



ENTRADA

# Se Miguel Anxo dicía que podía ver dentro dun bloque de mármore a escultura e que el soamente se limitaba a quitar o que sobraba, así tivo que concibir Palacios a arquitectura do Metro

Si Miguel Ángel decía que podía ver dentro de un bloque de mármol la escultura y que él solamente se limitaba a quitar lo que sobraba, así tuvo que concebir Palacios la arquitectura del Metro

A arquitectura industrial de Antonio Palacios

xx

Álvaro Bonet

La arquitectura industrial de Antonio Palacios

xx

# A arquitectura industrial de Antonio Palacios

Álvaro Bonet

*Arquitecto*

## Introdución

Cando un personaxe como Antonio Palacios, co seu imponente percorrido profesional, ten unha páxina na Historia, pódense constatar os numerosos estudos que se escribiron, os eloxios que se pronunciaron e as exposicións antolóxicas que se lle dedicaron.

Trátase dun personaxe polifacético, con habilidades xa moi recoñecidas e enalzadas. Tal é a súa importancia e tal o seu mérito, que non falta un político que o celebre, ou unha persoa calquera que ao oír o seu nome unido ao Palacio de Cibeles ou o Círculo de Bellas Artes asinta coa cabeza.

Aínda que non chegou ao recoñecemento internacional de Gaudí, o noso Antonio —galego e madrileño asemade— deixou unha pegada na capital de difícil conmensuración e quizais só equiparable, salvando as distancias temporais e a súa conxuntura, coa de Ventura Rodríguez ou Juan de Villanueva. Pero realmente Palacios —no seu afán por soñar plans transformadores do urbanismo— cambiou a fisionomía da capital, case sen decatarse da súa transcendencia histórica.

Os seus altos voos non lle impediron, por outro lado, estar a pé de obra, no mundano; Palacios ocupábase e preocupábase do detalle, do matérico: todo era importante no proceso.

A época en que creceu o arquitecto do Porriño, entre fascinante e convulsa, permitiulle ser moderno e antigo á vez, algo polo xeral imposible. Palacios foi fiel a si mesmo e ao seu posicionamento intelectual, a diferenza doutros arquitectos que se foron axeitando ás distintas correntes dominantes, como Luis Gutiérrez Soto, que adaptou con mestría a súa linguaxe a cada momento. Palacios cambiou máis ben pouco; algo que podería parecer menos vangardista, non obstante, confírelle unha universalidade máis alá do tempo que lle tocou vivir, parecendo mesmo estar fóra do tempo, como demostrarían moitas das súas obras galegas, de aspecto e carácter intempestivo.

Aínda que se puido ver inicialmente influído por unha linguaxe modernista presente no seu proxecto do Casino, e un depurado «estilo Monterrey» en certos detalles do palacio de Correos, o clasicismo, o secesionismo vienés e a escola de Chicago foron as tendencias que máis claramente influíron no seu concepto re-



novador da arquitectura, aínda que baixo unha identidade de seu e cunha serie de invariantes recorrentes.

Non obstante, e volvendo á textura dos detalles, o noso protagonista sempre se interesou pola tectónica e a plástica da súa arquitectura, pola súa rugosidade, pola súa percepción estética, moi consciente de facer partícipes na medida do posible os oficios artesanais sen deixar de lado a modernidade industrial; foi un grande innovador incorporando ascensores, calefacción e outras instalacións no propio deseño dos seus proxectos. Mesmo a nivel de construción empregou masivamente a estrutura metálica, combinada con muros de carga e grandes ordes de clasicismo refinado, e elementos decorativos cerámicos. Esa personalidade tan forte e expresiva, marcada pola cantaría local, pola influencia paterna ferroviaria, finalmente fíxoo ser un xenio incomprendido e a quen aínda é posible que non acabamos de colocar no lugar que lle corresponde.

Entre outras cousas porque aínda na actualidade seguen aparecendo obras descoñecidas —ou mellor dito esquecidas— que non constaban no seu catálogo e que debuxan unha faceta complementaria. Son obras que en parte se afastan do concepto monumental que tiñamos do mestre, moito máis modestas e resolutivas, ou talvez simplemente funcionais.

En concreto referímonos á obra industrial de Antonio Palacios, en boa parte inédita, que debuxa un perfil técnico complementario ata agora descoñecido, demostrando o compromiso do arquitecto coa modernidade transformadora do país. Unha gran parte desta obra industrial desenvolveuse en Madrid, e por iso o Archivo de la Villa é un dos fondos que maior luz achegaron sobre esta faceta inexplorada de Palacios.

Aquí aproveito para recordar ese papel fundamental que cumpren os arquivos na nosa sociedade custodiando a Memoria, imprescindible para estudar os procesos humanos que nos precederon e a evolución da nosa civilización; e por

iso querería expresar o meu agradecemento aos arquiteiros implicados, pola súa axuda e por custodiar unha fráxil memoria colectiva, xa que sen eles non sería posible este labor —case forense— de reconstruír un pasado que, aínda que relativamente recente, foi esquecido e borrado da paisaxe; desde a Real Biblioteca de Palacio, ao Archivo Regional de Madrid, o Histórico de Protocolos, o do CEHOPU, o Archivo Municipal de Toledo, cunha especial mención ao Archivo de la Villa de Madrid e ao seu amable persoal, que con paciencia e esforzo contribuíron a esta reconstrución da nosa historia e dun personaxe tan singular.

E, se os arquivos son a fonte de certezas, as conversas cos coñecedores da materia son a base das interpretacións. Por iso quero expresar a miña gratitude a Adolfo Amezqueta e a Helena Iglesias, por recibirme na súa casa e cos que mantiven unha longa conversa sobre a arquitectura de Antonio Palacios; da mesma forma, foron un grande estímulo as conversas cruzadas con Moncho Iglesias Veiga, con quen é difícil non se entusiasmar enseguida. Á arqueóloga Alicia Torija e a Alberto Tellería, arquitecto experto en Patrimonio e Arquitectura, polos seus apoios e consellos, e a Mercedes López por inculcarme o interese polo Patrimonio Industrial e falarme de pontes.

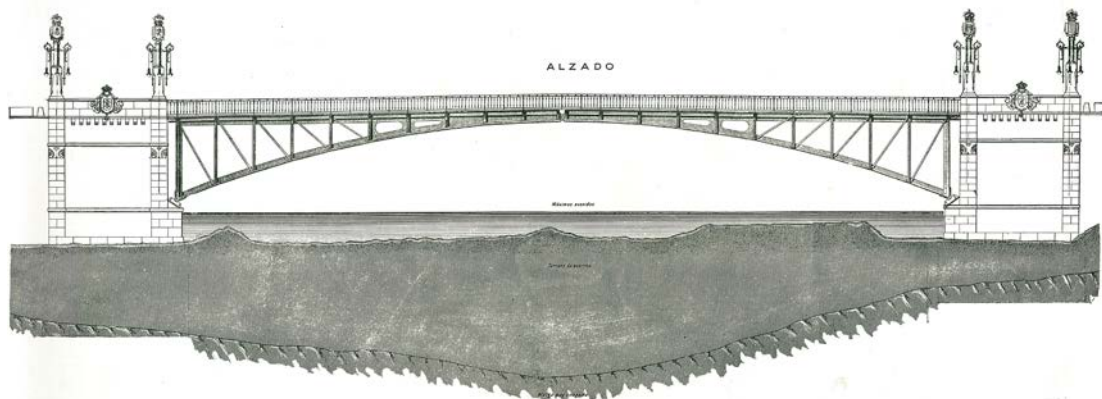
E, por suposto, ao historiador Óscar da Rocha, quen me puxo na pista dalgunchas das obras aquí citadas e con quen tiven a oportunidade de compartir o desenvolvemento da investigación sobre a Central de Tetuán, que se situaba próxima ao seu fogar familiar e chegou a coñecer de neno.

Non quero rematar sen lle agradecer ao comisario da exposición, Jesús Ángel Sánchez, a oportunidade de participar neste catálogo e contar esta pequena historia dos «Palacios industriais», esa parte descoñecida do grande arquitecto.

## **Pontes cara ao futuro con Otamendi**

Tras os seus estudos de bacharelato en Pontevedra, Antonio Palacios trasladouse a Madrid, onde empezou estudando na universidade un curso de enxeñaría antes de reorientarse cara á arquitectura. Ese primeiro ano de enxeñaría atrasouno, facendo que coincidise na Escola de Arquitectura con Joaquín Otamendi Machimbarrena, que era un ano máis novo. Grazas a ese paso vacilante cara á enxeñaría, Palacios sentara un importante xiro no guiión da súa vida sen sabelo: Joaquín Otamendi foi —ademais de amigo e posterior socio— a persoa decisiva que lle proporcionaría certos contactos que fixeron frutificar o seu xenio. Os dous arquitectos xuntos tiveron unha andaina inseparable durante longos anos —practicamente todos os que durou a construción de Correos— que empezou curiosamente cunha obra pública e metálica nada máis rematar a carreira: a ponte da Princesa.

Tratábase dun proxecto do enxeñeiro de camiños Vicente Machimbarrena, curmán de Otamendi. Sendo profesor de arte na Escola de Camiños de Madrid, encargoulles aos que se acababan de licenciar que se ocupasen do deseño ornamental desta magnífica e esvelta ponte. Salvaba o leito do río Manzanares cun só arco rebaxado de 50 metros de luz, triarticulado, sen apoios intermedios e con



MADRID.—PUENTE DE LA PRINCESA DE ASTURIAS.

Alzado da ponte da Princesa de Asturias (La Ilustración Española y Americana, n.º 18, maio 15, 1901). (Arquivo do autor)

estribos de fábrica. Construído pola Maquinista Terrestre y Marítima, o arco constaba de tres tesoiras paralelas en celosía de canto variable, tipo Pratt, con perfís en T de aceiro e arriostadas por viguetas horizontais (Navarro Vera 2001).

A participación nesta faena era sen dúbida un bo pasaporte para o futuro, e anunciaba a relación de Palacios coas estruturas de ferro, aínda que a Ramón Gómez de la Serna non lle convencía moito esa modernidade:

El puente de la Princesa de Asturias es un puente nuevo y como adquirido en el bazar de construcciones. Se ve que le han construido los ingenieros, sin llamar a un buen artista de la época. Al final de las Delicias, y junto al Matadero, está llamado a tener una gran importancia, aunque sea tan breve y sencillo<sup>1</sup>.

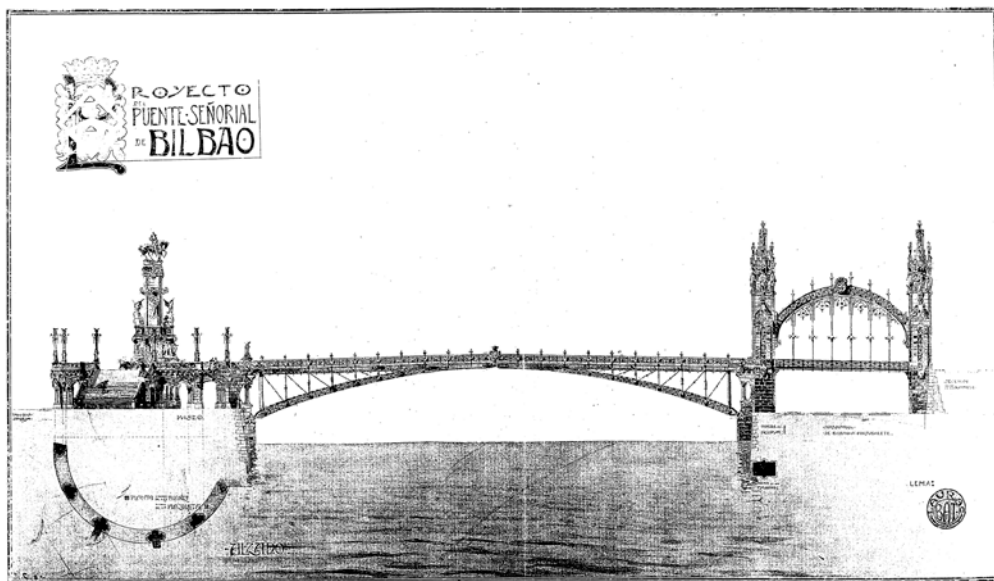
As obras comezaron coa colocación da primeira pedra en abril de 1901, en presenza dos reis e as infantas. Á familia Otamendi, da alta burguesía de Donostia, sempre lle foi preferida a proximidade da realeza, para obter —como logo veremos— de xeito moi propicio a súa protección.

Palacios e Otamendi figuraron como arquitectos da ponte da Princesa, que se acabaría inaugurando —con certo atraso— en 1909. Cando aínda se realizaban os estribos da ponte, en 1906, Palacios construíulle un hoteliño ao propio Vicente Machimbarrena<sup>2</sup> na rúa María de Molina; por fortuna, esta obra descoñecida aínda hoxe se conserva, malia que os seus interiores foron moi transformados para formar parte dun campus dunha universidade de negocios privada.

Ademais, na memoria de construción do palacete de Machimbarrena atopamos algunhas referencias que —cunha lectura transversal— dan pistas sobre as relacións persoais dos nosos protagonistas: a parcela de Machimbarrena atopábase lindeira polo norte e oeste coa vivenda de Antonio González Echarte (enxeñeiro

<sup>1</sup> Ramón Gómez de la Serna, *Toda la historia de la Puerta del Sol y otras muchas cosas...* (Madrid: Talleres gráficos cos La Tribuna, 1920).

<sup>2</sup> AVM. 16-4-16.



Alzado da ponte señorial na ría de Bilbao, gañador de concurso baixo o lema 'Laurac bat' / *Revista de Obras Públicas*, n.º 1902

e socio de Mengemor) e polo leste tiña de veciño o empresario Alberto Thiebaut, para quen Palacios tamén traballaría. Pouco máis alá, a continuación da casa de Echarte, Joaquín Otamendi tamén faría entre 1911 e 1913 a súa propia vivenda con proxecto conxunto con Palacios.

O tema da enxeñaría e a obra pública, desde logo, pareceu motivar o equipo, que se presentou de novo con Vicente Machimbarrena en 1902 a un concurso para unha ponte na ría de Bilbao, incorporándose o seguinte irmán Otamendi: Miguel, enxeñeiro de camiños e especializado en electrotecnia no Instituto Montefiore de Liexa. O proxecto, publicado pola *Revista de Obras Públicas*, empregaba o mesmo concepto de arco triarticulado, aínda que neste caso, pola súa localización plenamente urbana, era de maior anchura e engalanábase moito máis; partía dunha praciña elevada sobre arcadas cunha grande escalinata, rampla e un monumento central. Aínda que quedaron primeiros, e por iso foi difundido o resultado, nunca se chegou a construír<sup>3</sup>.

Un ano máis tarde quedarían segundos no concurso para outra ponte sobre a ría do Urumea en Donostia: a ponte de María Cristina; no entanto, o proxecto gañador de José Eugenio Ribera non se executou tal cal, senón que introduciu cambios que segundo Antonio Perla (Perla 2001) podían vincularse á colaboración nun segundo plano de Palacios e Otamendi. Conforme esta hipótese, que Perla desenvolve neste catálogo, a participación do escultor Ángel García nas esculturas

<sup>3</sup> *Revista de Obras Públicas*, n.º 1372 (xaneiro 9, 1902): 9-17.

ecuestres que rematan os templetes da ponte, ou as cerámicas de Zuloaga, poden debuxar ese descoñecido vínculo, dado que ambos os dous artistas eran estreitos colaboradores de Antonio Palacios en Madrid.

Os templetes que se incorporaron ao proxecto de Ribera substituíndo uns arcos triunfais de acceso á ponte teñen curiosamente máis relación conceptual co monumento e arcada do proxecto de Bilbao. Quizais á teoría de Perla cabería engadir a suposición de que a participación na ponte de Donostia fose en parte unha compensación por non se ter levado a cabo o outro concurso do que foran gañadores.

### **Primeiras obras industriais: a concepción dos espazos de traballo**

Sobre todo nos comezos, Palacios recibía encargos menores, consistentes en reformas de vivendas; a pesar de todo, os clientes empezaban a ser importantes. Co estudio que acababan de abrir na súa casa da rúa Maldonadas, n.º 7, foi nesta época, entre concurso e concurso, entre reforma e reforma, cando Eugenio Grasset lle encargaría o establecemento dun taller de cerrallaría<sup>4</sup> na estrada de El Pardo (actual avenida de Valladolid), fronte ás cocheiras de tranvía de La Bombilla. O proxecto é de abril de 1904, uns meses antes de asinar o seu primeiro edificio de vivendas completo na rúa do Humilladero (moi preto do seu estudio), e mesmo ano en que daría comezo a aventura do novo edificio de Correos.

A proposta de Palacios partía de reutilizar a edificación preexistente, levantada no centro dunha pequena parcela, e ocupar toda a zona traseira cunhas naves en dente de serra «con el objeto de instalar algunas máquinas herramientas». Esta sería a primeira ocasión en que Palacios empregase a solución estrutural en dente de serra con lucernarios para iluminar un taller.

Foi o xerme dos Talleres Grasset, unha pequena industria metalúrxica especializada en estruturas de ferro e ferrocarrís que traballou con asiduidade para a Compañía del Norte; por iso é moi probable que esta fábrica se asentase próxima a todas as instalacións ferroviarias da Estación del Norte.

Uns meses máis tarde, mentres se levaba a cabo a construción de Grasset, Palacios recibiría outra encargada industrial de maior envergadura: unha fábrica de «abonos minerales y productos químicos e industriales» polo empresario Alberto Thiebaut, antes mencionado, que actuaba en calidade de conselleiro delegado da Sociedad General de Industria y Comercio, domiciliada na rúa Villanueva, n.º 11.

Esta fábrica situaríase no Cerro de la Plata, a continuación das instalacións da estación de Atocha e da compañía M.Z.A., concretamente nuns terreos de 39.189 m<sup>2</sup>, cedidos pola Sociedad de Gasificación Industrial (S.G.I.) e situados entre o Carcavón de Atocha e a vía de enlace ferroviario coa compañía de Ferrocarriles del Norte. O novo complexo conectábase á rede ferroviaria cos seus propios peiraos

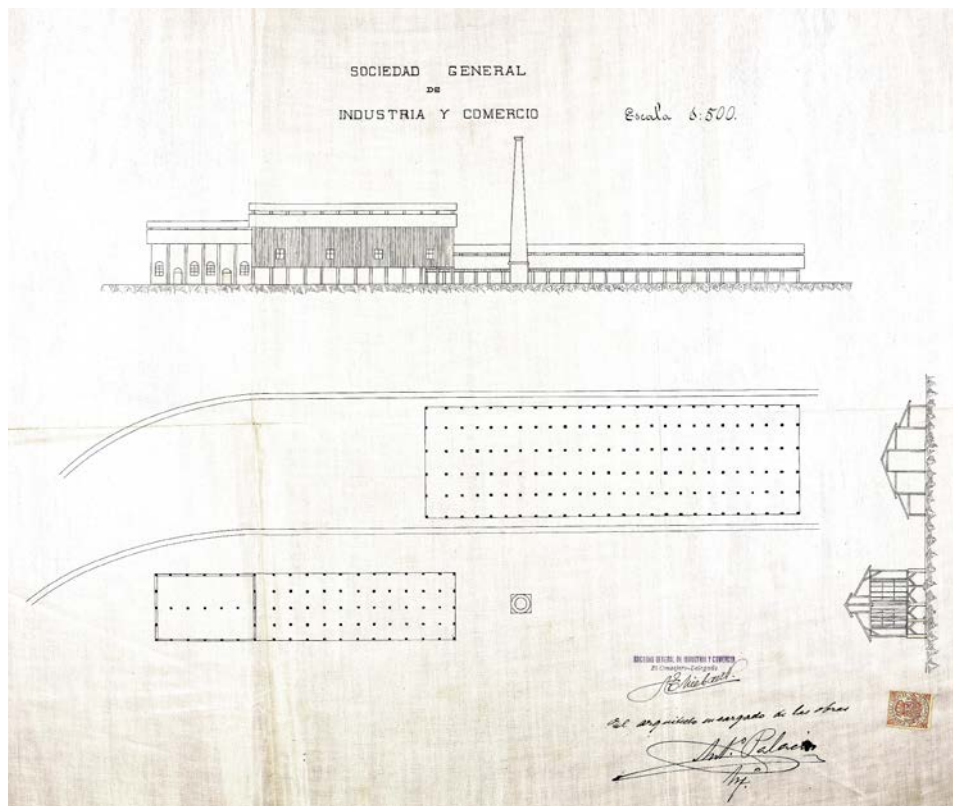
<sup>4</sup> AVM. 16-328-5.

de descarga, igual que a S.G.I., ao outro lado da vía, que xa contaba co seu correspondente apartadoiro de mercadorías.

Podería dicirse que esta é ata a data a obra inédita ou descoñecida máis importante de Antonio Palacios, tanto polas súas dimensións como polo que representa na súa carreira, na cal os seus proxectos máis monumentais xurdiron entre os máis funcionais que tivésemos podido imaxinar.

A relación desta fábrica coa S.G.I. tamén é máis importante do que parece. A súa construción —en 1903— foi das primeiras obras da sociedade construtora Torán y Harguindey, mesmo ano en que Palacios lle proxectaría a Luis Harguindey a ampliación da súa casa en Serrano, 47 (actual 53); logo verase a transcendencia absoluta desa empresa como construtora de cabeceira de Antonio Palacios, nas súas obras máis importantes.

Desde o primeiro expediente de xaneiro de 1905<sup>5</sup>, cóntanse outros seis posteriores entre 1906 e 1912, consistentes en ampliacións mediante adición de sucesivos edificios ata formar un conxunto con tres edificios principais e unha decena de pequenos pavillóns e depósitos.



Fábrica de fertilizantes do Cerro de la Plata. Plano do conxunto, 1906 (AVM)

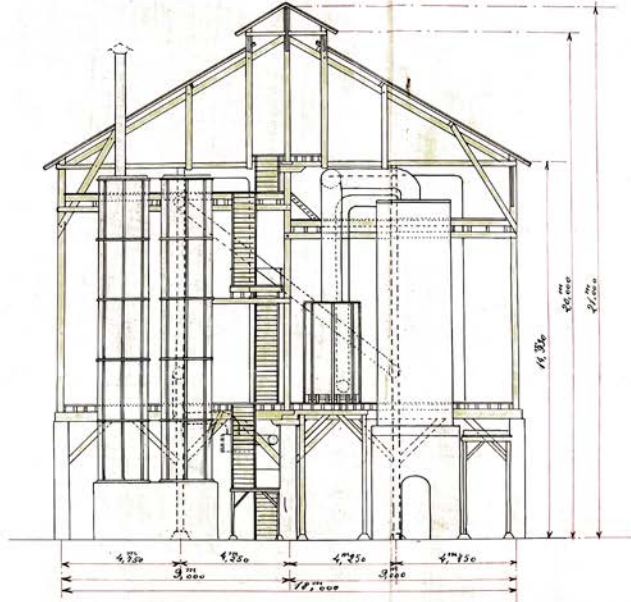
<sup>5</sup> AVM. 16-26-47.

