

# COMISIÓN DE MONUMENTOS Y PATRIMONIO HISTÓRICO (CMPH) AÑO 2018

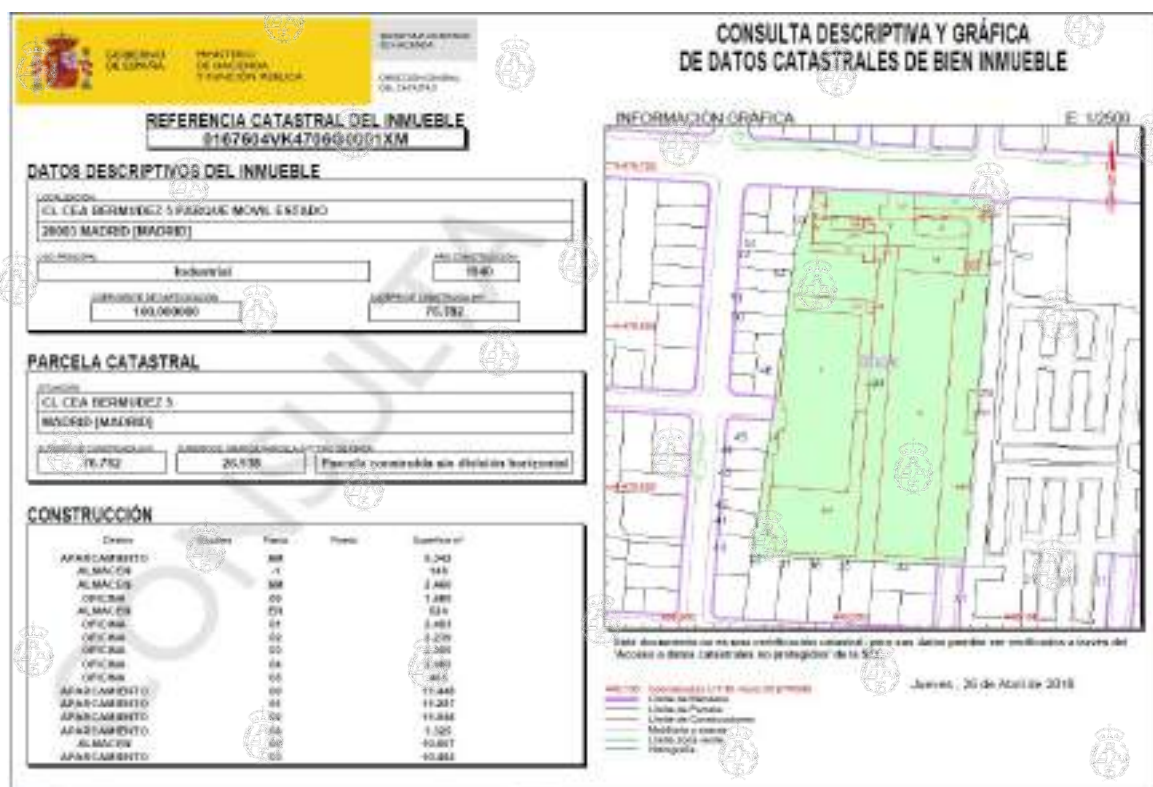
## INFORME

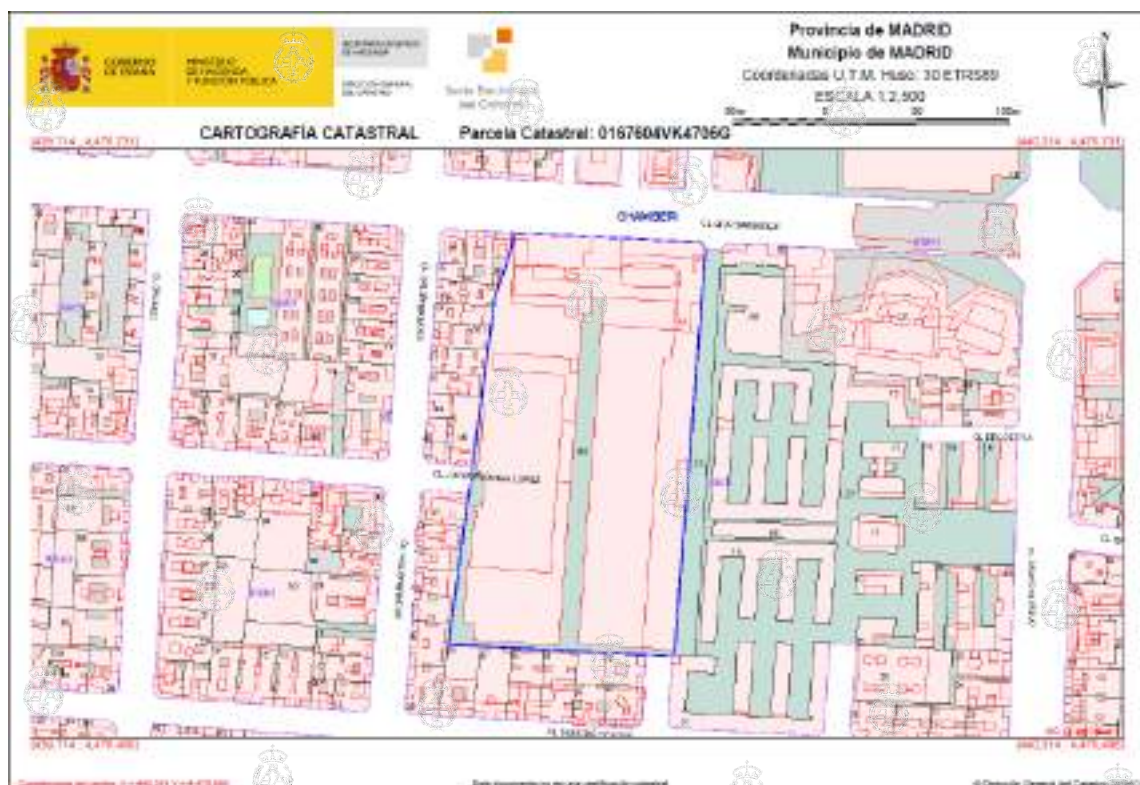
ASUNTO: La Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, solicita la incoación de expediente de BIC, en categoría de monumento, del edificio del Parque Móvil del Estado, en la calle de Cea Bermúdez, número 5, de Madrid. (Ver actas núms. 6 y 7 de 2018)

