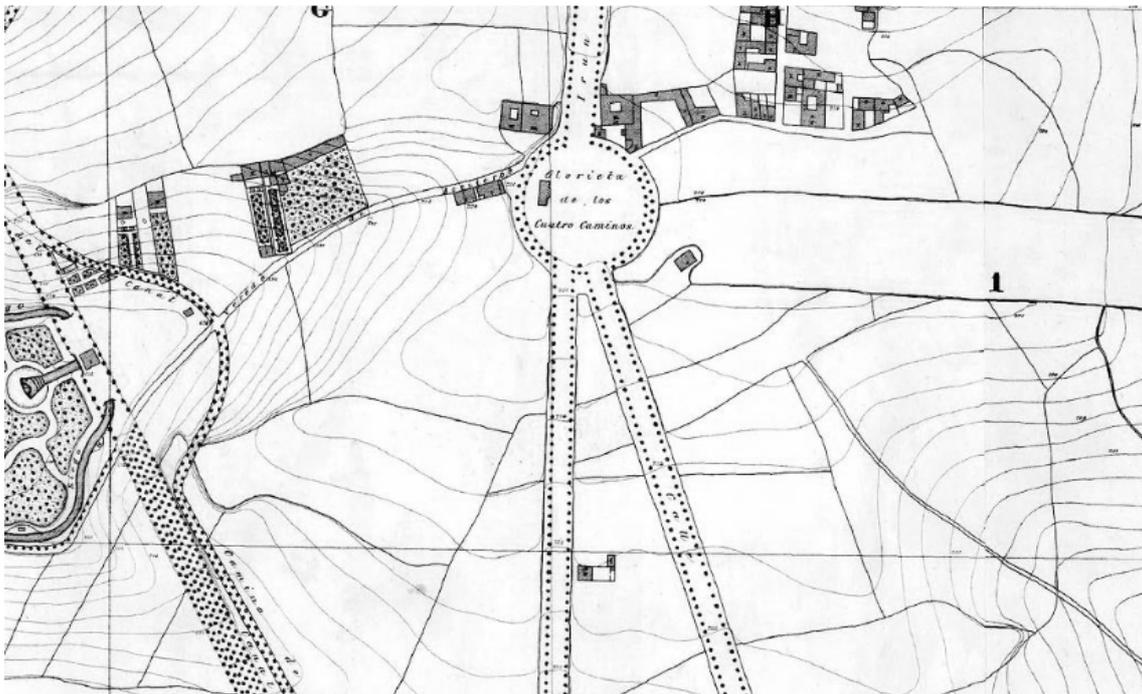
EL PROYECTO URBANIZADOR DE REINA VICTORIA Y EL GERMEN DE LAS COCHERAS

El proyecto de urbanización de la futura Avenida de la Reina Victoria se planificó en paralelo a la construcción del Metro, siendo ambos planes interdependientes: el Metro dependía de la edificación del barrio para costear los gastos de la infraestructura, y el barrio necesitaba la accesibilidad proporcionada por el novedoso transporte para que pudiera ser atractivo asentarse en lo que hasta el momento era periferia lejana.

Ambos proyectos serían desarrollados por sendas empresas dirigidas por los Otamendi: la Compañía Urbanizadora Metropolitana y la Compañía Metropolitano Alfonso XIII. Aunque la financiación del Metro se debió principalmente a la inversión del Banco de Vizcaya, accionistas privados y el rey Alfonso XIII, en buena parte se relacionaba con la gestión de la Compañía Urbanizadora para apoyar la financiación.

Los hermanos Otamendi, que a la sazón eran cuatro, fueron casi los directores de orquesta de esta operación resolviendo a la vez el desarrollo del barrio en Cuatro Caminos, y su conexión con la línea Norte-Sur, entre este nuevo sector y el corazón urbano.

Toda esta zona estaba incluida en el Plan de Ensanche de la ciudad, siendo aún un espacio rural en el que habían recalado infraestructuras como el Canal de Isabel II, cementerios y alguna fábrica, con viviendas periféricas y fincas de recreo y otras de cultivo.



Plano de Madrid de Ibáñez de Ibero, 1873. IGN.

Así, mientras Miguel Otamendi como ingeniero de caminos se ocupó del proyecto de urbanización, su materialización fue llevada a cabo por la Compañía Urbanizadora Metropolitana, dirigida por su hermano José María Otamendi, ingeniero industrial. Él se encargó de todo lo relativo a las expropiaciones y reparcelaciones, firmando las nuevas escrituras en representación de la empresa.

El llamado "Parque Urbanizado" o "Parque Metropolitano" consistía básicamente en el desarrollo de la actual Avenida de Reina Victoria -entonces Paseo de Ronda- que comenzaba con grandes bloques en el tramo cercano a la glorieta (aplicando el aprovechamiento y la normativa urbanística de la Gran Vía) que iban perdiendo altura hasta transformarse en hotelitos y pequeñas villas ajardinadas en la Avenida de la Moncloa.



Construcción de la Av. Reina Victoria frente a las Cocheras del Metro. ca.1921. Colección particular.

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 1902³, la urbanización del mismo no se había desarrollado aún. Ésta tendría lugar en el momento en que pudiera llevarse a cabo el nuevo suburbano.

Precisamente, la ubicación escogida para los Talleres y Cocheras del Metropolitano se situaba junto a la cabecera de la línea, en un solar próximo a la Glorieta de Cuatro Caminos (o Ruiz Jiménez) con fachada al Paseo de Ronda⁴ y a la Calle de Esquilache. El terreno era inicialmente atravesado por el Camino de Aceiteros, un viejo sendero que venía en diagonal de suroeste a noreste desde Alberto Aguilera hasta alcanzar la Glorieta. La traza de este camino desaparecería por completo en este momento, dejando de ser un punto de referencia geográfico en los propios documentos, que sí lo recogían al principio como veremos a continuación.

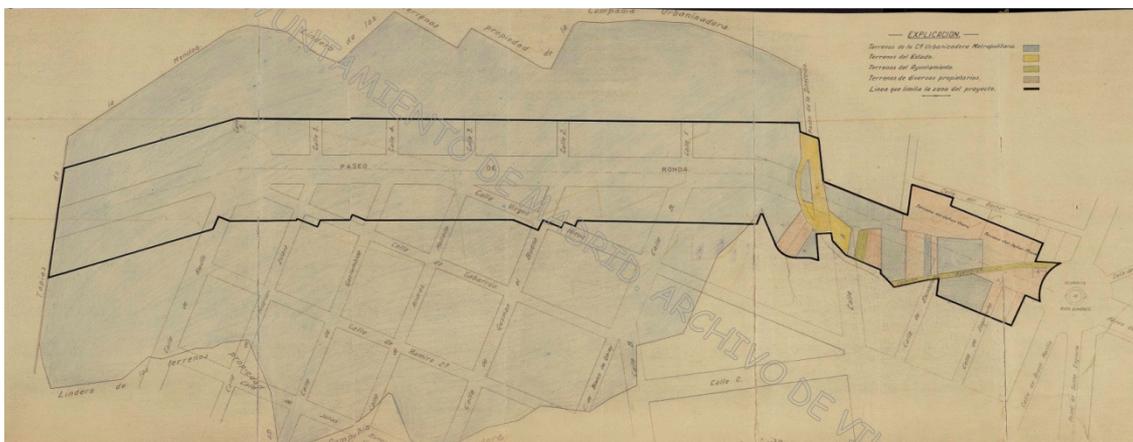
En 18 de Mayo de 1918 se autorizó mediante Real Orden a Miguel Otamendi su proyecto de urbanización del Paseo, y ya para entonces, las obras del Metro llevaban un año largo de trabajos. En este expediente⁵ aparece un plano de la nueva Avenida de la Reina Victoria -aún

³ AVM. Sig. 19-424-1.

⁴ Hoy en día, Reina Victoria, nº9.

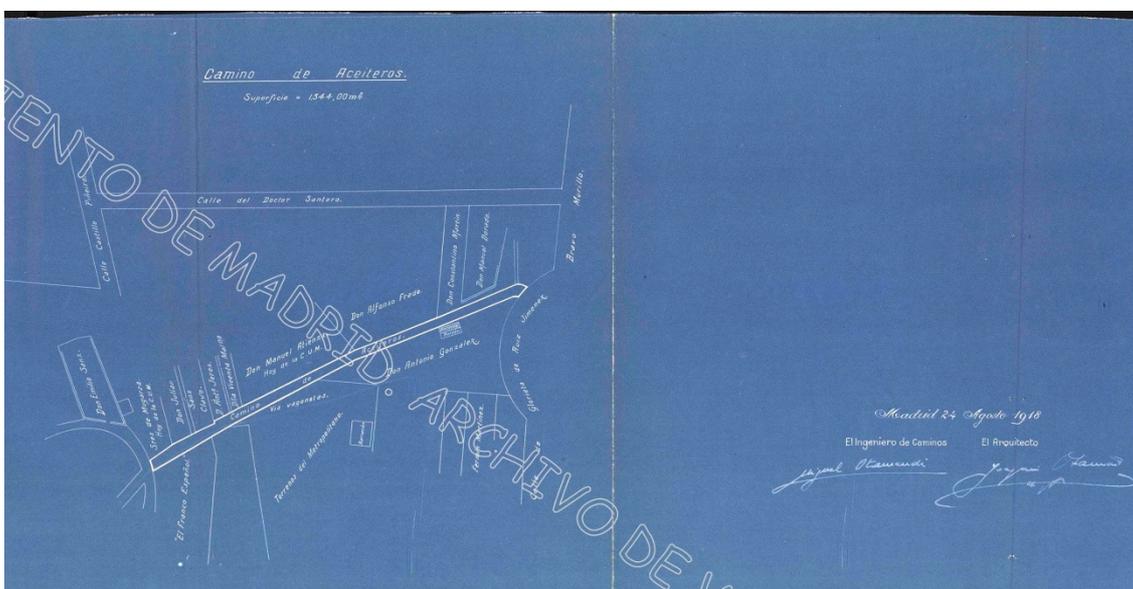
⁵ AVM. Sig. 6-366*-66

denominado Paseo de Ronda- con la superposición de las nuevas alineaciones sobre el deslinde de propiedades en ese momento. En el plano se aprecia como la Compañía Metropolitana Urbanizadora es propietaria prácticamente de la totalidad del ámbito, incluido el futuro solar de las Cocheras, limítrofe con el Caminos de Aceiteros.



Reparcelaciones en el ámbito de Reina Victoria y fincas existentes. Probablemente el plano lo firmó Miguel Otamendi, pero el ultimo pliegue se ha perdido y está incompleto. Archivo de Villa.

En 24 de Agosto de 1918 se abre un expediente⁶ para la apropiación de un sector del Camino de Aceiteros, de titularidad municipal, que queda incluido en el propio Paseo de Ronda de manera que se compensa la tasación. Se adjunta un plano en cianotipia que firman Miguel y Joaquín Otamendi. Aquí ya aparece un espacio acotado señalado como "Terrenos del Metropolitano", a un lado "vía vagonetas" y un rectángulo tangente al lindero señalado como "barracón". De la vía y el barracón hablaremos a continuación.



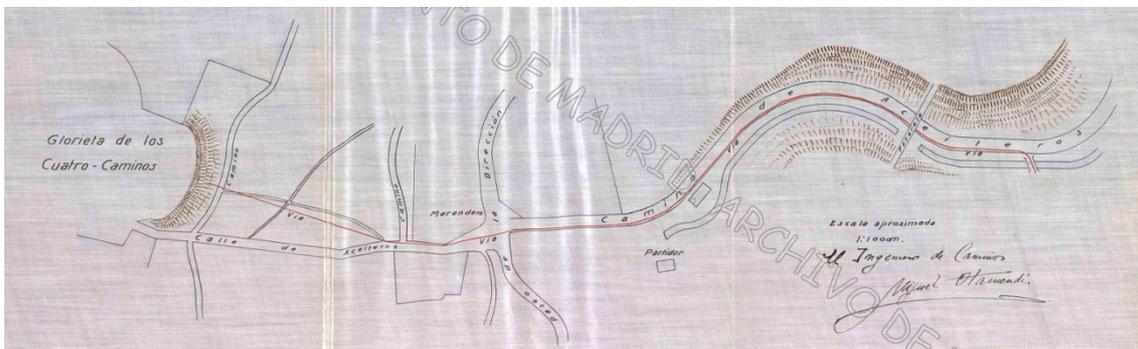
Planta firmada por Joaquín y Miguel Otamendi, en el expediente mencionado. Archivo de Villa.