*Sociedad General de Industria y Comercio. Fábrica de Madrid.*

*Plano general del aparato para Acido sulfúrico.*

*Escala de 1:100.*

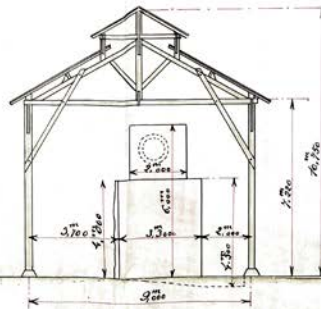
*Corte AB.*



*J. P. P. P.*  
*1906*

*Corte CD.*

SOCIEDAD GENERAL DE INDUSTRIA Y COMERCIO  
CALLE DE...  
*J. P. P. P.*



*Miguel...*

O primeiro establecemento prevía a construción de dous grandes edificios de planta oblonga e diáfana cunha orde modular de piares de ladrillo revestido dispostos en retícula, «con sujeción a los principios modernos». Cada edificio destinábase a un uso; un deles como fábrica de fertilizantes e o outro como fábrica de ácido sulfúrico: «el más bajo se hallará destinado a los hornos de piritas, y el otro se destina a contener las cámaras de plomo con todos sus correspondientes accesorios» Ás dúas construcións sumábaselles unha cheminea de ladrillo de 40 metros de altura.

Na solicitude de licenza Thiebaut sostén que esta instalación vén «á llenar una necesidad há tiempo sentida en esta provincia y á contribuir á un engrandecimiento industrial y alivio en parte de la clase obrera», en referencia ao alto desemprego da época, que causaba gran número de desafiuzamentos e fame negra no Madrid de principios de século.

A localización xustificábase entón por estar afastado de calquera barriada habitada, e contiguo á fábrica de gas: «No es más que un complemento a la misma, destinada más bien a suplir las primeras materias que necesita emplear y en esta zona no se producen».

Non obstante, ao tratarse dunhas instalacións fabrís cualificadas polas ordenanzas como «establecimientos insalubres, incómodos o peligrosos», o Concello trasladou un requirimento en que se solicitaban planos a maior escala e definición, xunto a unha memoria complementaria en que se describise con todo detalle a fábrica e o seu funcionamento; grazas a esa valiosa información ampliada, podemos coñecer maiores detalles dunhas instalacións xa desaparecidas: por exemplo, que se empregaba o método Benker e Hartman para a produción de ácido sulfúrico, «que luego ha de utilizarse casi en su totalidad en la fábrica de la Sociedad de Gasificación, donde se enviará por medio de una tubería construida al efecto».

O 28 de abril de 1906, nun segundo expediente<sup>6</sup>, solicítase licenza para ampliar o conxunto que xa está en plena construción. Nesta ocasión, engadíase o terceiro grande edificio destinado a almacén xeral e laboratorios, cunha coxía única de dúas plantas, con fábrica de ladrillo e estrutura metálica. Ademais, proxectábanse un depósito de auga elevado, todo metálico, e outro feito en chumbo para conter o ácido sulfúrico.

A pesar de que a tramitación de licenzas sempre foi un penoso proceso na historia do Concello de Madrid, finalmente resolveron en xaneiro de 1908:

Visto el expediente instruido a instancia de D. Alberto Thiebaut [...] para construir varias edificaciones auxiliares de la fábrica [...] establecida en el sitio denominado Cerro de la Plata (extrarradio), a cuyo efecto acompaña planos y memoria descriptiva suscritos por el Arquitecto D. Antonio Palacios, el Excmo. Ayuntamiento en sesión celebrada en 20 de diciembre último se sirvió concedérsela [...].

<sup>6</sup> AVM. 21-382-69.

Cos elementos básicos para o funcionamento da fábrica, Palacios continuou engadindo pequenos pavillóns e almacéns segundo as necesidades, como por exemplo o almacén de nitratos que solicitaron en maio de 1908<sup>7</sup>, construído contra un muro de contención, o que permitía a anchedura superior de tres compartimentos desde unha pasarela, e o posterior desaloxo desde abaixo a través de dous portóns. Palacios relegou parte da descrición da memoria á precisión dos planos exquisitamente debuxados; o que en palabras denominaba «mampostería ordinaria» era unha cachotaría concertada e angulosa ao estilo ferroviario, o que demostra que ata o máis básico das cuestións pétreas tiña para Palacios xa de entrada certo refinamento.

En novembro dese mesmo ano, cursouse un cuarto expediente<sup>8</sup> para construír unha caseta para transformadores eléctricos —quizais alimentados pola veciña S.G.I.— e meses despois un taller de reparacións<sup>9</sup>, en agosto de 1909; na planta xeral aparecen algúns módulos xa edificadas e dos que, non obstante, non se atopou —aínda— constancia documental: almacén de sacos, vivenda, fragua, báscula para carros, báscula para vagóns ou o taller de mestura, entre outros. Todo un mundo de instalacións que orbitan arredor da fábrica.

O conxunto da Sociedad General de Industria y Comercio segue aumentando en 1912, con senllos expedientes para un almacén de fosfatos e a súa ampliación. O primeiro documento<sup>10</sup>, en febreiro de 1912, non o asina Palacios (estaría en Galicia?), senón o seu socio Otamendi; trátase dunha coxía simple e lonxitudinal, de estrutura de madeira seguindo o esquema do resto de edificacións. No segundo documento<sup>11</sup>, de outubro, Palacios prolonga o almacén de Otamendi, desdobrando a súa coxía e introducindo a toda a estrutura unhas contratesoiras de arriostamento perpendiculares aos seus coitelos; sería o mesmo concepto que poucos anos despois empregaría na estrutura metálica das cocheiras do Metro.

Coincidindo co inicio da I Guerra Mundial, en xullo de 1914, de novo Otamendi rubrica unha ulterior ampliación do almacén de superfosfatos<sup>12</sup>. Trátase da última referencia atopada no arquivo, que pecha e completa o conxunto documental sobre a desaparecida fábrica do Cerro de la Plata.

Desde o seu asentamento, a empresa anunciaba frecuentemente en prensa os seus produtos químicos de fertilizantes e superfosfatos de marca GEINCO, acrónimo da sociedade. A partir da década dos 30 empezou a predominar a denominación da filial Unión Española de Explosivos (U.E.E.), da que Thiebaut era tamén administrador. En 1932 e 1935 dáse noticia de dous pequenos incendios «en unos almacenes de productos químicos» no Cerro de la Plata que foron sufocados sen maior transcendencia.

<sup>7</sup> AVM. 16-330-68.

<sup>8</sup> AVM. 16-330-65.

<sup>9</sup> AVM. 19-93-20.

<sup>10</sup> AVM. 18-204-88.

<sup>11</sup> AVM. 18-204-83.

<sup>12</sup> AVM. 21-371-14.



Incendio da fábrica do Cerro de la Plata, 1953  
Fotografía: Santos Yúbero. Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, Sin. 010975

No verán de 1936, coa Guerra Civil deixáronse de anunciar os fertilizantes, pero o gran desastre chegaría moito despois, en xullo de 1953, cando a fábrica foi definitivamente pasto das lapas.

A instantánea do infausto suceso foi captada polo fotorreporteiro Santos Yúbero, sendo recollido en prensa por ABC<sup>13</sup>:

Ayer, a las cinco y cuarto de la tarde, se declaró un violento incendio en la fábrica de abonos y productos químicos, de la Unión Española de Explosivos, sita en el Cerro de la Plata; [...] el fuego se inició en la sección de sulfato de hierro, en la que trabajaban gran número de obreros, y rápidamente se propagó de dichas naves, construidas con maderas embreadas.

Este incendio supuxo primeiro a degradación e posterior desaparición dunha das primeiras obras de Palacios, que tivo un abandono progresivo, aguantando en ruínas ata que foi demolida na década dos oitenta.

A mencionada filial Unión Española de Explosivos, pola súa banda, tivo tamén un campus industrial de menor entidade nun predio coñecido como «Huerto del Señorito», situado na antiga Carrera de San Isidro, na desembocadura do regueiro Luche (Aluche) e moi próxima á desaparecida estación de Goya (unha vez máis a industria colocábase arredor do ferrocarril). Deste conxunto localizáronse polo menos tres expedientes coa sinatura de Palacios entre 1907 e 1913, coincidindo polo tanto co desenvolvemento do Cerro de la Plata.

O *Heraldo de Madrid* describía en 1933 o complexo<sup>14</sup>:

En la carrera de San Isidro, y en el centro de una hermosa finca, cuya extensión pasará de unas quince hectáreas, entre espléndido arbolado y artísticos jardines,

<sup>13</sup> ABC, xullo 29, 1953, 19.

<sup>14</sup> *Heraldo de Madrid*, marzo 17, 1933, 12.



de 1907<sup>15</sup>, para construír «dos cobertizos cerrados que se destinarán a almacenes, [... el mayor] a almacén de tacos de fieltro y cartón, plomo viejo, perdigones y casquillos vacíos de latón [... y el menor] a almacén de envases vacíos». En xullo de 1909 avanzaron unha reforma<sup>16</sup> e obras de nova planta, como a substitución dunha vivenda por outra nova (posiblemente un dos edificios aínda conservados), un depósito de auga, bueiro, pontón, casa de garda, almacén e celeiro.

Chama a atención —polo seu vangardismo— a preocupación profesional de Palacios pola seguridade no traballo: «En la construcción se adoptarán las medidas de seguridad que recomienda el arte de la construcción y se atenderá en todo a lo que las ordenanzas municipales vigentes tienen prescrito».

As ordenanzas municipais foron moi acertadas en cualificar este tipo de establecementos como perigosos, e tampouco escaparon estas instalacións da U.E.E. dalgún accidente, como recolle *El Liberal*<sup>17</sup>:

En uno de los talleres de la fábrica de la Unión Española de Explosivos ocurrió ayer tarde, á las cinco y media, un accidente á consecuencia del cual sufrieron graves lesiones cinco obreras que se hallaban trabajando en dicha fábrica, sita en la Carrera de San Isidro, número 22. Afortunadamente el accidente no tuvo los caracteres de una catástrofe [...]. La fábrica de la Unión general de Explosivos es un vasto edificio en el que trabajan centenares de obreros, en su mayoría mujeres. En el taller donde se produjo la explosión trabajan sesenta obreras, cuya misión es efectuar la carga de cartuchos para escopeta.

Os últimos tres pavillóns proxectáronse nese mesmo 1913, para almacén de cartuchos cargados, oficinas e unha caseta de probas de tiro<sup>18</sup>. A partir de aí existen referencias hemerográficas ata os anos previos á Guerra Civil; a zona foi tan castigada nos tres anos de conflito que non hai noticias de que se retomase a actividade posteriormente.

Neste primeiro período profesional, é moi salientable que Palacios empregase estruturas de madeira, xa que ata a actualidade era un aspecto menos coñecido do seu labor construtor; o que sabiamos era o evidente: abrazou moi cedo o emprego de estrutura de esvelta perfilaría metálica en combinación con estruturas de fábrica e muros de carga.

Malia que Palacios era como un paxaro que tendía a voar sempre que podía, asumiu as limitacións lóxicas da industria, na procura desa optimización entre custo e uso; deste xeito, aínda en 1916 deseñou en madeira uns lixeirísimos alpendres para os talleres de Torán e Harguindey na rúa Juan Bravo, n.º 82, esquina coa rúa Alcántara<sup>19</sup>; no mesmo expediente consta outra intervención anterior do seu discípulo Modesto López Otero, quen tamén realizaría para Torán e Harguindey en 1924 o garaxe de Villamejor, seguindo a estética do seu mestre Palacios, aínda

<sup>15</sup> AVM. 16-329-44.

<sup>16</sup> AVM. 19-93-19.

<sup>17</sup> *El Liberal*, setembro 7, 1913.

<sup>18</sup> AVM. 19-95-51.

<sup>19</sup> AVM. 19-414-12. *La Construcción Moderna* 13 (xullo 15, 1903): 286.

que por acharse fóra de Madrid o proxecto foi rubricado por Mariano Aznárez, sobriño de Torán<sup>20</sup>.

A relación de Antonio Palacios con Torán e Harguindey foi moi intensa e prolongada. Con eles comezou levantando as casas de Humilladero (1904-1907) e Marqués de Villamejor (1906-1907), con estrutura metálica moi esvelta, segundo relata o arquitecto Jaime Tarruell, bo coñecedor do edificio; máis tarde foron os construtores do Palacio de Comunicaciones (1904-1919), o Banco Español del Río de la Plata (1911-1918), o Hospital de Jornaleros de Maudes (1908-1916), o Sanatorio de la Fuenfría (1917-1921) ou o famoso Hotel Florida (1922-1924). Cunha colaboración tan estreita, loxicamente a compenetración foi máxima, de modo que tamén foron os promotores do edificio comercial de Cedaceros (1913-1914), n.º 8 e 10, na última planta do cal asentou Palacios o seu propio estudio.

Estes edificios si incorporaron estrutura metálica, chegando a manter nalgúns casos a estética industrial coa perfilaría de porlóns de ancoraxe á vista, como é o caso da torre de Correos<sup>21</sup>, os forxados do Banco Español ou a lixeirísima galería-pasarela acristalada que cruza en Maudes do hospital ao antigo pavillón operatorio. Palacios, que era un esteta dos materiais, apreciou a nudez estrutural tanto na linguaxe pétreo como na férrica, e a súa combinación, como se pode apreciar en moitas das súas obras.

Outro caso en Galicia, o conxunto para o Balneario de Mondariz (1909-1924) incluía unha das obras industriais de Palacios, hoxe perdida, que foi a planta embotelladora na galería anexa ao gran templete que acubilla a famosa Fonte da Gándara; contrasta a rotundidade da fábrica de perpiaños con escasas concesións ornamentais, fronte ás vigas en celosía que forman o forxado da sala de embotella-



<sup>20</sup> Testemuño oral do arquitecto García Mercadal, transmitido por Jaime Tarruell.

<sup>21</sup> Jaime Tarruell sempre recorda que o pai de Chueca Goitia, Ángel Chueca, foi o calculista de varias das súas obras.

mento. O aspecto hixienista e moderno da embotelladora de Mondariz daba unha sensación de «mucha luz, mucha limpeza, el suelo de baldosa gris y los muros de azulejo blanco», tal e como nos traslada Yolanda Pérez no seu estudo monográfico acerca do balneario, sobre o que ten varias publicacións.

As obras no balneario foron tan complexas que non chegaron a rematarse moitas das pezas pensadas por Palacios. A propia cúpula da Fonte da Gándara quedou sen rematar conforme o proxecto, de aire moito máis marcadamente modernista.

A destrución do tecido comercial coa Guerra Civil acabou de afundir este establecemento, que fora concibido como un «resort» de luxo e modernidade, cun espírito máis próximo á metrópole que ao mundo rexionalista galego.

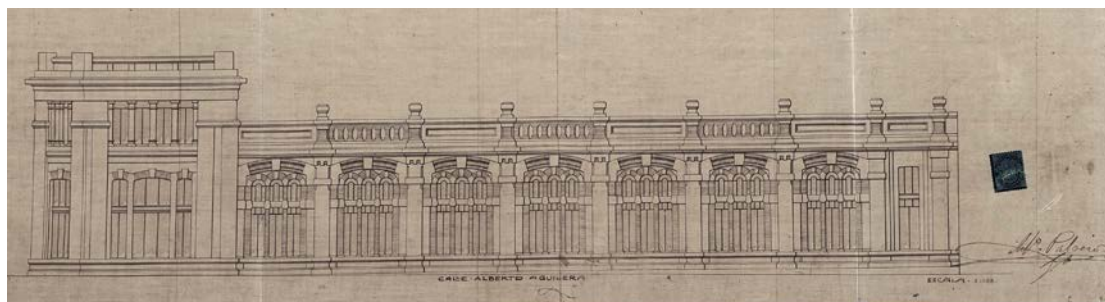
Aínda que en aparencia sexan linguaxes diferentes, o rexionalismo e metropolitanismo —permítase esta formulación— da obra de Antonio Palacios son dúas expresións, adaptadas ao medio, dun mesmo pensamento, dun mesmo posicionamento vital que diferenciaba entre o rural e o urbano.

Tras Mondariz, Palacios recibe a encarga de deseñar uns talleres industriais en Madrid, para o Instituto Católico de Artes e Industrias (I.C.A.I.) en 1911, substituíndo un proxecto anterior (1909) de Luis de Pontes que, aínda que contaba con licenza, non fora realizado.

De novo atopamos o mesmo proceder entre as robustas fachadas angulosas dos talleres do I.C.A.I. e as súas esveltas estruturas remachadas interiores, retomando a solución de dente de serra e o piar composto por perfís e platinas a xeito de celosía, xa empregados en Grasset, Correos ou o Banco Español e que uns anos despois aparecerán nas solucións estruturais das cocheiras do Metropolitano, perfilaría que, por outro lado, con toda seguridade está presente noutros moitos casos en que quede oculta por un revestimento.

No I.C.A.I. introduce o trazo da combinación intercalada de pedra e ladrillo visto compondo unha fábrica mixta que non estaba presente en ningunha das súas obras anteriores. O ladrillo desde logo non era alleo a Palacios, que estudara arquitectura en Madrid, pero si lle podía estrañar ao seu ADN galego, afeito á cantaría e ao perpiaño potente, polo que en poucas das súas obras queda visto, empregado case sempre baixo revocaduras e lucidos.

Os talleres do I.C.A.I. hoxe en día están completamente desfigurados, pero, de se teren conservado, serían un dos mellores exemplos da súa sobriedade monumental. A orde clásica descomponse en xeometrías cúbicas, facendo destacar as únicas curvas que introduce como remate dos vans e balaustrada, nunha arcada continua, como se do alzado dun acueduto se tratase. A alusión en proporcións de vans e trazas ao Palacio de Correos e ao Hospital de Jornaleros confírelles unha familiaridade aos tres edificios, pero ten esa severa rotundidade, con pilas-tras de gran grosor e orde xigante, cuxos capiteis prismáticos veñen converterse en impostas sucesivas, e cunha cornixa que por pouco adquire a connotación de entaboamento. Nas liñas verticais, unha sorte de pináculos facetados remata a elegante e sobria composición. Polo demais, Palacios da un paso cara á ausencia de ornamentos, aínda que sorprendentemente aparecen uns cadrados con tondos



semiesféricos na fachada —que non figuraban nos planos— moi similares aos que remachan o friso cerámico na cornixa de Maudes. Ao coñecelos unicamente por fotografías en branco e negro, non podería aventurarse se eses elementos foron pétreos ou cerámicos.

### Os oficios na arquitectura: proxectos para a industria artesá

Está claro que Palacios tiña un compromiso intelectual cos oficios artesanais, que incorpora sempre que pode nas súas obras, a través da escultura, a cerámica, a forxa artística, revestimentos, carpintaría..., unha relación moi intrínseca a ese mundo que o rodeaba, en que as exposicións de artes e industrias estaban á orde do día e marcaban tendencia; sumado por suposto á influencia que recibiu dos seus mestres Arturo Mérida e Ricardo Velázquez Bosco, nos cales o azulexado artesá importaba tanto como os avances tecnolóxicos e novas instalacións.

Acaso porque a terra, o barro, se poden moldear, esa plasticidade tiña algo especial que complementaba a inflexible firmeza do granito e a calcaria. Dous aspectos, o indeformable como expresión da eternidade, e o moldeable como expresión da vontade e do desexo, que xuntos representan a dualidade do ser humano e a súa esencial contradición. E o matiz da cor, importante poder introducir a cor para alguén que tiña afección a debuxar con pasteis, e pintar óleos e acuarelas ademais de tomar apuntamentos en directo en todas as súas viaxes. Recentemente José Ramón Iglesias Veiga publicou o marabilloso libro *Unha viaxe por Galicia*, que reúne as estampas que Palacios fixo da súa terra, descubrindo

así a súa mirada cara a detalles da arquitectura vernácula galega e as xentes que humanizan esas paisaxes tan auténticas. O uso de pezas esmaltadas, ou mosaicos, permitían esas pinceladas cromáticas como parte indisoluble da percepción global da obra.

En efecto, a presenza de cerámica ornamental e de esculturas é unha constante nos deseños palacianos; decoracións que aparecen xa desde as primeiras pontes, a Fonte do Cristo do Porriño (1904-1905), o Palacio de Cibeles, etc., cobrando especial protagonismo a fonte Maragliano para o pavillón da Exposición Nacional de Artes Decorativas de 1911.

As exposicións eran eventos sociais en que se reunían e exhibían os últimos avances tecnolóxicos, de maquinaria, industria, decoración ou artes. En 1909 tivo lugar en Compostela a Exposición Regional Gallega, unha mostra con especial presenza da industria local: obras públicas, faros, estradas e pontes, pezas eléctricas, centrais hidroeléctricas, e outras industrias químicas, de minaría ou produción agroalimentaria. Como galego que era, Palacios foi contratado pola sociedade de Recreo Artístico e Industrial para que levantase o seu particular pavillón na Ferradura compostelá. O quiosco, de marcada inspiración *jugendstil*, alude directamente á linguaxe de Wagner e Olbrich, en necesaria simbiose coa aura rexional que impuña o evento; o magnífico resultado foi moi ben acollido, como se aprecia nunha crónica en que Lampérez gaba esta singular obra, hoxe cernada: «La elegante y bellísima manera personal del autor se refleja bien en líneas y detalles. La adaptación de aquella teoría de músicos que bordean la puerta de ‘La Gloria’, á cosa tan distinta, tan fresca, y modernísima [...]»<sup>22</sup>.

En toda a súa obra Palacios empregou tamén azulexos semiindustriais das fábricas sevillanas de Triana, como Mensaque ou Ramos Rejano, con especial predilección polo esmalte de bronce metalizado, moi en voga nese período, que é cando foi novidade. Atópamola na Fonte da Gándara, na igrexa de Maudes, no Sanatorio de la Fuenfría, e nas distintas estacións e instalacións de Metro, aínda que apenas quedan restos conservados nos vestíbulos das paradas de Progreso (hoxe Tirso de Molina), Pacífico ou Chamberí (completamente conservada por ter quedado fóra de servizo en 1966). Outros arquitectos, como o seu rival académico Teodoro de Anasagasti, tamén os empregaron, conservándose en parte os do café do Teatro Pavón (1924).