### 1.- Identificación y localización del bien objeto de la declaración.

El edificio de la calle Cea Bermúdez, número 5, de Madrid, actual sede del Parque Móvil del Estado (PME), ocupa la parcela de referencia catastral 0167604VK4706G, que linda, por el norte, con la calle Cea Bermúdez; por el sur, con un grupo de viviendas abiertas a la calle Donoso Cortés y tramo final de la calle Escosura; por el este, con el antiguo Poblado de San Cristóbal, y por el oeste, con las viviendas abiertas a la calle Vallehermoso y tramo final de la calle Joaquín M.<sup>a</sup> López.

Se trata de un edificio de uso industrial con una superficie construida de 76.782 m<sup>2</sup>, dedicada a aparcamiento, oficinas y almacenes.





#### a) Creación y posteriores disposiciones legales

El Parque Móvil del Estado fue creado por Decreto de 28 de septiembre de 1935, con la denominación de Parque Móvil de Ministerios Civiles, Vigilancia y Seguridad, coexistiendo con los de Guerra y Marina y de la Guardia Civil. Más tarde, fue regulado por Decreto 9 de marzo de 1940, configurándolo como el Organismo del Estado en el que se concentran los servicios de automovilismo de todos los Departamentos civiles, excepto los servicios provinciales de Obras Públicas. Su funcionamiento se encuentra regulado básicamente por un Reglamento de Régimen Interior que fue aprobado por Decreto de 27 de julio de 1943, parcialmente derogado por el Decreto 3231/1971, de 23 de diciembre, si bien sólo en lo relativo a normas estatutarias del personal del organismo. Posteriormente, el Decreto 2764/1967, de 23 de noviembre sobre reorganización de la Administración Civil del Estado para reducir el gasto público (BOE nº 284, de 28 de noviembre de 1967), cambió su adscripción orgánica, pasando a depender del Ministerio de Hacienda, a la vez que impulsaba el proceso de concentración de los servicios automovilísticos del Estado, mientras el Decreto 151/1968, de 25 de enero, de reorganización del Ministerio de Hacienda (BOE nº 26, de 30 de enero de 1968) pasa a denominarlo Parque Móvil Ministerial. El Real Decreto 280/1987, de 30 de enero, sobre reorganización del Parque Móvil Ministerial (BOE nº 51, de 28 de febrero de 1987), lo configuraba como un organismo autónomo de carácter comercial, de los comprendidos en el apartado 1.b) del artículo 4 de la Ley 11/1977, de 4 de enero, General Presupuestaria, adscrito al Ministerio de Economía y Hacienda a través de la Subsecretaría del Departamento, integrando todos los servicios automovilísticos de la Administración del Estado en el Parque Móvil Ministerial. El Tribunal de Cuentas, en el Informe de Fiscalización del Parque Móvil Ministerial referido al ejercicio de 1994, recomendaba la realización de una profunda remodelación estructural del organismo, lo