⁶ AVM. Sig. 49-356-31.

INICIO DE LAS OBRAS DEL METROPOLITANO EN CUATRO CAMINOS

El comienzo de las obras del suburbano madrileño se produjo el 23 de Abril de 1917, según prensa de la época⁷, con la apertura de unos pozos en la Puerta del Sol. Sin embargo no sería el único punto, y enseguida fueron acometidas en otros diversos. La irrupción de las obras no estuvo exenta de polémica: con denuncias de vecinos molestos con el amontonamiento de tierras, hundimientos en la calzada y tala de árboles entre otras cosas.

Por su parte, la primera noticia de las obras en Cuatros Caminos sucede apenas una quincena más tarde; en 18 de Mayo de 1917 se solicitó la instalación de una vía Decauville (la referida en el epígrafe anterior de las "vagonetas", con 60 cm de ancho) desde la Glorieta de Cuatro Caminos hasta el vertedero de las obras (aproximadamente donde se levanta el Instituto Geográfico Nacional) para la extracción de tierras. Este escrito⁸ es el único encontrado hasta la fecha que lleve la firma de Hormaeché y Cía, la empresa constructora bilbaína concesionaria de las obras; el plano que lo acompaña es un entelado original rubricado por Miguel Otamendi.



Plano, rubricado por Miguel Otamendi, de la vía auxiliar para trasladar tierras y escombros al vertedero. Archivo de Villa.

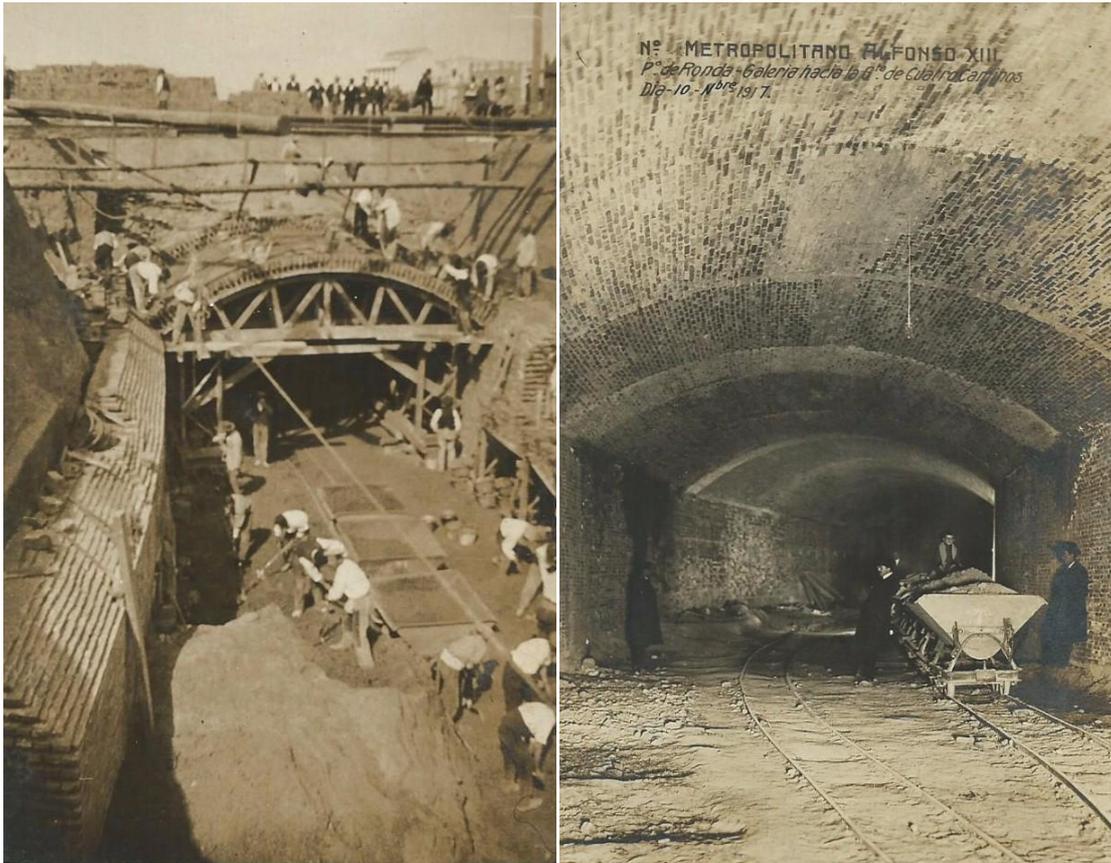
La diferencia de cota original entre la Glorieta y el futuro Paseo de Ronda se aprovechó para implantar las Cocheras, construyéndose el túnel sobre rasante y cubriéndose posteriormente. De esta forma se lograba uniformizar y suavizar la pendiente del viario, dándole una continuidad, y alojar las Cocheras en la explanación que casi existía de forma natural.



Vista del túnel de Cocheras ya edificado. 10 de Noviembre de 1917. Colección particular.

⁷ *El Imparcial*. 23/04/1917. Madrid, año LI, nº 18.028. p.1

⁸ AVM. Sig. 49-358-30



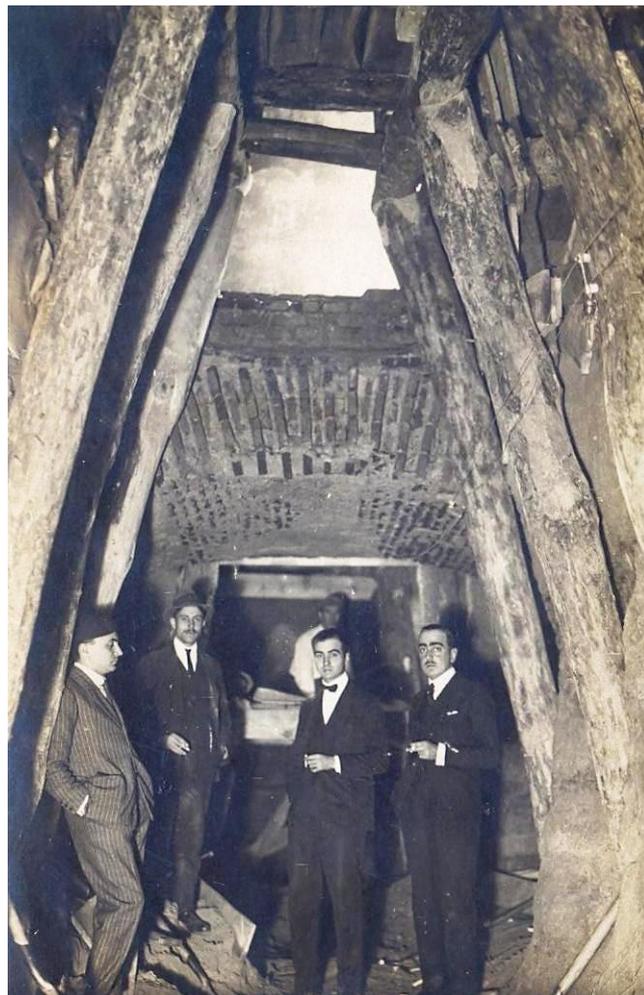
Túnel de Cocheras durante su construcción en verano de 1917, y concluido en noviembre. Colección particular.



Construcción del túnel de Cocheras en la Glorieta de Ruiz Jiménez. 1917. Archivo Histórico de Metro.



Estado de las obras hacia 1918, con el túnel de Cocheras terminado. Archivo Histórico de Metro.



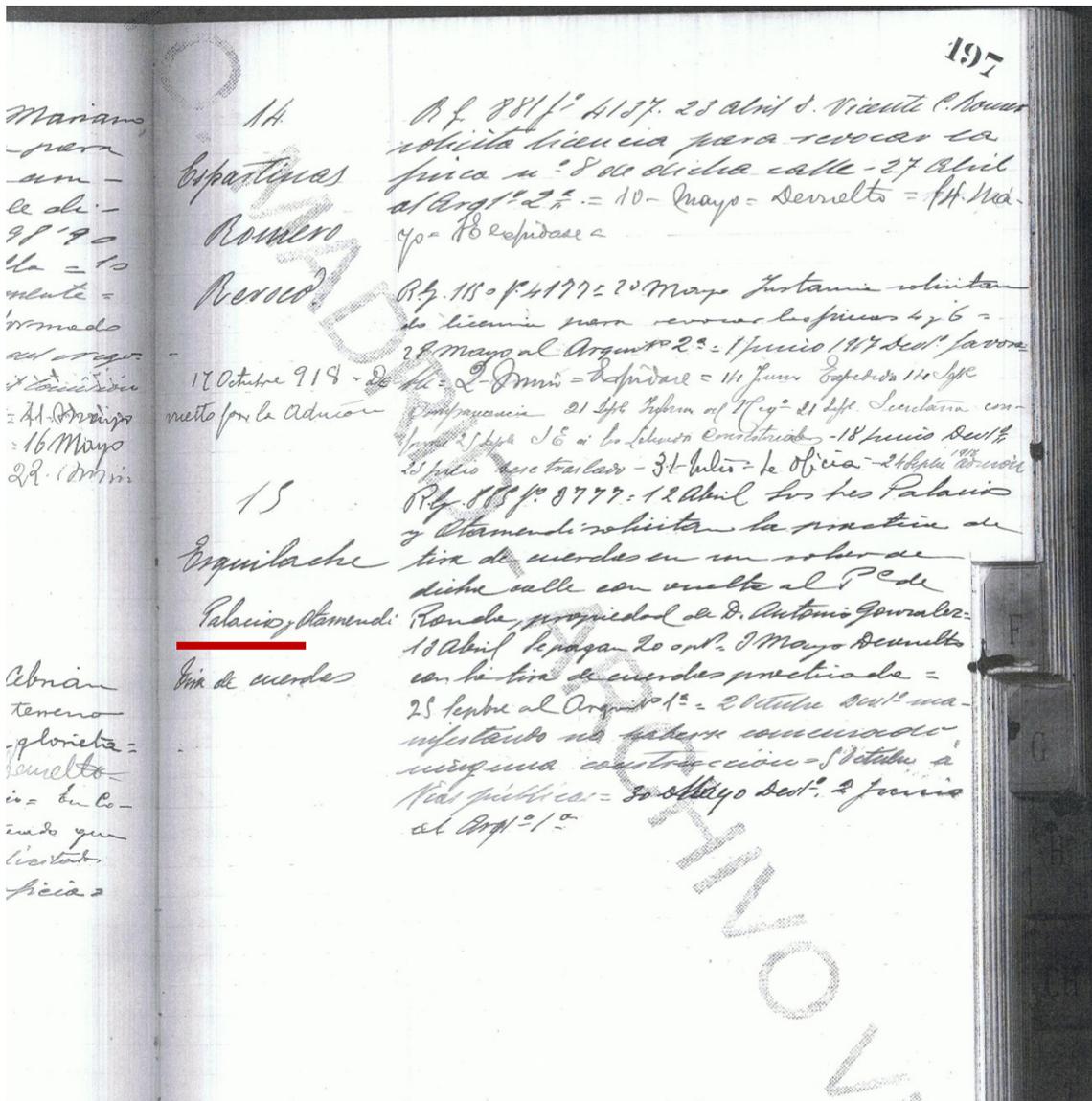
Visita a las obras del Metropolitano en la Puerta del Sol el 18 de Junio 1918. Colección particular. Antonio Palacios de perfil y apoyado a la izquierda y Miguel Otamendi en el extremo opuesto.