Tamén se incorporaban pezas máis singulares nos proxectos que eran xa obras de obradoiro, e concretamente de Daniel Zuloaga, con quen Palacios contou fielmente ata o seu falecemento en 1921. A partir dese momento entraría en escena Sebastián Aguado, ceramista de Toledo formado na Escola de Artes e Oficios de San Juan de los Reyes, xunto á cal estableceu a súa vivenda no antigo Palacio de la Cava. Aguado, que, segundo nos conta Antonio Perla tamén neste catálogo, traba-

<sup>22</sup> Vicente Lampérez. *Arquitectura y Construcción* (deseptembro, 1909): 9.

llara con Arturo Mérida —mestre de Palacios—, mandou que lle fixesen un forno no patio e converteu a súa propia casa no seu obradoiro de artesanía. Alí fixéronse á man os escudos das provincias españolas que engalanaban o vestíbulo do Metro de Sol, e máis tarde os elementos ornamentais para o Círculo de Bellas Artes, incluídos os bancos refractarios da piscina do complexo.

Nos albores do turismo moderno, Aguado fabricaba pratos, vasos e vasillas para vendelos como *souvenirs*; o seu emporio medraba e era un reclamo para os visitantes de Toledo, polo que en 1924 Palacios concibe unha ampliación<sup>23</sup> da casa-taller da vella casona castelá, para acoller un espazo expositivo de venda atractivo, co produto que manufacturaba Aguado *in situ*. Aínda que os descendentes tiñan coñecemento diso, este proxecto era totalmente descoñecido na antoloxía de Antonio Palacios. Chama moito a atención polos seus alzados, completamente adaptados ao lugar onde se insiren, levando o arquitecto a empregar excepcionalmente o aparello toledano.

O outro taller que Palacios concibiu era o do seu estreito colaborador, o escultor Ángel García, na rúa Ríos Rosas en 1909<sup>24</sup>:

La planta baja, de 3,70 metros de altura, se destinará principalmente a talleres de obras en mármol; y la planta superior, de 4,00 metros de altura, se dedicará a talleres de vaciado de escayola [...].

La construcción se ejecutará principalmente con fábricas de ladrillo de Villaverde, con mortero de cemento; constituyéndose los suelos con viguetas de hierro [...].

A fachada principal, que recorda o concepto da estación de La Concordia de Bilbao coa súa cristaleira en arco, era un espazo a toda altura destinado a ser estudio de modelaxe; estaba flanqueada por dúas torres, rematadas por dúas grandes esculturas de xinetes con facho en corveta, idénticas ás da ponte de Donostia e que eran obra do propio escultor. Quizais mesmo se trataba de baleirados directamente daquelas figuras ecuestres, pois segue Palacios na descrición:

Los muros exteriores irán revocados y estucados en imitación de piedras naturales, por el procedimiento llamado á la catalana. El resto de la decoración, se ejecutará en piedra artificial, en todos aquellos elementos escultóricos que han de dar carácter al edificio.

Este aceno á ponte do Urumea podería confirmar a hipótese de Perla da participación de Palacios e Otamendi na realización daquela obra.

Outra consideración de interese é a referencia ao uso de revocaduras, estucados ou o tipo de morteiro, que vincula estreitamente a Palacios cos materiais e o seu emprego. Non en van, Palacios foi vogal membro da Comisión Especial para a redacción do Prego de Cales e Cementos, formada en abril de 1910 e composta toda ela por enxeñeiros de camiños, a excepción de Palacios e o presidente, María-

<sup>23</sup> Archivo Municipal de Toledo. Caixa 06121. Exp. 28.

<sup>24</sup> AVM. 25-24-10.

no Cardenera, que daquela era o director da Escola de Camiños e inspector xeral de Obras Públicas<sup>25</sup>. O prego técnico finalmente viu a luz en 1919.

O noso arquitecto definitivamente estaba en todo.

## **Palacios e Mengemor, a fusión total de arquitectura e enxeñaría**

Segundo se anunciaba antes —e aínda a risco de romper unha estrita cronoloxía—, era conveniente separar, no relato sobre a obra industrial de Antonio Palacios, a repercusión tan profunda que tivo asociarse con Joaquín Otamendi. Aínda que compartiron estudio ata 1919, cando Joaquín obtén a praza de arquitecto de Correos (Pérez Rojas 1987, 124), distínguese claramente a preeminencia de Palacios na traza e deseño das obras; así se advirte nas obras netamente asinadas en solitario por aquel. Tras os primeiros concursos, e colaboracións quizais en estudos doutros arquitectos, abren unha liña de colaboración coa novidosa Sociedad Mengemor, en que participaba Miguel Otamendi, quen acabaría consagrando a súa vida ao proxecto de Metro.

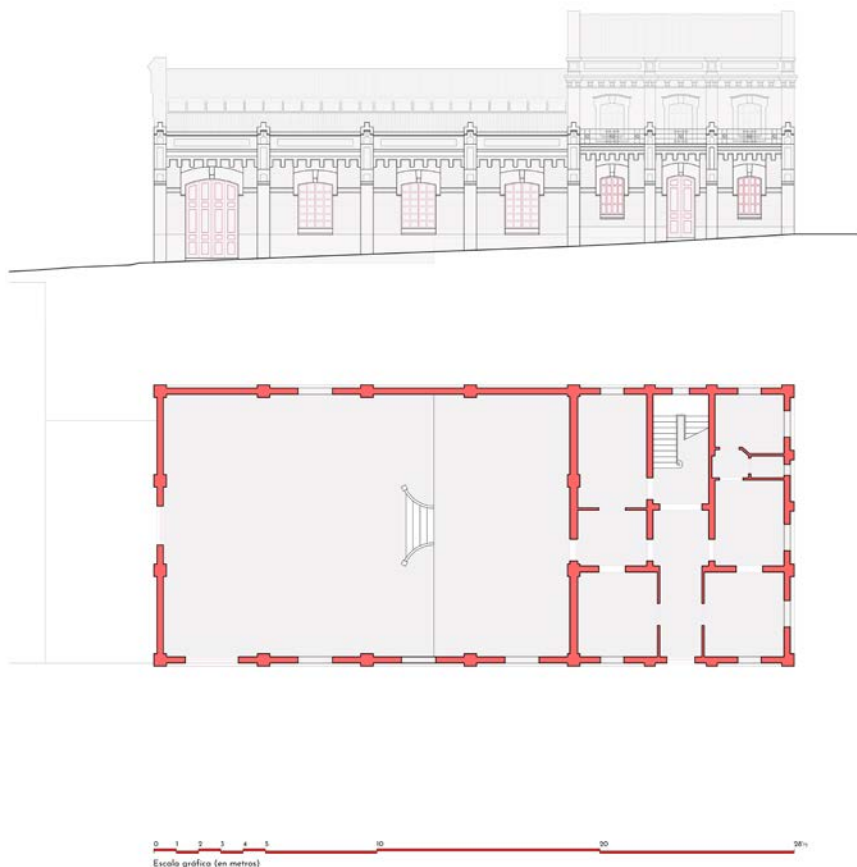
Miguel Otamendi foi un dos membros fundadores en 1904 de Mengemor (acrónimo de MENdoza, González Echarte e MOReno), pioneira consultora de enxeñaría en que os socios constituíntes eran ademais empresarios, deseñando e executando os seus proxectos, e controlando desde o concepto de negocio ata a súa realización e desenvolvemento. O capital fundacional da empresa foi unha central eléctrica no barrio periférico de Tetuán de las Victorias, ao norte de Madrid, adquirida por estes enxeñeiros un ano antes, en 1903, por 75.000 pesetas<sup>26</sup>.

A Central de Tetuán fora establecida pola Sociedad Anglo-Española de Alumbrado en maio de 1897; era unha fábrica de electricidade que funcionaba cunha turbina de «gas pobre» e almacenaba o fluído nun gasómetro, de capacidade similar ao existente no «Campo del Gas» da Ronda de Toledo. Como sostén o enxeñeiro Antonio Manuel Sanz, é imprescindible explicar o funcionamento destas instalacións para complementar a visión de contedor a que os arquitectos nos limitamos por regra xeral e poder entender o sentido da obra industrial.

Esta fábrica de luz foi redeseñada e ampliada por Palacios, segundo constaba na súa relación de méritos académicos de 1916, pero ata hai pouco non existía ningunha imaxe gráfica de como era, converténdose practicamente nun arcano mitolóxico. A través de planos de ampliacións posteriores, levadas a cabo polo arquitecto Luis Sainz de los Terreros en 1931, púidose restituír o estado orixinal deseñado por Palacios.

<sup>25</sup> «El Ingeniero. El pliego de los cementos», *Madrid Científico*, n.º 817 (1914): 375-377.

<sup>26</sup> Dato publicado en *Revista Electrón* (febreiro 10, 1904).



A hipótese de reconstrución foi presentada en 2019, nun relatorio<sup>27</sup> no congreso de INCUNA, que se celebra anualmente en Xixón; dado que se basea en planimetría posterior que indica claramente as partes preexistentes, a verosimilitude da proposta semella acertada. Máis incerta sería a datación, aínda que nos atrevemos a situala entre 1904 e 1906, por contexto lóxico.

A central, que se localizaba ao final da rúa General Margallo (números 33 e 35), compúñase dunhas oficinas con tres plantas anexas á nave de turbinas, cuberta a dúas augas, con remonte central para ventilación e iluminación natural. Sería un espazo moi similar á subestación de Metro na rúa Castelló.

<sup>27</sup> «La desaparecida Central Eléctrica de Tetuán en Madrid: retos y trazas de una reconstrucción». Álvaro Bonet López e Antonio Manuel Sanz Muñoz. *Congreso INCUNA* (2019).

Co tempo pasou de ser produtora de enerxía a ser unha subestación de distribución, pero de certa importancia, pois dela dependía todo o sector norte de Madrid e Chamartín de la Rosa. En 1927 foi vendida á Compañía de Electricidad del Pacífico e pouco tempo despois produciuse a dita ampliación, cuxa planimetría ten a virtude de representar por cores as partes orixinais e reformadas; iso, e a decisión do arquitecto de manter a unidade estilística, permitía unha lectura de dobre sentido para interpretar o estado orixinal da obra de Palacios.

A apertura da rúa Orense levou por diante a parte orixinal, sobrevivindo a parte de Sainz de los Terreros ata os anos oitenta, en que finalmente desapareceu.

Un dos primeiros proxectos encargados externamente a Mengemor foi a creación da Hidráulica Santillana e a construción do encoro de Manzanares el Real. E é que a electrificación de España estaba por facer. En realidade, xa tiñan o ollo posto nun posible medio de transporte revolucionario para converter Madrid nunha metrópole moderna, o Metro; e iso non era posible sen unha subministración eléctrica fiable e garantida. Talvez por iso non callara ningún dos intentos previos durante tres décadas.

En setembro de 1904, Miguel Otamendi e González Echarte acudiron convidados como delegados españois á inauguración do Metro de Nova York; os suburbanos de Nova York e París (1900) serían os referentes para o proxecto de Ferrocarril Metropolitano que, xunto a Carlos Mendoza, empezaban xa a deseñar na oficina.

Tras estas tarefas, a sociedade Mengemor emprendeu outra misión de gran magnitude e singularidade: un salto hidroeléctrico en Mengíbar (Jaén) sobre o río Guadalquivir. Foi a primeira presa con comportas móbiles de España, e o deseño arquitectónico recalou de novo en Palacios.



Central e presa de Mengíbar, 2019 / Fotografía: autor

O edificio da central sitúase sobre a rasante da auga represada. As comportas regulan o caudal de auga, reténdoa en estiaxe e soltándoa nas avenidas. É como un templo da electricidade, repartido en dous volumes de distinta altura, pero grande unidade compositiva, cun único espazo no seu interior e unha enorme ponte-guindastre que se move no eixe lonxitudinal da nave. Construído todo en cantaría, salvo as enxuntas dos arcos en cachotaría concertada, o ritmo márcao a secuencia de grandes arcos de extradorso xeneroso e pilastras de orde xigante; Palacios parece retomar algúns conceptos do I.C.A.I., pero certamente a estética ciclópea, case brutalista, non ten nesta ocasión concesións decorativas, máis alá dos xogos volumétricos. Uns dados emulan un recordo conceptual de capiteis, e unhas impostas parciais marcan a unidade global. De novo aparece a cornixa graduada, moi querida por Palacios nas súas composicións, e que veremos presentarse en edificios de Metro encintando os vans, como nas cocheiras de Cuatro Caminos ou a subestación da rúa Olid.

Subsiste tamén unha construción en ruínas con lucido de cor ocre, no cruzamento da antiga estrada de Bailén co río Guadalquivir, que —polas súas características e proximidade ao encoro— cabe pensar que fose a oficina desde a que se dirixisen e controlasen os traballos. A súa estampa, cunha esquina en curva, con miradoiro e ático de remate, garda semellanza coa Botica Nova do Porriño, polo que me atrevo a atribuír á man de Palacios o que sería outra peza inédita máis para o seu catálogo.

Comezada en 1913, a Central de Mengíbar foi finalmente inaugurada por Afonso XIII o 30 de novembro de 1916. Os nosos protagonistas están ás portas de comezar a aventura do Metro.

## **O Metro de Madrid, o desafío de desenterrar a arquitectura**

Se Miguel Anxo dicía que podía ver dentro dun bloque de mármore a escultura e que el soamente se limitaba a quitar o que sobraba, así tivo que concibir Palacios a arquitectura do Metro. Por primeira vez tiña que deseñar desde as entrañas e determinar como se presentaba logo na cidade, como emerxía o monstro. Enfrontábase á dimensión da obra pública, algo extenso e incommensurable. A resposta tiña que ser universal. Que aspecto debía ter o Metro?

A poboación nunca experimentara a sensación de baixar á mina, ao averno, e por iso era esencial que o descenso fose o máis amable posible. Aquí o argumento era o contrario á nudez: o Metro tiña que estar tapizado, todo cuberto de cerámica. Nese sentido Palacios non inventara nada, e os precedentes noutras cidades xa se achaban vestidos de azulexos. O que si achegou foi a idea da cor intensa, abundante, e as formas suxestivas; era necesario volume e textura, é dicir, cerámica.

Quizais o vestíbulo de Sol puido ser un dos máis abraiante da historia mundial dos suburbanos: un friso de cornucopias con todos os escudos das provincias españolas, unha billeteira central de mármore e latóns entre catro piares que suxeitaban un gran lucernario cenital. O arquitecto Vicente Patón (1948-2016)



Vestíbulo de Sol. Acuarela de Palacios en publicación original de Metro, 1924./Arquivo do autor

—presidente fundador da asociación Madrid Ciudadanía y Patrimonio— contaba como recordaba aquel vestíbulo na súa infancia, como unha cova máxica, escura, pero na cal escintilaban centos de brillos; sen dúbida, o lucernario cegado e a luz incandescente xeraban unha atmosfera fantasmagórica para a mirada curiosa dun neno. Meter luz natural nos vestíbulos era o xeito de diminuír o contraste entre as plataformas e o exterior, e fíxose sempre que as condicións e profundidade o permitiron. Este xesto delicado eliminouse posteriormente e non queda nin unha soa bufarda orixinal conservada.

A concesión do Ferrocarril Metropolitano Central, nome primixenio do proxecto, foi solicitada ao Ministerio de Fomento en maio de 1914 a instancias de Miguel Otamendi<sup>28</sup>, e cun plan de catro liñas, detallando condicións, pendentes máximas, intervalos, seccións dos carrís, e cantos detalles concisos á par que indefinidos que daban solución a todas as interrogantes que a proposta suscitase; nas 101 páxinas de memoria xustificábanse desde o trazado ata as tarifas. Outorgouse por R.O. do 19 de setembro de 1916; o Banco de Vizcaya ofreceu financiar con 4 millóns (a metade do capital inicial) se conseguían investidores suficientes que cubrisen a outra metade; para entón Otamendi xa conseguira convencer o rei de achegar preto de 2 millóns de pesetas. Así naceu a denominación de Compañía Metropolitano Alfonso XIII.

Para o monarca debeu de ser un negocio, como o insinuaría unha nota de 1924 da secretaría persoal en que se anota a cantidade de 210.000 pesetas en

<sup>28</sup> AGA. Sin. 26-21353.

concepto de 84 décimas de cédula de concesión a 2.500 pesetas cada unha; «conviene manterlo secreto», engade.

Parece un camiño sinxelo, e quizais teña algo de conxunción astral, porque o certo é que, ata alcanzar un proxecto viable, houbo moitas tentativas previas malogradas durante décadas; coñécense ata sete diferentes alternativas desde Locatelli en 1884 a García Faria en 1892, como compendia o meu compañeiro Luis Manuel Marco nun traballo académico, cunha inédita proposta gráfica, representando todos os proxectos a partir dun mesmo plano base (Marco Fernández 2015).

Unha vez constituída a nova compañía con Miguel Otamendi á fronte, preparáronse os planos de detalle, licitando a primeira liña norte-sur entre Cuatro Caminos e Progreso. Como requisito da concesión, instábase o comezo das obras nun prazo de tres meses desde a publicación na *Gaceta*<sup>29</sup>, e a súa execución nun tempo máximo de tres anos para a primeira liña e once en total para completar a concesión. As obras empezaron o 23 de abril de 1917 na Puerta del Sol<sup>30</sup>, e fóronse abrindo pozos de ataque simultaneamente por todo o percorrido para ir avanzando as galerías ao longo do trazado previsto. A empresa encargada de facelo, Hormaeche, era a mesma que levara a cabo o ferrocarril de Canfranc.

Nos paneis instalados na Puerta del Sol rezaba o seguinte rótulo: «Compañía Metropolitana Alfonso XIII. Inauguración de la línea norte-sur octubre 1919». A capacidade de organización das tarefas e o coñecemento de todo o que lles concernía para levar a cabo tan arriscada aventura permitiu verificar a data anunciada, producíndose a inauguración o venres 17 de outubro de 1919.



<sup>29</sup> *Gaceta de Madrid*, n.º 17, xaneiro 17, 1917, 150-151.

<sup>30</sup> É moi frecuente atopar a data do 17 de xullo de 1917 como inicio das obras do Metro. É un erro, cuxa orixe pode ser o propio Miguel Otamendi nunha publicación

de 1944, faltándolle a memoria ou por equivocación. O certo é que empezaron o 23 de abril de 1917, como testemuña a prensa da época.

Aínda que os túneles estaban perfectamente definidos, entre novembro de 1917 e abril de 1918 fóronse concretando os detalles das estacións e o deseño definitivo das cocheiras e talleres en Cuatro Caminos.

Despois do seu percorrido profesional en obra pública e industrial, é incuestionable a total implicación de Antonio Palacios nunha obra como o Metro de Madrid; en concreto, o arquitecto sería o responsable de deseñar interiores de estacións, a súa decoración, vestíbulos, bocas e accesos, os seus farois anunciadores, balaustradas e reixas, os templetos de Sol e Gran Vía, as subestacións eléctricas de Quevedo e Salamanca, as cocheiras de Cuatro Caminos e Ventas, a Central de Motores en Pacífico e os talleres da rúa Valderribas.

Convén aquí facer fincapé no aspecto multidisciplinario do equipo de Metro de que Palacios formou parte. Por optimizar os tempos e axilizar os trámites, atopamos distintas sinaturas nos documentos, que por tratarse dun ferrocarril debía rubricar un enxeñeiro de camiños, segundo a Lei xeral de obras públicas de 1877. Ese é o motivo polo que a maioría dos planos fosen asinados polo enxeñeiro José Valentí de Dorda, outros poucos por Alejandro San Román e Miguel Otamendi, quen case sempre estampaba o seu visto e prace. Antonio Palacios como arquitecto asinou algúns, pero non todos. Outro caso, como o da mencionada Central de Motores, móstranos claramente quen asina nun caso ou noutro; ante o Ministerio de Fomento tiña que ser rubricada por un enxeñeiro de camiños (Miguel Otamendi) e outro industrial (o seu irmán, José María)<sup>31</sup>, mentres que ante o Concello tiña que asinar un arquitecto. Palacios estaba en todo, aínda que non o subscribise autografamente.

Isto motivou que, coa intención de desmerecer o valor indubidable do Metro como Patrimonio Industrial e Cultural, houbera algunha corrente negacionista, en colaboración coa función pública, para satisfacer intereses particulares contrarios á conservación destes bens. E é que resulta máis doado derrubar unha obra se a asina un enxeñeiro descoñecido como Valentí de Dorda, que se supón outra perda na lista negra de obras derrubadas de Antonio Palacios.

En efecto, a ausencia da rúbrica non é razón para non atribuírle ao arquitecto o deseño das estacións de Gran Vía e Sol cos seus templetos, que non contan co autógrafo de Palacios<sup>32</sup>, pois esta ausencia non menoscaba o xenio nin o evidente posicionamento intelectual do seu creador.

Mesmo despois da profunda investigación realizada ao respecto nos arquivos, non se pode asegurar que non poidan aparecer novos documentos no futuro; e, por outro lado, os expedientes ultimamente localizados referendan en todo o compromiso e participación de Palacios no Metro, polo que deixan completamente obsoletas incluso algunhas teses de doutoramento recentes sobre o tema, que non achegaron ningunha documentación significativa ao estudo do deseño do suburbano e a súa indisoluble vinculación co arquitecto.

<sup>31</sup> AGA. Sin. 26-22159

<sup>32</sup> AGA. Sin. 26-22288-04619.



Por exemplo, a solicitude de aliñacións dos talleres de Valderribas en 1922<sup>33</sup> non fora atopada porque o solicitante non era Metro, senón o anterior propietario do soar, César Pérez; Palacios, que asina o plano, actuaba neste expediente ademais de como arquitecto como representante da Compañía Metropolitana Alfonso XIII. O soar tiña fachada tamén pola rúa Granada, e o seu uso foi de intendencia da compañía, con garaxes para camiós que puidesen trasladar pezas e maquinaria, e talleres para fabricación de pezas. Varios detalles construtivos proveñen dos talleres de Cuatro Caminos, pero tamén se relaciona coa época da U.E.E. e o Cerro de la Plata. Palacios recorre a marcar os ritmos con pilastras, deixando nestes talleres todo o ladrillo a cara vista e xogando co seu aparello para xerar a composición. Tampouco faltaban os seus característicos miradoiros, que daban á praza interior, e apenas queda a imaxe gráfica da inauguración con Miguel Otamendi e a raíña Vitoria Euxenia.