que condujo a su transformación en un organismo autónomo puramente administrativo, debiendo contemplarse también la supresión de los Parques Provinciales. El Real Decreto 146/1999, de 29 de enero, modifica la estructura orgánica básica y funciones, y transforma el Organismo autónomo Parque Móvil Ministerial en Parque Móvil del Estado (BOE nº 26, de 30 de enero de 1999). Adecua la prestación de los servicios automovilísticos del Estado a la nueva realidad político-económica del momento, muy distinta de la que diera lugar a la creación del Parque Móvil Ministerial, cuya permanencia, a pesar de las modificaciones paulatinamente introducidas en su estructura y funcionamiento, no ocultó un anquilosamiento en el tiempo difícilmente sostenible dentro del marco jurídico establecido por las leyes más recientes. Las importantes medidas de control que se establecen en el capítulo V, tienen como objetivo incrementar la exigencia de su cumplimiento, elevando el rango de lo que ahora son resoluciones internas del propio organismo, dando cumplimiento a los acuerdos adoptados por Resolución de 31 de marzo de 1998, aprobada por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en relación al informe de fiscalización del Organismo autónomo Parque Móvil Ministerial, ejercicio de 1994. Se trataba, en definitiva, de modernizar el organismo autónomo modificando su denominación, adecuándolo al nuevo ordenamiento jurídico-político, dotándolo de nuevos mecanismos de planificación y control, de programación de objetivos y de gestión eficiente que posibilite la consecución de los fines que tiene asignados. La disposición final primera del Real Decreto prevé la integración de los servicios periféricos del Parque Móvil del Estado en las Delegaciones y Subdelegaciones del Gobierno, en virtud de lo que establece el artículo 33 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Con el Real Decreto 1163/1999, de 2 de julio, de integración de los servicios periféricos del organismo autónomo Parque Móvil del Estado en las Delegaciones y Subdelegaciones del Gobierno (BOE nº 158, de 3 de julio de 1999), culmina del proceso de reestructuración del organismo autónomo, dando así cumplimiento a las recomendaciones del Tribunal de Cuentas en lo que se refiere a los servicios periféricos del organismo. En resumen, el Parque Móvil del Estado administra los servicios de automovilismo de la Administración General del Estado, organismos públicos y demás entidades de Derecho Público, vinculadas o dependientes de la Administración General del Estado, así como los de los Órganos Constitucionales del Estado, cuando éstos así lo demanden (Fuentes: *Gaceta de Madrid* y *Boletín Oficial del Estado*).

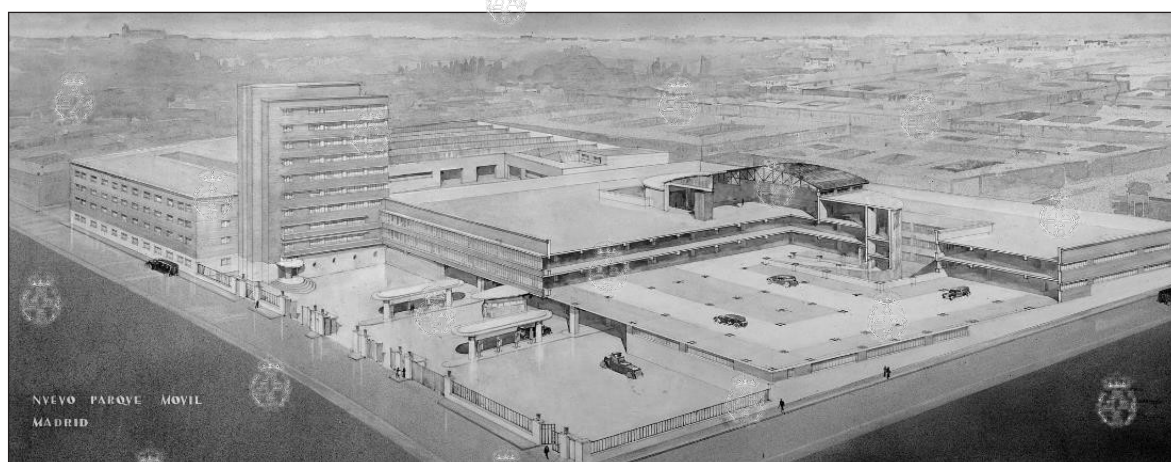
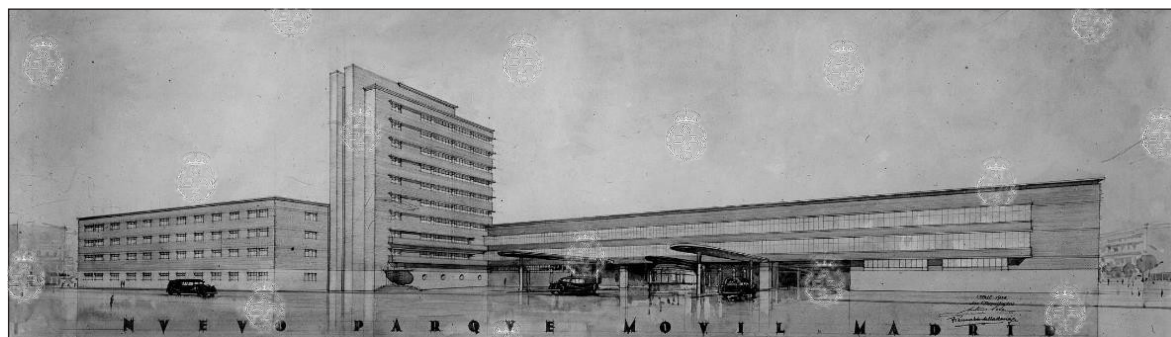
## b) La elección del solar

Durante la Segunda República, en 1931, un Decreto firmado por el Presidente del Gobierno de la República, Niceto Alcalá-Zamora, y el ministro de la Gobernación, Miguel Maura, autorizaba a este Departamento para “adquirir en arrendamiento un edificio o locales con destino a oficinas y demás dependencias del Parque móvil de la Policía gubernativa de Madrid”, previo concurso y cuyo precio no excediera 42.000 pesetas anuales. (*Gaceta de Madrid* núm. 253, de 10/09/1931, página 1746). Este Decreto no debió alcanzar el fin apetecido y se volvió a repetir un año más tarde, en 1932, siendo entonces ministro de la Gobernación Santiago Casares Quiroga, repitiendo prácticamente los mismos términos, aunque sin fijar cuantía alguna, y por el cual Alcalá-Zamora autorizaba al ministro de Gobernación “para adquirir en arrendamiento, previo concurso, los locales necesarios para la completa y debida instalación de todos los servicios del Parque Móvil de la Policía gubernativa” (*Gaceta de Madrid* núm. 341, de 06/12/1932, páginas 1660 a 1661).