ANTONIO PALACIOS, ARQUITECTO DE LAS COCHERAS

Llegamos a la cuestión más discutida y que, como anunciábamos en el preámbulo, hemos logrado documentar: **la vinculación de Antonio Palacios a las Cocheras de Cuatro Caminos.**

Un aspecto a destacar de la documentación que aquí revelamos es la autoría de Antonio Palacios, firmando procedimientos administrativos e implicándose en la licitación de las obras y los elementos efímeros auxiliares a la construcción. La implicación del arquitecto fue total.

En el Libro de Registro del Negociado de Ensanche correspondiente a 1917 tomo I⁹, aparece consignada en el folio E-15-197 la solicitud de tira de cuerdas para la calle Esquilache: "12 Abril - Los Sres. Palacios y Otamendi solicitan la práctica de tira de cuerdas en un solar de dicha calle con vuelta al P^o de Ronda, propiedad de D. Antonio González. 13 Abril - Le pagan 200 ptas. 3 Mayo - Devuelto con la tira de cuerdas practicada. [...] 2 Octubre- Devuelto manifestando no haberse comenzado ninguna construcción".



Libro de Registro de Obras del Ensanche, 1917. Tomo I. (Libro Administrativo 900. folio 197).

⁹ AVM. Libro Administrativo 900. E-15-197.

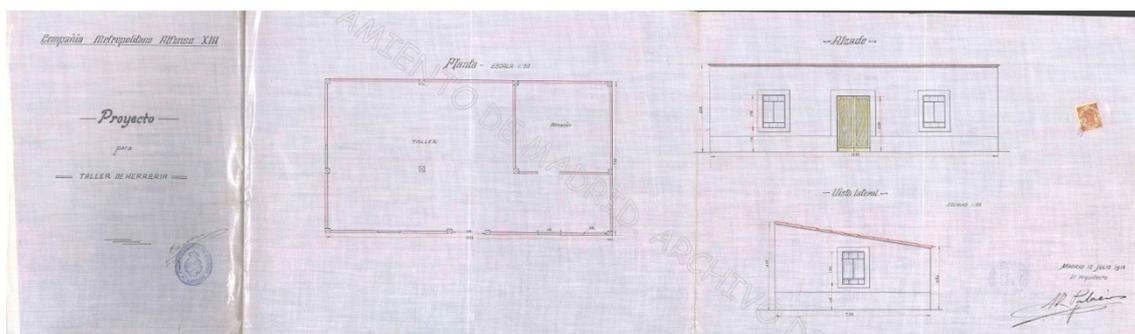
Como vemos, Antonio Palacios está encargándose de solicitar el deslinde del terreno para comenzar a edificar las Cocheras, y el Otamendi que figura es en realidad Joaquín; ambos en calidad de arquitectos. En este registro aún figura el propietario original, Antonio González.

El segundo documento aparecido, de Julio de 1918, es la solicitud de licencia para levantar "una casilla en el solar de Cuatro Caminos" (el *barracón* que figura en el plano mencionado antes) recogido como expediente del Negociado de Ensanche, epígrafe de obras menores¹⁰.

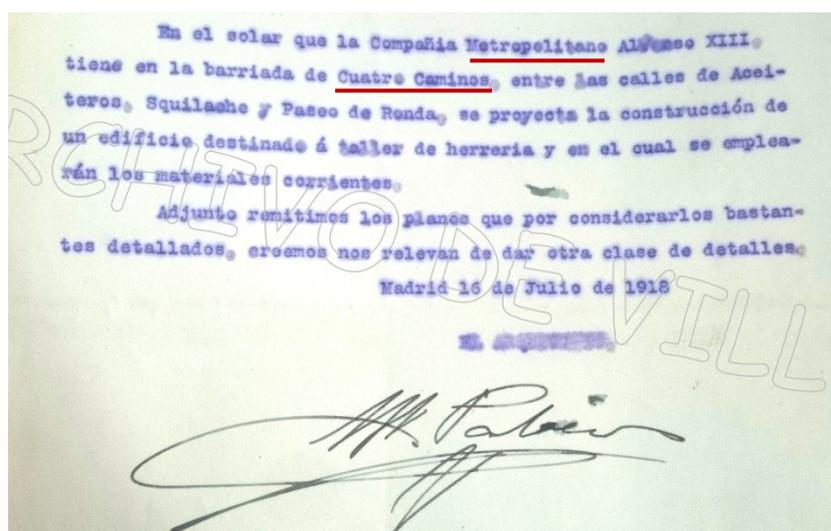
Se trata de una construcción de carácter temporal y con la finalidad de servir al desarrollo de las obras de las Cocheras. Esta instancia -solicitada por Antonio Palacios- consta de una concisa memoria que por su brevedad reproducimos:

"En el solar que la Compañía Metropolitano Alfonso XIII tiene en la barriada de Cuatro Caminos, entre las calles de Aceiteros, Squilache y Paseo de Ronda, se proyecta la construcción de un edificio destinado a taller de herrería y en el cual se emplearán los materiales corrientes. Adjunto remitimos los planos que por considerarlos suficientes detallados creemos nos revelan de dar otra clase de detalles. Madrid, 16 de Julio de 1918. El Arquitecto, Antonio Palacios".

Los planos entelados que se adjuntan también están rubricados por Palacios.



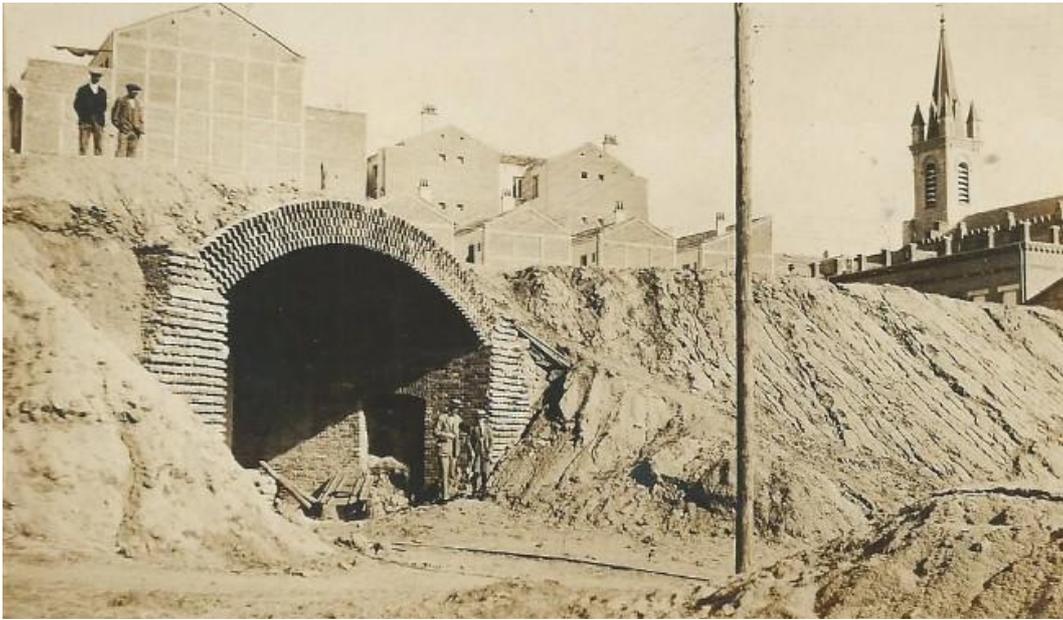
Plano del expediente solicitando licencia para el taller provisional de construcción de las Cocheras. Archivo de Villa.



Memoria del expediente para la construcción del taller de herrería. Archivo de Villa.

¹⁰ AVM. Sig. 24-80-2. orden 1550.

De esta forma tenemos aquí al arquitecto ocupándose de licitar una sencilla construcción temporal (taller de herrería) para el desarrollo de los trabajos, lo que demuestra su profunda implicación con la construcción del Metro, hasta el punto de ocuparse de los asuntos más humildes. Concretamente lo estamos viendo en las propias Cocheras, donde se encarga incluso de tramitar las licencias. Estos hechos que ahora revelamos son datos inéditos y que enseñan mucho más de cerca el día a día de la construcción del suburbano, que aún no se ha estudiado con todo detalle.



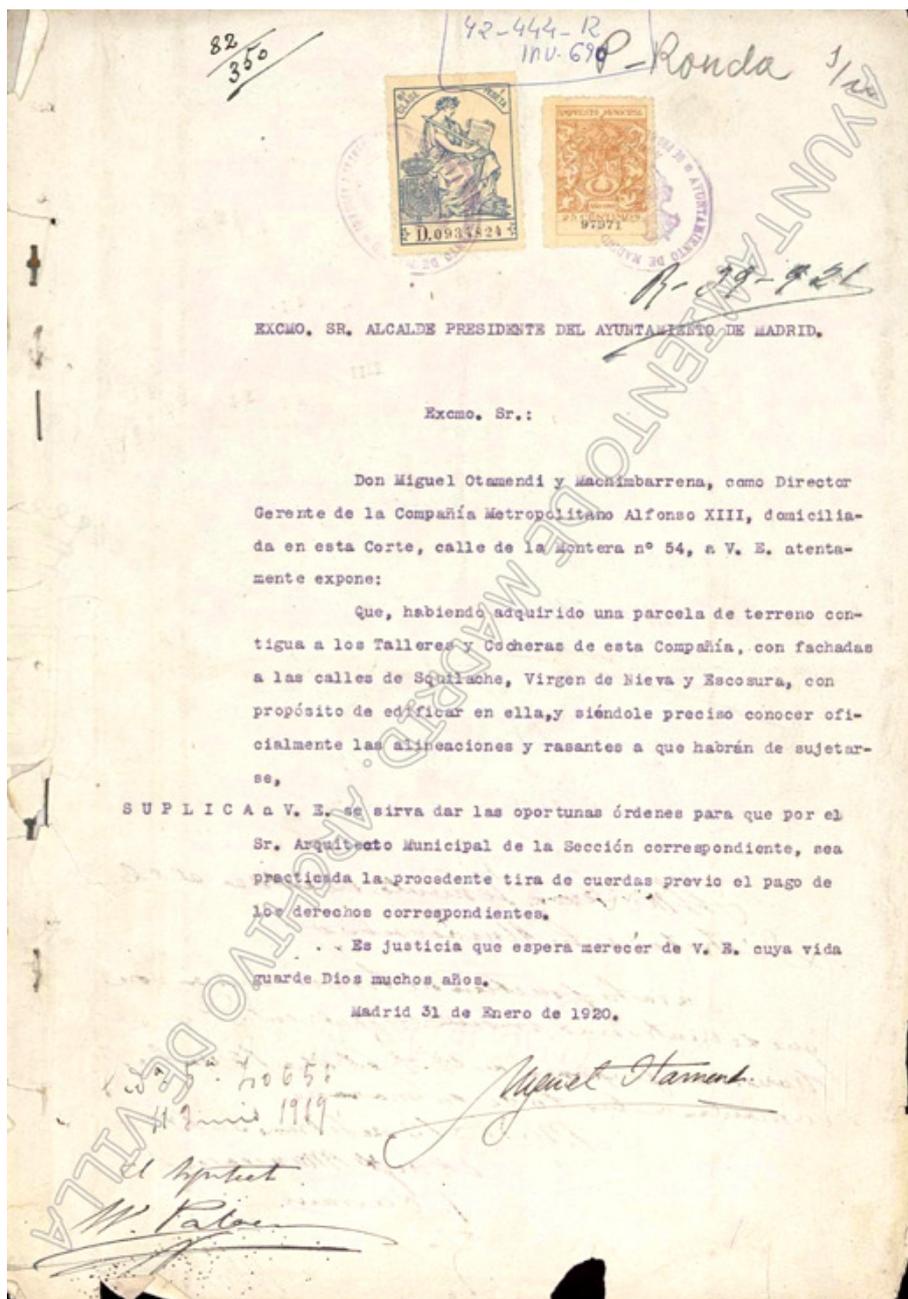
Detalle de la construcción del túnel antes de comenzar la embocadura y la construcción de las Cocheras, hacia principios de 1918. Colección particular.



