

SOBRE EL conjunto del PARQUE MÓVIL

1_INTRODUCCIÓN

2_SOBRE LOS BARRIOS OBREROS EN CONJUNTOS INDUSTRIALES

3_HISTORIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE MÓVIL Y DE LA COLONIA DE SAN CRISTOBAL.

4_SITUACIÓN URBANÍSTICA.

5_PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

5.1_ Inclusión del complejo industrial-residencial como "Conjunto Histórico" en el Catálogo del PGOU.

5.2_Declaración de BIC para el edificio del PMM.

1_INTRODUCCIÓN

El actual edificio del Parque Móvil del Estado (PME), antes llamado Parque Móvil de Ministerios (PMM), se construyó –junto a las viviendas del poblado de San Cristóbal, levantadas para sus empleados– entre los años 1940 y 1957, bajo la dirección del arquitecto Ambrosio Arroyo Alonso.

El conjunto ocupa prácticamente la manzana del ensanche de Chamberí comprendida entre las calles Cea Bermúdez, Bravo Murillo, Donoso Cortés y Vallehermoso, si bien el frente de Vallehermoso y parte del de Donoso Cortés quedan al margen de la intervención. En el ángulo noreste, terreno que fue siempre del canal de Isabel II, hoy se sitúan los Teatros del Canal.

Realizado cuando aún no se habían ejecutado estas calles del ensanche e ignorándolas, la actuación supuso el corte de la continuidad de García de Paredes con Joaquín María López o de la prolongación de Magallanes y Escosura hasta Cea Bermúdez, pero finalmente configuró una manzana de mayor tamaño bien inserta en el conjunto y con una calidad urbana interna hoy apreciable.

Forman el Conjunto el poblado obrero y el edificio principal del PMM, constituido este último por los servicios generales de cabecera, el garaje y los talleres. Los valores patrimoniales del edificio y del poblado son diferentes pero inseparables. El valor del poblado es histórico, social, cultural y arquitectónico sobre todo como parte de la unidad total, y el edificio administrativo-industrial, además de ese valor de conjunto, destaca por sus características específicas, arquitectónicas y constructivas, y por sus elementos singulares.

Su principal valor global está en ser una solución industrial residencial autosuficiente, excepcional en la ciudad central, ejemplo de posguerra y con una ordenada implantación en el entorno urbano.

2_SOBRE LOS BARRIOS OBREROS EN CONJUNTOS INDUSTRIALES

Si el Patrimonio Industrial pretende ser el testigo, conocer y dejar constancia, de la sociedad de la fábrica, tendrá que tener en cuenta los espacios vinculados a la producción, no solo las instalaciones de explotación; la maquinaria pero también el saber hacer, las condiciones técnicas y sociales del trabajo, que forman asimismo parte de ese patrimonio industrial.

La vivienda obrera es uno de los temas menos considerados por los estudiosos del patrimonio industrial, pero cuando se define el tipo de bienes inmuebles que forman parte de ese patrimonio resulta necesario conocer la vivienda de sus trabajadores, más aún cuando estas forman parte de un poblado hecho ex profeso para alojar a los obreros de la fábrica.

Quizá el antecedente de estas colonias obreras vinculadas a una producción industrial lo encontramos ya a mediados del siglo XVIII en proyectos ilustrados, como el Nuevo Baztán de Goyeneche y Churriguera o la Real Fábrica de Paños de San Fernando de Henares, y su consecuente sea la vivienda social del siglo XX, ya desvinculada del espacio fabril concreto.

La vivienda obrera está absolutamente vinculada a la historia de la industrialización. Las empresas, en muchas ocasiones, han tenido que construir casas para albergar a sus trabajadores cerca de los centros de producción. En Reino Unido las primeras fábricas son del final del siglo XVIII y muchas de ellas ya incorporan unos poblados obreros y más aún durante todo el siglo XIX.

La intervención del Estado en los problemas de las viviendas populares sólo será sistemática y organizada a partir del final del siglo XIX, mientras que, ya desde mediados de ese siglo, observamos cómo diversas asociaciones filantrópicas o religiosas, junto a la iniciativa patronal de distintas industrias, ayudados e incluso subvencionados por el Estado, construyen colonias obreras. Lo hace en Francia la “Sociedad de Ciudades Obreras” desde 1853, en Inglaterra la “Sociedad para la Mejora del Alojamiento de la Clase Obrera” desde 1845, en Alemania los Krupp con un primer grupo de colonias entre 1863 y 1875 y, también en España, se construyen barrios de este tipo aunque ya más entrado el siglo XX dado el retraso de nuestra industrialización.

2/18

Se va consolidando así, desde mediados del XIX, una experiencia técnica y jurídica de construcción de barrios obreros y planificación urbana con métodos a veces inadecuados y artificiosos, pero que se van poniendo a prueba en contacto con los problemas de la nueva ciudad industrial.

Las iniciativas públicas seguirán mezcladas con las, filantrópicas o no, que determinados grupos industriales construyen para sus obreros. Estas colonias son, como ya lo eran las del siglo XVIII, barrios casi autosuficientes que integran el centro de trabajo junto a las viviendas además de servicios e instalaciones para la vida diaria (economato, escuela, iglesia, instalaciones deportivas, etc.).

Engels, en 1872, critica este sistema de colonias porque dice que los obreros no solo han de pagar un precio de monopolio por estas casas, ya que el fabricante no tiene competidor, sino que en cada huelga se encuentran sin casa y de este modo se hace más difícil toda resistencia.

La realidad es que en la mayoría de los casos son viviendas para obreros de cierta cualificación a los que se pretende fidelizar y con ingresos suficientes para ir pagando la vivienda.

El hecho es que en España este proceso se da en general a principios del siglo XX (algo antes en Cataluña), apoyadas por la legislación de casas baratas, e incluso continúa después de la

Guerra Civil en algunos casos, como el que nos ocupa del Parque Móvil, con las adaptaciones necesarias al nuevo Régimen.

3_ HISTORIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE MÓVIL Y LA COLONIA DE SAN CRISTOBAL

El Parque Móvil de Ministerios Civiles, Vigilancia y Seguridad fue creado según decreto del Consejo de Ministros el 28 de septiembre de 1935 siendo el entonces ministro de Hacienda Joaquín Chapaprieta, quien decide crear un organismo *"que sirva para aglutinar los servicios de transporte a las autoridades y agilice la movilidad de las instituciones oficiales y de los altos cargos"*. (datos PMM).

Nada más acabar la Guerra Civil, ya desde 1939, se decide convalidar el proyecto y adscribirlo al denominado "espíritu nacional", al principio mediante la recogida y reparación de restos de ambulancias, camiones o coches oficiales, ya que no quedaba otra alternativa ante el bloqueo internacional, como cuenta la monografía publicada por el PME en su 80 aniversario.