Al día siguiente, la propia *Gaceta de Madrid*, hacía público el detalle de los requisitos exigidos al nuevo local anunciando un “concurso de arrendamiento de un garaje capaz para

300 vehículos dependientes del Parque móvil de la Policía Gubernativa, con estaciones de engrase y lavado a presión; que tenga instalados elevadores para coches, estación de aprovisionamiento con dos fuentes de gasolina accionada eléctricamente y fuente de aceite suministrado por aire a presión; locales para conductores, sala de espera, dormitorios, lavabos, guardarropa y W.C.; locales para instalar almacén y otras dependencias. El garaje ha de estar compuesto de grandes naves, de trazado rectilíneo, con puertas de acceso en cada una, y porterías para el control de entrada y salida de coches, señalando el plazo de diez días, por la reconocida urgencia, a partir de que aparezca inserta la presente en la Gaceta de Madrid, para la presentación de proposiciones, con arreglo a las siguientes bases..." (*Gaceta de Madrid* núm. 342, de 07/12/1932, página 1698).

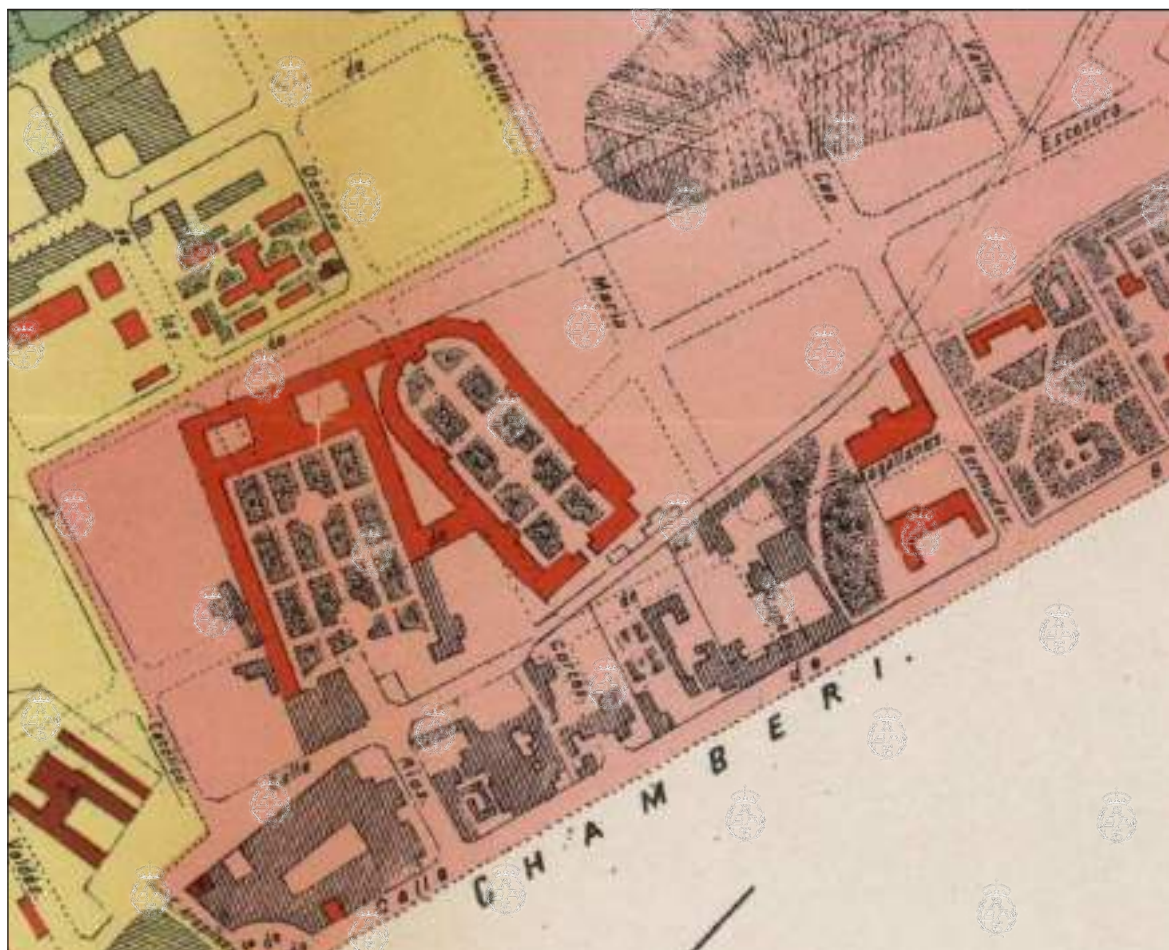
No es difícil imaginar la dificultad para encontrar un edificio que reuniera aquellas características tan específicas y menos presentar una proposición en diez días. Por otro lado, en aquel año de 1932, Indalecio Prieto, como Ministro de Obras Públicas, había encargado el proyecto de los Nuevos Ministerios a Secundino Zuazo, lo que debió de hacer reflexionar la ubicación del futuro Parque Móvil, pues este exigía un programa y extensión considerable de tal forma, entendemos, que a este replanteamiento obedecen proyectos como el de los arquitectos Antonio Sala y Romualdo de Madariaga, "Nuevo Parque Móvil. Madrid", fechado en abril de 1936, que deja ver un gran espacio urbano despejado, más acorde con la zona norte de la ciudad en torno a la prolongación de la Castellana, donde se había iniciado la primera fase de construcción de los Nuevos Ministerios. Dicho proyecto, de un gran interés por su fecha, racionalismo formal y desarrollo de un programa inédito de necesidades, lo conocemos tan sólo por antiguas fotografías, hace pensar en un fallido concurso en vísperas de la Guerra Civil. (Dichas imágenes proceden del Archivo Moreno, IPCE, Signaturas: MORENO-05890\_C y MORENO-05891\_C).