Obras de construcción de las Cocheras (01/05/1918), con el Camino de Aceiteros en primer término. Contra el terraplén se aprecia el Taller de Herrería licitado por Palacios como casilla de obras. Museo de Historia de Madrid. Inv. 2007/17/2

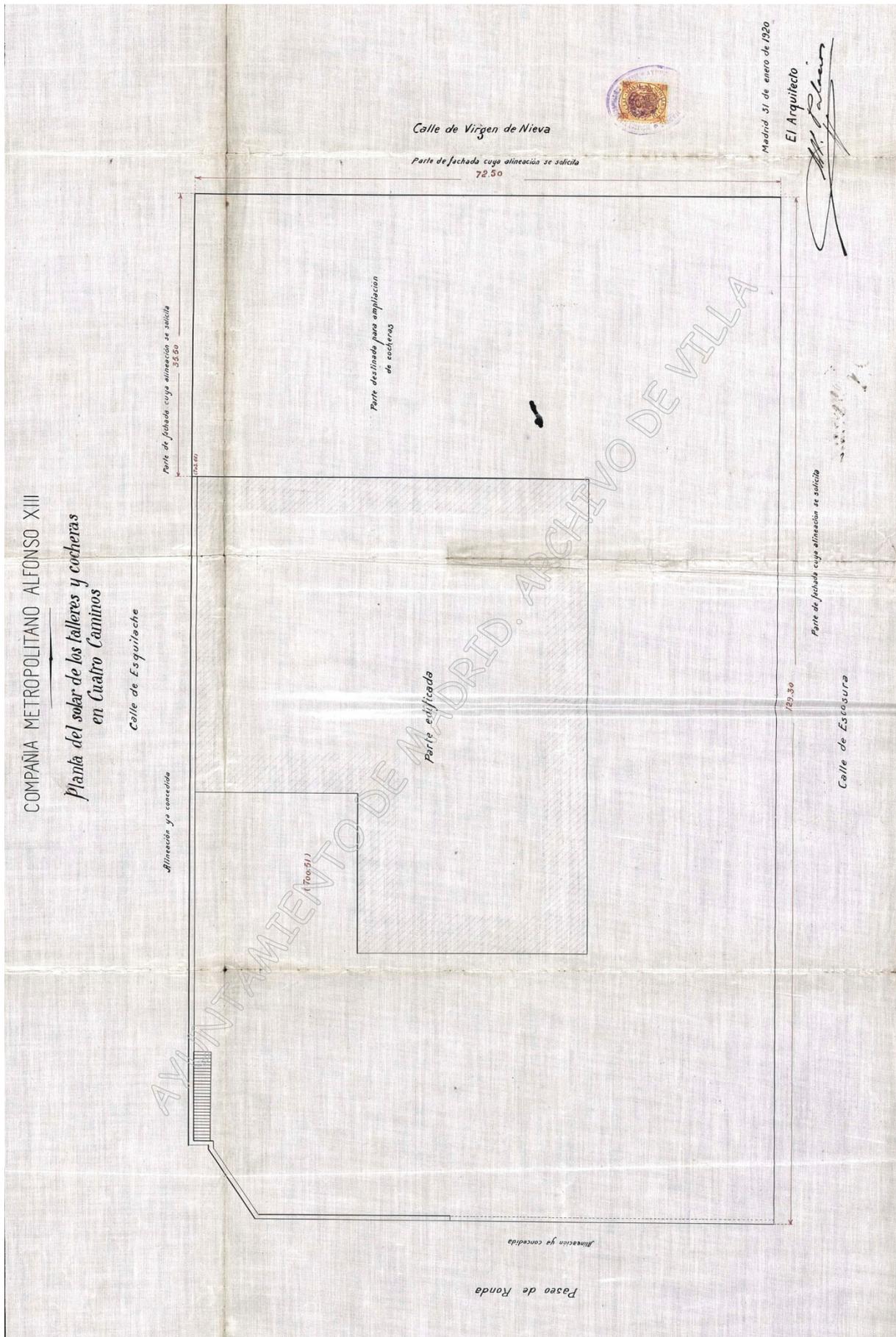
Los siguientes dos documentos encontrados son los más interesantes ya que se incluyen en un expediente¹¹ solicitando la alineación para la primera ampliación de 1920, inmediata a la inauguración de la línea. Con esta ampliación las Cocheras Históricas adquieren su forma definitiva, ocupando la parte de parcela que faltaba hasta la calle Escosura (hoy Marqués de Lema).

La memoria, rubricada por Miguel Otamendi y Antonio Palacios, acompaña a un plano original entelado en el que figura la **planta de las Cocheras firmada por Antonio Palacios**, reuniendo así al arquitecto y al edificio en un mismo plano (extractado para la portada del presente informe).



Memoria del expediente para la ampliación de las Cocheras, rubricada por Miguel Otamendi y Antonio Palacios, en Enero de 1920. Archivo de Villa.

¹¹ AVM. Sig. 42-444-12.



Antonio Palacios rubrica la "Planta del solar de los Talleres y Cocheras de Cuatro Caminos" de la Compañía Metropolitana Alfonso XIII, con fecha 31 de Enero de 1920. Archivo de Villa.

Se desprende, por lo que conocemos de las fases constructivas y los nuevos datos, que las Cocheras se habían inaugurado funcionalmente, es decir, para dar servicio inmediato a la recién abierta red, pero que en ningún caso se habían dado por concluidas sino que las ponían en uso para permitir el funcionamiento de los trenes, pero sabiendo que crecerían en paralelo al avance de las líneas proyectadas.

En Noviembre de 1918 ya se estaba licitando el proyecto para la ampliación hasta Atocha¹², y el día de la inauguración los trabajos entre Sol y Progreso estaban en ejecución, es decir que no hubo parón en las obras, sino que desde un primer momento se estaba ya llevando a cabo la totalidad de un proyecto por fases.

Con la previsión de abrir el siguiente tramo en 1921, era preciso también ampliar el aforo de los depósitos y talleres, por eso su construcción modular estaba concebida para facilitar su crecimiento ilimitado, como demostrarían las sucesivas fases que añadieron tramos hasta los años 60, alcanzando un total de 22 módulos de dientes de sierra, frente a los 6 primeros inaugurados en 1919.

Por último cabe señalar que la documentación planimétrica que se había manejado hasta ahora sobre la construcción del Metro era exclusivamente la proveniente de los fondos de la propia Compañía. Esos planos procedían de la oficina de obras donde se delineaban en detalle, haciéndose responsable de ellos el ingeniero Dorda.



Imágenes de la oficina de construcción del Metropolitano, años 20. Colección particular.

Hasta ahora tampoco se había contrastado esa información con la que se licitó originalmente ante los organismos correspondientes (Ayuntamiento o Ministerio); de tal modo se ha podido comprobar -entre el AVM y el AGA- que los planos se mandaban en cianotipias verificadas con la rúbrica de Miguel Otamendi y ocasionalmente con la de Antonio Palacios, como los planos de algunas de las estaciones. No es de extrañar por tanto que efectivamente Palacios aparezca firmando en la tramitación administrativa, planos como los que en este estudio se revelan.

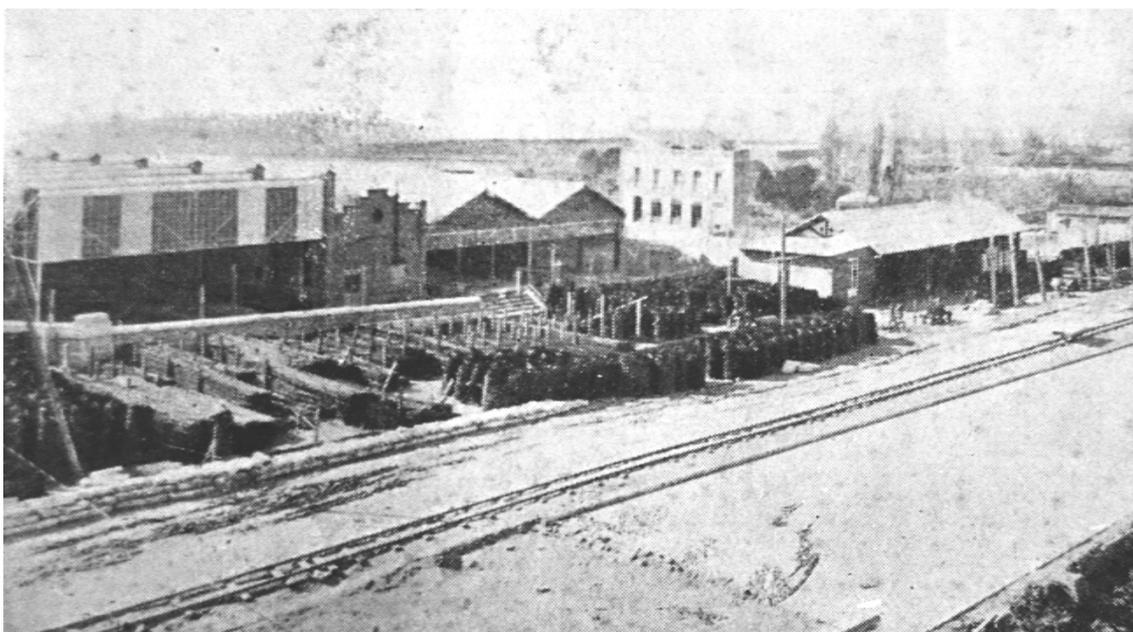
¹² AGA. Caja 26-22288.

LA AUTORÍA DE PALACIOS EN LA ARQUITECTURA DE LAS COCHERAS

En este apartado nos gustaría señalar cada elemento de los Talleres y Cocheras de Cuatro Caminos que por sí solo lleva implícita la huella de Antonio Palacios, así como la pincelada de Velázquez lleva todo su genio en cada uno de sus cuadros, aunque no los firme.

Desde luego lo más llamativo y sin género de dudas es el lenguaje rotundo con el que juega el arquitecto en cuanto al uso de los materiales y su relación entre ellos. Hay fábrica mixta de ladrillo y cantería granítica, así como otras partes de fábrica de ladrillo combinadas con estructura metálica, para cubrir las naves. La propia escenografía con el retranqueo de dos naves, el edificio de oficinas con su torre, las rejeras, el arco monumental del túnel, la factura de las tapias y la albardilla, la escalinata de un solo tiro, los derrames de los vanos tan recurrentes en su obra, son varios de los detalles que hablan por sí mismos y son la mejor firma que puede existir: la propia obra.

Comencemos por la mayor escala: su carácter de escenografía urbana. En toda la obra de Palacios se advierte la intencionalidad como actitud ante la ciudad: el volumen se va a ver con perspectivas, ¿cómo potenciar la percepción?