La iniciativa se retoma bajo la dirección de Jesús Prieto Rincón, Ingeniero Director del PMM en representación del Ministerio de Gobernación, y se regula por decreto de 9 de marzo de 1940.

La construcción del actual conjunto del PMM y su poblado anejo se inicia en 1942. El terreno donde se va a construir lo ocupaba en parte el Cementerio de la Patriarcal que pertenecía al Real Patrimonio de la Corona, excepto dos fanegas de terreno que eran de D. Mariano Bosch. Este primitivo solar solo pretendía llegar hasta la c/ Magallanes y abarcaba un espacio al otro lado de la c/ Donoso Cortés porque se apoyaba fundamentalmente en los terrenos de La Patriarcal. Posteriormente sería ampliado hacia la c/ Bravo Murillo y anulada la continuidad de la c/ Magallanes.

3/18

En 1942 se inician las labores de construcción de viviendas protegidas para obreros del PMM, estando al frente José Fonseca Llamedo como Arquitecto Jefe del Instituto de Vivienda y siendo Director General Federico Mayo.

En mayo de ese mismo año 1942, se incoa un expediente para los trámites de calificación como protegidas de unas viviendas "de obreros de los talleres del PMM" . Son la primera fase de las viviendas que se construirán en un solar un tanto irregular de 3.390 m² que da a la c/ Donoso Cortés nº 9 y 11 (con 85,20m a c/ Donoso Cortés, 50 m. a c/ Magallanes y 33,20 m. a c/ Escosura). Es de suponer que están en trámite de adquisición el resto de los terrenos y es esto de lo que se dispone.

Los terrenos sobre los que se construyen estas primeras viviendas se sitúan al otro lado de la calle Donoso Cortés; el resto del poblado se iniciará en breve.

Los arquitectos de esta primera fase son: José Fonseca Llamedo, Manuel Ruiz de la Prada y Muñoz Baena, Jose María Rodríguez Cano y José Gómez Mesa, los mismos que firman el acta de recepción definitiva en 1945. Acta según la cual se acaban 142 viviendas y que está firmada por Jesús Prieto Rincón, como ingeniero director del PMM, los arquitectos citados y un representante de la Constructora.

En la Memoria de estas obras, de 1942, se expone que un requisito que se ponen como objetivo es el de reducir el número de portales y escaleras, asunto que resuelven con galerías

que no quieren que sean como las "típicas viviendas en corredor", por lo que plantean una "solución mixta" de amplio balcón-corredor.

En la misma memoria se habla de cimientos de hormigón en zanja corrida; de muros de fábrica de ladrillo de hasta y media, en planta baja, y, en el resto de las plantas de un hasta; de forjados de cerámica armada con bóvedas de tres gruesos de rasilla; de cubierta a la catalana; de tuberías de agua de plomo y bajantes de hierro, y de fachadas de ladrillo visto con el bajo almohadillado con enfoscado de cemento y revoco a la tirolesa.

En el archivo consultado del Ministerio de Fomento, no hay más documentación de este proyecto y se pasa a una segunda fase de las viviendas de 1945. En esta segunda fase, de la que ya se hace cargo Ambrosio Arroyo, se construyen una serie de bloques de viviendas y un economato a la c/ Cea Bermúdez. Se habla en los documentos de esta segunda fase de 353 viviendas de un total de las 720 viviendas al parecer previstas.

En este caso, Ambrosio Arroyo Alonso hace un plano de conjunto, coincidente con la colonia San Cristóbal actual, sobre un solar que ya se ha ampliado hacia la c/ Bravo Murillo y en el que no aparecen las viviendas del otro lado de la c/ Donoso Cortés (nº 9 y nº 11). En una primera fase se prevén los servicios de economato, deportes, incluso centro de transformación y central térmica. La zona de deportes irá junto a la c/ Cea Bermúdez y contará con piscina, campo de tenis y frontón. El economato irá en las plantas inferiores de la c/ Cea Bermúdez. El centro de transformación, enterrado en la calle particular que une norte y sur, y la central térmica y de producción de agua caliente en el sótano del economato.

No se prevé en el proyecto, pero se cita, la posibilidad de comunicar las viviendas y servicios con el refugio general del Parque que se dice que será para 5.000 personas.

4/18

Se dibuja también un espacio central, con un eje al fondo del que situará la Capilla y, cerca de ella, los servicios culturales y escolares, la Farmacia y el Dispensario, pero todo ello se dice que será objeto de otro proyecto.

Existe un acta de recepción provisional de 1955 y otra definitiva de 1957, ambas firmadas por D. Jaime Ruiz, arquitecto delegado del INV, D. Agapito Suárez por el Parque Móvil y por Ambrosio Arroyo Alonso como Director de las obras, además de Eduardo Rodríguez García por "Construcciones Escario".

En 1946, se inicia una 3ª fase de obras, también a cargo de Ambrosio Arroyo Alonso, en cuya Memoria se hace referencia a que ya en 1944 se aprobó por el Director General del Instituto Nacional de la Vivienda el anteproyecto de 720 viviendas protegidas, con Capilla, Escuela, Mercado y servicios del PMM, aunque no se sabe a qué anteproyecto exacto se refiere ni está comprobado el número final de viviendas ejecutadas.

En todo caso, en este año de 1946, se presenta un nuevo proyecto parcial de 284 viviendas y seis tiendas, más Dispensario, Grupo Escolar, Iglesia y edificio de Conservación y Administración. De todos ellos existen planos firmados por Ambrosio Arroyo Alonso.

Tanto la Iglesia como el Grupo Escolar se ejecutaron con los planos el proyecto existentes de 1946 (aunque la fachada de la iglesia se modificó en su ejecución) pero el edificio de Administración y Conservación acabó siendo Colegio, con proyecto distinto y el Dispensario no llegó a construirse según lo previsto sino que se ejecutaron viviendas en un edificio en forma de ele, probablemente de época algo posterior, hacia 1958 y quizá de otra

autoría. Quizá también sea de esta época el cierre en planta baja de la calle que, situada en el eje principal del poblado, lo unía con la calle particular que conduce a las instalaciones industriales desde detrás de la iglesia. Esta edificación no figura como tal en los planos del PGOU de Madrid. De estos edificios, posteriores a 1957, quien realiza el presente informe desconoce la documentación.

La arquitectura escolar ofrece una imagen de carácter más moderno que los edificios de viviendas derivado probablemente de su funcionalidad específica. Sorprende que este edificio de 1946 figure como "no protegido" en el catálogo del PGOU de Madrid.