Incautados seguramente na guerra, os talleres de Pacífico permaneceron moitos anos en mans do exército, e cando Metro recobrou a posesión xa non lles deu uso ningún, polo que quedaron moitos anos abandonados. O que resulta máis penoso é non ter descuberto a tempo esta documentación, xa que os inmobles foron derrubados en outubro de 2014, sen constar en ningún sitio que se derrubaba unha obra industrial de Antonio Palacios. Agora que o sabemos, é tarde.

Igual sorte correu o complexo de cocheiras e talleres de Ventas. O edificio de oficinas e vivendas rematado cunha torre, similar ao de Cuatro Caminos, foi demo-

<sup>33</sup> AVM. 9-281-73.

lido hai varias décadas, mentres que as cocheiras foron derrubadas en 2009, quedando en pé un pavillón lonxitudinal que botaron abaixo a finais de 2017. Do recinto deseñado por Antonio Palacios —e edificado entre 1922 e 1924— só sobreviviu a embocadura do túnel, que segue un modelo baseado no de Cuatro Caminos.

Foron eses anos moi prolíficos na construción de Metro e, ademais das novas estacións da liña 2 e a continuación da liña 1, Palacios encargouse de realizar as subestacións da rúa Castelló, n.º 19<sup>34</sup> e da rúa Olid, n.º 7<sup>35</sup>, cunha ampliación en 1928. O seu deseño segue a mesma liña que o resto de construcións urbanas de Metro.

Sen dúbida a máis rechamante destas realizacións sería a Central de Electricidade de Pacífico, ou Nave de Motores<sup>36</sup> —milagrosamente conservada intacta—, á que a súa presenza simbólica requiría unha imaxe máis monumental. O obxectivo de levantar esta central non era outro que ter a independencia enerxética para que o Metro seguise funcionando en caso de corte ou caída da subministración do fluído eléctrico. O sistema de produción era a través de tres grandes motores suízos de diésel. Nunha nave contigua achábanse os acumuladores, mediante os cales podía funcionar como subestación.

O tratamento dos materiais combina ladrillo visto con cantaría en apilastrados, balastradas e impostas; son recoñecibles xestos invariantes da obra de Palacios, existindo unha coherencia estética co resto de Metro, tanto no exterior como no interior, onde incorpora zócolos e capiteis cerámicos de Ramos Rejano.

É dicir, que existía unha vontade consciente de dotar a compañía dunha imaxe unitaria, unha identidade recoñecible en toda a rede. Verdadeiramente, Palacios conferíralle esa solución universal ao Metro, unha absoluta personalidade distinguible de lonxe e, pola súa calidade, ata poderíamos dicir de gran nivel.

Paga a pena concluír falando dunha das pezas industriais máis destacadas de Metropolitano: as cocheiras e talleres en Cuatro Caminos. É un patrimonio fráxil e ameazado, mesmo tratándose da orixe indubidable da rede, sen a cal nunca podería operar a compañía. É ademais a peza que lles falta aos espazos xa musealizados do suburbano —sería o broche de ouro— que podería ser un magnífico e extraordinario museo de transporte, contedor dunha das mellores coleccións históricas de trens, con exemplares conservados de todas as series de coches que existiron. Xunto á nave de Pacífico e a estación de Chamberí, as cocheiras —que como di Patricia Calvo son unha xoia— cos seus trens conformarían un dos mellores conxuntos históricos de Metro no mundo.

Comezadas en 1917, a instancias de Palacios e Otamendi segundo consta nos rexistros municipais<sup>37</sup>, as cocheiras de Cuatro Caminos foron deseñadas cun coitado arquitectónico e enxeñaril. Como todo o Metro, foron deseñadas aprendendo dos erros de París ou Nova York, pero tamén tomaron inspiración destes

<sup>34</sup> AVM. 6-368\*-58.

<sup>36</sup> AVM. 45-48-12.

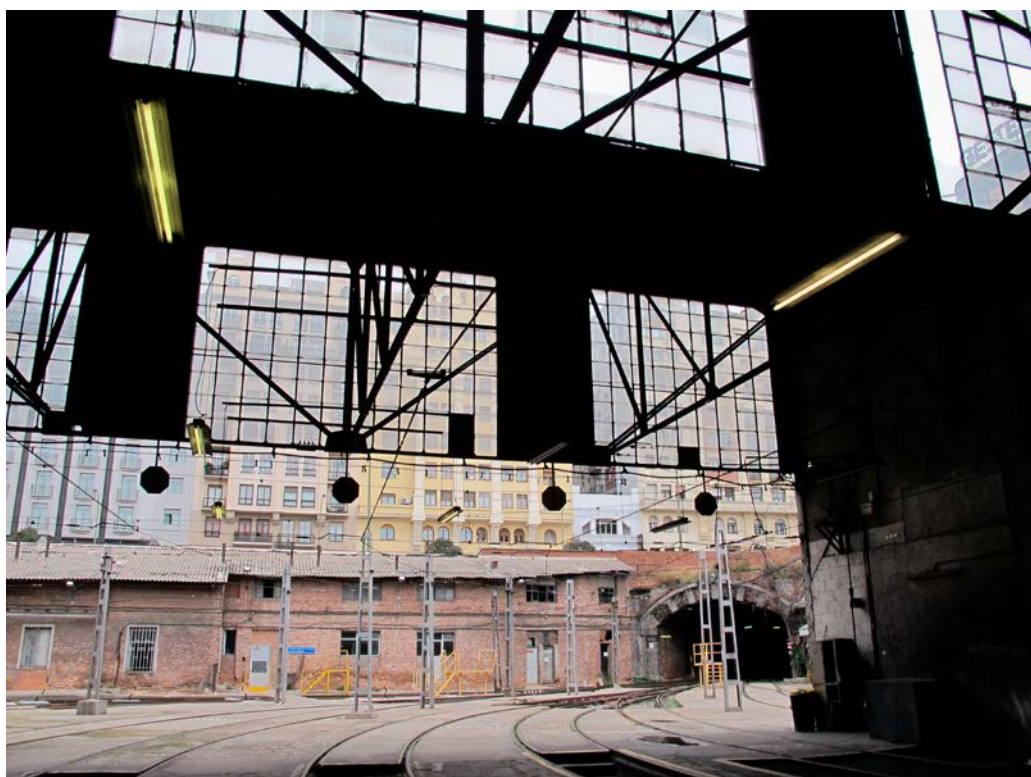
<sup>35</sup> AVM. 12-259-23.

<sup>37</sup> AVM. L-AD. 900.

exemplos, como no caso de Nova York, onde os talleres estaban resoltos con módulos en dente de serra (Valdés 2015 e 2016). As Cocheiras de Madrid son, por esa solución construtiva, unha excepción en Europa, onde habitualmente se recorría a cubertas a dúas augas.

Polas cuestións xa indicadas, moitos dos planos conservados levan a sinatura do enxeñeiro Valentí de Dorda, subxacendo en todo momento as «huellas dactilares» do xenio de Palacios, que se detectan en primeiro lugar na decisión de separar as naves do linde para crear unha praza intermedia, de forma que toda a actividade podía ser vista desde fóra. Esta decisión deliberada supuña crear unha imaxe do edificio, unha estampa recoñecible, e facer un tratamento de bordo, que se asemella moito ao cerramento do próximo Hospital de Jornaleros.

A embocadura monumental e o acceso ao recinto coincidían no chafrán da parcela, punto onde a volumetría se percibía con toda a forza do escorzo. A fachada do túnel, cunha rosca de fábrica mixta, combinando recias doelas pétreas con outras de ladrillo graduado, unha intervención plástica que proporciona unha significada potencia formal á entrada ao mundo subterráneo. Foi o historiador Álvaro Valdés quen en 2015 por primeira vez atopou unha similitude figurativa deste grandioso arco coas arcadas do Stadtbahn (ferrocarril elevado) de Viena, trazado



por Otto Wagner, e que posteriormente foi obxecto de citas non referenciadas nalgúns publicacións.

Aquí temos un exemplo da transversalidade de competencias: malia que o plano de alzado o rubrica o enxeñeiro Alejandro San Román, a composición e tratamento de materiais apuntan manifestamente a Antonio Palacios. Do mesmo xeito, outra serie de detalles denotan a súa intervención, como a imposta que percorre os vans, os testeiros graduados na nave de talleres mecánicos, o dobre faixeado do zócolo con cachotaría concertada, o derramo nos couzóns dos vans, os miradoiros do edificio de oficinas (coñecido como Tuduri) e as súas reixas, idénticas ás do Hotel Florida de Callao, da mesma época.

Durante o transcurso das obras, Palacios concibiu un taller provisional de ferraría<sup>38</sup>, unha caseta de madeira de escasa entidade necesaria para traballar a montaxe das tesoiras fabricadas por Altos Hornos de Vizcaya, algo que demostra a implicación máis absoluta na obra, facéndose cargo de solucionar calquera necesidade que fose da súa competencia.

Tras varios meses intensivos de busca manual, apareceu no Archivo de la Villa un expediente de aliñación lateral e traseira da parcela de Cuatro Caminos, en que Palacios solicitaba definir o lindeiro completo para continuar a edificación das «cocheras y talleres del Metropolitano Alfonso XIII»<sup>39</sup>, apenas tres meses despois de inaugurarse este novidoso medio de transporte.

As cocheiras chegaron en pé para celebrar o centenario de Metro, que se conmemorou o pasado 17 de outubro de 2019; A asociación Madrid Ciudadanía y Patrimonio, presidida por Amparo Berlinches, traballa esforzadamente para preservalas; confiemos en que se impoña a cordura e a sociedade finalmente consiga salvar este ben tan singular.

## O Novo Madrid e a canle de Guadarrama, un proxecto descoñecido

En outubro de 1918 publicouse unha entrevista a Antonio Palacios que lle fixo o escritor Evaristo Correa Calderón<sup>40</sup>. Entre anécdotas e outros relatos, Palacios explica a súa dedicación do momento e revela que, ademais do Metro, prepara un proxecto urbanístico:

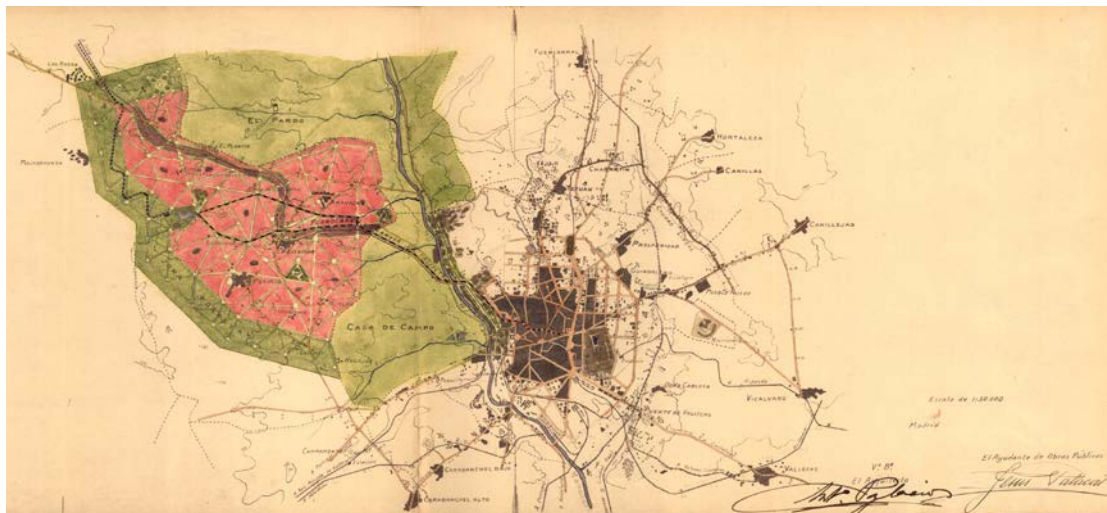
En Madrid me ocupo ahora, preferentemente, de las estaciones del Metropolitano que dirijo con Otamendi, un gran edificio que empezaré pronto en la Gran Vía, y trabajo con el mayor entusiasmo en la colaboración del gran proyecto de mi hermano Jesús, la ciudad jardín «Nuevo Madrid».

<sup>38</sup> AVM. 24-80-2.

<sup>39</sup> AVM. 42-444-12.

<sup>40</sup> *Renovación Española*, n.º 37 (outubro 10, 1918): 11-13. Dáse a curiosa circunstancia de que o entrevistador era

o meu tío avó, o cal me produciu unha estraña familiaridade que me impulsou a rastrexar ese descoñecido proxecto do «Nuevo Madrid», que sorprendentemente apareceu na Biblioteca do Palacio Real.



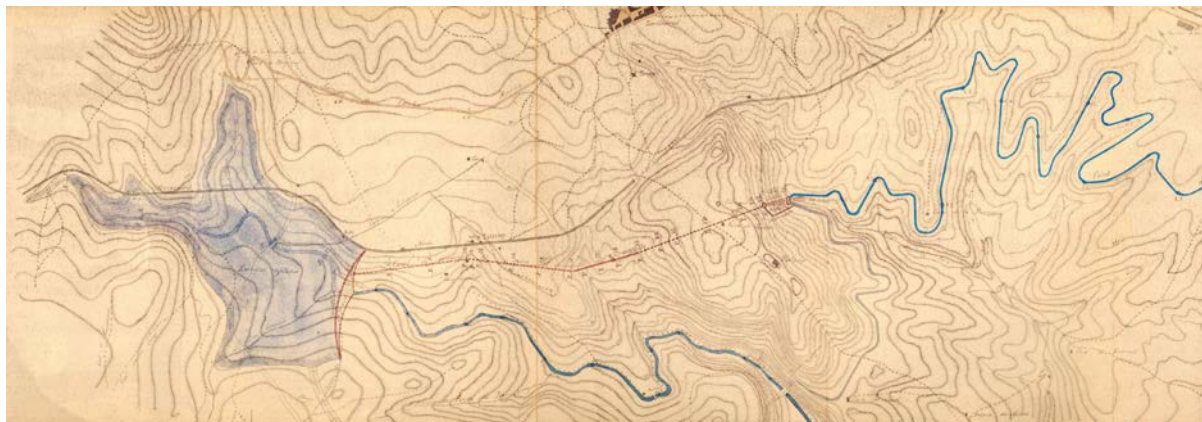
En efecto, Jesús Palacios, axudante de Obras Públicas, foi o fundamental impulsor desta idea, e levou por iso todo o protagonismo da prensa, na cal o nome do seu irmán Antonio non aparece sequera mencionado, sendo esa a causa de que permanecese durante tanto tempo inédita na biblioteca do Palacio Real.

As escasas referencias publicadas sobre o proxecto describíano como un «barrio moderno, dotado de construcións hixiénicas, destinadas en gran parte a la población obrera empleada en las industrias que en dicha zona podían establecerse»<sup>41</sup>. Aínda que obtivo o apoio do Instituto de Reformas Sociais e o proxecto foi presentado a Afonso XIII —quizais esperando obter un apoio similar ao de Metropolitano— non tivo maior percorrido e esvaeceuse tras a morte prematura de Jesús, en 1922. Polo espectro de poboación a quen en verdade ía dirixido, a clase media, non era un negocio tan apetitoso para o monarca como a empresa do Metro ou outras industrias con visos de xerar grandes beneficios.

O territorio onde se pensaba implantar o «Nuevo Madrid» abrangía máis de 3.000 ha, e situábase entre a Casa de Campo, Aravaca, Pozuelo, o monte de El Pardo e Las Rozas. Será, ou non coincidencia que Antonio Palacios acabase vivindo en El Plantío na posguerra, precisamente dentro do ámbito desta Cidade Xardín non realizada?

Polo demais tratábase dun plan moi completo, e en certa medida moi moderno, ao considerar aspectos como a mobilidade, a salubridade ou o medio ambiente. A Cidade Xardín flanqueábase polos dous Reais Sitios de El Pardo e a Casa de Campo, que quedaban unidos por un corredor verde limítrofe que percorría todo o lado oeste do proxecto. En parte, a filosofía do «Nuevo Madrid» era a

<sup>41</sup> *El Fígaro*, xuño 13, 1919, 3.



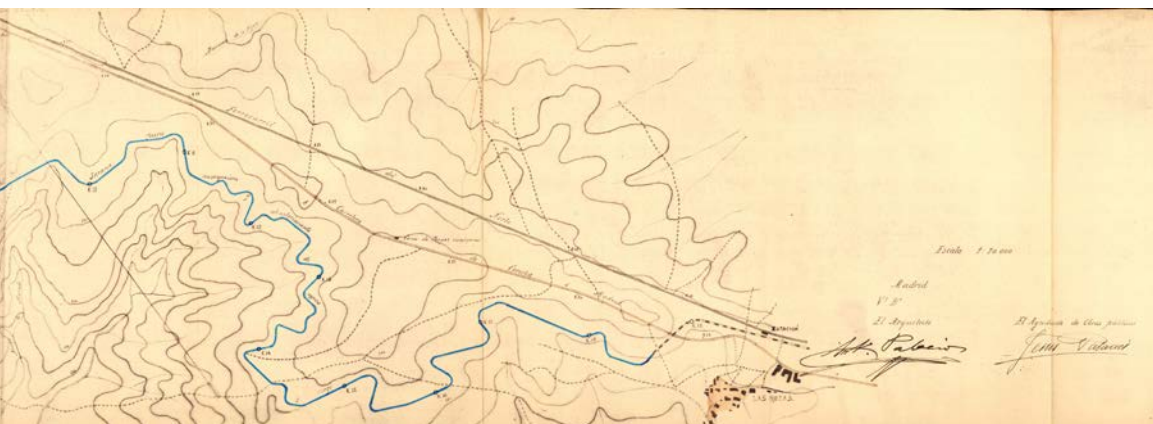
volta á natureza, dito textualmente. Con este precedente, é inevitable acordarse do actual proxecto de Corredor Ecolóxico do Sueste, que promoven veciños e ecoloxistas, e propón a unión verde das cuncas hidrográficas do Manzanares e Guadarrama; os autores adiantáronse un século a esta necesidade vital da cidadanía contemporánea.

Unha das razóns para considerar este proxecto descoñecido parte da obra industrial de Antonio Palacios non é a súa condición de plan urbanístico —tema que aborda Jesús Ángel Sánchez neste libro—, nin sequera a liña de tranvía que debía unilo con Madrid capital, senón o novo plan de abastecemento de auga. De xeito asombroso, os dous irmáns retomaban unha inconclusa obra do século XVIII, a canle de Guadarrama, para alimentar de auga potable a súa vasta urbanización.

Existían 22 km escavados entre a garganta de El Gasco e a poboación de Las Rozas, e unha presa en ruínas. Era unha canle que se intentou continuar varias veces de xeito infrutuoso. A de Jesús e Antonio Palacios foi a última vez que se tratou de recuperar esta infraestrutura, tal e como se presentou no congreso de INCUNA de 2018<sup>42</sup>.

Unha das novidades técnicas da proposta era a construción dunha presa-bóveda, é dicir, de dobre curvatura (en planta e en sección), para encorar o caudal do Guadarrama augas arriba da vella presa en ruínas. Logo a través dunha conducción en mina e un sifón alcanzábase a vella canle, que ademais de abastecemento se ía recuperar como navegable. O soño dos enxeñeiros Lemaur, roto co afundimento da presa inacabada de El Gasco en maio de 1799, estivo moi preto de rexurdir e facerse realidade. Pero tampouco puido ser. A historia de Madrid sempre foi de resiliencia e sobreporse ao fracaso sistemático dos plans de progreso e ciencia.

<sup>42</sup> Álvaro Bonet López, «El Canal de Guadarrama. De la navegación imposible al abastecimiento frustrado, En Congreso INCUNA (2018).



Como se pode ver, Palacios estivo continuamente influído pola obra pública, e as presas e centrais hidroeléctricas foron moi recorrentes na súa carreira. Os exemplos que seguen van precisamente na mesma liña. A pedra, o ferro, a auga; a súa vida foi pura tectónica.

### **Dúas obras de auga en Galicia: a Central do Tambre e o muíño de Ponteareas**

Parece mentira a capacidade que tivo Antonio Palacios de crear obras sen descanso, e de executalas case á vez. Os anos vinte foron a época de desenvolver Metro e abordar o Círculo de Bellas Artes, o cumio da súa carreira en Madrid. Pero nesta década, con grandes cambios influídos pola prosperidade europea e americana, foi tamén na que empezaron a repercutir máis as súas orixes galaicas e vernáculas.

Aínda que Palacios nunca abandonaría Madrid, a súa arquitectura empezaba a quedar pasada de moda nunha capital inqueda e acelerada, que se vía influída inevitablemente pola veloz prosperidade do período de entreguerras. E el non estaba disposto a cambiar a súa mirada e o seu entendemento. Pola contra, en Galicia a vida ía a outra velocidade; alí aínda podía volver a vista cara ás orixes: unha introspección cara á verdade da estática e da rocha, un «viaje al centro de la Tierra», que é xusto onde nace o granito.

Só así poderíamos entender a evolución na expresividade de Palacios, que mesmo podería ironicamente dicirse que seguiu o de «menos é máis» de Mies van der Rohe, se comparamos a distancia conceptual que existe entre o Concello do Porriño e as Salesas de Vigo.

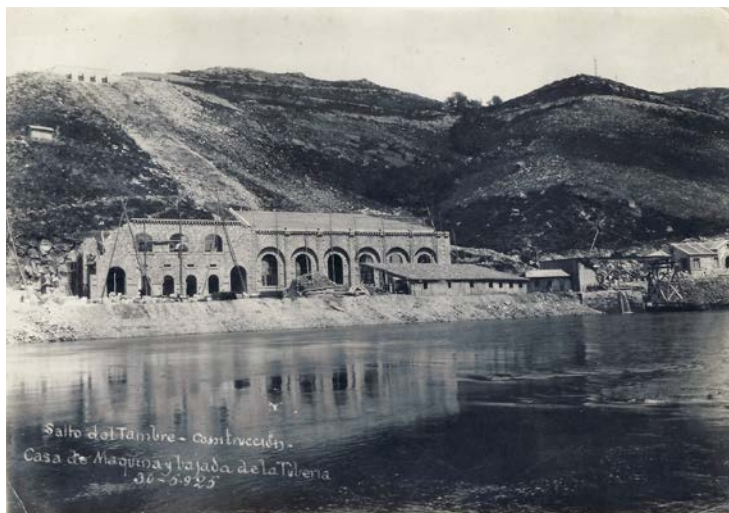
E non podemos por menos que sospeitar que a esencialidade que inspira a industria e o espazo de traballo —fronte ao representativo— foi o que imprimiu esa rotundidade plástica en obras como a Central Hidroeléctrica do Tambre, no

concello de Noia. Santiago Rodríguez e Alfredo Vigo coinciden tamén en comentar esta singular obra industrial nesta mesma publicación, o que manifesta a súa transcendencia.

