

LOS TITANIC DE LA COMPAÑÍA URBANIZADORA METROPOLITANA, 1919-1923

Salvador Guerrero

Madrid como metrópoli moderna tiene uno de sus hitos urbanos en el conjunto de viviendas conocido como los Titanic. Construido entre 1919 y 1923 por los arquitectos Casto Fernández-Shaw (1896-1978) y Julián Otamendi Machimbarrena (1874-1960) para la Compañía Urbanizadora Metropolitana (CUM), este conjunto está situado en la avenida de la Reina Victoria con vuelta a la glorieta de Cuatro Caminos. Su nombre, dentro de la fascinación que la arquitectura de barcos y paquebotes ejerció sobre los arquitectos del primer tercio de siglo, evoca como verdadera ciudad flotante el transatlántico de lujo hundido en 1912.

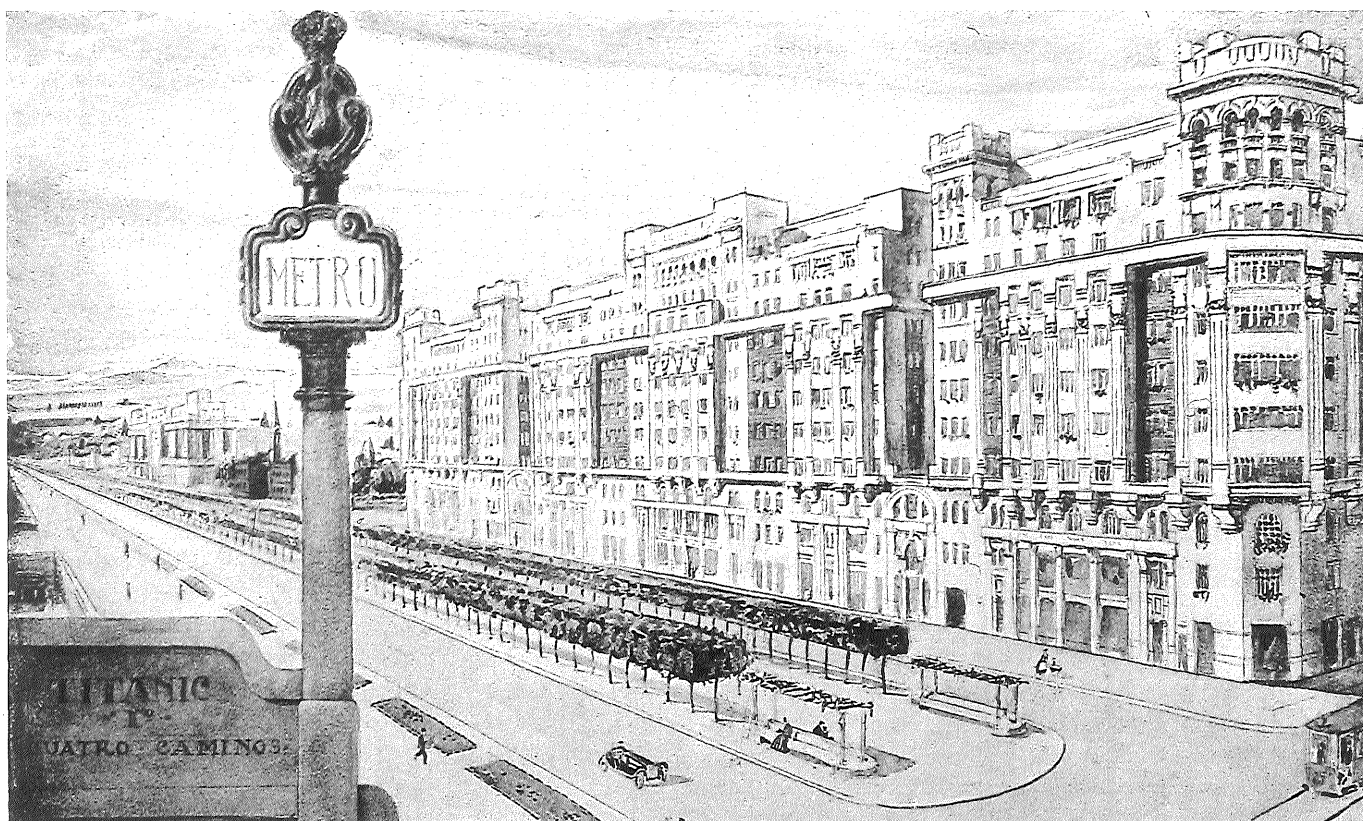
Por su capacidad, extensión y altura configuran de manera monumental este importante nudo y eje de la trama urbana de la ciudad que son la glorieta de Cuatro Caminos y la avenida de la Reina Victoria, llegando a constituir todo el conjunto un elemento visual de primer orden por su incidencia en el paisaje urbano.