De 1951 hay un proyecto reformado que parece que refleja una parte de los edificios que dan a la c/Donoso Cortés y de 1953 otro reformado que afecta al proyecto de 1944, del que no se tenían datos, que corresponde a la ordenación del conjunto del barrio y de las primeras 110 viviendas: 96 a las c/ Donoso Cortés, Magallanes y Escosura, que no se modifican, y 14 a la c/ Cea Bermúdez que se amplían por corrección de alineaciones con el solar del Canal de Isabel II que les da 9 m. más de fachada.

De forma simultánea al poblado, debió irse proyectando, por parte del Estudio de Ambrosio Arroyo, el edificio principal de administración, garaje y talleres, pero esa documentación no figura en el Ministerio de Fomento y Vivienda sino en el propio Parque Móvil y no ha podido ser consultada. Sí existe una buena descripción del proyecto hecha por el mismo Ambrosio Arroyo en la Revista Nacional Arquitectura, nº 113 de 1951, fecha en la que parece que el edificio está recién construido.

En este artículo se expone que se proyectó un garaje para 1.000 coches, con capacidad de ser ampliado, más un taller de reparaciones que cubra las necesidades no solo de este garaje sino también las de otros lugares, así como la enseñanza y preparación cultural del personal y el abastecimiento de combustible. Para ello divide el programa en tres grupos principales: garaje, taller y servicios generales, y expone unas circulaciones muy claras, resueltas para el garaje en una rampa singular de doble tornillo y para el taller en un acceso directo.

5/18

Se cita en el artículo la colaboración de los ingenieros Jesús Prieto Rincón y Félix Arroyo, este último al parecer sin parentesco con el arquitecto y vinculado al Parque Móvil de Guadalajara, al que se debe la diferenciada solución estructural de los edificios de Aparcamiento y Talleres. La del primero, con una mayor imagen de solidez necesaria, en hormigón armado con acero dulce (no existía todavía el tetracero, corrugado) y la de los talleres con ligeros perfiles laminados metálicos (muy estrictamente dimensionados según los esfuerzos recibidos), formando cerchas de presilla para grandes luces en la grandiosa cubierta con dientes de sierra.

El pintor Germán Calvo, también palentino como Ambrosio Arroyo y Jesús Prieto Rincón, decoró uno de los talleres con el fresco *"Los oficios del automóvil"*. Pintado en 1951, mide 26 metros de largo por 1,6 de alto, y en él se representan escenas relacionadas con los oficios que alberga el conjunto e incluso con la misma arquitectura. Es un buen ejemplo de pintura mural industrial, probablemente inspirada en los murales de Diego Rivera para la Ford y General Motors en Detroit, que debería permanecer en su lugar, vinculada al propio edificio para el que fue concebido.

Como señalan los textos de la conmemoración del 80 aniversario del PMM, *"sorprenden algunos elementos del edificio, como la rampa que da acceso a los vehículos y que está catalogada como una de las más seguras de Europa; la cúpula; el enorme garaje, con*

capacidad para 1.000 automóviles; o su particular ascensor, conocido como la "noria" (hoy fuera de servicio), ya que había que cogerlo en marcha al estar siempre en movimiento. Pero lo más sorprendente y misterioso del complejo era –y sigue siendo– su búnker subterráneo, "el refugio", tal y como lo llaman los trabajadores del PME, una construcción muy al uso, teniendo en cuenta las noticias que llegaban del exterior y en un momento en el que la Segunda Guerra Mundial vivía su punto más duro. Visto en perspectiva, se trata de una obra militar que aún hoy sigue impresionando."

4_SITUACIÓN URBANÍSTICA

Los valores destacados de este Conjunto Urbano le harían merecedor de un adecuado conocimiento, protección y planificación urbanística y en este caso no es así.

El PGOU de Madrid de 1997 ignora la existencia e este Complejo Industrial-residencial, hasta el punto de proponer un APR.07.05 que supondría la demolición de la casi totalidad de garajes y nave del PMM y la protección parcial de la parte del edificio que da a la c/Cea Bermúdez con el resultado de trocear el edificio y proteger una rampa que no iría a ninguna parte. La propuesta de nuevas alineaciones supone el destrozo de la ordenación urbana de conjunto, para diseñar una ordenación banal que no aporta nada positivo al barrio ni a la ciudad.

La iglesia figura con protección estructural en el Catálogo y los edificios residenciales señalados como "conjunto homogéneo de bloques en altura" que en la normativa no significa ninguna consideración real de conjunto urbano, sino la aplicación de la normativa zonal más la protección específica que señale el Catálogo, que en nuestro caso es una protección ambiental que de algún modo protege algo las fachadas de los edificios únicamente y el espacio público ni lo menciona. Se exceptúan, en cualquier caso, de la protección los edificios destinados a colegios sin que en ningún sitio se justifique esta excepción.

6/18

La catalogación ambiental de PGOU significa la protección de *"los valores de la fachada de un edificio por su integración en el ambiente de la ciudad, como elemento que contribuye a la comprensión global del paisaje urbano, pero no precisa necesariamente el mantenimiento físico de la misma. En cualquier caso "Se prohíbe la segregación o agregación de parcelas que contengan edificios en cualquier grado de protección, salvo que se trate de recuperar la parcelación histórica"*

Queda claro por tanto, que el PGOU ha ignorado este espacio como conjunto y sus valores históricos , arquitectónicos o urbanos.

5_PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

5.1_ Inclusión del complejo industrial-residencial como "Conjunto Histórico" en el Catálogo del PGOU

El complejo formado por el edificio del PMM y su colonia obrera aneja, constituyen una *"agrupación de bienes inmuebles que configuran una unidad coherente con valor histórico y cultural, aunque individualmente, algunos de ellos, no tengan especial relevancia"*.

De acuerdo al artículo 3 de la Ley 3/2013 de la CM, este complejo se podría declarar como BIC en su categoría de "Conjunto Histórico", pero quizá su valor como conjunto, no siendo de la excepcionalidad que exige la Ley para su declaración, quede suficientemente protegido a través del Catálogo de Bienes de Interés Cultural del planeamiento urbanístico municipal y esto simplifique su gestión y sobre todo la tramitación de licencias.

Pero para que esta protección sea eficaz, debería definirse su ámbito en el PGOU como APE, esto es, como Área de Planeamiento Específico, como se ha hecho con las Colonias Históricas, para que, mediante un Plan Especial ad hoc, puedan definirse exactamente los valores del conjunto y de cada elemento y las actuaciones adecuadas, permitidas o no, tanto en los edificios como en el espacio público.

Las obras que se realicen en la Colonia deberían ir dirigidas a su mantenimiento, conservación y puesta al día en las instalaciones que precise, procurando no modificar su configuración actual, para lo que las ordenanzas del correspondiente Plan Especial deberían recoger las determinaciones básicas del proyecto original.