O salto hidroeléctrico era unha concesión con orixe en 1908, que foi cambiando de mans sen chegar a concretarse un proxecto definitivo. En 1923, cando estaba aínda a medio facer, foi adquirido pola Sociedade Galega de Electricidade, encargando a Palacios a arquitectura do complexo (Carmona 2016).

A 7 km de distancia río arriba, un azude eleva a altura da auga, que é conducida por unha canle de pouca pendente polas abas do monte, ata situarse sobre a central propiamente dita, gañando unha diferenza de cota de 100 metros para conseguir a presión necesaria; desde a cámara de carga lanzábase a auga por un sifón que movía con forza as turbinas dentro da sala de máquinas. Segundo a prensa, en outubro de 1925 achábase xa concluída polo menos a presa, a canle e a cámara de auga; e a central estaba practicamente rematada.

O Tambre seguía o modelo de Mengíbar, cun volume graduado, diferenciando os usos interiores, onde a sala de turbinas é un espazo a toda altura. Tamén incorpora unha ponte de mando como na Central de Metro en Pacífico, construída case á vez.



O aspecto xeral relacionouse cunha fisionomía tipicamente eclesiástica, chegándose a definir o estilo como neorrománico. Algúns denominaron o Tambre a «catedral industrial galega» (Iglesias Veiga 1993, 182), e sen dúbida trátase dun edificio máis ben áulico, aínda que, pensándoo con detemento, é en realidade completamente civil. Non ten máis parangón co relixioso que a súa monumentalidade; pero, máis que dunha catedral, a dunha gran biblioteca ou unhas termas.

A composición das fachadas está marcada por un ritmo de contrafortes e arcos de medio punto, sen destacar en exceso a cornixa, formada por modillóns. O que é indubidable é a dignidade que ten este edificio, e iso a pesar de non ter vocación de ser un espazo público e visitable, e de localizarse no fondo afastado dun val doutra época<sup>43</sup>; un marabíllase cando ao intentar alcanzalo fai en realidade un percorrido iniciático ao máis recóndito do ser.

En Pontearreas atópase a outra obra hidráulica, de menor entidade, e hoxe transformada en restaurante. Trátase dun muíño cunha vivenda superior; a xeito de torriña, o muíño érguese sobre o río Tea, nun amplo terreo que vén sendo atravesado pola levada que o alimentaba. A atribución a Palacios non está ratificada documentalmente, malia que se considera obra súa (Iglesias Veiga 1993). De planta cadrada, ten tres alturas ás que se accede desde o exterior a través dunha escaleira. A planta inferior de maior altura e destinada á maquinaria ten un grande arco aberto ao río. Toda a construción está realizada en granito, con muros de cantaría ruda irregular en que a presenza da escaleira e balconadas se destaca pola firme balaustrada de talla rústica.

A única referencia que se puido conseguir da hemeroteca é de 1926, nunha breve nota que indica que «se ha concedido a D. Antonio Paramés el aprovecha-



<sup>43</sup> Non debe de ser casualidade a dimensión histórica que alcanza a toponimia deste lugar, que dá nome á dinastía de Trastámara (de «Tras Tamaris», máis alá do Tambre).



miento de 105 litros de agua por segundo derivados del arroyo Poulo, en término de Puenteareas», Pola súa banda, os catálogos de Palacios datan a construción cara a 1930 (Armero 2001; *Arquitecto Antonio Palacios* 1998).

## Epílogo. A obra inacabada de Palacios e Torroja

Talvez soe imposible pensar que existise unha obra conxunta de dous xigantes como Eduardo Torroja e Antonio Palacios. Imposible non era, pero non chegou a bo porto; ou, mellor dito, non se finalizou.

Acabada a Guerra Civil, Metro tiña grandes plans para esa «nova España», que sen dúbida sobreestimaron desde un frustrado e ilusorio optimismo, acompañado dunha aciaga escena internacional sumida na II Guerra Mundial. Encargáronse novos trens, comezouse a liña de Bulevares e continuáronse as obras da liña 3. Eran demasiadas cousas, e aínda así Metro quixo tamén alzar a súa flamante sede social no seu centro neuráxico, que eran as Cocheiras de Cuatro Caminos.

En abril de 1940, Palacios asina un proxecto que, a través da construtora Agromán, se remite ao enxeñeiro Eduardo Torroja para que leve a cabo o cálculo preciso das seccións estruturais. Nas memorias anuais de Metro infórmase do propósito de iniciar o proxecto en 1939 e constátase o seu arranque un ano despois.

Os planos que ata hai pouco eran descoñecidos<sup>44</sup> mostran un edificio de corte clasicista sobrio que estaba destinado a ocupar perimétralmente os bordos do espazo de praia de vías diante das naves das cocheiras. Por un lado, isto significaba perder a vista das naves desde a avenida principal, pero por outro o edificio de oficinas envorcaba a súa fachada interior a ese espazo praza, cheo de grandes ventás e con miradoiros nos eixes principais de fachada e dos chafráns.

Como sede social, chama poderosamente a atención que Palacios xa prevía a instalación dun museo, sala de maquetas e biblioteca na «Casa del Metro»; só vinte anos despois da súa inauguración eran completamente conscientes da importancia que este medio de transporte tivera para a cidade.

Nos planos de detalle indícase ata a natureza dos paramentos: chapado en calcaria e granito, seguindo o bicromatismo típico do barroco madrileño, como se dá no Palacio Real. Un aspecto destacable da composición é que as ventás gardan un despezo moi semellante ao dos cerramentos da Escola de Arquitectura, deseñada polo seu discípulo Pascual Bravo (1933-36) e un aceno delicioso é a formación dos frontóns dos tres balcóns principais a partir do logotipo de Metro, que sen dúbida incorporaría en cerámica ou mosaico.

Desde o punto de vista tectónico, este edificio tería un aspecto parecido ao contemporáneo Banco Viñas Aranda de Vigo, de 1941, que foi o último proxecto

<sup>44</sup> Os planos déronse a coñecer na web [www.cocheras-cuatrocaminos.es](http://www.cocheras-cuatrocaminos.es) publicada con motivo do Centenario do Metro, a comezos de outubro de 2019 e pouco despois na exposición «La huella del Metro», organizada

entre Metro e o Museo ABC, na cal o Grupo de Documentación de Arquitectura y Ciudad, dirixido por Javier Ortega, reproduciu nunha serie de perspectivas o volume da «Casa del Metro».

eminentemente urbano de Palacios en Galicia (Iglesias Veiga 1993). Está claro que a orde xigante e clasicista é unha constante na obra palaciana, pero, se comparamos os planos do banco vigués coa «Casa del Metro», vemos que gardan unha gran relación entre si en pequenos pormenores: almofadados, gran porta principal de acceso a varias alturas, planta ático nun entaboamento clásico, con grandes ventás a xeito de métopas entre tríglifos, as fornelas no acceso.

Na posguerra, é o momento en que Palacios —influído polo contexto de exaltación dos valores tradicionalistas da ditadura franquista— declara a súa admiración polo «excelso español D. Juan de Villanueva» e a «proclamación de las normas vilanovianas como positivo código de nuestras presentes y futuras actuaciones» (Palacios Ramilo 1945). Palacios creu ver a oportunidade de corroborar a súa concepción da arquitectura, que xa quedara algo desprazada nos últimos tempos pola puxanza de correntes internacionais cara a unha vangarda máis racionalista; en realidade, o mundo estáballe a quedar grande a Palacios, ou talvez fose ao revés.

Quizais por iso, a «Casa del Metro» reflicte un último intento de Palacios de revalidar o seu posicionamento vital para un concepto de país que en realidade non existía, producíndolle un desencanto que o levaría a unha vida discreta na mencionada casiña de El Plantío (González Méndez 2004).

A construción foi iniciada en 1940, conservándose a planta baixa e o arranque da seguinte, polo que resulta obvio que Torroja devolveu os cálculos realizados, e que mesmo debe estar preparada a cimentación.

Os restos desta construción inacabada que antes eran confusos, á luz de interpretar os planos, resultan clarividentes: tanto polo seu aparello a tizón (que supón muro de cerramento grosso) como polas esperas de todos os piares metálicos á vista.

É un valor engadido sen dúbida a esta historia que reconstrúe o pasado dunha cidade, dun país; de todo o que foi, e o que puido ter sido. O pensamento humano non ten límites, talvez por iso sempre quedan cousas por facer; e seguro que seguir estudando a Palacios é unha delas.

# La arquitectura industrial de Antonio Palacios

Álvaro Bonet  
*Arquitecto*

## Introducción

Cuando un personaje como Antonio Palacios, con su imponente recorrido profesional, tiene una página en la Historia, se pueden constatar los numerosos estudios que se han escrito, los elogios que se han pronunciado y las exposiciones antológicas que se le han dedicado.

Se trata de un personaje polifacético, con habilidades ya muy reconocidas y ensalzadas. Tal es su importancia y tal su mérito, que no falta un político que lo celebre, o una persona cualquiera que al oír su nombre unido al Palacio de Cibeles o el Círculo de Bellas Artes asienta con la cabeza.

Aunque no llegó al reconocimiento internacional de Gaudí, nuestro Antonio —gallego y madrileño a la vez— dejó una huella en la capital de difícil conmensuración y quizás solo equiparable, salvando las distancias temporales y su coyuntura, con la de Ventura

Rodríguez o Juan de Villanueva. Pero realmente Palacios —en su afán por soñar planes transformadores del urbanismo— cambió la fisonomía de la capital, casi sin darse cuenta de su trascendencia histórica.

Sus altos vuelos no le impidieron, por otro lado, estar a pie de obra, en lo mundano; Palacios se ocupaba y se preocupaba del detalle, de lo matérico: todo era importante en el proceso.

La época en que creció el arquitecto de O Porriño, entre fascinante y convulsa, le permitió ser moderno y antiguo a la vez, algo generalmente imposible. Palacios fue fiel a sí mismo y su posicionamiento intelectual, a diferencia de otros arquitectos que fueron adaptándose a las distintas corrientes dominantes, como Luis Gutiérrez Soto, que acomodó con maestría su lenguaje a cada momento. Palacios cambió más bien poco; algo que podría parecer menos vanguardista, sin embargo, le confiere una universalidad más allá del tiempo que le tocó vivir, pareciendo incluso estar fuera del tiempo, como demostrarían muchas de sus obras gallegas, de aspecto y carácter intempestivo.

Si bien pudo verse inicialmente influido por un lenguaje modernista presente en su proyecto del Casino, y un depurado «estilo Monterrey» en ciertos detalles del palacio de Correos, el clasicismo, el secesionismo vienés y la escuela de Chicago fueron las tendencias que más claramente influyeron en su concepto renovador de la arquitectura, aunque bajo una identidad propia y con una serie de invariantes recurrentes.

Sin embargo, y volviendo a la textura de los detalles, nuestro protagonista siempre se interesó por la tectónica y la plástica de su arquitectura, por su rugosidad, por su percepción estética, muy consciente de

Antonio Palacios (el primero a la izquierda junto a las vías) en el tranvía de Vigo a Baiona.

*/Fondo Iglesias Veiga*



hacer partícipes en la medida de lo posible a los oficios artesanos sin dejar de lado la modernidad industrial; fue un gran innovador incorporando ascensores, calefacción y otras instalaciones en el propio diseño de sus proyectos. Incluso a nivel de construcción empleó masivamente la estructura metálica, combinada con muros de carga y grandes órdenes de clasicismo refinado, y elementos decorativos cerámicos. Esa personalidad tan fuerte y expresiva, marcada por la cantería local, por la influencia paterna ferroviaria, finalmente le hizo ser un genio incomprometido y a quien todavía es posible que no hayamos terminado de colocar en el lugar que le corresponde.

Entre otras cosas porque todavía en la actualidad siguen apareciendo obras desconocidas —o mejor dicho olvidadas— que no constaban en su catálogo y que dibujan una faceta complementaria. Son obras que en parte se alejan del concepto monumental que teníamos del maestro, mucho más modestas y resolutivas, o tal vez simplemente funcionales.

En concreto nos referimos a la obra industrial de Antonio Palacios, en buena parte inédita, que dibuja un perfil técnico complementario hasta ahora desconocido, demostrando el compromiso del arquitecto con la modernidad transformadora del país. Una gran parte de esta obra industrial se desarrolló en Madrid, y por ello el Archivo de la Villa es uno de los fondos que mayor luz han arrojado sobre esta faceta inexplorada de Palacios.

Aquí aprovecho para recordar ese papel fundamental que cumplen los archivos en nuestra sociedad custodiando la Memoria, imprescindible para estudiar los procesos humanos que nos han precedido y la evolución de nuestra civilización; y por ello querría expresar mi agradecimiento a los archiveros implicados, por su ayuda y por custodiar una frágil memoria colectiva, ya que sin ellos no sería posible esta labor —casi forense— de reconstruir un pasado que, aunque relativamente reciente, ha sido olvidado y borrado del paisaje; desde la Real Biblioteca de Palacio, al Archivo Regional de Madrid, el Histórico de Protocolos, el del CEHOPU, el Archivo Municipal de Toledo, con una especial mención al Archivo de la Villa de Madrid y a su amable personal, que con paciencia y esfuerzo han contribuido a esta reconstrucción de nuestra historia y de un personaje tan singular.

Y, si los archivos son la fuente de certezas, las conversaciones con los conocedores de la materia son la base de las interpretaciones. Por ello quiero expresar mi gratitud a Adolfo Amezqueta y a Helena Iglesias, por recibirme en su casa y con quienes mantuve una

larga conversación sobre la arquitectura de Antonio Palacios; de la misma forma, han sido un gran estímulo las conversaciones cruzadas con Moncho Iglesias Veiga, con quien es difícil no entusiasmarse enseguida. A la arqueóloga Alicia Torija y a Alberto Tellería, arquitecto experto en Patrimonio y Arquitectura, por sus apoyos y consejos, y a Mercedes López por inculcarme el interés por el Patrimonio Industrial y hablar-me de puentes.

Y, por supuesto, al historiador Óscar da Rocha, quien me puso en la pista de algunas de las obras aquí reseñadas y con quien he tenido la oportunidad de compartir el desarrollo de la investigación sobre la Central de Tetuán, que se ubicaba próxima a su hogar familiar y llegó a conocer de niño.

No quiero terminar sin agradecer al comisario de la exposición, Jesús Ángel Sánchez, la oportunidad de participar en este catálogo y contar esta pequeña historia de los «Palacios industriales», esa parte desconocida del gran arquitecto.

## Puentes hacia el futuro con Otamendi

Tras sus estudios de bachillerato en Pontevedra, Antonio Palacios se trasladó a Madrid, donde empezó estudiando en la universidad un curso de ingeniería antes de reorientarse hacia la arquitectura. Ese primer año de ingeniería le retrasó, haciéndole coincidir en la Escuela de Arquitectura con Joaquín Otamendi Machimbarrena, que era un año más joven. Gracias a ese paso vacilante hacia la ingeniería, Palacios había sentado un importante giro en el guion de su vida sin saberlo: Joaquín Otamendi fue —además de amigo y posterior socio— la persona decisiva que le proporcionaría ciertos contactos que hicieron fructificar su genio. Los dos arquitectos juntos tuvieron una trayectoria inseparable durante largos años —prácticamente todos los que duró la construcción de Correos— que empezó curiosamente con una obra pública y metálica nada más acabar la carrera: el puente de la Princesa.

Se trataba de un proyecto del ingeniero de caminos Vicente Machimbarrena, primo carnal de Otamendi. Siendo profesor de arte en la Escuela de Caminos de Madrid, les encargó a los recién licenciados que se ocupasen del diseño ornamental de este magnífico y esbelto puente. Salvaba el cauce del río Manzanares con un solo arco rebajado de 50 metros de luz, triarticulado, sin apoyos intermedios y con estribos de fábrica. Construido por la Maquinista Terrestre y Marítima, el arco constaba de tres cerchas paralelas en celosía de canto variable, tipo Pratt, con perfiles

en T de acero y arriostradas por viguetas horizontales (Navarro Vera 2001).

La participación en esta faena era sin duda un buen pasaporte para el futuro, y anunciaba la relación de Palacios con las estructuras de hierro, aunque a Ramón Gómez de la Serna no le convenía mucho esa modernidad:

El puente de la Princesa de Asturias es un puente nuevo y como adquirido en el bazar de construcciones. Se ve que le han construido los ingenieros, sin llamar a un buen artista de la época. Al final de las Delicias, y junto al Matadero, está llamado a tener una gran importancia, aunque sea tan breve y sencillo<sup>1</sup>.

Las obras comenzaron con la colocación de la primera piedra en abril de 1901, en presencia de los reyes y las infantas. A la familia Otamendi, de la alta burguesía de San Sebastián, siempre le fue preferida la proximidad de la realeza, para obtener —como luego veremos— de manera muy propicia su protección.

Palacios y Otamendi figuraron como arquitectos del puente de la Princesa, que se terminaría inaugurando —con cierto retraso— en 1909. Cuando todavía se realizaban los estribos del puente, en 1906, Palacios se construyó un hotelito al propio Vicente Machimbarrena<sup>2</sup> en la calle María de Molina; por fortuna, esta obra desconocida todavía hoy se conserva, aunque sus interiores han sido muy transformados para formar parte de un campus de una universidad de negocios privada.

Además, en la memoria de construcción del palacete de Machimbarrena encontramos algunas referencias que —con una lectura transversal— dan pistas sobre las relaciones personales de nuestros protagonistas: la parcela de Machimbarrena se encontraba colindante por el norte y oeste con la vivienda de Antonio González Echarte (ingeniero y socio de Mengemor) y por el este tenía de vecino al empresario Alberto Thiebaut, para quien Palacios también trabajaría. Poco más allá, a continuación de la casa de Echarte, Joaquín Otamendi también se haría entre 1911 y 1913 su propia vivienda con proyecto conjunto con Palacios.

El tema de la ingeniería y la obra pública, desde luego, pareció motivar al equipo, que se presentó de nuevo con Vicente Machimbarrena en 1902 a un con-

curso para un puente en la ría de Bilbao, incorporándose el siguiente hermano Otamendi: Miguel, ingeniero de caminos y especializado en electrotecnia en el Instituto Montefiore de Lieja. El proyecto, publicado por la *Revista de Obras Públicas*, empleaba el mismo concepto de arco triarticulado, aunque en este caso, por su ubicación plenamente urbana, era de mayor anchura y se engalanaba mucho más; partía de una plazoleta elevada sobre arquerías con una gran escalinata, rampa y un monumento central. Aunque quedaron primeros, y por ello fue difundido el resultado, nunca se llegó a construir<sup>3</sup>.

Un año más tarde quedarían segundos en el concurso para otro puente sobre la ría del Urumea en San Sebastián: el puente de María Cristina; sin embargo, el proyecto ganador de José Eugenio Ribera no se ejecutó tal cual, sino que introdujo cambios que según Antonio Perla (Perla 2001) podían vincularse a la colaboración en un segundo plano de Palacios y Otamendi. Según esta hipótesis, que Perla desarrolla en este catálogo, la participación del escultor Ángel García en las esculturas ecuestres que rematan los templete del puente, o las cerámicas de Zuloaga, pueden dibujar ese desconocido vínculo, dado que ambos artistas eran estrechos colaboradores de Antonio Palacios en Madrid.

Los templete que se incorporaron al proyecto de Ribera sustituyendo unos arcos triunfales de acceso al puente tienen curiosamente más relación conceptual con el monumento y arquería del proyecto de Bilbao. Quizás a la teoría de Perla cabría añadir la suposición de que la participación en el puente de San Sebastián fuese en parte una compensación por no haberse llevado a cabo el otro concurso del que habían sido ganadores.

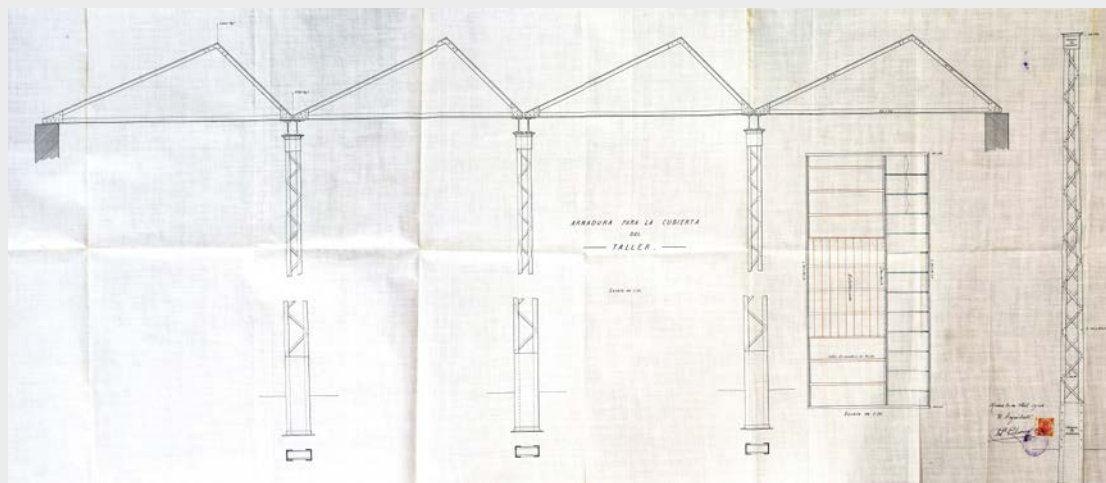
### Primeras obras industriales: la concepción de los espacios de trabajo

Sobre todo en los comienzos, Palacios recibía encargos menores, consistentes en reformas de viviendas; a pesar de todo, los clientes empezaban a ser importantes. Con el estudio recién abierto en su casa de la calle Maldonadas, n.º 7, fue en esta época, entre concurso y concurso, entre reforma y reforma, cuando Eugenio Grasset le encargaría el establecimiento de

<sup>1</sup> Ramón Gómez de la Serna, *Toda la historia de la Puerta del Sol y otras muchas cosas...* (Madrid: Talleres gráficos La Tribuna, 1920).

<sup>2</sup> AVM. 16-4-16.

<sup>3</sup> *Revista de Obras Públicas*, n.º 1372 (enero 9, 1902): 9-17.



Sección de los Talleres Grasset, 1904 / Archivo de la Villa de Madrid

un taller de cerrajería<sup>4</sup> en la carretera del Pardo (actual avenida de Valladolid), frente a las cocheras de tranvía de La Bombilla. El proyecto es de abril de 1904, unos meses antes de firmar su primer edificio de viviendas completo en la calle del Humilladero (muy cerca de su estudio), y mismo año en que daría comienzo la aventura del nuevo edificio de Correos.