*Acto celebrado ante las Cocheras como elemento urbano, inaugurando su ampliación, hacia 1921.
Foto Folleto de la Compañía Urbanizadora Metropolitana, 1921. Colección particular.*

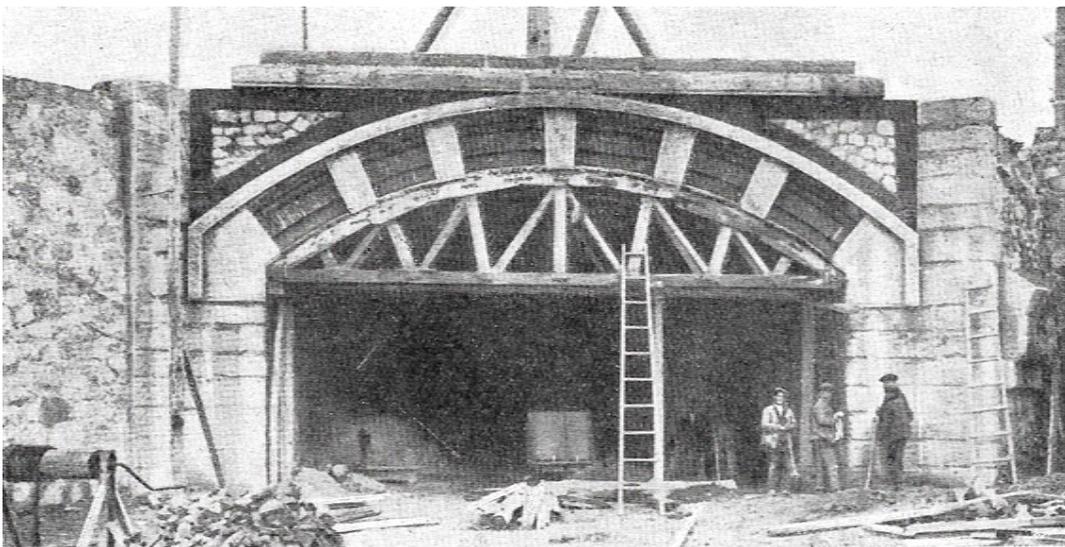
La Historia de la Arquitectura nos enseña ejemplos a lo largo de los siglos con una inserción angular de los edificios para potenciar su volumen. Desde los templos griegos hasta el urbanismo barroco siempre se busca una presencia intencionada volumétrica, no frontal. En el caso de Cocheras, Palacios recurre de nuevo a la escenografía en perspectiva, aprovechando el desnivel para que el público se asome a una plaza inferior sobre la que se descubre un edificio singularísimo, nunca antes visto en España: una estructura metálica desnuda, bulonada, absolutamente moderna, pero con un valor arquitectónico fundamental en la búsqueda de la luz recurriendo a muros cortina de lienzo completo como los que Gropius utilizaría unos años más tarde en la Bauhaus de Dessau, en 1925.

En toda su obra, Palacios, que es un gran amante de la tradición clásica pura, tiene un poso de rabiosa modernidad dejando vista sin pudor alguno las estructuras metálicas en varias de sus obras: las cerchas del sótano y celosías que sustentaban los forjados del Banco del Río de la Plata, las del Palacio de Telecomunicaciones, o la pasarela del Hospital de Maudes, son ejemplos recurrentes en la comparación con la obra del Metro, que incorpora forjados metálicos en vestíbulos para dotarlos de iluminación cenital, las estructuras de los temples, o las naves de Cuatro Caminos.

La importancia de la esquina en las Cocheras se evidencia en el propio acceso al recinto; el chaflán es la entrada principal tanto por arriba como por abajo: desde la calle, en la esquina de Esquilache con Paseo de Ronda (Reina Victoria), a través de una elegante escalinata de un sólo tiro que arranca sobre un arco monumental que da paso a la línea.

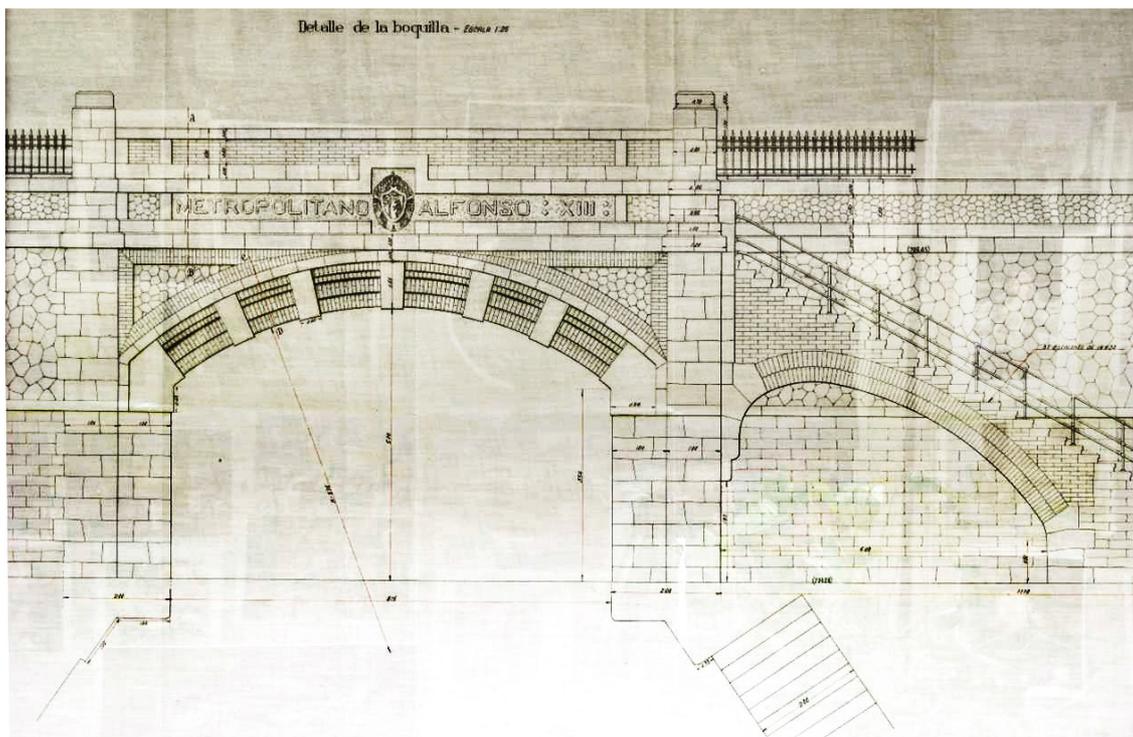


Acceso original a Cocheras por el chaflán, frente al mercado de San Antonio, 1920. Colección particular.



Embocadura del túnel en construcción, publicada por Blanco y Negro el 2 de Febrero de 1919. Colección particular.

A propósito del arco, es precisamente la boca del túnel el único de los elementos que la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid ha reconocido como intervención de Antonio Palacios en las Cocheras. El plano conservado en el Archivo de Metro, fechado en 27 de Junio de 1918, está firmado sin embargo por el ingeniero de caminos Alejandro San Román.



Alzado del túnel y acceso de Cocheras, 1918. Plano firmado por el ingeniero Alejandro San Román y enmarcado en las dependencias del Archivo Histórico de Metro.

La autoría estaría -en este caso- siendo reconocida por atribución, a pesar de ser otro responsable quien firme los planos; es comprensible sin embargo que se le atribuya ahora, aunque desde Madrid Ciudadanía y Patrimonio ya lo habíamos hecho en el anterior informe.

La manera de tratar los materiales lo pone en relación con otras obras del autor. La sillería y el tratamiento de almohadillado rugoso, con tirada lisa en las aristas que hace asentar los bloques prácticamente a hueso, su combinación con ladrillo -que utilizaría también en los Talleres del ICAI en Alberto Aguilera- así como los remates y escalonamientos, tan arquetípicos de la obra de Antonio Palacios, no dan lugar a dudas.

Pocos años más tarde, en 1924, el maestro se ocuparía de convertir en viviendas una fábrica de harinas propiedad de un cliente habitual suyo: Demetrio Palazuelo¹³. En este edificio, situado en la actual Plaza Luca de Tena, se puede ver cómo Palacios trata el arco de un pasadizo con una estética muy similar a la de Cocheras.

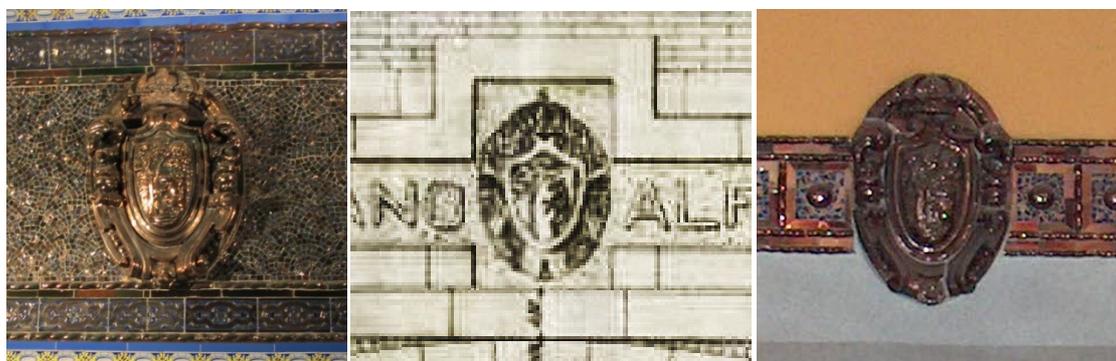
¹³ AVM. Sig. 24-318-31.



*Izda: Arco de las Cocheras durante su construcción (1919), Archivo Histórico de Metro;
Dcha: Arco de acceso en Luca de Tena (1924), foto MCyP, 2016.*

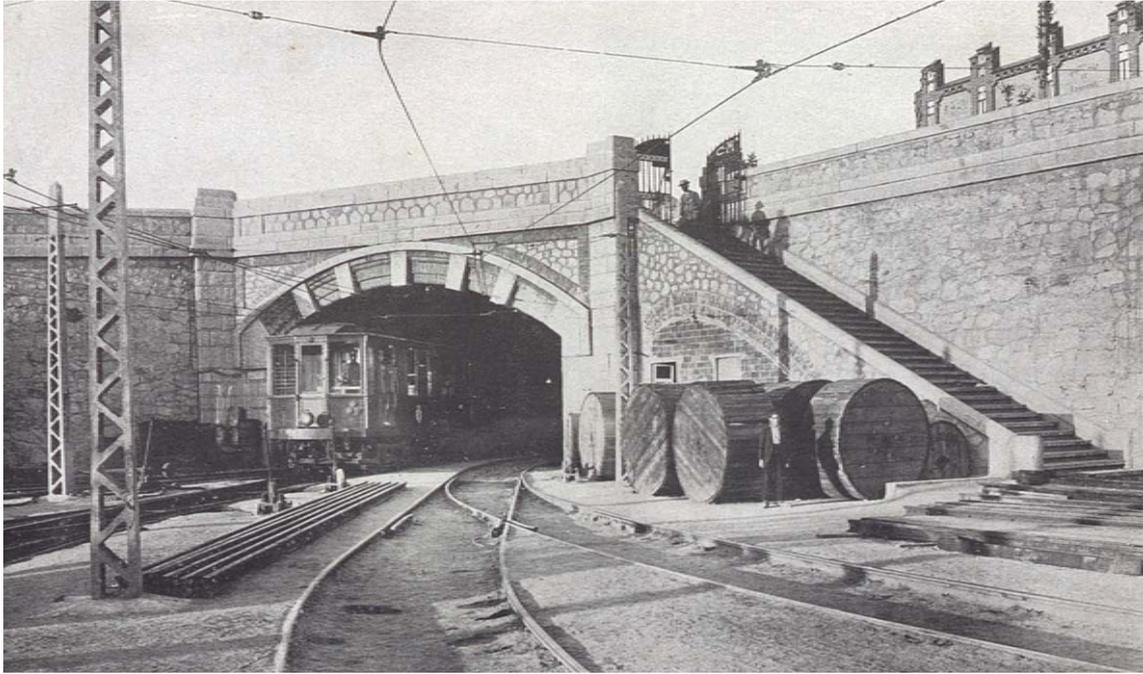
Volviendo al plano original de San Román, se observa que fue variado en su ejecución, eliminando el rótulo con el nombre de la Compañía y el escudo de Madrid. El escudo es muy parecido al conservado en la estación de Progreso (1921), actual Tirso de Molina; fue realizado en esmalte metalizado por Sebastián Aguado Portillo, que colaboró con Palacios en la decoración en relieve del Metro, el Sanatorio de la Fuenfría o el Círculo de Bellas Artes (sin duda, incluir cerámica era otra de las características evidentes de la mano del arquitecto)¹⁴.