La compañía comenzó su actividad con la apertura y explanación de la vía o avenida principal, de 40 m de ancho y de 920 m de longitud, a partir de la glorieta de Cuatro Caminos y como continuación del paseo de Ronda. En este primer tramo construiría los edificios conocidos como Titanic, establecida previamente una modificación de la ordenanza de altura para esta zona que permitió construir edificios de 35 m frente a los 25 m iniciales. El conjunto se completaría con una ciudad jardín –la colonia Metropolitana– y los respectivos equipamientos dotacionales y de conexión con el resto del tejido urbano.

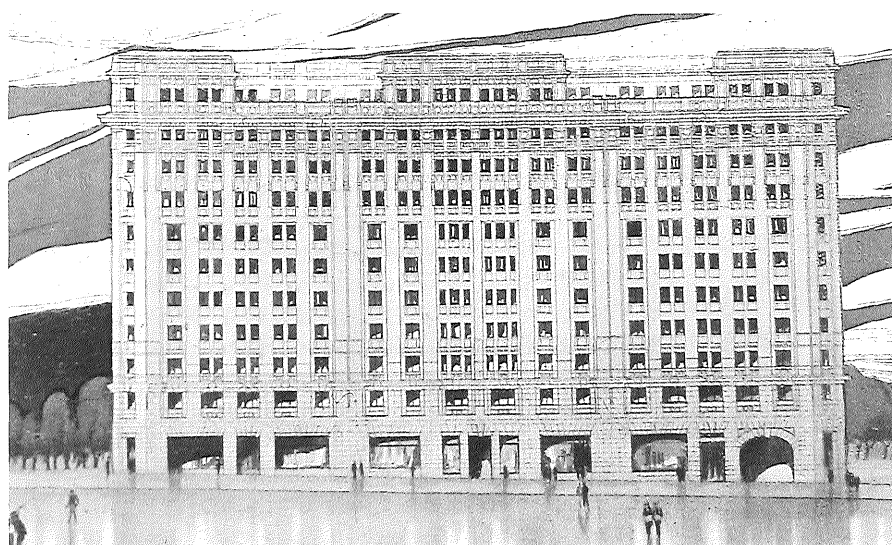
La apuesta por esta zona de Madrid no era ajena a la participación de la familia vasca Otamendi en la construcción del ferrocarril metropolitano de Madrid –el Metro–, cuya primera línea uniría la Puerta del Sol con el populoso barrio de Cuatro Caminos. Puede decirse, por tanto, que el Metro se convierte en el elemento clave para el desarrollo metropolitano de Ma-