La propuesta de Palacios partía de reutilizar la edificación preexistente, levantada en el centro de una pequeña parcela, y ocupar toda la zona trasera con unas naves en diente de sierra «con el objeto de instalar algunas máquinas herramientas». Esta sería la primera ocasión en que Palacios emplease la solución estructural en diente de sierra con lucernarios para iluminar un taller.

Fue el germen de los Talleres Grasset, una pequeña industria metalúrgica especializada en estructuras de hierro y ferrocarriles que trabajó con asiduidad para la Compañía del Norte; por ello es muy probable que esta fábrica se asentase próxima a todas las instalaciones ferroviarias de la Estación del Norte.

Unos meses más tarde, mientras se llevaba a cabo la construcción de Grasset, Palacios recibiría otro encargo industrial de mayor envergadura: una fábrica de «abonos minerales y productos químicos e industriales» por el empresario Alberto Thiebaut, antes mencionado, que actuaba en calidad de consejero delegado de la Sociedad General de Industria y Comercio, domiciliada en la calle Villanueva, n.º 11.

Esta fábrica se ubicaría en el Cerro de la Plata, a continuación de las instalaciones de la estación de Atocha y de la compañía M.Z.A., concretamente en unos terrenos de 39.189 m<sup>2</sup>, cedidos por la Sociedad de Gasificación Industrial (S.G.I.) y situados entre el Carcavón de Atocha y la vía de enlace ferroviario con la compañía de Ferrocarriles del Norte. El nuevo complejo se conectaba a la red ferroviaria con sus propios muelles de descarga, al igual que la S.G.I., al otro lado de la vía, que ya contaba con su correspondiente apartadero de mercancías.

Podría decirse que esta es hasta la fecha la obra inédita o desconocida más importante de Antonio Palacios, tanto por sus dimensiones como por lo que representa en su carrera, en la que sus proyectos más monumentales surgieron entre los más funcionales que hubiéramos podido imaginar.

La relación de esta fábrica con la S.G.I. también es más importante de lo que parece. Su construcción —en 1903— fue de las primeras obras de la sociedad constructora Torán y Harguindey, mismo año en que Palacios proyectaría a Luis Harguindey la ampliación de su casa en Serrano, 47 (actual 53); luego se verá la trascendencia absoluta de esa empresa como constructora de cabecera de Antonio Palacios, en sus obras más importantes.

Desde el primer expediente de enero de 1905<sup>5</sup>, se cuentan otros seis posteriores entre 1906 y 1912, consistentes en ampliaciones mediante adición de sucesi-

<sup>4</sup> AVM. 16-328-5.

<sup>5</sup> AVM. 16-26-47.

vos edificios hasta formar un conjunto con tres edificios principales y una decena de pequeños pabellones y depósitos.

El primer establecimiento preveía la construcción de dos grandes edificios de planta oblonga y diáfana con un orden modular de pilares de ladrillo revestido dispuestos en retícula, «con sujeción a los principios modernos». Cada edificio se destinaba a un uso; uno de ellos como fábrica de abonos y el otro como fábrica de ácido sulfúrico: «el más bajo se hallará destinado a los hornos de piritas, y el otro se destina a contener las cámaras de plomo con todos sus correspondientes accesorios». A las dos construcciones se les sumaba una chimenea de ladrillo de 40 m de altura.

En la solicitud de licencia Thiebaut sostiene que esta instalación viene «á llenar una necesidad há tiempo sentida en esta provincia y á contribuir á un engrandecimiento industrial y alivio en parte de la clase obrera», en referencia al alto desempleo de la época, que causaba gran número de desahucios y hambruna en el Madrid de principios de siglo.

El emplazamiento se justificaba entonces por estar alejado de cualquier barriada habitada, y contiguo a la fábrica de gas: «No es más que un complemento a la misma, destinada más bien a suplir las primeras materias que necesita emplear y en esta zona no se producen».

Sin embargo, al tratarse de unas instalaciones fabriles calificadas por las ordenanzas como «establecimientos insalubres, incómodos o peligrosos», el Ayuntamiento trasladó un requerimiento en el que se solicitaban planos a mayor escala y definición, junto a una memoria complementaria en que se describiese

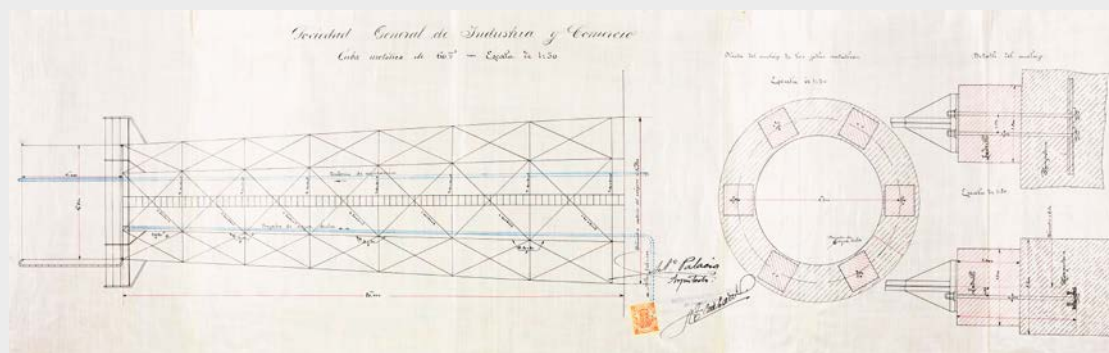
con todo detalle la fábrica y su funcionamiento; gracias a esa valiosa información ampliada, podemos conocer mayores detalles de unas instalaciones ya desaparecidas: por ejemplo, que se empleaba el método Benker y Hartman para la producción de ácido sulfúrico, «que luego ha de utilizarse casi en su totalidad en la fábrica de la Sociedad de Gasificación, donde se envarará por medio de una tubería construida al efecto».

El 28 de abril de 1906, en un segundo expediente<sup>6</sup>, se solicita licencia para ampliar el conjunto que ya está en plena construcción. En esta ocasión, se añadía el tercer gran edificio destinado a almacén general y laboratorios, con una crujía única de dos plantas, con fábrica de ladrillo y estructura metálica. Además, se proyectaban un depósito de agua elevado, todo metálico, y otro hecho en plomo para contener el ácido sulfúrico.

A pesar de que la tramitación de licencias siempre ha sido un penoso proceso en la historia del Ayuntamiento de Madrid, finalmente resolvieron en enero de 1908:

Visto el expediente instruido a instancia de D. Alberto Thiebaut [...] para construir varias edificaciones auxiliares de la fábrica [...] establecida en el sitio denominado Cerro de la Plata (extrarradio), a cuyo efecto acompaña planos y memoria descriptiva suscritos por el Arquitecto D. Antonio Palacios, el Excmo. Ayuntamiento en sesión celebrada en 20 de diciembre último se sirvió concedérsela [...].

Con los elementos básicos para el funcionamiento de la fábrica, Palacios continuó añadiendo pequeños pabellones y almacenes según las necesidades, como por ejemplo el almacén de nitratos que solicitaron en



Alzado y planta del depósito de agua en el Cerro de la Plata, 1906 /AVM

<sup>6</sup> AVM. 21-382-69.

mayo de 1908<sup>7</sup>, construido contra un muro de contención, lo que permitía el llenado superior de tres compartimentos desde una pasarela, y el posterior desalojo desde abajo a través de dos portones. Palacios relegó parte de la descripción de la memoria a la precisión de los planos exquisitamente dibujados; lo que en palabras denominaba «mampostería ordinaria» era una mampostería concertada y angulosa al estilo ferroviario, lo que demuestra que, hasta lo más básico de las cuestiones pétreas, tenía para Palacios ya de entrada un cierto refinamiento.

En noviembre de ese mismo año, se cursó un cuarto expediente<sup>8</sup> para construir una caseta para transformadores eléctricos —quizás alimentados por la vecina S.G.I.— y meses después un taller de reparaciones<sup>9</sup>, en agosto de 1909; en la planta general aparecen algunos módulos ya edificados y de los que, sin embargo, no se ha encontrado —todavía— constancia documental: almacén de sacos, vivienda, fragua, báscula para carros, báscula para vagones o el taller de mezcla, entre otros. Todo un mundo de instalaciones que orbitan alrededor de la fábrica.

El conjunto de la Sociedad General de Industria y Comercio sigue aumentando en 1912, con sendos expedientes para un almacén de fosfatos y su ampliación. El primer documento<sup>10</sup>, en febrero de 1912, no lo firma Palacios (¿estaría en Galicia?), sino su socio Otamendi; se trata de una crujía simple y longitudinal, de estructura de madera siguiendo el esquema del resto de edificaciones. En el segundo documento<sup>11</sup>, de octubre, Palacios prolonga el almacén de Otamendi, desdoblándolo su crujía e introduciendo a toda la estructura unos jabalcones de arriostramiento perpendiculares a los cuchillos de esta; sería el mismo concepto que pocos años después emplearía en la estructura metálica de las cocheras del Metro.

Coincidiendo con el inicio de la I Guerra Mundial, en julio de 1914, de nuevo Otamendi rubrica una ulterior ampliación del almacén de superfosfatos<sup>12</sup>. Se trata de la última referencia encontrada en el archivo, que cierra y completa el conjunto documental sobre la desaparecida fábrica del Cerro de la Plata.

Desde su asentamiento, la empresa anunciaba frecuentemente en prensa sus productos químicos de abonos y superfosfatos de marca GEINCO, acrónimo

de la sociedad. A partir de la década de los treinta empezó a predominar la denominación de la filial Unión Española de Explosivos (U.E.E.), de la que Thiebaut era también administrador. En 1932 y 1935 se da noticia de dos pequeños incendios «en unos almacenes de productos químicos» en el Cerro de la Plata que fueron sofocados sin mayor trascendencia.

En verano de 1936, con la Guerra Civil se dejaron de anunciar los abonos, pero el gran desastre llegaría mucho después, en julio de 1953, cuando la fábrica fue definitivamente pasto de las llamas.

La instantánea del infausto suceso fue captada por el fotoreportero Santos Yubero, siendo recogido en prensa por ABC<sup>13</sup>:

Ayer, a las cinco y cuarto de la tarde, se declaró un violento incendio en la fábrica de abonos y productos químicos, de la Unión Española de Explosivos, sita en el Cerro de la Plata; [...] el fuego se inició en la sección de sulfato de hierro, en la que trabajaban gran número de obreros, y rápidamente se propagó de dichas naves, construidas con maderas embreadas.

Este incendio supuso primero la degradación y posterior desaparición de una de las primeras obras de Palacios, que tuvo un abandono progresivo, aguantando en ruinas hasta que fue demolida en la década de los ochenta.

La mencionada filial Unión Española de Explosivos, por su parte, tuvo también un campus industrial de menor entidad en una finca conocida como «Huerto del Señorito», sita en la antigua Carrera de San Isidro, en la desembocadura del arroyo Luche (Aluche) y muy próxima a la desaparecida estación de Goya (una vez más la industria se colocaba en torno al ferrocarril). De este conjunto se han localizado al menos tres expedientes con la firma de Palacios entre 1907 y 1913, coincidiendo por tanto con el desarrollo del Cerro de la Plata.

El *Heraldo de Madrid* describía en 1933 el complejo<sup>14</sup>:

En la carrera de San Isidro, y en el centro de una hermosa finca, cuya extensión pasará de unas quince hectáreas, entre espléndido arbolado y artísticos jardines, se levanta el edificio de la Unión Española de Explosivos, cuya fábrica, allí instalada, consta de once amplios pabellones, en los que se encuentran los talleres,

<sup>7</sup> AVM. 16-330-68.

<sup>8</sup> AVM. 16-330-65.

<sup>9</sup> AVM. 19-93-20.

<sup>10</sup> AVM. 18-204-88.

<sup>11</sup> AVM. 18-204-83.

<sup>12</sup> AVM. 21-371-14.

<sup>13</sup> ABC, julio 29, 1953, 19.

<sup>14</sup> *El Heraldo de Madrid*, marzo 17, 1933, 12.

almacenes, carpintería, garaje y oficinas. Tres de estas naves están destinadas a depósito de cartuchos para fusil, carabina, revólver, etcétera.

A diferencia de la zona industrial de Atocha, este lugar sí se ha conservado parcialmente, convertido en la actualidad en el Parque de Caramuel, al inicio de la calle Sepúlveda, que recorre la antigua vaguada del arroyo Luche, atravesando la antigua finca. Quedan algunos edificios en pie, y restos de otras construcciones, y seguramente buena parte en el sustrato arqueológico. Con un poco de sensibilidad por parte del Ayuntamiento de Madrid, estos restos invitan a recuperar el entorno y dotarlo de un uso público y equipamientos, en clave de recuperación patrimonial. En todo caso, carecen de cualquier tipo de protección, que convendría conceder a pesar de su modestia a fin de evitar su desaparición; su valor —cuando menos histórico y simbólico— es indudable para la historia de Madrid.

Sin descartar que en el futuro aparezcan más, las tres fases proyectuales de Palacios para la U.E.E. —también regentada por Thiebaut— consolidan una vez más esa faceta de arquitecto pragmático y funcional, cuyo recorrido en la obra industrial fue continuo y no puntual como hasta ahora pudiera parecer.

Cuando la U.E.E., fundada en 1896, se estableció en esta finca periurbana, ya existían algunas de las edificaciones, representadas en el plano de 1873 de Ibáñez de Íbero y que fueron reaprovechadas. El primer proyecto de Palacios es de febrero de 1907<sup>15</sup>, para construir «dos cobertizos cerrados que se destinarán a almacenes, [... el mayor] a almacén de tacos de fieltro y cartón, plomo viejo, perdigones y casquillos vacíos de latón [... y el menor] a almacén de envases vacíos». En julio de 1909 avanzaron una reforma<sup>16</sup> y obras de nueva planta como la sustitución de una vivienda por otra nueva (posiblemente uno de los edificios todavía conservados), un depósito de agua, atarjea, pontón, casa de guarda, almacén y granero.

Llama la atención —por su vanguardismo— la preocupación profesional de Palacios por la seguridad en el trabajo: «En la construcción se adoptarán las medidas de seguridad que recomienda el arte de la construcción y se atenderá en todo a lo que las ordenanzas municipales vigentes tienen prescrito».

Las ordenanzas municipales fueron muy acertadas en calificar este tipo de establecimientos como peligrosos, y tampoco escaparon estas instalaciones de la U.E.E. de algún accidente, como recoge *El Liberal*<sup>17</sup>:

En uno de los talleres de la fábrica de la Unión Española de Explosivos ocurrió ayer tarde, á las cinco y media, un accidente á consecuencia del cual sufrieron graves lesiones cinco obreras que se hallaban trabajando en dicha fábrica, sita en la Carrera de San Isidro, número 22. Afortunadamente el accidente no tuvo los caracteres de una catástrofe [...]. La fábrica de la Unión general de Explosivos es un vasto edificio en el que trabajan centenares de obreros, en su mayoría mujeres. En el taller donde se produjo la explosión trabajan sesenta obreras, cuya misión es efectuar la carga de cartuchos para escopeta.

Los últimos tres pabellones se proyectaron en ese mismo 1913, para almacén de cartuchos cargados, oficinas y una caseta de pruebas de tiro<sup>18</sup>. A partir de ahí existen referencias hemerográficas hasta los años previos a la Guerra Civil; la zona fue tan castigada en los tres años de conflicto que no hay noticias de que se retomase la actividad posteriormente.

En este primer período profesional, es muy reseñable que Palacios emplease estructuras de madera, ya que hasta la actualidad era un aspecto menos conocido de su labor constructora; lo que sabíamos era lo evidente: abrazó muy tempranamente el empleo de estructura de esbelta perfilería metálica en combinación con estructuras de fábrica y muros de carga.

Si bien Palacios era como un pájaro que tendía a volar siempre que podía, asumió las limitaciones lógicas de la industria, buscando esa optimización entre coste y uso; de tal manera, todavía en 1916 planteó en madera unos somerísimos cobertizos para los talleres de Torán y Harguindey en la calle Juan Bravo, n.º 82, esquina con la calle Alcántara<sup>19</sup>; en el mismo expediente consta otra intervención anterior de su discípulo Modesto López Otero, quien también realizaría para Torán y Harguindey en 1924 el garaje de Villamejor, siguiendo la estética de su maestro Palacios; aunque por hallarse fuera de Madrid el proyecto fue rubricado por Mariano Aznárez, sobrino de Torán<sup>20</sup>.

La relación de Antonio Palacios con Torán y Harguindey fue muy intensa y prolongada. Con ellos co-

<sup>15</sup> AVM. 16-329-44.

<sup>16</sup> AVM. 19-93-19.

<sup>17</sup> *El Liberal*, septiembre 7, 1913.

<sup>18</sup> AVM. 19-95-51.

<sup>19</sup> AVM. 19-414-12. *La Construcción Moderna* 13 (julio 15, 1903): 286.

<sup>20</sup> Testimonio oral del arquitecto García Mercadal, transmitido por Jaime Tarruell.

menzó levantando las casas de Humilladero (1904-1907) y Marqués de Villamejor (1906-1907), con estructura metálica muy esbelta, según relata el arquitecto Jaime Tarruell, buen conocedor del edificio; más tarde fueron los constructores del Palacio de Comunicaciones (1904-1919), el Banco Español del Río de la Plata (1911-1918), el Hospital de Jornaleros de Maudes (1908-1916), el Sanatorio de la Fuenfría (1917-1921) o el famoso Hotel Florida (1922-1924). Con una colaboración tan estrecha, lógicamente la penetración fue máxima, de tal modo que también fueron los promotores del edificio comercial de Cedacecos (1913-14), n.º 8 y 10, en cuya última planta asentó Palacios su propio estudio.

Estos edificios sí incorporaron estructura metálica, llegando a mantener en algunos casos la estética industrial con la perfilería bulonada a la vista, como es el caso de la torre de Correos<sup>21</sup>, los forjados del Banco Español o la ligerísima galería-pasarela acristalada que cruza en Maudes del hospital al antiguo pabellón operatorio. Palacios, que era un esteta de los materiales, apreció la desnudez estructural tanto en el lenguaje pétreo como en el férrico, y su combinación, como se puede apreciar en muchas de sus obras.

Otro caso en Galicia, el conjunto para el Balneario de Mondariz (1909-1924) incluía una de las obras industriales de Palacios, hoy perdida, que fue la planta embotelladora en la galería anexa al gran templete que cobija la famosa Fuente de A Gándara; contrasta la rotundidad de la fábrica de sillares con escasas concesiones ornamentales, frente a las vigas en celosía que forman el forjado de la sala de embotellado. El aspecto higienista y moderno de la embotelladora de Mondariz daba una sensación de «muchas luz, mucha limpieza, el suelo de baldosa gris y los muros de azulejo blanco», tal y como nos traslada Yolanda Pérez en su estudio monográfico del balneario, sobre el que tiene varias publicaciones.

Las obras en el balneario fueron tan complejas que no llegaron a acabarse muchas de las piezas pensadas por Palacios. La propia cúpula de la Fuente de la Gándara quedó sin rematar conforme al proyecto, de aire mucho más marcadamente modernista.

La destrucción del tejido comercial con la Guerra Civil terminó de hundir este establecimiento, que había sido concebido como un «*resort*» de lujo y mo-



Fachada de los Talleres del I.C.A.I. / Fotografía: Santos Yubero. Archivo Regional de la Comunidad de Madrid. Sig. 043157.

dernidad, con un espíritu más próximo a la metrópoli que al mundo regionalista gallego.

Aunque en apariencia sean lenguajes diferentes, el regionalismo y metropolitanismo —permítase esta formulación— de la obra de Antonio Palacios son dos expresiones, adaptadas al medio, de un mismo pensamiento, de un mismo posicionamiento vital que diferenciaba entre lo rural y lo urbano.

Tras Mondariz, Palacios recibe el encargo de diseñar unos talleres industriales en Madrid, para el Instituto Católico de Artes e Industrias (I.C.A.I.) en 1911, sustituyendo un proyecto anterior (1909) de Luis de Pontes que, aunque contaba con licencia, no había sido realizado.

De nuevo encontramos el mismo proceder entre las robustas fachadas angulosas de los talleres del I.C.A.I. y sus esbeltas estructuras roblonadas interiores, retomando la solución de diente de sierra y el pilar compuesto por perfiles y pletinas a modo de celosía, ya empleados en Grasset, Correos, el Banco Español y que unos años después aparecerán en las soluciones estructurales de las cocheras del Metropolitano, perfilería que, por otro lado, con toda seguridad está presente en otros muchos casos en que quede oculta por un revestimiento.

En el I.C.A.I. introduce el rasgo de la combinación intercalada de piedra y ladrillo visto componiendo una fábrica mixta que no estaba presente en ninguna de sus obras anteriores. El ladrillo desde luego no era

<sup>21</sup> Jaime Tarruell siempre recuerda que el padre de Chueca Goitia, Ángel Chueca, fue el calculista de varias de sus obras.

ajeno a Palacios, que había estudiado arquitectura en Madrid, pero sí le podía extrañar a su ADN gallego, acostumbrado a la cantería y al sillar potente, por lo que en pocas de sus obras queda visto, empleado casi siempre bajo revocos y enlucidos.

Los talleres del I.C.A.I. hoy en día están completamente desfigurados, pero, de haberse conservado, serían uno de los mejores ejemplos de su sobriedad monumental. El orden clásico se descompone en geometrías cúbicas, haciendo destacar las únicas curvas que introduce como remate de los vanos y balaustrada, en una arquería continua, como si del alzado de un acueducto se tratase. La alusión en proporciones de vanos y trazas al Palacio de Correos y al Hospital de Jornaleros les confiere una familiaridad a los tres edificios, pero tiene esa severa rotundidad, con pilastras de gran grosor y orden gigante, cuyos capiteles prismáticos vienen a convertirse en impostas sucesivas, y con una cornisa que por poco adquiere la connotación de entablamento. En las líneas verticales, una suerte de pináculos facetados remata la elegante y sobria composición. Por lo demás, Palacios da un paso hacia la ausencia de ornamentos, aunque sorprendentemente aparecen unos cuadrados con tonos semiesféricos en la fachada —que no figuraban en los planos— muy similares a los que remachan el friso cerámico en la cornisa de Maudes. Al conocerlos únicamente por fotografías en blanco y negro, no podría aventurarse si esos elementos fueron pétreos o cerámicos.

### Los oficios en la arquitectura: proyectos para la industria artesana

Está claro que Palacios tenía un compromiso intelectual con los oficios artesanos, que incorpora siempre que puede en sus obras, a través de la escultura, la cerámica, la forja artística, revestimientos, carpinterías..., una relación muy intrínseca a ese mundo que le rodeaba, en el que las exposiciones de artes e industrias estaban al orden del día y marcaban tendencia; sumado por supuesto a la influencia que recibió de sus maestros Arturo Mélida y Ricardo Velázquez Bosco, en los que la azulejería artesana importaba tanto como los avances tecnológicos y nuevas instalaciones.