De hecho -y ya lo avanzábamos en el primer informe que MCyP emitió sobre las Cocheras- creemos que el escudo colocado en Fuenfría (Cercedilla) fue el realizado para Cocheras y que no llegó a instalarse con la variación del proyecto, reaprovechándose posteriormente en Cercedilla, dado que carece de sentido la heráldica municipal de la capital en un establecimiento sanitario de la sierra norte. Nótese en las imágenes a continuación que es mucho más parecido al plano el de Fuenfría que el de Tirso.



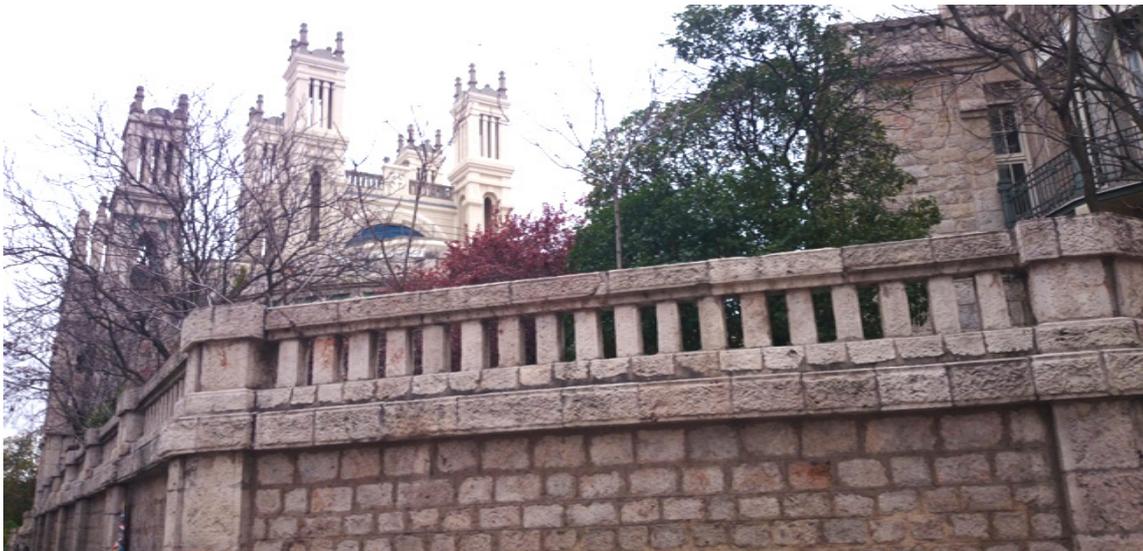
*Izda: escudo en la estación de Tirso/Centro: en el plano de Cocheras/Dcha: en el Sanatorio de la Fuenfría.
Fotos MCyP, 2014; detalle del plano anterior. AHM.*

¹⁴ Antonio Palacios, *constructor de Madrid*, 2001. Catálogo de la exposición. Separata por Antonio Perla.



*Imagen del arco, con las Cocheras recién inauguradas, 1920. Foto Lladó.
Publicación de la Compañía: trozo Sol-Atocha, 1921.*

El pretil de cantería que remataba las Cocheras y que permitía asomarse desde la calle es otro de los elementos reconocibles, y utilizados en otra obra cercana: el Hospital de Maudes. En este caso la relación espacio público-privado se invierte, y es el jardín el que se eleva sobre la calle, y el que se asoma desde el pretil -convertido en balaustrada- a lo que sucede fuera. El tratamiento de la piedra es idéntico en ambos casos, como se puede comprobar contrastando las imágenes.



Muro perimetral del Hospital de Maudes, realizado pocos años antes por Palacios. Foto MCyP, 2016.

Lamentablemente, parte del muro de cerramiento original se sustituyó posteriormente, eliminando el pretil existente -que dejaba asomarse- y se levantó un muro que sustraía al edificio de su estratégica posición escenográfica. Con las sucesivas ampliaciones la entrada principal se derivó a Virgen de Nieva, por Bravo Murillo, que es la actual, perdiéndose también la relación frontal con el edificio, al que sólo se accedería ya por el sur.

Sin embargo, parte del cerramiento original se conservó en las calles laterales; tanto como en Esquilache, donde asoman los dientes de sierra, como en Marqués de Lema (antigua Escosura) con su muro mixto. El cerramiento marcaba una pauta continua de zócalo pétreo que era en verdad una prolongación compositiva del pretil. En los puntos donde no se abría la vista se levantaba una tapia que jugaba con el orden inferior y recogía el lenguaje en ladrillo de la edificación interior, replicando las molduraciones y creando un lenguaje unitario que fusionaba a la perfección los diferentes detalles constructivos.

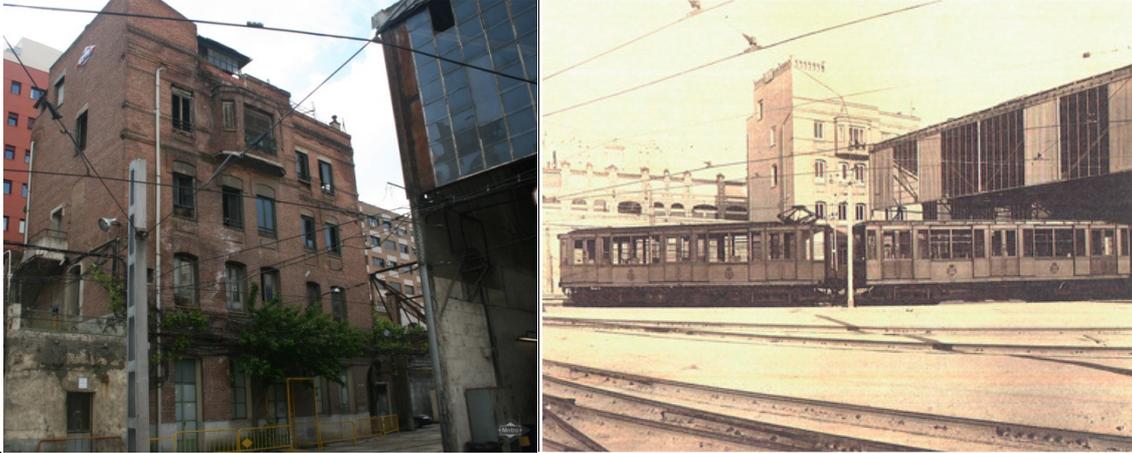


Cerramiento lateral por la calle Marqués de Lema, original de 1920-21. Foto MCyP, 2016.



Fachada a la calle Esquilache, con la imposta de granito. Foto MCyP, 2016.

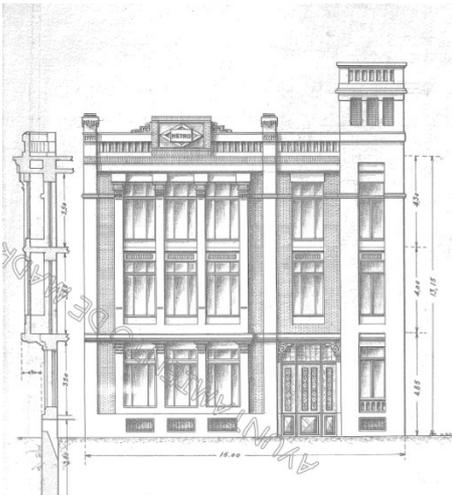
En los primeros años Palacios siguió implicado con las Cocheras. Así, tras la primera ampliación de 1920-21, se edificaría hacia 1922 el edificio de oficinas, más tarde conocido como "Tuduri" por el famoso ingeniero de Metro que habitaría en el edificio, y que fue también conocido jugador del club de fútbol Atlético de Madrid.



Izda: Edificio Tuduri antes del derribo en 2011. Foto Archivo de Metro.

Dcha: Edificio Tuduri hacia 1923. Foto Catálogo Antonio Palacios, constructor de Madrid, 2001.

Debajo: Alzado de la subestación de la C/Castelló, 1924. AVM.



Las oficinas fueron edificadas en ladrillo marcando las impostas en varios niveles, un mirador en la planta superior y dos balcones dando a la calle Esquilache; el remate lo componía un torreón con balaustrada, resonando de nuevo el eco Palaciano en un modelo que el propio arquitecto repetiría para Metro en la subestación de la calle Castelló.

Respecto de la rejería del edificio, ésta hablaba por sí misma su estilo inconfundible. Palacios recurrió a un diseño ya empleado en otra obra de 1919: la casa y oficinas para Demetrio Palazuelo en la calle Mayor, número 4.



Izda: rejas de las balconadas del Tuduri en 2001. Foto Vicente Patón.

Dcha: rejas de las balconadas interiores de la casa Palazuelo en 2015. Foto MCyP.

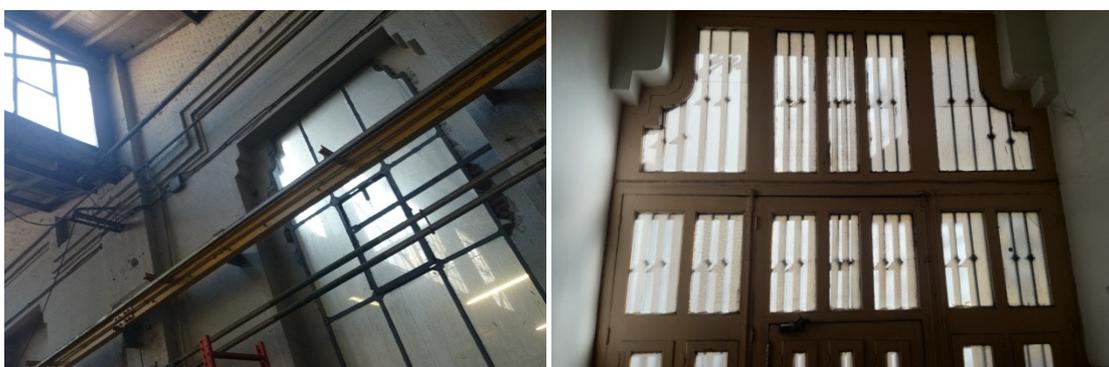
Este edificio fue finalmente derribado en 2011 tras años de abandono por parte de la Compañía de Metro, incumpliendo la obligación de un correcto mantenimiento, aunque aún se conserva la planta baja completa a la playa de vías y parte de la primera dando a cota de calle.

Otros elementos ponen en relación las Cocheras de Cuatro Caminos con otras obras de la Compañía realizadas por Palacios, como por ejemplo el alfiz quebrado que encinta todos los vanos, con una molduración escalonada. Este elemento fue introducido en el diseño original de las Cocheras en 1918, y repetido en 1923 en la fachada de la Subestación de Quevedo a la calle Olid, 7.



*Izda: Nave central de fábrica en las Cocheras en 2015. Foto MCyP.
Dcha: Subestación de Quevedo en la calle Olid en 2015. Foto MCyP.*

Lo mismo podríamos decir de otro invariante propio de Antonio Palacios, como es el derrame en ménsula de los vanos, archirepetido en toda su obra, y que está presente en los vanos que veíamos de la nave longitudinal de Cocheras (1918) así como en la entrada principal de la Subestación de Salamanca en la calle Castelló, 21.



Detalle de los vanos de Cocheras y las Subestación de Salamanca, en 2016. Foto MCyP.

ATRIBUCIÓN HISTORIOGRÁFICA DE LAS COCHERAS A ANTONIO PALACIOS

Por último cabe señalar -aunque esto ya lo incluíamos en el informe publicado en febrero de 2016, y con el que solicitábamos la catalogación de las Cocheras- toda la historiografía especializada publicada, que desde los años 60's ya incluía las Cocheras en la relación antológica de la obra de Antonio Palacios.