Se trataría por tanto de un "Conjunto Histórico" de interés (que podría mantener, en su caso, la catalogación específica estructural para la iglesia y/o ambiental para los edificios y entorno, pero con una definición precisa a través de un Plan Especial de lo que se puede hacer y no), que incluye una edificación, en este caso sí singular, para la que se propone su declaración como BIC y por tanto también su catalogación en el PGOU ya sea con nivel 1 o con nivel 2 de protección como más adelante se detalla.

DESCRIPCIÓN DEL CONJUNTO

7/18

El actual edificio del Parque Móvil del Estado (PME), antes llamado Parque Móvil de Ministerios (PMM), se construyó –junto a las viviendas del poblado de San Cristóbal, levantadas para sus empleados– entre los años 1940 y 1957, bajo la dirección del arquitecto Ambrosio Arroyo Alonso.

Como se especificó en la introducción de este texto, el conjunto ocupa una gran parte de la manzana del ensanche de Chamberí comprendida entre las calles Cea Bermúdez, Bravo Murillo, Donoso Cortés y Vallehermoso. Su perímetro se ha delimitado en el plano catastral que se adjunta con la línea que sobre él define la Colonia de San Cristóbal unida al edificio del PMM. Comprende las direcciones postales de c/ Bravo Murillo nº 37-39-41 y c/ Cea Bermúdez nº 3 y 5.

Llevada a cabo cuando aún no se habían ejecutado las calles del ensanche que lo cruzarían e ignorándolas, la actuación supuso el corte de la continuidad de la c/ García de Paredes con la c/ Joaquín María López; la de la calle Escosura con Boix y Moret o de la prolongación de la c/ Magallanes hasta la c/ Cea Bermúdez, pero configuró una manzana de mayor tamaño que comprendía seis manzanas del ensanche previsto, bien inserta en el conjunto de la ciudad y con una calidad urbana interna hoy apreciable.

El Conjunto lo forman, el edificio principal administrativo-industrial del PMM y el poblado o colonia residencial contiguo construido ad hoc para sus trabajadores. Los valores patrimoniales de ambos son inseparables como conjunto aunque cada uno de ellos pueda tener peculiaridades distintas. El valor del poblado es sobre todo histórico, cultural y arquitectónico, como parte de la unidad total y el edificio administrativo-industrial, además de ese valor de conjunto, destaca por sus características específicas, arquitectónico constructivas y de elementos singulares.

El poblado, o Colonia de San Cristóbal, se proyecta con un eje perpendicular a la c/ Bravo Murillo dónde se sitúa el espacio libre central con soportales, al fondo del espacio libre, la Capilla y, a ambos lados del eje, las viviendas distribuidas en bloques perpendiculares al mismo ya sea independientes en el tramo anterior a la capilla o bien atados, a modo de peine, en el tramo posterior. Se pretende orientación este para los dormitorios y oeste para estar y cocina, aunque finalmente no resulte así siempre.

En el proyecto, a ambos lados de la capilla, se sitúan respectivamente el edificio Escolar-Cultural y los destinados a Dispensario y Farmacia. La zona de deportes con piscina, campo de tenis y frontón se localiza hacia la c/ Cea Bermúdez cuyo frente queda cerrado por otro bloque de viviendas, en cuyas plantas inferiores se sitúa el economato y bajo el que se instala la central térmica y de producción de agua caliente. El centro de transformación queda enterrado en la calle particular de dirección norte-sur paralela al garaje que sirve también de separación-conexión entre las viviendas y el lugar de trabajo, o sea las instalaciones de talleres, garaje y zona administrativa central del PMM.

En la obra real parece que la pista de tenis fue sustituida por un gimnasio y el economato, central térmica y centro de transformación quizá no llegaron a ejecutarse.

La tipología residencial es de edificación en bloques de seis ó siete plantas, con el núcleo de escaleras en fachada que sirve a dos viviendas por planta, resultando viviendas con dos fachadas en orientaciones opuestas. Este tipo es uno de los más característicos del movimiento moderno respondiendo a sus exigencias de racionalidad e higienismo. Las viviendas tienen entre dos y cinco dormitorios.

8/18

Las fachadas son de ladrillo visto en las plantas superiores y enfoscadas de cemento y revoco almohadillado en la planta baja. Las ventanas son de proporción vertical alargada pero próxima al cuadrado y están recercadas con mortero de cemento con moldura. Las portadas de acceso en ocasiones son de tipo pseudo-herreriano. Todo ello con una estética muy característica de estos años de posguerra.

El conjunto mantiene una buena calidad del espacio urbano que siempre estuvo vinculado al lugar de trabajo constituido por el edificio central del PMM que forma parte inseparable de él aunque ostente en si mismo valores específicos destacables.

En una primera inspección ocular, no se aprecian en la colonia transformaciones significativas respecto al proyecto original (más allá de las descritas en el relato de su proceso de construcción correspondientes a obras inmediatamente posteriores a 1957), y las viviendas y servicios están en uso normal. Sí fue modificada, no hace mucho, la zona deportiva, anulándose la piscina, el frontón y el gimnasio.

SUS PRINCIPALES VALORES

– Se trata del único complejo industrial-residencial que existe dentro del área central de la ciudad de Madrid, muy representativo de una época y con valores urbanos y arquitectónicos destacables, con autoría reconocida del Arquitecto Ambrosio Arroyo Alonso y en buen estado de uso y conservación.

– Aunque su implantación urbanística se hace al margen de los trazados del Ensanche de Castro, impidiendo la continuidad prevista para algunas calles, mantiene los trazados perimetrales y se constituye en una especie de super-manzana de 320x260 metros perfectamente asumible en su configuración y con notable calidad urbano-peatonal interior.

– Los valores arquitectónicos, sobre todo en el edificio industrial, son notables, pero también en la arquitectura del poblado, planteado como ciudad autosuficiente que integra el centro de trabajo, las viviendas y los servicios e instalaciones necesarios para la vida diaria (economato, escuela, iglesia, instalaciones deportivas, etc.), resueltos con una arquitectura de tipología claramente funcionalista aunque los aspectos formales tengan cierta reminiscencia pseudo-herreriana de posguerra.

5.2_Declaración de BIC para el edificio del PMM.

De acuerdo al artículo 3 de la Ley 3/2013 de la CM, se podría declarar de BIC en su categoría f) de "Bien de Interés Industrial", el edificio del PMM (edificio de servicios generales, garajes y talleres) por tratarse de *"una construcción representativa de actividades vinculadas a modos de producción y transporte que merezcan ser preservados por su valor industrial"* además de su indudable valor arquitectónico y artístico.

Se trataría por tanto de un conjunto de interés (poblado + industria) a escala municipal que incluye una edificación singular a nivel regional o en su caso Estatal.