128

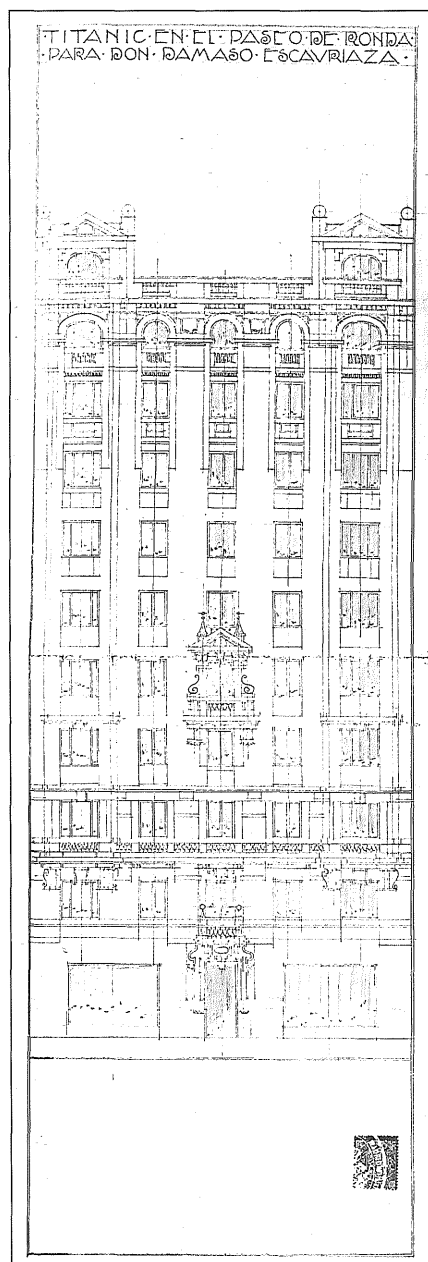
Titanic en la avenida de la Reina Victoria, 1924.



Tanic (segundo) en la avenida de Reina Victoria, 1924.



Titanic en el paseo de Ronda, construido para Dámaso Escouriaza. Alzado, 1924.



Madrid, sin el cual no se explica la construcción en esta área de los Titanic.

Y precisamente como buen discípulo de Antonio Palacios, de cuya mano ingresaría precisamente en la Compañía Urbanizadora Metropolitana, Casto Fernández-Shaw va a recurrir en los Titanic a un monumentalismo metropolitano y cosmopolita, clasicista en la composición tripartita de los alzados, ordenado según la clásica división de base, desarrollo y coronación; de factura americana podríamos decir.

Para saber cómo se organizaban las viviendas, caracterizadas por su funcionalidad y una articulada secuencia en cuanto a su distribución se refiere, la lectura de la memoria del proyecto nos proporciona la siguiente información:

Tienen estas casas todos los servicios que la vida moderna exige (ascensores, termosifón, baños, etc.) y, para alcanzar condiciones de salubridad inmejorable, se rompe la continuidad de la fachada con grandes entrantes, que suprimen los antihigiénicos patios y forman verdaderas calles particulares en el interior del inmueble, dotándolo de luz y ventilación directa. Este sistema de construcción, tan generalizado en los famosos rascacielos americanos, será seguramente muy bien recibido por el público madrileño.

En efecto, las viviendas de los Titanic iban destinadas a la clase profesional y media: “para ese núcleo enorme de médicos, abogados, comerciantes, ingenieros, arquitectos, artistas, militares, industriales, empleados, etc., que viven hoy en casas antiguas enclavadas en calles estrechas y lóbregas, pues su diaria labor en el centro de la población no les permite alejarse en busca de vías públicas y soleadas y de las comodidades que las casas modernas ofrecen”, como aparece referenciado en las publicaciones de la época.

Sin embargo, tuvo críticas adversas, entre ellas las del arquitecto Hilarión González del Castillo, partidario de la ciudad horizontal, quien llegó a publicar en la revista *La Ciudad Lineal* un artículo en el que rechazaba el conjunto de viviendas en los siguientes términos: “[...] nada de rascacielos en Madrid; donde sobra terreno y sólo falta sentido común para urbanizar [...]” o bien: “sin Titanics que roban el sol y perpetúan el hacinamiento”. Algo de razón llevaba González del Castillo, puesto que, en el conjunto finalmente realizado, un elemento fundamental en la ordenación de los bloques –la existencia de unas calles particulares abiertas a la fachada en sustitución de los patios de luces– sólo se mantiene en el primer tramo del conjunto.