1. «**En algunos detalles de los talleres y cocheras aparece la indudable mano de Palacios,** repitiendo muchos temas formales y constructivos del Hospital de Cuatro Caminos y de los talleres del I.C.A.I.» en AMEZQUETA, A; *Arquitectura*, 1967, nº 106, pp.38
2. «**Talleres y Cocheras del “Metro”. Madrid, Cuatro Caminos, 1919**» en AMEZQUETA, A; *Arquitectura*, 1967, nº 106, pp.73
3. «**La calidad de un diseño monumental llega a las mismas cocheras del Metropolitano, como la de Cuatro Caminos,** con un potente arco de piedra y ladrillo y unas escaleras con arco rampante» en PÉREZ ROJAS, F.J; “Antonio Palacios y Joaquín Otamendi” en *Arquitectura madrileña de la primera mitad del siglo XX, página 128. Catálogo de la exposición realizada en el Museo Municipal. Madrid, 1987.*
4. «**Cocheras y talleres de Cuatro Caminos:** queda la nave principal y el edificio de ladrillo, ambos muy alterados. Sin documentar, aunque se aprecian rasgos inconfundibles de la arquitectura de Palacios» en ARMERO, J; *Antonio Palacios, constructor de Madrid. Informe sobre el patrimonio arquitectónico histórico de Metro de Madrid. Servicio Histórico del COAM. Madrid, 2001.*
5. «**Edificio para talleres y cocheras en Cuatro Caminos, años veinte**» en ARMERO, J; *Antonio Palacios, constructor de Madrid. p.128. La Librería, Madrid 2001.*
6. «**Los Talleres y Cocheras (Cuatro Caminos y Ventas),** donde se reparaba y almacenaba el material móvil (...) En el caso de las de Cuatro Caminos (1919), están pendientes de la ejecución del proyecto planteado para el APR.07.02-M, en el que se pretende enterrar las cocheras eliminando toda la infraestructura en superficie que pasaría a ser sustituida por viviendas y una zona verde» en OLIVARES ABENGOZAR, S; “**La arquitectura industrial de Antonio Palacios.** Estudio de casos y perspectivas de futuro” en *II Jornadas andaluzas de patrimonio industrial y de la obra pública, p.3. Cádiz, 2012.*
7. «**Talleres-cocheras Metro 1919 c/Reina Victoria 9** en la tabla 1: **Principales construcciones de Palacios existentes actualmente en la ciudad de Madrid**» en PÉREZ-MONSERRAT, E.M.; *Caracterización, deterioro y limpieza de los materiales pétreos del antiguo Hospital de Jornaleros de Madrid.* Tesis Doctoral, p. 15 y 17. Madrid, 2015.

MIGUEL OTAMENDI Y LAS POSTERIORES AMPLIACIONES DE LAS COCHERAS

Miguel Otamendi fue el gran contraamaestre, director de orquesta o capitán del nuevo Metro. Como ingeniero jefe de la Compañía, Otamendi se hallaba entregado a la causa de su vida, y su implicación fue en aumento, y nunca se jubiló. Fallecería en 1958 siendo aún el director de la Compañía Metropolitano de Madrid, y su importancia como uno de sus fundamentales impulsores, refuerzan el valor de la autoría, sumado al ya verificado de Antonio Palacios.

Otamendi, los templates y las Cocheras fueron los elementos que definieron la imagen del nuevo transporte en la prensa del momento, donde -por ejemplo- entre ocho fotografías en el reportaje de *La Esfera*, dos eran de Cuatro Caminos (el arco y las naves). De ese reportaje, de hecho, **sólo queda original y en pie las Cocheras**, curiosamente.



Reportaje en *La Esfera* sobre la inauguración del Metro (17/10/1919). Colección particular.

El reconocimiento público hacia Otamendi no se hizo esperar ni un segundo: otro de los hallazgos en el Archivo de Villa ha sido el expediente¹⁵ a propuesta del concejal Villamil el 21 de Octubre de 1919 (cinco días después de haberse inaugurado el Metro y diez antes de que se abriese al público) para designar al ingeniero **hijo adoptivo de Madrid**.

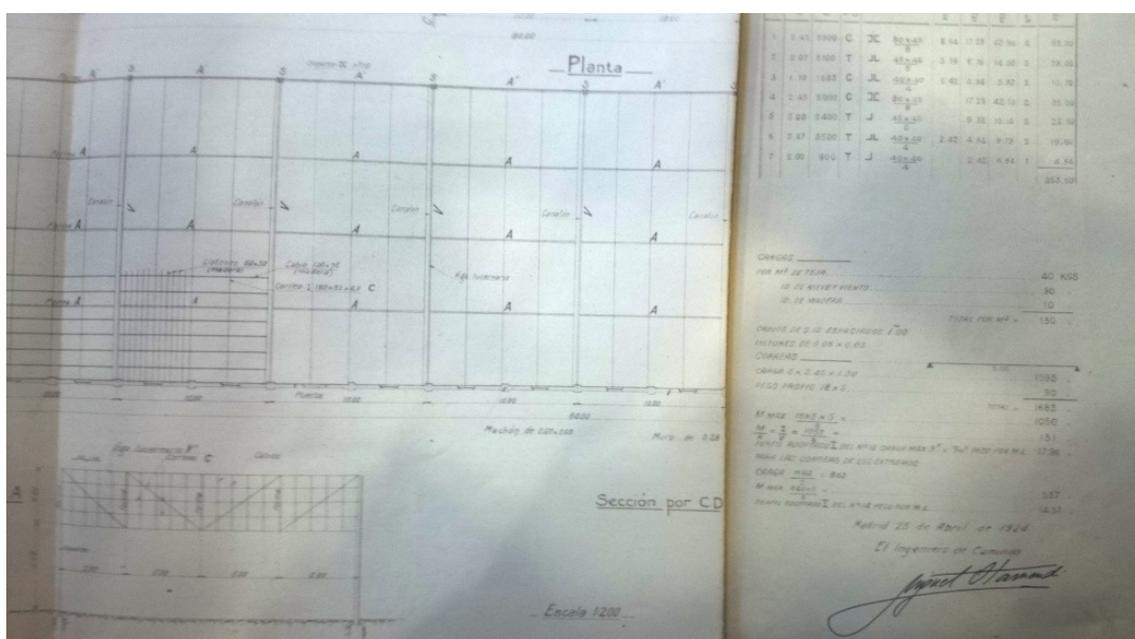
La Comisión de Gobierno del Ayuntamiento respondía el 3 de Diciembre aceptando no sólo esta propuesta sino incluyendo también a los ingenieros Antonio González Echarte como hijo adoptivo y Carlos Mendoza como hijo predilecto respectivamente, firmando los tres juntos el acta donde se les reconocía así su esfuerzo por abrir el novedoso suburbano.

Por su parte, Antonio Palacios frente a su ideario de monumentalidad, ve cambiar la época y simplificarse su concepto decorativo de las estaciones, mientras se acerca una Guerra Civil. Palacios fallecería en 1945, por lo que en total vivió la construcción de las líneas 1, 2, 3 y 4, así

¹⁵ AVM. Sig. 21-351-26.

como el Ramal Ópera-Norte. No obstante sólo las dos primeras líneas y el ramal alcanzarían el nivel de decoración tan exigente que previó Palacios. La línea 3 entre Sol y Embajadores, trazada durante la II República se convirtió en una línea de azulejos blancos y sin la motivación decorativa previa, así como la 4, de los bulevares, que ni siquiera llegaba a cubrir todo el espacio de baldosín cerámico, ya durante un período calamitoso como fue la posguerra.

Con todas estas ampliaciones se edificaron nuevos depósitos, como el de Ventas (1923) firmado por Miguel Otamendi¹⁶, mientras las Cocheras de Cuatro Caminos siguieron creciendo por adición de módulos, según iba aumentando la línea 1 de manera paulatina, lo que fue requiriendo mayor capacidad de depósito. De las ampliaciones de Cuatro Caminos se conservan en el AGA planos de 1924 y 1933 firmados también por Miguel Otamendi¹⁷.



Plano de ampliación de las Cocheras (1924) firmado por Miguel Otamendi. AGA.

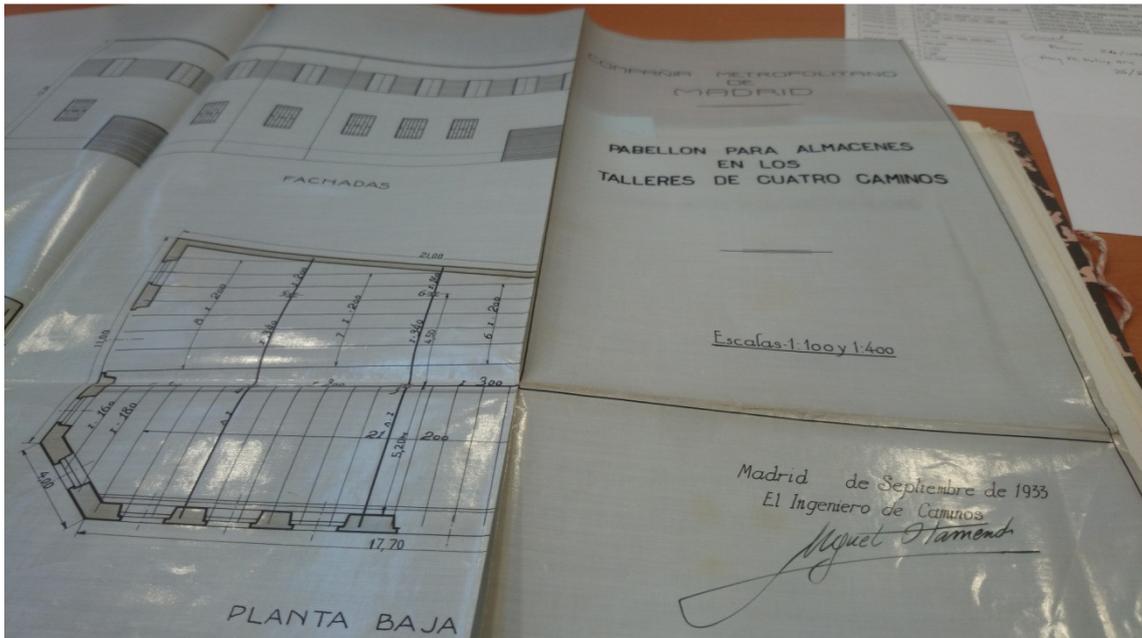
En la década de los 30 uno de los edificios que aparecería sería el de los almacenes, que tiene la virtud de seguir la alineación que le conferiría a la ordenación el plan del Ensanche trazado a finales del s. XIX, y que permite cerrar perfectamente la manzana en la que se inserta. De su construcción ha aparecido el plano original entelado firmado por Miguel Otamendi¹⁸, fechado en septiembre de 1933.

La inspiración racionalista es indudable, y la fineza de sus carpinterías de hierro le confiere un aire sobrio y elegante a un edificio de carácter muy funcional pero muy visible; de nuevo la Compañía de Metro quería hacer gala de su talla y estar a la altura de su propia imagen. La presencia de este edificio enriquece el conjunto y permite comprender el alcance de su desarrollo en el tiempo.

¹⁶ AGA. Caja 26/22146.

¹⁷ AGA. Caja 26/22159.

¹⁸ AGA. Caja 26/22155.