Proyecto del Nuevo Parque Móvil de Madrid, por los arquitectos Romualdo de Madariaga y Antonio Sala, 1936.  
Foto IPCE.

La lógica y buscada proximidad con el conjunto de los Nuevos Ministerios viene corroborada por la Ley de 5 de diciembre de 1941 sobre concesión de un suplemento de crédito de algo más de cinco millones de pesetas al presupuesto extraordinario de 1940-1941 del Ministerio de la Gobernación “destinado a la adquisición de solares y edificios para el Parque Móvil de Ministerios Civiles y sus Parques Regionales”. En esta ley de la Jefatura del Estado se habla de la “insuficiencia de los locales que en la actualidad ocupa el Parque Móvil de los Ministerios Civiles”, que exigía “otros con amplitud suficiente y con situación apropiada a la índole de los servicios que por el mismo prestan”. Por ello resultaba “indicada la adquisición de unos solares que, por ser propiedad del Patrimonio Nacional y estar enclavados entre los nuevos Ministerios, y los que posiblemente habrán de construirse en el Oeste de la capital, reúnen inmejorables condiciones de economía, a más de llenar las de adecuado emplazamiento de que se ha hecho mención” (*Boletín Oficial del Estado* núm. 349, de 15/12/1941, página 9762).

Sin duda, aquellos solares “propiedad del Patrimonio Nacional” eran los que pertenecieron en su día al cementerio de la Patriarcal, fundado por la Real Congregación del Santísimo Cristo de la Obediencia del Buen Suceso y Hermandad Real de Palacio, para entierro de los dependientes de Palacio y que el Real decreto-ley de 1926, autorizaba al “Intendente general de la Real Casa para proceder a la venta, en la forma más conveniente, de los terrenos que constituyen el cementerio de la Patriarcal, en esta Corte” (*Gaceta de Madrid* núm. 234, de 22/08/1926, página 1140). Sobre ellos, el arquitecto municipal Jesús Carrasco, levantó en 1927 un “Plano del trazado de las calles de Cea Bermúdez, Joaquín María López, Donoso Cortés y Fernández de los Ríos en su cruce con la de Escosura, en terrenos del antiguo cementerio de la Patriarcal” (Fuente: Plano núm. 943 del Archivo General del Palacio Real. Cit. por J. L. Sancho en *La arquitectura de los Sitios Reales. Catálogo Histórico de los Palacios, Jardines y Patronatos Reales del Patrimonio Nacional*, Madrid, Patrimonio Nacional, 1995, p. 143) cuya parcelación, en realidad, se venía repitiendo, al menos desde 1906, cuando los Sucesores de Ribadeneyra litografiaron y publicaron los distritos y barrios de Madrid, recogiendo la apertura prevista de nuevas calles hasta aquella fecha y que, después, aprovechó Álvaro González e Iribas para incluirlos en su *Guía práctica de Madrid, con arreglo a la nueva división administrativa y judicial* (Madrid, R. Velasco, 1907).



Detalle de "Madrid. Distrito 10º Universidad Barrio de Lozoya. Escala 1:5.000." [Madrid],  
Lit. Sucs. de Rivadeneyra, [1906].

Lo cierto es que aquella venta de 1926 no se llevó a cabo y, de nuevo, en 1941 una ley de la Jefatura del Estado de 2 de septiembre de 1941, autorizaba al "Consejo de Administración del Patrimonio Nacional la enajenación de unos solares pertenecientes a dicho Patrimonio... en los que estuvo edificado el llamado Cementerio Patriarcal.. que actualmente se encuentran enclavados entre las calles de Cea Bermúdez, Magallanes, Donoso Cortés, Joaquín María López y Vallehermoso". Esta ley, publicada en el *Boletín Oficial del Estado*, el 5 de septiembre de 1941, recogía lo siguiente: "El proceso urbano de la capital ha rodeado casi totalmente de edificaciones aquellos terrenos, que representan en el día de hoy un fuerte obstáculo para el sucesivo desarrollo de aquel. Las especiales características que concurren en los bienes integrantes del Patrimonio Nacional, han impedido su parcelación y consiguiente enajenación, lo que supone la inmovilización, sin provecho alguno, de una importante riqueza... Finalmente, los solares llamados de la Patriarcal carecen de todo valor artístico o histórico y, como ya se indica, resulta antieconómico su actual estado improductivo". Por todo ello se ponía en venta una "extensión superficial de cincuenta mil quinientos noventa y dos metros cuadrados y sesenta y siete decímetros e inscrito en el Registro de la Propiedad a favor del antiguo Patrimonio de la Corona".