En este caso, al tratarse de un bien adscrito a servicios públicos gestionados por la Administración del Estado, será esta Administración del Estado la competente para su declaración como BIC de acuerdo al art.6.b) de la "Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español".

Por tanto, y de acuerdo al art.14 de la citada Ley 16/1985 se propone la declaración de BIC en su categoría de Monumento para el edificio del PMM por constituir una *realización arquitectónica y de ingeniería que tiene un interés histórico, artístico, científico y social.*

9/18

5.2.1_Propuesta de incoación de BIC

A) DESCRIPCIÓN DEL BIEN OBJETO DE LA DECLARACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE SUS VALORES

A.1. Identificación y localización del objeto de la declaración.

El bien inmueble objeto de la propuesta de declaración, denominado en origen PMM, o Parque Móvil de Ministerios, se sitúa en la calle Cea Bermúdez nº 5 y ocupa la parcela catastral nº 0167604VK4706G0001XM

A.2. Descripción del edificio

El edificio del Parque Móvil es un excelente ejemplo de arquitectura civil de los años 40, puramente utilitaria y sin más alarde que la gran rampa de acceso a las plantas. A pesar de su interés, la rampa no es lo único ni quizá lo más valioso de este edificio, funcional sin la más mínima concesión, y sin él pierde su sentido.

El programa del edificio del parque Móvil de Ministerios, en la propia descripción de Ambrosio Arroyo está diseñado para atender a tres grupos de funciones principales: garaje, taller y servicios generales, y estos tres elementos o grupos de funciones deben estar perfectamente articulados e incardinados para que el conjunto funcione. De ahí su gran preocupación porque

las circulaciones estén estrictamente coordinadas, y no solo para el ajustado funcionamiento del conjunto sino también para el control y la vigilancia como elementos centrales en este tipo de instalaciones.

Por esto último el acceso, tanto de vehículos como de obreros, empleados o visitantes ha de ser único como única es la salida normal de los vehículos

Proyecta: un garaje con capacidad para 1.000 coches, con la previsión de su posible ampliación para necesidades futuras; un taller de reparación general, pintura, carrocería y guarnecido que sirva no solo para resolver las necesidades de este garaje, sino también para centralizar las grandes reparaciones de toda la provincia, así como para la enseñanza y preparación cultural del personal y para los servicios de repostaje y abastecimiento de los vehículos; y unos servicios de Administración y Dirección.

El acceso más frecuente y normal de los coches es para su aparcamiento en el garaje. Si este se produce en planta baja será directo y sin cruces de ningún tipo y si es las plantas superiores se hará por una rampa que al ser de doble tornillo dispone de una circulación solo de subida y otra de bajada sin interferencias. Una vez en su planta, la circulación es sencilla, siempre en una dirección para evitar cualquier clase de cruces. El aparcamiento se realiza con una simple maniobra de marcha atrás al haberse dispuesto con una inclinación de 75º y encarrilando cada vehículo con unos bordillos que además harán de tope en la parte posterior. La salida de vehículos, siempre en una sola dirección, no presenta ningún problema y si está en las plantas superiores basta coger la rampa de bajada también única que le dirige a la puerta de salida dónde se dispone el control.

10/18

Si el vehículo está averiado y ha de ir a talleres, basta con que se sitúe en la calle intermedia entre garaje y talleres y de ahí entre al taller en una circulación también única y sencilla. Para el lavado o engrase habrá de dirigirse a los túneles de lavado o engrasadores situados en planta baja, en la parte inicial del garaje, con un acceso también muy directo.

Todas estas circulaciones quedan perfectamente definidas y esquematizadas en el plano de planta baja publicado en la revista Arquitectura en 1951 y denotan lo importante que era su concepción y articulación en el desarrollo del proyecto en su conjunto.

Se proyectan cuatro plantas para el garaje y cinco y media en la zona administrativa cuya fachada da a la calle Cea Bermúdez. El taller por sus características y su función se desarrolla en una sola planta.

La estructura es de hormigón armado en los servicios generales, rampa y garaje y mixta, de ladrillo y metálica, en el taller y la cubierta de la rampa. Las fachadas son de ladrillo visto en los muros de cerramiento del garaje y del taller, en este último es ladrillo macizo y en el resto con cámara de aire. La fachada principal de la zona administrativa, también de ladrillo, se compone con zócalo acabado de granito que abarca las dos primeras plantas y una gran portada y dos franjas laterales, en toda su altura, de este mismo material. Los forjados son de losa de hormigón nervada. Los cimientos, de zapatas de hormigón en el garaje y zanjas corridas de ladrillo en el taller y semisótano.

El edificio consta por tanto de tres piezas o elementos entrelazados e inseparables entre sí, que es lo que les hace mantener su sentido y coherencia, todas ellas de planta rectangular. Una primer cuerpo de servicios generales, que hace de fachada principal, es paralelo a la calle Cea Bermúdez y sirve de articulación entre él mismo y los otros dos, perpendiculares al primero, y que se entrelazan con él en planta baja. Estos últimos cuerpos tiene un fondo de unos 200 metros y anchuras aproximadas respectivas de 50m. y 45m. Les separa una calle de unos 12 metros. (ver plano de planta)

El cuerpo de fachada, rectángulo de 100x33m. aprox., además de servir de acceso único y controlado al conjunto, articula las circulaciones horizontales y verticales entre los tres grupos de funciones descritas por Ambrosio Arroyo, funciones que en esta planta baja se entrelazan entre si. Este primer cuerpo edificado consta de cinco plantas y media. En su planta baja alberga una parte del garaje representada sobre todo en la amplia rampa de acceso y salida; una parte de los talleres básicamente la parte más administrativa y de servicios y además un gran espacio de aparcamiento de bicicletas, zonas de descanso para empleados, laboratorio y estaciones de servicio, estas últimas situadas hacia la calle para abastecer de gasolina de los vehículos. Las plantas superiores estaban destinadas a administración, actividades culturales y, al parecer en el proyecto original, a algunas viviendas quizá para oficiales y obreros solteros. En el ático se localizó la vivienda del propio director con amplia terraza y piscina.

Junto a la entrada, enfrentado a la rampa, se situaba el montacargas tipo "pater noster", muy reconocido en su momento y ahora inutilizado. Con él se pretendía el rápido acceso a las oficinas gracias a su sistema de noria.

11/18

El cuerpo de garaje queda perfectamente imbricado en el anterior puesto que la rampa ocupa las tres crujías posteriores del de Administración en su mitad oriental y a partir de ahí se añade un volumen, perpendicular al de fachada, de cuatro plantas, de unos 200 m. de fondo por 50m de ancho dónde se van situando los aparcamientos de vehículos.