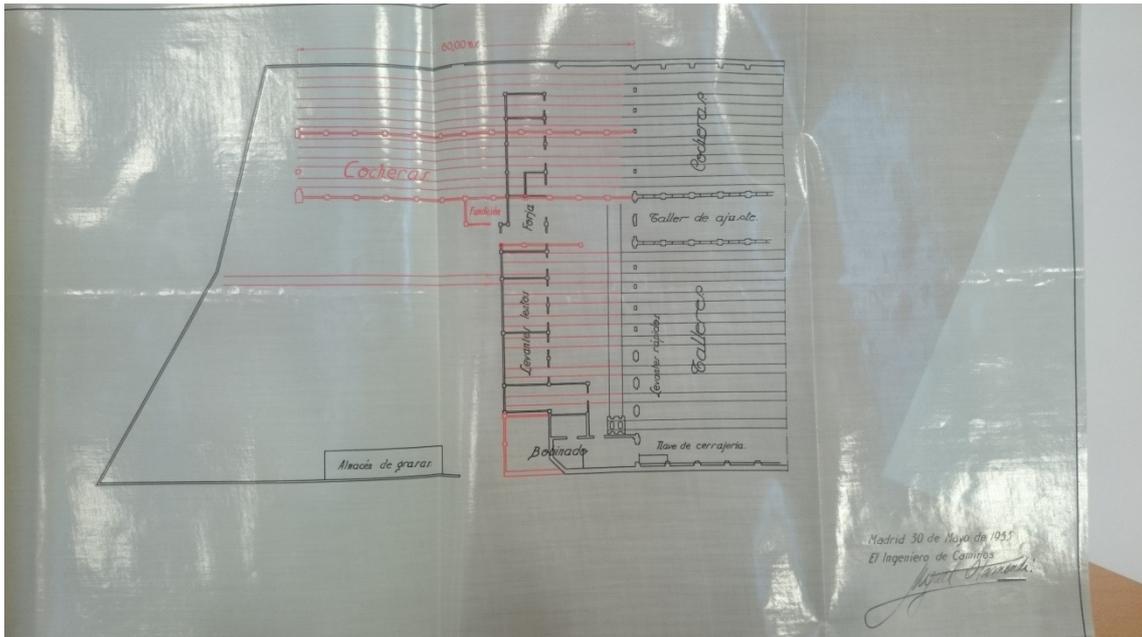


Detalle de los planos de los almacenes de Cuatro Caminos, firmados por Miguel Otamendi. AGA.



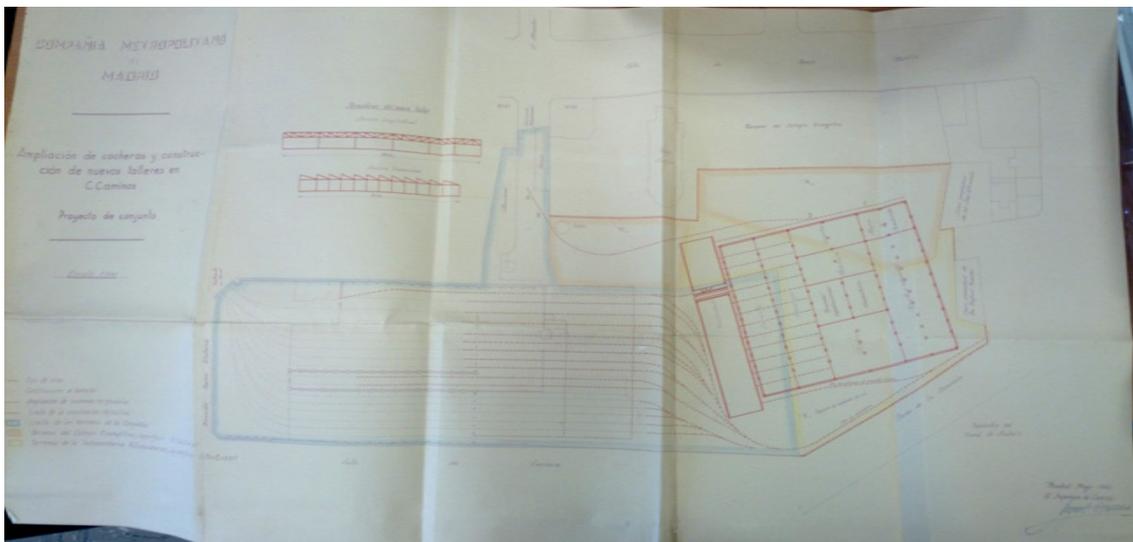
El edificio de almacenes en la actualidad (diciembre 2015). Foto MCyP.

Curiosamente, en otra de las visitas al Archivo General de la Administración, se encontró una carpeta de "varios" sobre Metro, en la que solo dos expedientes en realidad se referían en verdad a la compañía. Uno de ellos era otro dossier de ampliación de las naves de las Cocheras firmado por Miguel Otamendi en mayo de 1933 y que se realizó poco antes que el edificio de almacenes.



Planta de ampliación de las Cocheras de Cuatro Caminos rubricada por Miguel Otamendi. AGA.

En los años 40 siguieron las propuestas de ampliación con algún proyecto no realizado, como el que el propio Miguel Otamendi proponía en mayo de 1942¹⁹ sobre unos terrenos expropiados al Conde de Villapadierna, y a la parcela del Colegio Evangélico del Porvenir, que fue viendo mermar sus dominios a medida que el Metro imponía su necesidad con un fin de servicio público que avalaba su expansión.

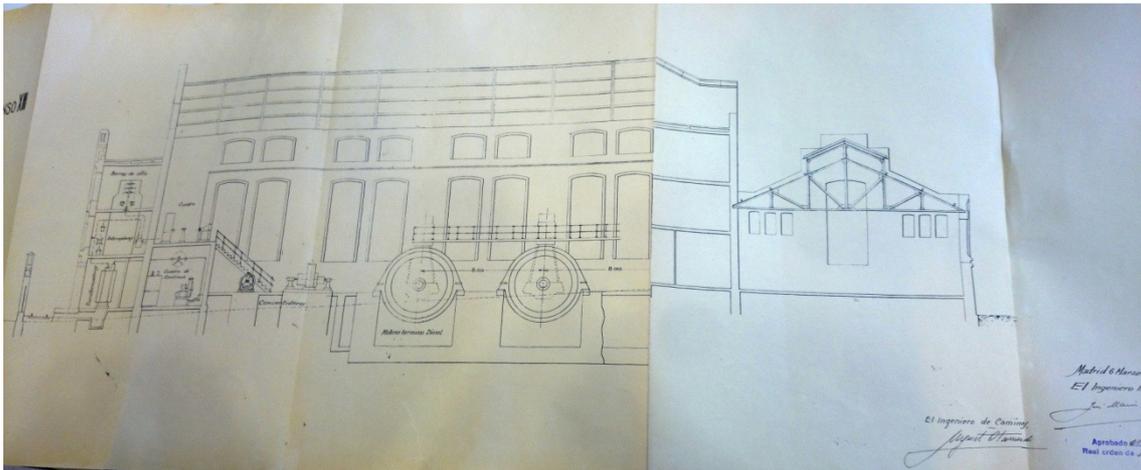


Plano del expediente del proyecto de ampliación de 1942, no realizado en ese modo. En azul los terrenos ya edificados de las Cocheras, en naranja lo que expropiaban a El Porvenir y en amarillo al Conde de Villapadierna. Archivo Mº de Fomento.

¹⁹ Archivo del Ministerio de Fomento. Sig. [42361]

OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LA DOCUMENTACIÓN

Una última reflexión sobre la autoría conjunta del Metro nos enseña la multiplicidad de factores que llevaban a firmar a unos u otros según fuera menester. Si antes veíamos a Dorda firmando los planos originales de las estaciones faltando la rúbrica de Palacios en los planos entregados al Ministerio, ahora podemos también plantearnos por qué la hoy famosa "Nave de Motores" incoada BIC en 2012, obra no discutida de Antonio Palacios, lleva la firma de Miguel y José María Otamendi en la carpeta de proyecto conservada en el AGA.



El proyecto de la Nave de Motores conservada en el AGA lleva la firma de los Otamendi en los planos, y ni rastro del arquitecto Antonio Palacios.

Otro caso similar sería el palacete privado de Otamendi, hoy embajada de México; se trata de otra de las obras atribuidas a Palacios sin estar su firma presente. En este caso sólo firmaba su socio Joaquín (como propietario). Y es que la autoría no es sólo una cuestión de firmas. El porqué los planos de construcción conservados en el Archivo de Metro no están firmados por Palacios es debido a que el encargado desde la oficina de construcción era -como ya hemos dicho- José Valentí de Dorda, quien fuese posiblemente además el calculista de la estructura, lo que obligaba a responsabilizarse de ellos.

Respecto a la búsqueda en el Archivo de Villa, un aspecto a valorar es que ésta se ha hecho de manera manual en los inventarios, dado que en las bases de datos informatizadas apenas recogen una décima parte de toda la documentación conservada en el Archivo, lo cual dificulta y ralentiza su búsqueda. Es importante tomar conciencia de que **toda esta información hace diez meses era desconocida** y hoy en cambio verifican la hipótesis inicial acerca de su autoría, junto a todos los indicios que ya mostraba la propia obra, tanto en su composición como en sus detalles constructivos. Con paciencia se han encontrado los expedientes aquí reseñados; seguramente que aún haya más planos y memorias firmadas por Antonio Palacios que se conserven y algún día aparezcan. La investigación es continua.

Al igual que en pintura y escultura -e incluso música- existen atribuciones, en el caso de la Arquitectura sucede lo mismo. Cuánta obra es acaso atribuible a personajes que no han estampado su rúbrica en un papel, pero sí su espíritu, su conocimiento y su oficio en la edificación resultante. Afortunadamente hoy podemos arrojar luz con estas aportaciones documentales y confiamos en que en un futuro puedan aparecer nuevos datos.

CONCLUSIONES

A lo largo de este nuevo informe de MCyP hemos tratado de **reconstruir una historia perdida**, la de la aventura del Metro, poniendo el foco de atención en su elemento más particular, y que tratamos de poner en valor para salvarlo de la piqueta y recuperar para Madrid: las Cocheras de Cuatro Caminos. Es una **primera aproximación** a una documentación nunca antes vista y que en un futuro irá arrojando nuevos resultados, a medida que profundicemos.

Siendo el único arquitecto del equipo, dado que su socio se retiró tempranamente, podemos concluir -en base a la documentación y argumentos expuestos- que **Antonio Palacios es el arquitecto de las Cocheras de Cuatro Caminos**; y que es autor junto al resto de ingenieros ya mencionados a lo largo del informe.

La firma de Antonio Palacios está presente en los documentos de las Cocheras de Cuatro Caminos. Ya no se puede seguir negando su autoría, con las licitaciones de tira de cuerdas (Archivo de la Villa. Libro Administrativo 900. E-15-197), de la caseta de obras y taller de herrería (Archivo de la Villa. Sig. 24-80-2), o de la alineación de la primera ampliación (Archivo de la Villa. Sig. 42-444-12), apareciendo además en la relación de autores publicada por la propia compañía.

Como arquitecto, ejerció su papel de proyectista, componiendo y definiendo los detalles. Lo demuestra su intensa implicación en obra desde los trabajos previos en 1917, hasta la propia materialidad del edificio y su constante participación en las fases sucesivas, demostrado ya por fin sobre papel.

El presente informe abunda en el conocimiento del edificio, que tras la investigación, aún cobra mayor interés por suponer un reto al que se enfrentó un equipo de emprendedores, pionero en nuestro país y en la vanguardia de su época.

Como Patrimonio Industrial, esta edificación -que merece ser recuperada y preservada- es un condensador de la historia del Metro y de la Revolución del Transporte Urbano en España. Es una obra única, ahora por fin asociada a la mano de Palacios en colaboración con un gran equipo liderado por Miguel Otamendi.

AGRADECIMIENTOS

Queremos concluir este informe agradeciendo la paciencia y la profesionalidad del personal de los archivos que hemos visitado (AGA, Fomento y Villa), especialmente la buena disposición y atención en el Archivo de Villa, donde ha transcurrido la mayor parte de la presente investigación desarrollada entre septiembre y noviembre de 2016. Igualmente, no puede dejar de mencionarse a los equipos digitalizadores y el proyecto Memoria de Madrid de la Biblioteca Digital del Ayuntamiento, que incansablemente procesan todo el trabajo que les damos con nuestras peticiones. **Nuestro reconocimiento más profundo a estos guardianes de la memoria escrita.**