Con esta decisión se debe poner en relación el plano fechado en abril de 1941 y levantado por el arquitecto Diego Méndez, señalando "la superficie del antiguo cementerio de la Patriarcal en las manzanas A, B, C, D, F, G, y H" con el detalle de las áreas pertenecientes al Patrimonio Nacional (Plano 938, referenciado en la *ob. cit.* de J. L. Sancho, p. 143).



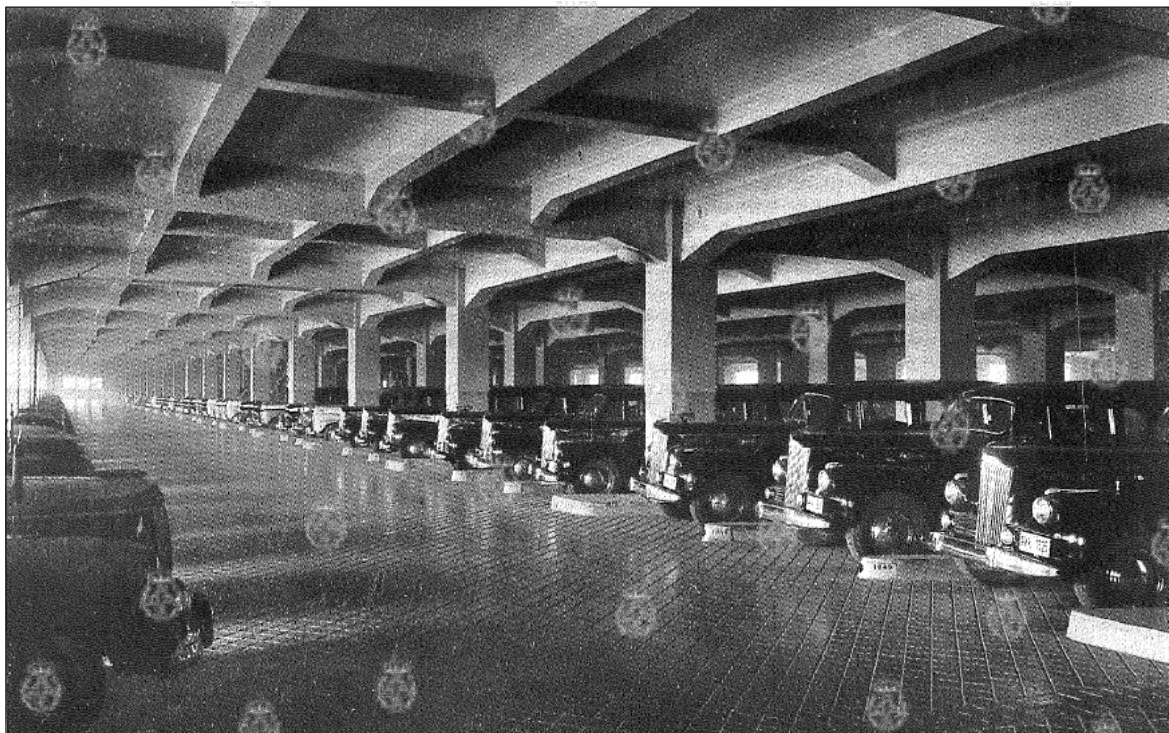
Vista actual de las manzanas comprendidas entre las calles de Cea Bermúdez, Bravo Murillo, Donoso Cortés y Vallehermoso. Dentro de la superficie acotada en azul el Parque Móvil del Estado (Servicios generales, garaje y talleres), objeto de la presente solicitud de incoación de expediente de declaración de BIC, en categoría de monumento.

Foto: <https://www.google.es/maps/@40.4377373,-3.7065341,472a,35y,180h/data=!3m1!1e3>

### c) El edificio

Hasta la inauguración del nuevo edificio del Parque Móvil de Ministerios Civiles en la calle de Cea Bermúdez, 3 (hoy número 5), en 1940 los servicios del mismo estaban divididos entre las oficinas, en el Paseo de la Castellana, 74, y los talleres en la próxima calle Álvarez de Baena, 7 y 9, pero sin resolver la cuestión del garaje para el número alto de vehículos precisos, de ahí la urgencia de un nuevo solar y proyecto que, según su autor, el arquitecto Ambrosio Arroyo Alonso, con la colaboración fundamental de los ingenieros militares Jesús Prieto Rincón y Félix Arroyo García, consistía en lo siguiente:

*“Programa.* Garaje con capacidad aproximada para mil coches y los que eventualmente pueden hallarse en esta capital, así como posible ampliación para necesidades futuras; un taller de reparación general, pintura, carrocería y guarnecido, que cubran no solamente las necesidades de este garaje, sino que sirva para centralizar las grandes reparaciones de los servicios provinciales y los servicios de Administración y Dirección, así como los de enseñanza y preparación cultural del personal y los de repostaje y aprovisionamiento de los vehículos. Este programa se divide en tres grupos principales: garaje, taller y servicios generales.



Antigua fotografía de una de las plantas del garaje. Fuente: "Parque Móvil Ministerios, Madrid", publicado en la *Revista Nacional de Arquitectura*, 1951 (núm. 113, p. 10).