Interiormente, el garaje se organiza en tres pasillos que individualizan seis dársenas. El central, más estrecho, daba servicio a los boxes para coches utilitarios, mientras que los dos laterales, servían a coches, utilitarios en la zona central y a furgonetas, camionetas y camiones en los dos cerramientos perimetrales de los lados mayores, siempre con bordillos a 75º para facilitar las maniobras y para evitar contactos indeseados con los pilares estructurales. Además, en la planta baja se situaba el túnel de lavado y el área de engrase así cómo una sala para el Jefe Garaje y salas de descanso y aseo para conductores y lavacoches.

La estructura del garaje-aparcamiento está formada por una losa de hormigón armado apoyada en un sistema de vigas paralelas a dos metros de distancia, apoyadas en pórticos distantes 7.70 metros entre ejes, con un nervio intermedio que corta la luz por la mitad. Quedan así unos rectángulos de losa de 2 x 3.85 metros apoyados en una retícula de vigas acarteladas.

La ejecución de la estructura fue cuidadosa y el estado de conservación es excelente. Constituye una muestra ejemplar de construcción de la época, de hormigón armado de gran calidad y con claridad expresiva de su función.

Por su parte, la nave de talleres es una gran nave en planta baja, con cubierta en dientes de sierra, orientada para conseguir luz de Norte, y cerchas ligerísimas: las barras están formadas por pares de perfiles, la economía llega hasta el punto de que sólo están empresilladas las barras comprimidas, mientras que las extendidas carecen de uniones, ya que no son precisas. Los nudos están resueltos de manera brillante. Una característica de esta notable estructura es el empleo de la soldadura, muy poco frecuente en la época en que fue construida.

La nave de talleres constituyó, una obra excelente, tanto por sus dimensiones y características constructivas como por su organización interna. Su longitud es igual a la del garaje (excluida la rampa), y su lado menor es algo más estrecho, de unos 45 metros. El conjunto se cimenta sobre zanjias corridas de fábrica de ladrillo en las que apoyan tres alineaciones de veinte pies derechos de hierro formados, cada uno de ellos, por cuatro perfiles en ele unidos entre sí por grapas soldadas. En el sentido transversal, otras tantas vigas de entramado metálico muy ligeras definen la urdimbre sobre la que se arman las 19 cerchas de la cubierta en dientes de sierra orientados al norte que permiten una luz homogénea a lo largo del día muy útil para los talleres. Los cerramientos son de ladrillo, sin cámara de aire, visto hacia el exterior con remates cuidados, y el solado es una losa de hormigón nervado.

En el proyecto de Arroyo se aprecia una voluntad indudable de atribución espacial de tipos de trabajo por oficio, o incluso de fases secuenciales de un proceso intermitente: una voluntad de organizar espacialmente la complejidad del taller de reparaciones. Como se vio anteriormente, se organizan los desplazamientos mayores en torno a un pasillo central y con un único sentido de circulación entre los dos grandes vanos, desplazamientos que conectan a la nave con la calle particular y de ahí con los accesos al garaje y con la entrada/salida general de Cea Bermúdez.

12/18

Se trata de una gran nave diáfana, con separaciones muy escasas, ligeras y muchas veces acristaladas, limitadas a algunas labores muy específicas (vulcanizado, pintura, electricidad, platinas, lunas, guarnecido y alguna otra) y, eso sí, a las cruciales áreas de almacenaje, mientras que la mayor parte de los trabajos (montaje, motores, ajuste, carrocería, chapistería, mecanizado, carpintería y cerrajería) parecen ejecutarse en espacio diáfano (aunque atribuido), sin duda para facilitar los desplazamientos de piezas y de personas. Por su parte, algunos oficios y labores de particular delicadeza o riesgo (baterías, transformadores, niquelado, soldadura y forja-fundición), así como los aseos, se veían desplazadas, a pequeños talleres estancos adosados a la fachada occidental de la nave, con puerta única a la nave, pero no al exterior.

Como ocurría con el garaje, la nave de talleres queda imbricada en la planta baja con la parte del edificio destinada a servicios múltiples y administración dónde se instalan algunos servicios personales (botiquín, consulta médica o peluquería) y los trabajos de cuello blanco: el laboratorio, las oficinas de los ingenieros y de los delineantes, la de compras y el control.

Estas oficinas, situadas dentro del primer cuerpo de edificación, al que hicimos referencia al principio de este texto, e iluminadas por ventanas a un patio al que también da el aparcamiento de bicicletas, abrían a la nave, asegurando así un control visual del conjunto de la nave, especialmente si se considera que todo ello se elevaba siete escalones respecto del nivel general de trabajo.

A.3. Valores destacables

_El edificio del PMM es un edificio particular, con valores intrínsecos arquitectónicos y constructivos que alberga, además, elementos singulares a proteger.

_Es un espacio productivo de los pocos que quedan dentro de la ciudad (junto a la fábrica Clesa, la nave de Boeticher, las Cocheras del Metro de Cuatro Caminos, la Nave de Motores de Metro, la Serrería Belga, la fábrica de Cervezas El Águila, la Fábrica de Tapices...). Su finalidad original era la custodia, cuidado y mantenimiento de los vehículos de los Ministerios Civiles. Los talleres abarcaban especialidades de carpintería metálica, tapicería, chapa, pintura e incluso diseño de prototipos, prueba de los mismos y escuela de aprendices de oficios del automóvil.

_ El cuerpo de cabecera, de servicios generales, articula la conexión con las otras dos piezas del edificio, la de talleres y la de garaje-aparcamiento para los coches oficiales. Construido en ladrillo y granito y un orden gigante en la portada, corresponde a la arquitectura de las primeras décadas del franquismo, aunque de claro carácter funcional. Destaca por su interés su monumental rampa doble helicoidal y el lucernario que la coronaba.

_El garaje, con amplias luces y estructura robusta de hormigón, responde con orden y claridad expresiva a su función. De enorme interés es la retícula de vigas acarteladas que cubren los distintos niveles de esta edificación y los casetones que conforman.

_La amplia nave-taller de una sola planta, resuelta con estructura metálica ligera de grandes luces también responde muy bien a su función y al ahorro evidente de material que supone esta ligereza en la estructura. La forma de la cubierta en dientes de sierra es aprovechada para dar iluminación al conjunto desde orientación norte lo que ofrece una luz muy homogénea.

13/18

Son elementos singulares destacables:

– La rampa de “doble tornillo”, ejemplar único en nuestro país, comparable con la que tenía la factoría de Fiat en Lingotto, Turín. Tiene cinco pisos y daba acceso, además de a los respectivas plantas de aparcamiento, a la azotea donde se probaban los vehículos. Está en perfecto estado de conservación. Adquiere su sentido y valor conectada al resto del garaje.

– El lucernario que cubría esta rampa dotando de luz natural cenital al edificio central. Su configuración actual no es la original.