Acaso porque la tierra, el barro, se pueden moldear, esa plasticidad tenía algo especial que comple-

mentaba la inflexible firmeza del granito y la caliza. Dos aspectos, lo indeformable como expresión de la eternidad, y lo moldeable como expresión de la voluntad y del deseo, que juntos representan la dualidad del ser humano y su esencial contradicción. Y el matiz del color, importante poder introducir el color para alguien que tenía afición a dibujar con pasteles, y pintar óleos y acuarelas además de tomar apuntes en directo en todos sus viajes. Recientemente José Ramón Iglesias Veiga ha publicado el maravilloso libro *Unha viaxe por Galicia*, que reúne las estampas que Palacios hizo de su tierra, descubriendo así su mirada hacia detalles de la arquitectura vernácula gallega y las gentes que humanizan esos paisajes tan auténticos. El uso de piezas esmaltadas, o mosaicos, permitían esas pinceladas cromáticas como parte indisoluble de la percepción global de la obra.

En efecto, la presencia de cerámica ornamental y de esculturas es una constante en los diseños palacianos; decoraciones que aparecen ya desde los primeros puentes, la Fuente del Cristo de O Porriño (1904-1905), el Palacio de Cibeles, etc., cobrando especial protagonismo la fuente Maragliano para el pabellón de la Exposición Nacional de Artes Decorativas de 1911.

Las exposiciones eran eventos sociales en los que se reunían y exhibían los últimos avances tecnológicos, de maquinaria, industria, decoración o artes. En 1909 tuvo lugar en Compostela la Exposición Regional Gallega; una muestra con especial presencia de la industria local: obras públicas, faros, carreteras y puentes, piezas eléctricas, centrales hidroeléctricas, y otras industrias químicas, de minería o producción agroalimentaria. Como gallego que era, Palacios fue contratado por la sociedad de Recreo Artístico e Industrial para que levantase su particular pabellón en la Ferradura compostelana. El quiosco, de marcada inspiración *jugendstil*, alude directamente al lenguaje de Wagner y Olbrich, en necesaria simbiosis con el aura regional que imponía el evento; el magnífico resultado fue muy bien acogido, como se aprecia en una crónica en la que Lampérez alaba esta singular obra, hoy cercenada: «La elegante y bellísima manera personal del autor se refleja bien en líneas y detalles. La adaptación de aquella teoría de músicos que bordean la puerta de «La Gloria», á cosa tan distinta, tan fresca, y modernísima [...]»<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> Vicente Lampérez. *Arquitectura y Construcción* (diciembre, 1909): 9.



planta superior, de 4,00 metros de altura, se dedicará a talleres de vaciado de escayola [...].

La construcción se ejecutará principalmente con fábricas de ladrillo de Villaverde, con mortero de cemento; constituyéndose los suelos con viguetas de hierro [...].

La fachada principal, que recuerda el concepto de la estación de La Concordia de Bilbao con su cristalera en arco, era un espacio a toda altura destinado a ser estudio de modelado; estaba flanqueada por dos pilonos, rematados por dos grandes esculturas de jinetes con antorcha en corveta, idénticos a los del puente de San Sebastián y que eran obra del propio escultor. Quizás incluso se trataba de vaciados directamente de aquellas figuras ecuestres, pues sigue Palacios en la descripción:

Los muros exteriores irán revocados y estucados en imitación de piedras naturales, por el procedimiento llamado á la catalana. El resto de la decoración, se ejecutará en piedra artificial, en todos aquellos elementos escultóricos que han de dar carácter al edificio.

Este guiño al puente del Urumea podría confirmar la hipótesis de Perla de la participación de Palacios y Otamendi en la realización de aquella obra.

Otra consideración de interés es la referencia al uso de revocos, estucados o el tipo de mortero, que vincula estrechamente a Palacios con los materiales y su empleo. No en vano, Palacios fue vocal miembro de la Comisión Especial para la redacción del Pliego de Cales y Cementos, formada en abril de 1910 y compuesta toda ella por ingenieros de caminos, a excepción de Palacios y el presidente, Mariano Carderera, que a la sazón era el director de la Escuela de Caminos e inspector general de Obras Públicas<sup>25</sup>. El pliego técnico finalmente vio la luz en 1919.

Nuestro arquitecto definitivamente estaba en todo.

## Palacios y Mengemor, la fusión total de arquitectura e ingeniería

Según se anunciaba antes —y aun a riesgo de romper una estricta cronología—, era conveniente separar, en el relato sobre la obra industrial de Antonio Palacios, la repercusión tan profunda que tuvo asociarse

con Joaquín Otamendi. Si bien compartieron estudio hasta 1919, cuando Joaquín obtiene la plaza de arquitecto de Correos (Pérez Rojas 1987, 124), se distingue claramente la preeminencia de Palacios en la traza y diseño de las obras; así se advierte en las obras netamente firmadas en solitario por aquel. Tras los primeros concursos, y colaboraciones quizás en estudios de otros arquitectos, abren una línea de colaboración con la novedosa Sociedad Mengemor, en la que participaba Miguel Otamendi, quien acabaría consagrando su vida al proyecto de Metro.

Miguel Otamendi fue uno de los miembros fundadores en 1904 de Mengemor (acrónimo de MENDoza, González Echarte y MOReno), pionera consultora de ingeniería en la que los socios constituyentes eran además empresarios, diseñando y ejecutando sus proyectos, y controlando desde el concepto de negocio hasta su realización y desarrollo. El capital fundacional de la empresa fue una central eléctrica en el barrio periférico de Tetuán de las Victorias, al norte de Madrid, adquirida por estos ingenieros un año antes, en 1903, por 75.000 pesetas<sup>26</sup>.

La Central de Tetuán había sido establecida por la Sociedad Anglo-Española de Alumbrado en mayo de 1897; era una fábrica de electricidad que funcionaba con una turbina de «gas pobre» y almacenaba el fluido en un gasómetro, de capacidad similar al existente en el «Campo del Gas» de la Ronda de Toledo. Como sostiene el ingeniero Antonio Manuel Sanz, es imprescindible explicar el funcionamiento de estas instalaciones para complementar la visión de contenedor a la que los arquitectos nos limitamos por regla general y poder entender el sentido de la obra industrial.

Esta fábrica de luz fue rediseñada y ampliada por Palacios, según constaba en su relación de méritos académicos de 1916, pero hasta hace poco no existía ninguna imagen gráfica de cómo era, convirtiéndose prácticamente en un arcano mitológico. A través de planos de ampliaciones posteriores, llevadas a cabo por el arquitecto Luis Sainz de los Terreros en 1931, se ha podido restituir el estado originario diseñado por Palacios.

La hipótesis de reconstrucción ha sido presentada en 2019, en una ponencia<sup>27</sup> en el congreso de INCU-

<sup>25</sup> «El Ingeniero. El pliego de los cementos». *Madrid Científico*, n.º 817 (1914): 375-377.

<sup>26</sup> Dato publicado en *Revista Electrón* (febrero 10, 1904).

<sup>27</sup> «La desaparecida Central Eléctrica de Tetuán en Madrid: retos y trazas de una reconstrucción». Álvaro Bonet López y Antonio Manuel Sanz Muñoz. *Congreso INCUNA* (2019).

NA, que se celebra anualmente en Gijón; dado que se basa en planimetría posterior que indica claramente las partes preexistentes, la verosimilitud de la propuesta parece acertada. Más incierta sería la datación, aunque nos atrevemos a ubicarla entre 1904 y 1906, por contexto lógico.

La central, que se localizaba al final de la calle General Margallo (números 33 y 35), se componía de unas oficinas con tres plantas anexas a la nave de turbinas, cubierta a dos aguas, con remonte central para ventilación e iluminación natural. Sería un espacio muy similar a la subestación de Metro en la calle Castelló.

Con el tiempo pasó de ser productora de energía a ser una subestación de distribución, pero de cierta importancia, pues de ella dependía todo el sector norte de Madrid y Chamartín de la Rosa. En 1927 fue vendida a la Compañía de Electricidad del Pacífico y poco tiempo después se produjo la susodicha ampliación, cuya planimetría tiene la virtud de representar por colores las partes originarias y reformadas; eso, y la decisión del arquitecto de mantener la unidad estilística, permitía una lectura de doble sentido para interpretar el estado originario de la obra de Palacios.

La apertura de la calle Orense se llevó por delante la parte originaria, sobreviviendo la parte de Sainz de los Terreros hasta los años ochenta, en que finalmente desapareció.

Uno de los primeros proyectos encargados externamente a Mengemor fue la creación de la Hidráulica Santillana y la construcción del embalse de Manzanares el Real. Y es que la electrificación de España estaba por hacer. En realidad, ya tenían el ojo puesto en un posible medio de transporte revolucionario para convertir Madrid en una metrópoli moderna, el Metro; y eso no era posible sin un suministro eléctrico fiable y garantizado. Tal vez por eso no había cuajado ninguno de los intentos previos durante tres décadas.

En septiembre de 1904, Miguel Otamendi y González Echarte acudieron invitados como delegados españoles a la inauguración del Metro de Nueva York; los suburbanos de Nueva York y París (1900) serían los referentes para el proyecto de Ferrocarril Metropolitano que, junto a Carlos Mendoza, empezaban ya a pergeñar en la oficina.

Tras estas tareas, la sociedad Mengemor emprendió otra misión de gran magnitud y singularidad: un salto hidroeléctrico en Mengíbar (Jaén) sobre el río Guadalquivir. Fue la primera presa con compuertas móviles de España, y el diseño arquitectónico recaló de nuevo en Palacios.



Casa-centro logístico para la construcción de la presa de Mengíbar, entre el río y la antigua carretera nacional. / Foto del autor.

El edificio de la central se sitúa sobre la rasante del agua represada. Las compuertas regulan el caudal de agua, reteniéndola en estiaje y soltándola en las avenidas. Es como un templo de la electricidad, repartido en dos volúmenes de distinta altura, pero gran unidad compositiva, con un único espacio en su interior y un enorme puente-grúa que se mueve en el eje longitudinal de la nave. Construido todo en sillería, salvo las enjutas de los arcos en mampostería concertada, el ritmo lo marca la secuencia de grandes arcos de trasdós generoso y pilastras de orden gigante; Palacios parece retomar algunos conceptos del I.C.A.I., pero ciertamente la estética ciclópea, casi brutalista, no tiene en esta ocasión concesiones decorativas, más allá de los juegos volumétricos. Unos dados emulan un recuerdo conceptual de capiteles, y unas impostas parciales marcan la unidad global. De nuevo aparece la cornisa escalonada, muy querida por Palacios en sus composiciones, y que veremos presentarse en edificios de Metro encintando los vanos, como en las cocheras de Cuatro Caminos o la subestación de la calle Olid.

Subsiste también una construcción en ruinas con enlucido de color ocre, en el cruce de la antigua carretera de Bailén con el río Guadalquivir, que —por sus características y proximidad a la presa— cabe pensar que fuese la oficina desde la que se dirigiesen y controlasen los trabajos. Su estampa, con una esquina en curva, con mirador y ático de remate, guarda semejanza con la Botica Nova de O Porriño, por lo que me atrevo a atribuir a la mano de Palacios lo que sería otra pieza inédita más para su catálogo.

Comenzada en 1913, la Central de Mengibar fue finalmente inaugurada por Alfonso XIII el 30 de noviembre de 1916. Nuestros protagonistas están a las puertas de comenzar la aventura del Metro.

## El Metro de Madrid, el desafío de desenterrar la arquitectura

Si Miguel Ángel decía que podía ver dentro de un bloque de mármol la escultura y que él solamente se limitaba a quitar lo que sobraba, así tuvo que concebir Palacios la arquitectura del Metro. Por primera vez tenía que diseñar desde la entraña, y determinar cómo se presentaba luego en la ciudad, cómo emergía el monstruo. Se enfrentaba a la dimensión de la obra pública, algo extenso e incommensurable. La respuesta tenía que ser universal. ¿Qué aspecto debía tener el Metro?

La población nunca había experimentado la sensación de bajar a la mina, al averno, y por ello era esencial que el descenso fuese lo más amable posible. Aquí el argumento era el contrario a la desnudez: el Metro tenía que estar tapizado, todo cubierto de cerámica. En ese sentido Palacios no había inventado nada, y los precedentes en otras ciudades ya se hallaban vestidos de azulejos. Lo que sí aportó fue la idea del color intenso, abundante, y las formas sugerentes; era necesario volumen y textura, es decir, cerámica.

Quizás el vestíbulo de Sol pudo ser uno de los más apabullantes de la historia mundial de los suburbanos: un friso de cornucopias con todos los escudos de las provincias españolas, una taquilla central de mármoles y latones entre cuatro pilares que sujetaban un gran lucernario cenital. El arquitecto Vicente Patón (1948-2016) —presidente fundador de la asociación Madrid Ciudadanía y Patrimonio— contaba cómo recordaba aquel vestíbulo en su infancia, como una cueva mágica, oscura, pero en la que centelleaban cientos de brillos; sin duda, el lucernario cegado y la luz incandescente generaban una atmósfera fantasmagórica para la mirada curiosa de un niño. Meter luz natural en los vestíbulos era la manera de disminuir el contraste entre los andenes y el exterior, y se hizo siempre que las condiciones y profundidad lo permitieron. Este gesto delicado se eliminó posteriormente y no queda ni un solo tragaluz originario conservado.

La concesión del Ferrocarril Metropolitano Central, nombre primigenio del proyecto, fue solicitada al Ministerio de Fomento en mayo de 1914 a instancias de Miguel Otamendi<sup>28</sup>, y con un plan de cuatro líneas, detallando condiciones, pendientes máximas, intervalos, secciones de los carriles, y cuantos detalles concisos a la par que indefinidos que daban solución a todos los interrogantes que la propuesta suscitase; en las 101 páginas de memoria se justificaba desde el trazado hasta las tarifas. Se otorgó por R.O. de 19 de septiembre de 1916; el Banco de Vizcaya ofreció financiar con 4 millones (la mitad del capital inicial) si conseguían inversores suficientes que cubriesen la otra mitad; para entonces Otamendi ya había conseguido convencer al rey de aportar cerca de 2 millones de pesetas. Así nació la denominación de Compañía Metropolitano Alfonso XIII.

Para el monarca debió de ser un negocio, como lo insinuaría una nota de 1924 de la secretaría personal en que se anota la cantidad de 210.000 pesetas en concepto de 84 décimas de cédula de concesión a 2.500 pesetas cada una; «conviene mantenerlo secreto», añade.

Parece un camino sencillo, y quizás tenga algo de conjunción astral, porque lo cierto es que hasta alcanzar un proyecto viable, hubo muchas tentativas previas malogradas durante décadas; se conocen hasta siete diferentes alternativas desde Locatelli en 1884 a García Faria en 1892, como compendia mi compañero Luis Manuel Marco en un trabajo académico, con una inédita propuesta gráfica, representando todos los proyectos a partir de un mismo plano base (Marco Fernández 2015).

Una vez constituida la nueva compañía con Miguel Otamendi al frente, se prepararon los planos de detalle, licitando la primera línea norte-sur entre Cuatro Caminos y Progreso. Como requisito de la concesión, se instaba el comienzo de las obras en un plazo de tres meses desde la publicación en la *Gaceta*<sup>29</sup>, y su ejecución en un tiempo máximo de tres años para la primera línea y once en total para completar la concesión. Las obras empezaron el 23 de abril de 1917 en la Puerta del Sol<sup>30</sup>, y se fueron abriendo pozos de ataque simultáneamente por todo el recorrido para ir avanzando las galerías a lo largo del trazado pre-

<sup>28</sup> AGA. Sig. 26-21353.

<sup>29</sup> *Gaceta de Madrid*, n.º 17, enero 17, 1917, 150-151.

<sup>30</sup> Es muy frecuente encontrarse la fecha de 17 de julio de 1917 como inicio de las obras del Metro. Es un error,

cuyo origen puede ser el propio Miguel Otamendi en una publicación de 1944, faltándole la memoria o por equivocación. Lo cierto es que empezaron el 23 de abril de 1917, como atestigua la prensa de la época.



Derribo de los talleres de Pacífico en octubre de 2014

/Daniel Garrido

visto. La empresa encargada de hacerlo, Hormaeche, era la misma que había llevado a cabo el ferrocarril de Canfranc.

En las vallas instaladas en la Puerta del Sol rezaba el siguiente rótulo: «Compañía Metropolitana Alfonso XIII. Inauguración de la línea norte-sur octubre 1919». La capacidad de organización de las tareas y el conocimiento de todo lo que les concernía para llevar a cabo tan arriesgada aventura permitió verificar la fecha anunciada, produciéndose la inauguración el viernes 17 de octubre de 1919.

Aunque los túneles estaban perfectamente definidos, entre noviembre de 1917 y abril de 1918 se fueron concretando los detalles de las estaciones y el diseño definitivo de las cocheras y talleres en Cuatro Caminos.

Después de su recorrido profesional en obra pública e industrial, es incuestionable la total implicación de Antonio Palacios en una obra como el Metro de Madrid; en concreto, el arquitecto sería el responsable de diseñar interiores de estaciones, su decoración, vestíbulos, bocas y accesos, sus farolas anunciadoras, balaustradas y rejerías, los templetos de Sol y Gran Vía, las subestaciones eléctricas de Quevedo y Salamanca, las Cocheras de Cuatro Caminos y Ventas, la Central de Motores en Pacífico y los talleres de la calle Valderribas.

Conviene aquí hacer hincapié en el aspecto multidisciplinar del equipo de Metro del que Palacios formó parte. Por optimizar los tiempos y agilizar los

trámites, encontramos distintas firmas en los documentos, que por tratarse de un ferrocarril debía rubricar un ingeniero de caminos, según la Ley General de Obras Públicas de 1877. Ese es el motivo por el que la mayoría de los planos fuesen firmados por el ingeniero José Valentí de Dorda, otros pocos por Alejandro San Román y Miguel Otamendi, quien casi siempre estampaba su visto bueno. Antonio Palacios como arquitecto firmó algunos, pero no todos. Otro caso, como el de la mencionada Central de Motores, nos muestra claramente quién firma en un caso o en otro; ante el Ministerio de Fomento tenía que ser rubricada por un ingeniero de caminos (Miguel Otamendi) y otro industrial (su hermano, José María)<sup>31</sup>, mientras que ante el Ayuntamiento tenía que firmar un arquitecto. Palacios estaba en todo, aunque no lo suscribiera autógrafamente.

Esto ha motivado que, con la intención de desmerecer el valor indudable del Metro como Patrimonio Industrial y Cultural, haya habido alguna corriente negacionista, en colaboración con la función pública, para satisfacer intereses particulares contrarios a la conservación de estos bienes. Y es que resulta más fácil derribar una obra si la firma un ingeniero desconocido como Valentí de Dorda, que si supone otra pérdida en la lista negra de obras derribadas de Antonio Palacios.

En efecto, la ausencia de la rúbrica no es razón para no atribuir al arquitecto el diseño de las estaciones de Gran Vía y Sol con sus templetos, que no cuentan con el autógrafo de Palacios<sup>32</sup>, pues esta ausencia no menoscaba el genio ni el evidente posicionamiento intelectual de su creador.

Aun después de la profunda investigación realizada al respecto en los archivos, no se puede asegurar que no puedan aparecer nuevos documentos en el futuro; y, por otro lado, los expedientes últimamente localizados refrendan en todo el compromiso y participación de Palacios en el Metro, por lo que dejan completamente obsoletas incluso algunas tesis doctorales recientes sobre el tema, que no han aportado ninguna documentación significativa al estudio del diseño del suburbano y su indisociable vinculación con el arquitecto.

Por ejemplo, la solicitud de alineaciones de los talleres de Valderribas en 1922<sup>33</sup> no había sido encontrada porque el solicitante no era Metro, sino el ante-

<sup>31</sup> AGA. Sig. 26-22159.

<sup>32</sup> AGA. Sig. 26-22288-04619.

<sup>33</sup> AVM. 9-281-73.

rior propietario del solar, César Pérez; Palacios, que firma el plano, actuaba en este expediente además de como arquitecto como representante de la Compañía Metropolitana Alfonso XIII. El solar tenía fachada también por la calle Granada, y su uso fue de intendencia de la compañía, con garajes para camiones que pudieran trasladar piezas y maquinaria, y talleres para fabricación de piezas. Varios detalles constructivos provienen de los talleres de Cuatro Caminos, pero también se relaciona con la época de la U.E.E. y el Cerro de la Plata. Palacios recurre a marcar los ritmos con pilastras, dejando en estos talleres todo el ladrillo a cara vista y jugando con su aparejo para generar la composición. Tampoco faltaban sus característicos miradores, que daban a la plaza interior, y apenas queda la imagen gráfica de la inauguración con Miguel Otamendi y la reina Victoria Eugenia.

Incautados seguramente en la guerra, los talleres de Pacífico permanecieron muchos años en manos del ejército, y cuando Metro recobró la posesión ya no les dio uso alguno, por lo que quedaron muchos años abandonados. Lo que resulta más lastimoso es no haber descubierto a tiempo esta documentación, ya que los inmuebles fueron derribados en octubre de 2014, sin constar en ningún sitio que se derribaba

una obra industrial de Antonio Palacios. Ahora que lo sabemos, es tarde.

Igual suerte corrió el complejo de cocheras y talleres de Ventas. El edificio de oficinas y viviendas rematado con una torre, similar al de Cuatro Caminos, fue demolido hace varias décadas, mientras que las cocheras fueron derribadas en 2009, quedando en pie un pabellón longitudinal que echaron abajo a finales de 2017. Del recinto diseñado por Antonio Palacios —y edificado entre 1922 y 1924— solo ha sobrevivido la embocadura del túnel, que sigue un modelo basado en el de Cuatro Caminos.

Fueron esos años muy prolíficos en la construcción de Metro y, además de las nuevas estaciones de la línea 2 y la continuación de la línea 1, Palacios se encargó de realizar las subestaciones de la calle Castelló, n.º 19<sup>34</sup> y de la calle Olid, n.º 7<sup>35</sup>, con una ampliación en 1928. Su diseño sigue la misma línea que el resto de construcciones urbanas de Metro.

Sin duda la más llamativa de estas realizaciones sería la Central de Electricidad de Pacífico, o Nave de Motores<sup>36</sup> —milagrosamente conservada intacta—, a la que su presencia simbólica requería una imagen más monumental. El objetivo de levantar esta central no era otro que tener la independencia energé-



Vista principal de las cocheras de Cuatro Caminos / Ricardo Grobas

<sup>34</sup> AVM. 6-368\*-58.