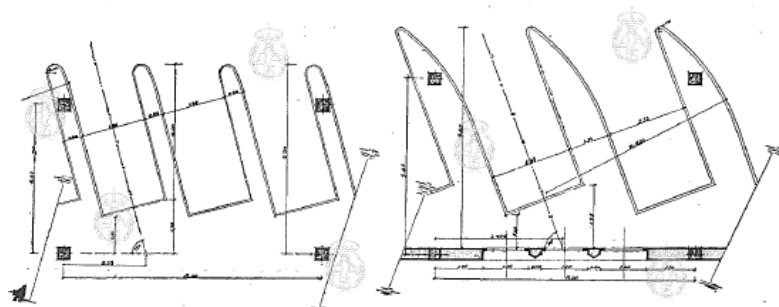
*Circulación.* Tiene dos facetas completamente diferentes, pero indispensables en este tipo de edificios: la circulación propiamente dicha y el control y vigilancia. Por lo tanto, salvo en casos excepcionales, todo el acceso, tanto de vehículos como de obreros, empleados, visitas, etc., es único, así como única es la salida normal de los vehículos. El acceso de coches más normal es el de los vehículos que aparcen o encierran en el garaje. Si es en planta baja, el acceso es directo y sin cruce de ninguna especie, y si es en plantas superiores, suben a la correspondiente por la rampa dedicada única y exclusivamente al acceso.





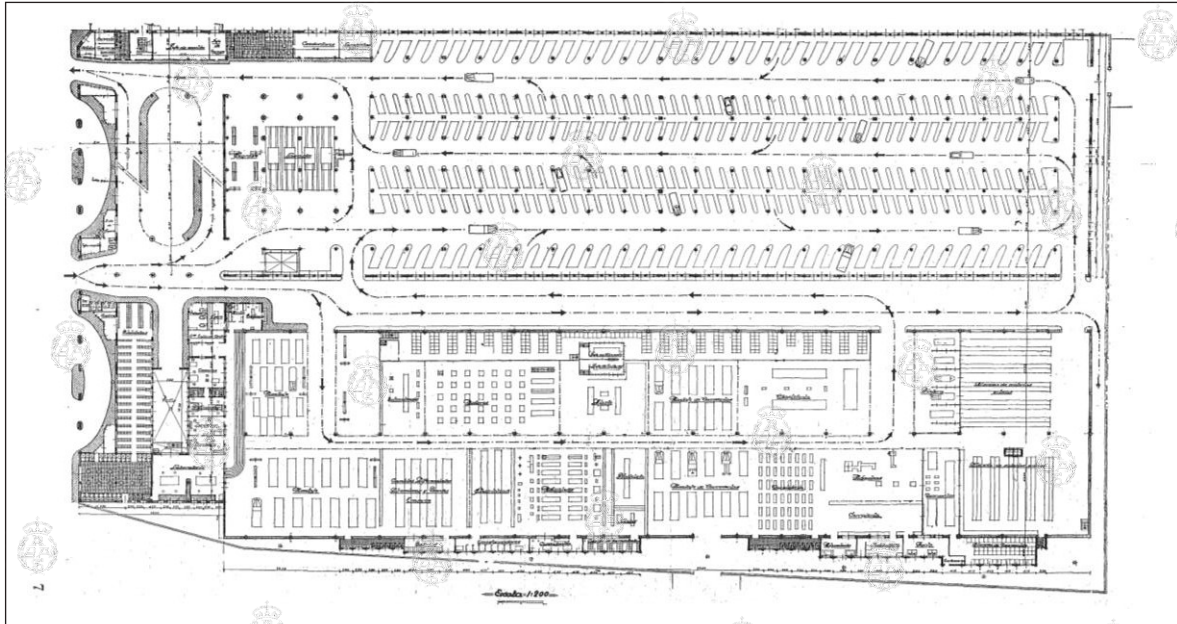
Antigua fotografía de la rampa. Fuente: "Parque Móvil Ministerios, Madrid", publicado en la *Revista Nacional de Arquitectura*, 1951 (núm. 113, p. 6).

Una vez el vehículo en su planta de garaje, la circulación dentro de ella es siempre en una sola dirección, y su aparcamiento, que se dispone con inclinación de  $75^\circ$ , se verifica por una simple maniobra de marcha atrás, encarrilándose cada vehículo lateralmente por unos bordillos que compartimentan el garaje y que hacen de tope en la parte posterior. La salida de los vehículos, siempre en una sola dirección, no presenta problema alguno; en planta baja es igualmente directa y en las plantas restantes le basta con tomar la rampa especial de bajada y se encuentra directamente en la puerta de salida donde se dispone el control. Si el vehículo llega averiado y pasa al taller, solamente tiene que situarse en la calle intermedia que se



Detalle del aparcamiento (croquis) y pormenor de la rampa. Fuente: "Parque Móvil Ministerios, Madrid", publicado en la *Revista Nacional de Arquitectura*, 1951 (núm. 113, pp. 8 y 9).

forma entre el taller y el garaje. Si el vehículo va al engrase o lavado, ira a la planta baja, donde hay previstos túneles de lavado y engrasadores al efecto, con lo que su circulación se halla resuelta directamente. El taller, con sus características y función, se desarrolla en una sola planta.