– El mural titulado *Los oficios del automóvil* (26 m de largo por 1,60 m de altura), obra de Germán Calvo, pintor palentino reconocido, de estética academicista post-cubista, que fue un virtuoso del dibujo, y un maestro de pintores. Probablemente se inspiró para este mural en los de Diego de Rivera para la factoría Ford en Detroit.

– El ascensor sin puertas y de funcionamiento continuo del tipo de los llamados “pater noster” que constituye un ejemplar único aunque hoy está fuera de servicio.

– Algunos acabados como el pavimento de algunas zonas estampado sobre el propio cemento y otros como podría ser el artesonado del teatro-salón de actos (al no disponerse del proyecto ni haberse podido visitar con detalle suficiente el edificio pueden quedar elementos sin observar ni valorar)

El estado de conservación es muy bueno en todos los casos y, sobre todo, el del edificio principal restaurado en 2010, por lo que el derribo de una edificación de las características del

edificio del PMM con 26.700 m2 de terreno y 70.000 m2 construidos en buen estado supondría además de un atentado al patrimonio de la ciudad, un enorme despilfarro económico y la agresión ambiental derivada tanto del consumo de energía en su demolición y nueva construcción como de la gestión de los residuos etc.

La situación en una zona central de la ciudad y su considerable superficie construida, supone una oportunidad de reutilización para usos productivos, culturales y de servicios, como ya se ha hecho en muchas ciudades europeas y americanas. La vecindad de los Teatros del Canal y de algunos otros espacios públicos procedentes del canal de Isabel II y la conservación y reutilización del Parque Móvil, puede dotar de una nueva centralidad a esta parte de la ciudad.

B) DELIMITACIÓN CARTOGRÁFICA, CATEGORÍA DEL BIC Y PARTES MUEBLES INEGRADAS.

DELIMITACIÓN DEL BIC

El bien queda delimitado sobre el plano Catastral en la imagen que se acompaña y corresponde a la dirección postal de c/ Cea Bermúdez nº5 y ocupa la parcela catastral nº 0167604VK4706G0001XM.

DELIMITACIÓN DEL ENTORNO

El entorno del BIC, definido como: *"el ámbito que lo rodea que permite su adecuada percepción y comprensión cultural"* comprendería toda la manzana delimitada por las calles Cea Bermúdez, Bravo Murillo, Donoso Cortés y Vallehermoso como ámbito de proximidad que lo rodea y puede afectar su percepción.

14/18

Pero, para su adecuada comprensión cultural, su entorno más concreto lo constituiría la colonia de San Cristobal. Quizá deberían definirse por tanto esos dos niveles de entorno.

Se adjuntan planos catastrales con la definición gráfica del Bien y sus entornos.

AFECCIONES DE LA DECLARACIÓN EN LA TRAMITACIÓN DE LICENCIAS

De acuerdo a los art.19 y 23 de la Ley 16/1985 , toda obra sobre un edificio, o en su entorno, declarado BIC por el Estado debe tener autorización previa por parte del Ministerio de Cultura, no pudiendo otorgarse licencia hasta que no haya sido concedida esa autorización.

Artículo diecinueve.

1. En los Monumentos declarados Bienes de Interés Cultural no podrá realizarse obra interior o exterior que afecte directamente al inmueble o a cualquiera de sus partes integrantes o pertenencias sin autorización expresa de los Organismos competentes para la ejecución de esta Ley. Será preceptiva la misma autorización para colocar en fachadas o en cubiertas cualquier clase de rótulo, señal o símbolo, así como para realizar obras en el entorno afectado por la declaración.

.....

3. Queda prohibida la colocación de publicidad comercial y de cualquier clase de cables, antenas y conducciones aparentes en los Jardines Históricos y en las fachadas y cubiertas de los Monumentos declarados de interés cultural. Se prohíbe también toda construcción que altere el carácter de los inmuebles a que hace referencia este artículo o perturbe su contemplación.

Artículo veintitrés.

1. No podrán otorgarse licencias para la realización de obras que, conforme a lo previsto en la presente Ley, requieran cualquier autorización administrativa hasta que ésta haya sido concedida.

2. Las obras realizadas sin cumplir lo establecido en el apartado anterior serán ilegales y los Ayuntamientos o, en su caso, la Administración competente en materia de protección del Patrimonio Histórico Español podrán ordenar su reconstrucción o demolición con cargo al responsable de la infracción en los términos previstos por la legislación urbanística.

RÉGIMEN URBANÍSTICO DE PROTECCIÓN ADECUADO

Al tratarse de un bien de competencia del Estado, será el Ministerio de Cultura el responsable de su conservación y custodia quien definirá las obras que se pueden o no ejecutar en él.

En cualquier caso, una vez declarado el BIC, el planeamiento urbanístico deberá incluir este elemento y su entorno en su Catálogo de Bienes Protegidos con la indicación de que se trata de un BIC del Estado y desde luego anular el APR-07-05 que ahora le afecta para destruirlo.

No obstante, se podría hacer alguna reflexión sobre la posible normativa de protección basándonos en las categorías que figuran en el Catálogo actual del PGOU de Madrid (categorías que en este momento están en revisión). Este define tres niveles entre los que destacamos los dos primeros:

15/18

Art. 4.3.4.

Nivel 1 de protección: Se consideran protegidos de forma global, con el fin de mantener sus características arquitectónicas y constructivas, volúmenes, formas y elementos decorativos.

En atención a sus valores intrínsecos, de posición y forma, se dividen en dos grados:

a) Singular: En el que se incluyen aquellos edificios que pueden considerarse, en todo o en parte, como elementos relevantes en la historia del arte y la arquitectura española o madrileña, o constituyen un hito dentro de la trama urbana de la ciudad.

b) Integral: Con el que se protegen los edificios de gran calidad, que presentan importantes valores arquitectónicos y ambientales.

Nivel 2 de protección: Dentro de este nivel se incluyen aquellos edificios cuyas características constructivas y volumétricas son igualmente del mayor interés, aunque la existencia en su interior de zonas de menor valor arquitectónico hacen que pueda ser autorizado un régimen de obras más amplio que el correspondiente al nivel 1. Se distinguen dos grados:

a) Estructural: Con valores suficientes para merecer la conservación, tanto de su volumetría como de sus elementos arquitectónicos más destacados.

b) Volumétrico: Cuyo mayor valor es el de su integración en el conjunto superior formado por el paisaje y la trama urbana, pudiendo tener además elementos arquitectónicos dignos de conservación.

Por su relevancia histórica, valores arquitectónicos y escasez tipológica que entendemos que le hacen merecedor de la declaración como BIC parecería que debería quedar integrado en el **Nivel 1**, pero por otra parte, la necesidad de una menor rigidez en la regulación de los tipos de posibles actuaciones quizá aconsejen que quede incluido en el **Nivel 2 estructural**.