<sup>35</sup> AVM. 12-259-23.

<sup>36</sup> AVM. 45-48-12.



Vista desde el interior de las cocheras de Cuatro Caminos / Ricardo Grobas

tica para que el Metro siguiese funcionando en caso de corte o caída del suministro del fluido eléctrico. El sistema de producción era a través de tres grandes motores suizos de diésel. En una nave contigua se hallaban los acumuladores, mediante los cuales podía funcionar como subestación.

El tratamiento de los materiales combina ladrillo visto con sillería en apilastrados, balastradas e impostas; son reconocibles gestos invariantes de la obra de Palacios, existiendo una coherencia estética con el resto de Metro, tanto en el exterior como en el interior, donde incorpora zócalos y capiteles cerámicos de Ramos Rejano.

Es decir, que existía una voluntad consciente de dotar a la compañía de una imagen unitaria, una iden-

idad reconocible en toda la red. Verdaderamente, Palacios le había conferido esa solución universal al Metro, una absoluta personalidad distinguible de lejos, y por su calidad, hasta podríamos decir de gran nivel.

Merece la pena concluir hablando de una de las piezas industriales más destacadas de Metropolitano: las cocheras y talleres en Cuatro Caminos. Es un patrimonio frágil y amenazado, aun tratándose del origen indubitado de la red, sin el cual nunca podría haber operado la compañía. Es además la pieza que falta a los espacios ya musealizados del suburbano — sería el broche de oro— que podría ser un magnífico y extraordinario museo de transporte, contenedor de una de las mejores colecciones históricas de trenes, con ejemplares conservados de todas las series de co-

ches que existieron. Junto a la nave de Pacífico y la estación de Chamberí, las cocheras —que como dice Patricia Calvo son una joya— con sus trenes conformarían uno de los mejores conjuntos históricos de Metro en el mundo.

Comenzadas en 1917, a instancias de Palacios y Otamendi según consta en los registros municipales<sup>37</sup>, las cocheras de Cuatro Caminos fueron diseñadas con un cuidado arquitectónico e ingenieril. Como todo el Metro, fueron diseñadas aprendiendo de los errores de París o Nueva York, pero también tomaron inspiración de estos ejemplos, como en el caso de Nueva York, donde los talleres estaban resueltos con módulos en diente de sierra (Valdés 2015 y 2016). Las cocheras de Madrid son, por esa solución constructiva, una excepción en Europa, donde habitualmente se recurría a cubiertas a dos aguas.

Por las cuestiones ya indicadas, muchos de los planos conservados llevan la firma del ingeniero Valentí de Dorda, subyaciendo en todo momento las «huellas dactilares» del genio de Palacios, que se detectan en primer lugar en la decisión de separar las naves del linde para crear una plaza intermedia, de forma que toda la actividad podía ser vista desde fuera. Esta decisión deliberada suponía crear una imagen del edificio, una estampa reconocible, y hacer un tratamiento de borde, que se asemeja mucho al cerramiento del cercano Hospital de Jornaleros.

La embocadura monumental y el acceso al recinto coincidían en el chaffán de la parcela, punto donde la volumetría se percibía con toda la fuerza del escorzo. La fachada del túnel, con una rosca de fábrica mixta, combinando recias dovelas pétreas con otras de ladrillo escalonado; una intervención plástica que proporciona una significada potencia formal a la entrada al mundo subterráneo. Fue el historiador Álvaro Valdés quien en 2015 por primera vez encontró una similitud figurativa de este grandioso arco con las arquerías del Stadtbahn (ferrocarril elevado) de Viena, trazado por Otto Wagner, y que posteriormente ha sido objeto de citas no referenciadas en algunas publicaciones.

Aquí tenemos un ejemplo de la transversalidad de competencias: si bien el plano de alzado lo rubrica el ingeniero Alejandro San Román, la composición y

tratamiento de materiales apuntan manifiestamente a Antonio Palacios. Igualmente, otra serie de detalles denotan su intervención, como la imposta que recorre los vanos, los testers escalonados en la nave de talleres mecánicos, el doble fajeado del zócalo con mampostería concertada, el derrame en los quicios de los vanos, los miradores del edificio de oficinas (conocido como Tuduri) y sus rejas, idénticas a las del Hotel Florida de Callao, de la misma época.

Durante el trascurso de las obras, Palacios concibió un taller provisional de herrería<sup>38</sup>, una caseta de madera de escasa entidad necesaria para trabajar el montaje de las cerchas fabricadas por Altos Hornos de Vizcaya; algo que demuestra la implicación más absoluta en la obra, haciéndose cargo de solventar cualquier necesidad que fuera de su competencia.

Tras varios meses intensivos de búsqueda manual, apareció en el Archivo de la Villa un expediente de alineación lateral y trasera de la parcela de Cuatro Caminos, en la que Palacios solicitaba definir el lindero completo para continuar la edificación de las «cocheras y talleres del Metropolitano Alfonso XIII»<sup>39</sup>, apenas tres meses después de haberse inaugurado este novedoso medio de transporte.

Las cocheras han llegado en pie para celebrar el centenario de Metro, que se conmemoró el pasado 17 de octubre de 2019; La asociación Madrid Ciudadanía y Patrimonio, presidida por Amparo Berlinches, trabaja esforzadamente para preservarlas; confiemos en que se imponga la cordura y la sociedad finalmente consiga salvar este bien tan singular.

## El Nuevo Madrid y el canal de Guadarrama, un proyecto desconocido

En octubre de 1918 se publicó una entrevista a Antonio Palacios que le hizo el escritor Evaristo Correa Calderón<sup>40</sup>. Entre anécdotas y otros relatos, Palacios explica su dedicación del momento y revela que, además del Metro, prepara un proyecto urbanístico:

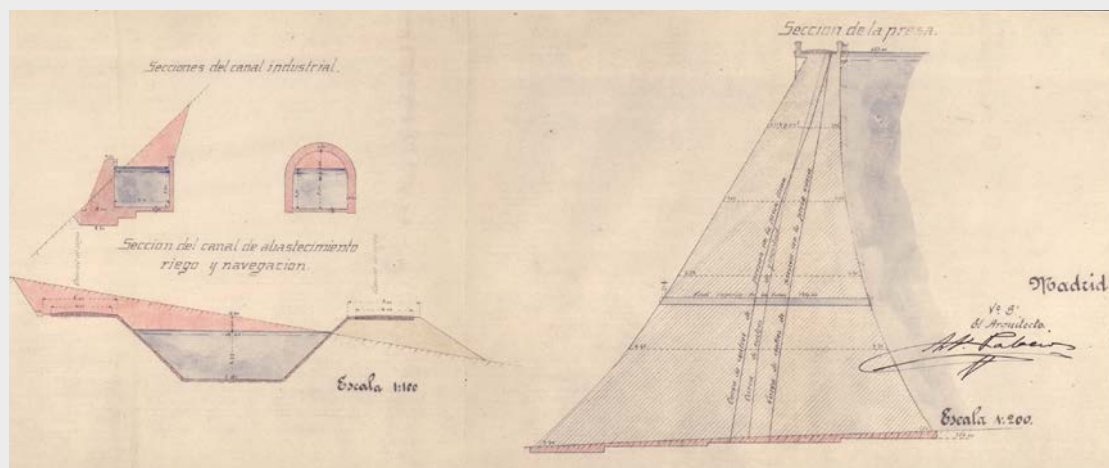
En Madrid me ocupo ahora, preferentemente, de las estaciones del Metropolitano que dirijo con Otamendi, un gran edificio que empezaré pronto en la Gran

<sup>37</sup> AVM. L-AD. 900.

<sup>38</sup> AVM. 24-80-2.

<sup>39</sup> AVM. 42-444-12.

<sup>40</sup> *Renovación Española*, n.º 37 (octubre 10, 1918): 11-13. Se da la curiosa circunstancia de que el entrevistador era mi tío abuelo, lo cual me produjo una extraña cercanía que me impulsó a rastrear ese desconocido proyecto del «Nuevo Madrid», que sorprendentemente apareció en la Biblioteca del Palacio Real.



Detalle de la presa y canal de Guadarrama. Proyecto de «Nuevo Madrid», 1917  
/ Real Biblioteca de Palacio. ©Patrimonio Nacional

Vía, y trabajo con el mayor entusiasmo en la colaboración del gran proyecto de mi hermano Jesús, la ciudad jardín «Nuevo Madrid».

En efecto, Jesús Palacios, ayudante de Obras Públicas, fue el fundamental impulsor de esta idea, y se llevó por ello todo el protagonismo de la prensa, en la que el nombre de su hermano Antonio no aparece siquiera mencionado, siendo esa la causa de que haya permanecido durante tanto tiempo inédita en la biblioteca del Palacio Real.

Las escasas referencias publicadas sobre el proyecto lo describían como un «barrio moderno, dotado de construcciones higiénicas, destinadas en gran parte a la población obrera empleada en las industrias que en dicha zona podían establecerse»<sup>41</sup>. Aunque obtuvo el apoyo del Instituto de Reformas Sociales y el proyecto fue presentado a Alfonso XIII —quizás esperando obtener un apoyo similar al de Metropolitano— no tuvo mayor recorrido y se desvaneció tras la muerte prematura de Jesús, en 1922. Por el espectro de población a quien en verdad iba dirigido, la clase media, no era un negocio tan apetitoso para el monarca como la empresa del Metro u otras industrias con visos de generar grandes beneficios.

El territorio donde se pensaba implantar el «Nuevo Madrid» abarcaba más de 3.000 ha, y se situaba entre la Casa de Campo, Aravaca, Pozuelo, el monte del Pardo y Las Rozas. ¿Será, o no, coincidencia que

Antonio Palacios acabase viviendo en El Plantío en la posguerra, precisamente dentro del ámbito de esta Ciudad Jardín no realizada?

Por lo demás se trataba de un plan muy completo, y en cierta medida muy moderno, al considerar aspectos como la movilidad, la salubridad o el medio ambiente. La Ciudad Jardín se flanqueaba por los dos Reales Sitios de El Pardo y la Casa de Campo, que quedaban unidos por un corredor verde limítrofe que recorría todo el lado oeste del proyecto. En parte, la filosofía del «Nuevo Madrid» era la vuelta a la naturaleza, dicho textualmente. Con este precedente, es inevitable acordarse del actual proyecto de Corredor Ecológico del Suroeste, que promueven vecinos y ecologistas, y propone la unión verde de las cuencas hidrográficas del Manzanares y Guadarrama; los autores se adelantaron un siglo a esta necesidad vital de la ciudadanía contemporánea.

Una de las razones para considerar este proyecto desconocido parte de la obra industrial de Antonio Palacios no es su condición de plan urbanístico —tema que aborda Jesús Ángel Sánchez en este libro—, ni siquiera la línea de tranvía que debía unirlo con Madrid capital, sino el nuevo plan de abastecimiento de agua. De manera asombrosa, los dos hermanos retomaban una inconclusa obra del siglo XVIII, el Canal de Guadarrama, para alimentar de agua potable su vasta urbanización.

<sup>41</sup> *El Figaro*, junio 13, 1919, 3.

Existían 22 km excavados entre la garganta de El Gasco y la población de Las Rozas, y una presa en ruinas. Era un canal que se intentó continuar varias veces de manera infructuosa. La de Jesús y Antonio Palacios fue la última vez que se trató de recuperar esta infraestructura, tal y como se presentó en el congreso de INCUNA de 2018<sup>42</sup>.

Una de las novedades técnicas de la propuesta era la construcción de una presa-bóveda, es decir, de doble curvatura (en planta y en sección), para embalsar el caudal del Guadarrama aguas arriba de la vieja presa en ruinas. Luego a través de una conducción en mina y un sifón se daba alcance al viejo cauce, que además de abastecimiento se iba a recuperar como navegable. El sueño de los ingenieros Lemaur, roto con el hundimiento de la presa inacabada de El Gasco en mayo de 1799, estuvo muy cerca de resurgir y hacerse realidad. Pero tampoco pudo ser. La historia de Madrid siempre ha sido de resiliencia y sobreponerse al fracaso sistemático de los planes de progreso y ciencia.

Como se puede ver, Palacios estuvo continuamente influido por la obra pública, y las presas y centrales hidroeléctricas fueron muy recurrentes en su carrera. Los ejemplos que siguen van precisamente en la misma línea. La piedra, el hierro, el agua; su vida fue pura tectónica.

## **Dos obras de agua en Galicia: la Central del Tambre y el molino de Ponteareas**

Parece mentira la capacidad que tuvo Antonio Palacios de crear obras sin descanso, y de ejecutarlas casi a la vez. Los años veinte fueron la época de desarrollar Metro y abordar el Círculo de Bellas Artes, la cumbre de su carrera en Madrid. Pero en esta década, con grandes cambios influidos por la prosperidad europea y americana, fue también en la que empezaron a influir más sus orígenes galaicos y vernáculos.

Aunque Palacios nunca abandonaría Madrid, su arquitectura empezaba a quedar pasada de moda en una capital inquieta y acelerada, que se veía influida inevitablemente por la veloz prosperidad del período de entreguerras. Y él no estaba dispuesto a cambiar su mirada y su entendimiento. Por el contrario, en Galicia la vida iba a otra velocidad; allí todavía podía volver la vista hacia los orígenes: una introspección hacia

la verdad de la estática y de la roca, un «viaje al centro de la Tierra», que es justo donde nace el granito.

Solo así podríamos entender la evolución en la expresividad de Palacios, que incluso podría irónicamente decirse que siguió lo de «menos es más» de Mies van der Rohe, si comparamos la distancia conceptual que existe entre el Ayuntamiento de O Porriño y las Salesas de Vigo.

Y no podemos por menos que sospechar que la esencialidad que inspira la industria y el espacio de trabajo —frente al representativo— fue lo que imprimió esa rotundidad plástica en obras como la Central Hidroeléctrica del Tambre, en el concello de Noia. Santiago Rodríguez y Alfredo Vigo coinciden también en comentar esta singular obra industrial en esta misma publicación, lo que manifiesta su trascendencia.

El salto hidroeléctrico era una concesión con origen en 1908, que fue cambiando de manos sin llegar a concretarse un proyecto definitivo. En 1923, cuando estaba todavía a medio hacer, fue adquirido por la Sociedad Gallega de Electricidad, encargando a Palacios la arquitectura del complejo (Carmona 2016).

A 7 km de distancia río arriba, un azud eleva la altura del agua, que es conducida por un canal de poca pendiente por las laderas del monte, hasta situarse sobre la central propiamente dicha, ganando una diferencia de cota de 100 metros para conseguir la presión necesaria; desde la cámara de carga se lanzaba el agua por un sifón que movía con fuerza las turbinas dentro de la sala de máquinas. Según la prensa, en octubre de 1925 se hallaba ya concluida al menos la presa, el canal y la cámara de agua; y la central estaba prácticamente terminada.

El Tambre seguía el modelo de Mengíbar, con un volumen escalonado, diferenciando los usos interiores, donde la sala de turbinas es un espacio a toda altura. También incorpora un puente de mando como en la Central de Metro en Pacífico, construida casi a la vez.

El aspecto general se ha relacionado con una fisonomía típicamente eclesiástica, llegándose a definir el estilo como neorrománico. Algunos denominaron al Tambre la «catedral industrial gallega» (Iglesias Veiga 1993, 182), y sin duda se trata de un edificio más bien áulico, aunque, pensándolo con detenimiento, es en realidad completamente civil. No tiene más pa-

<sup>42</sup> Álvaro Bonet López, «El Canal de Guadarrama. De la navegación imposible al abastecimiento frustrado,» En *Congreso INCUNA* (2018).



Interior de la nave de turbinas en la Central del Tambre recién inaugurada, en una postal de época. / *Archivo del autor.*

rangón con lo religioso que su monumentalidad; pero, más que de una catedral, la de una gran biblioteca o unas termas.

La composición de las fachadas está marcada por un ritmo de contrafuertes y arcos de medio punto, sin destacar en exceso la cornisa, formada por canecillos. Lo que es indudable es la dignidad que tiene este edificio, y ello a pesar de no tener vocación de ser un espacio público y visitable, y de emplazarse en el fondo lejano de un valle de otra época<sup>43</sup>; uno se maravilla cuando al intentar alcanzarlo hace en realidad un recorrido iniciático a lo más recóndito del ser.

En Pontearreas se halla la otra obra hidráulica, de menor entidad, y hoy transformada en restaurante. Se trata de un molino con una vivienda superior; a modo de torrecilla, el molino se yergue sobre el río Tea, en una amplia finca que viene siendo atravesada por el caz que lo alimentaba. La atribución a Palacios no está ratificada documentalmente, si bien se considera obra suya (Iglesias Veiga 1993). De planta cuadrada, tiene tres alturas a las que se accede desde el exterior a través de una escalera. La planta inferior de mayor altura y destinada a la maquinaria tiene un gran arco abierto al río. Toda la construcción está realizada en granito, con muros de sillería tosca irregular en la que la presencia de la escalera y balconadas se destaca por la firme balaustrada de talla rústica.

La única referencia que se ha podido averiguar de la hemeroteca es de 1926, en una breve nota que indica que «se ha concedido a D. Antonio Paramés el

aprovechamiento de 105 litros de agua por segundo derivados del arroyo Poulo, en término de Puenteareas». Por su parte, los catálogos de Palacios datan la construcción hacia 1930 (Armero 2001; *Arquitecto Antonio Palacios* 1998).

### Epílogo. La obra inacabada de Palacios y Torroja

Tal vez suene imposible pensar que hubiese existido una obra conjunta de dos gigantes como Eduardo Torroja y Antonio Palacios. Imposible no era, pero no llegó a buen puerto; o, mejor dicho, no se terminó.

Acabada la Guerra Civil, Metro tenía grandes planes para esa «nueva España», que sin duda sobreestimaron desde un frustrado e ilusorio optimismo, acompañado de una aciaga escena internacional sumida en la II Guerra Mundial. Se encargaron nuevos trenes, se comenzó la línea de Bulevares y se continuaron las obras de la línea 3. Eran demasiadas cosas, y aun así Metro quiso también alzar su flamante sede social en su centro neurálgico, que eran las cocheras de Cuatro Caminos.

En abril de 1940, Palacios firma un proyecto que, a través de la constructora Agromán, se remite al ingeniero Eduardo Torroja para que lleve a cabo el cálculo preciso de las secciones estructurales. En las memorias anuales de Metro se informa del propósito de iniciar el proyecto en 1939 y se constata su arranque un año después.

<sup>43</sup> No debe de ser casualidad la dimensión histórica que alcanza la toponimia de este lugar, que da nombre a

la dinastía de Trastámara (de «Tras Tamaris», más allá del Tambre).

Los planos que hasta hace poco eran desconocidos<sup>44</sup> muestran un edificio de corte clasicista sobrio que estaba destinado a ocupar perimetralmente los bordes del espacio de playa de vías delante de las naves de las cocheras. Por un lado, esto significaba perder la vista de las naves desde la avenida principal, pero por otro el edificio de oficinas volcaba su fachada interior a ese espacio plaza, lleno de ventanales y con miradores en los ejes principales de fachada y de los chaflanes.

Como sede social, llama poderosamente la atención que Palacios ya preveía la instalación de un museo, sala de maquetas y biblioteca en la «Casa del Metro»; solo veinte años después de su inauguración eran completamente conscientes de la importancia que este medio de transporte había tenido para la ciudad.

En los planos de detalle se indica hasta la naturaleza de los paramentos: chapado en caliza y granito, siguiendo el bicromatismo típico del barroco madrileño, como se da en el Palacio Real. Un aspecto destacable de la composición es que las ventanas guardan un despiece muy semejante al de los cerramientos de la Escuela de Arquitectura, diseñada por su discípulo Pascual Bravo (1933-36) y un guiño delicioso es la for-



Parte comenzada de la «Casa del Metro», 2015

/ Fotografía del autor

<sup>44</sup> Los planos se han dado a conocer en la web [www.cocherascuatrocaminos.es](http://www.cocherascuatrocaminos.es) publicada con motivo del Centenario del Metro, a comienzos de octubre de 2019 y poco después en la exposición «La huella del Metro», organizada entre Metro y el Museo ABC, en la que el Grupo de Documentación de Arquitectura y Ciudad, dirigido por Javier Ortega, ha reproducido en una serie de perspectivas el volumen de la «Casa del Metro».

mación de los frontones de los tres balcones principales a partir del logotipo de Metro, que sin duda habría incorporado en cerámica o mosaico.

Desde el punto de vista tectónico, este edificio habría tenido un aspecto parecido al contemporáneo Banco Viñas Aranda de Vigo, de 1941, que fue el último proyecto eminentemente urbano de Palacios en Galicia (Iglesias Veiga 1993). Está claro que el orden gigante y clasicista es una constante en la obra palaciana, pero, si comparamos los planos del banco vigués con la «Casa del Metro», vemos que guardan una gran relación entre sí en pequeños pormenores: almohadillados, gran puerta principal de acceso a varias alturas, planta ático en un entablamento clásico, con ventanales a modo de metopas entre triglifos, las hornacinas en el acceso.

En la posguerra, es el momento en el que Palacios —influido por el contexto de exaltación de los valores tradicionalistas de la dictadura franquista— declara su admiración por el «excelso español D. Juan de Villanueva» y la «proclamación de las normas vilanovianas como positivo código de nuestras presentes y futuras actuaciones» (Palacios Ramilo 1945). Palacios creyó ver la oportunidad de corroborar su concepción de la arquitectura, que ya había quedado algo desplazada en los últimos tiempos por la pujanza de corrientes internacionales hacia una vanguardia más racionalista; en realidad, el mundo se le estaba quedando grande a Palacios, o quizás fuese al revés.

Tal vez por eso, la «Casa del Metro» refleja un último intento de Palacios de revalidar su posicionamiento vital para un concepto de país que en realidad no existía, produciéndole un desencanto que le llevaría a una vida discreta en la mencionada casita de El Planío (González Méndez 2004).

La construcción fue iniciada en 1940, conservándose la planta baja y el arranque de la siguiente, por lo que resulta obvio que Torroja devolvió los cálculos realizados, y que incluso ha de estar preparada la cimentación.

Los restos de esta construcción inacabada que antes eran confusos, a la luz de interpretar los planos, resultan clarividentes: tanto por su aparejo a tizón (que supone muro de cerramiento grueso) como por las esperas de todos los pilares metálicos a la vista.

Es un valor añadido sin duda a esta historia que reconstruye el pasado de una ciudad, de un país; de todo lo que fue, y lo que pudo haber sido. El pensamiento humano no tiene límites, tal vez por eso siempre quedan cosas por hacer; y seguro que seguir estudiando a Palacios es una de ellas.