En todo caso sería imprescindible, como también regula la normativa del PGOU en su artículo 4.3.3.,(y en este caso podría hacer la Administración del Estado) la elaboración rigurosa de una "Ficha de Catálogo", donde se especifique con detalle las particularidades que la catalogación impone, para aclarar y matizar con acierto la aplicación de la normativa y el régimen de obras, de manera que la catalogación redunde realmente en la comprensión del patrimonio y su paso a las generaciones futuras y no en su fosilización inútil y descontextualizada.

BIENES MUEBLES INCORPORADOS

El mural titulado *"Los oficios del automóvil"*, pintado en 1951 por Germán Calvo, aunque incorporado al Bien, merece una declaración específica y la exigencia de permanecer en su lugar como parte integrante del edificio para el que fue concebido.

C) ESTADO DE CONSERVACIÓN Y CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

El edificio del PMM está en muy buen estado de conservación y más aún después de unas obras de mantenimiento integral llevadas a cabo en 2010. Si bien aquí convenía destacar lo inadecuado del chapado cerámico de la fachada del garaje que da a la calle de conexión con la nave-taller. Este buen estado del edificio abunda en la idea del despilfarro y despropósito que supondría su demolición, pudiendo aprovecharse perfectamente los 70.000 m2 de que dispone para diversos usos.

El edificio del PMM podría recibir usos diversos, teniendo en cuenta el mantenimiento de su configuración global y de los elementos antes señalados que, en general, tiene mucho que ver con elementos estructurales y formales de conjunto. La reutilización eficiente y completa de los edificios industriales del Parque Móvil puede llevarse a cabo con un bajo coste económico, conservando plenamente sus estructuras y fachadas.

16/18

La calidad arquitectónica, su ubicación, el buen estado de conservación y el gran tamaño multiplican las posibilidades de un uso diverso y eficiente, sostenible económicamente y enormemente enriquecedor para la ciudad y el distrito.

d) VALORES INMATERIALES

Sobre el PMM, su constitución y sus obreros hay multitud de relatos y grabaciones en documentales y NODOs de la época que le otorgan un valor intangible añadido.

Es representativo de la segunda industrialización, llevada a cabo en España a partir de los años 40 y 50 del siglo XX. A través del conjunto que forma con la Colonia San Cristóbal, puede leerse una etapa de la industrialización de nuestro país y algo de la conformación de la trama urbana de Madrid.

Su objetivo y su construcción están ligados a las posguerra española y a un modo peculiar de abordar las relaciones de trabajo.

El PMM constituye un conjunto único e indisoluble con la Colonia de San Cristóbal, una ciudad autosuficiente construida según los parámetros del por algunos denominado "paternalismo industrial" para albergar a unas 720 familias de trabajadores del Parque Móvil.

Firmado en Madrid, a 10 de diciembre de 2018.

Teresa Arenillas Parra

Arquitecta. Presidenta del Club de Debates Urbanos. Fue durante diez años Arquitecta Directora de la Oficina de Rehabilitación de Edificios de San Lorenzo de El Escorial. Autora de múltiples planes de protección, catálogos y proyectos de restauración de edificios y/o territorios.

Javier Alau Massa

Arquitecto. Profesor del Master de "Conservación y Restauración del Patrimonio Arquitectónico" de la ETSAM. Autor de numerosos inventarios, catálogos, planes de protección y obras de restauración de monumentos.

Ricardo Aroca Hernández-Ros

Arquitecto. Catedrático de Estructuras en la ETSAM. Fue director de la ETSAM, Decano del COAM y Presidente del Instituto Juan de Herrera. Es autor de diversas obras de restauración de monumentos.

Amparo Berlinches Acín

Arquitecta. Presidenta de Madrid Ciudadanía y Patrimonio. Fue Directora General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid y Directora de la guía de Arquitectura de Madrid COAM 2003. Es autora de diversas obras de restauración de monumentos.

17/18

Javier García-Gutiérrez Mosteiro.

Arquitecto. Catedrático de Ideación Gráfica Arquitectónica y Director del Master "Conservación y Restauración del Patrimonio Arquitectónico" en la ETSAM. Comisario de exposiciones y autor de diversos artículos de crítica de la arquitectura.

Antón González Capitel

Arquitecto. Catedrático de Proyectos en la ETSAM. Fue Inspector General de monumentos del Estado. Autor de diversas obras de restauración de monumentos. Ensayista y crítico con numerosos libros sobre arquitectura moderna y contemporánea.

Alberto Humanes Bustamante

Fue profesor asociado en la ETSAM . Arquitecto del Instituto de Restauración y Conservación de Bienes Culturales y Coordinador del Plan Nacional de Patrimonio Industrial del Ministerio de Cultura, ha representado al Ministerio ante diversas instituciones Nacionales e Internacionales.

Joaquín Ibañez Montoya. NIF 00373194L

Arquitecto. Director del aula G+I de Patrimonio Cultural de la Arquitectura y de la Industria. Fue Profesor Titular de Proyectos de la ETSAM y adjunto a la dirección de la ETSAM. Es autor de numerosas obras de restauración de monumentos en España e Iberoamérica.

Miguel Lasso de la Vega Zamora

Arquitecto. Profesor Titular de Historia de la Arquitectura de la Escuela de Arquitectura, Ingeniería y Diseño de la UEM. Ha sido responsable del Servicio Histórico del COAM y director del Instituto de Arquitectura de la FUCOAM. Autor de diversos libros y director de numerosos proyectos de investigación.

Francisco López Groh

Urbanista. Experto en regeneración de espacios productivos, especialmente en la readaptación y revitalización de espacios industriales obsoletos. Ha publicado numerosos libros al respecto y artículos de crítica urbana.

Carlos Sambricio Rivera-Echegaray

Catedrático de Historia de la Arquitectura y el Urbanismo en la ETSAM. Director de tesis doctorales y grupos de investigación, crítico de arquitectura, autor de numerosos libros individuales, colaboraciones en obras colectivas o artículos en revistas sobre la arquitectura y el urbanismo.

Alberto Tellería Bartolomé

Arquitecto. Vicepresidente de Madrid Ciudadanía y Patrimonio. Experto en análisis histórico-artístico de monumentos, coautor de la Guía de Arquitectura del COAM 2003.

18/18

Por el grupo de trabajo del Parque Móvil del Estado:

Miguel Rodríguez Morales, Marta Puig de la Bellacasa Alberola, María Unceta Satrústegui, Francisco Osanz Díaz, Ana Martín Arahuetes, Carmen Aroca Bisquert, Mercedes Arce Sainz, Juan Manuel Paz Miraz, Ana Rodríguez Gallés.