Planta baja del garaje. Fuente: “Parque Móvil Ministerios, Madrid”, publicado en la *Revista Nacional de Arquitectura*, 1951 (núm. 113, p. 7).

*Cimentación.* Por zapatas de hormigón armado, en la parte correspondiente a estructura de este material, y corrida de fábrica de ladrillo en taller y semisótano y por pilares escalonados en pies derechos, de hierro.

*Estructura.* De hormigón armado en servicios generales, rampa y garaje, y mixta de ladrillo y metálica en taller y cubierta de la rampa.

*Forjados.* De losa de hormigón nervada en semisótanos y taller: el pavimento va directamente colocado sobre una solera de hormigón.

*Fábrica de ladrillo.* Al descubierto en fachadas y muros de cerramiento de garaje y taller, en este último, macizas en todo su espesor, y en el resto, con cámara de aire y tabiques. En el patio central y medianería, los muros van enfoscados”.



Vista parcial de los Talleres (dcha.) y del Garaje (izda.), sobre cuya terraza, en otro tiempo para pruebas y exposición de vehículos, aparecen largas marquesinas ocupando toda la superficie.  
Foto P. Navascués (4 abril 2018).

Sobre esta abreviada información dada por el propio Ambrosio Arroyo, en un artículo titulado “Parque Móvil Ministerios, Madrid”, publicado en la *Revista Nacional de Arquitectura*, 1951 (núm. 113, pp. 5-10), en 1951 fecha en la que se daban por concluidas las últimas obras urgidas por un incendio que en 1948 afectó principalmente a la planta alta de los Servicios generales, caben añadir algunas noticias que, tomadas del archivo del PME, amplían el conocimiento del garaje más importante construido en España en hormigón armado, y uno de los más singulares de los que en Europa conservan su uso inicial.

Una vez aprobado el proyecto el 22 de mayo de 1942, la obra del PME comenzó por los Talleres, de formidable amplitud, con un primer presupuesto parcial de 1.973.469,89 pesetas, consignado en el presupuesto general del Estado. Con aquello se pudo hacer la obra de los Talleres y el 5 de febrero de 1943 se aprobó un segundo presupuesto, igualmente parcial de 9.842.758,60 pesetas, “consignándose este gasto en dos anualidades”, si bien en octubre de aquel mismo año se presentó para su aprobación un tercer presupuesto por una cuantía de 13.427.488,01 pesetas, que desconocemos si se llegó a autorizar, pues por una ley de 25 de noviembre de 1944 se concedía “un suplemento de crédito de 4.895.722,97 pesetas al Presupuesto extraordinario del Ministerio de la Gobernación, con destino a la continuación durante el año actual de las obras del Parque Móvil de Ministerios Civiles. La continuación de las obras de construcción del nuevo Parque

Móvil de Ministerios Civiles con la celeridad que el estado actual de los trabajos y los medios utilizados para llevarlos a cabo requieren, aconseja la suplementación del crédito que para ellas se consigna en el Presupuesto extraordinario de gastos, en cuantía que ha sido debidamente justificada y ha obtenido dictámenes favorables a su otorgamiento, tanto de la Intervención General como del Consejo de Estado” (BOE, núm. 333, de 28/11/1944, página 8985).

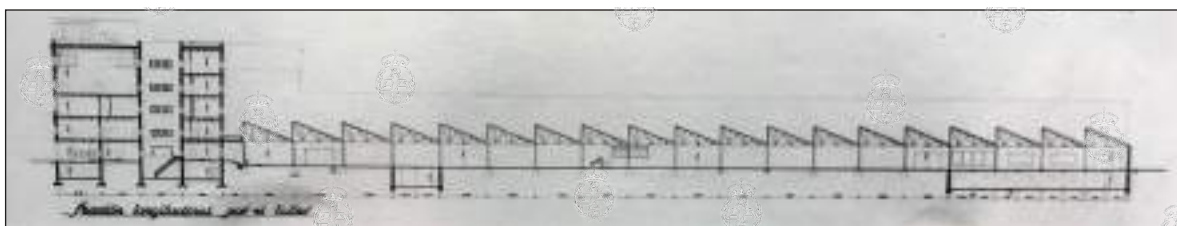


Fotografía del proyecto en la portada del Segundo Presupuesto Parcial. 1942. Archivo PME.  
Foto M.C. Utande.

Así las cosas, la inestabilidad de los precios de los materiales y de la mano de obra obligaban a una continua revisión de las partidas presupuestarias, de tal modo que al comienzo de la *Justificación de Aumentos en los Presupuestos Segundo y Tercero por Variaciones Oficiales de los Precios*, en la obra del Nuevo Parque Central, presentada para su aprobación en abril de 1945, se puede leer lo siguiente: “El acoplamiento del mercado a las circunstancias derivadas del actual conflicto internacional y de nuestra reconstrucción nacional, obliga a adaptar a las nuevas condiciones tanto los materiales como la mano de obra en todas las ramas de la industria.

Ello produce alteraciones en los precios, tanto de los materiales intervenidos como de los de libre contratación, y repercute en la valoración de la mano de obra, obligándonos a variar dentro de estas alteraciones los cuadros de precios de la Obra del Nuevo Parque Central...”.

El análisis de los distintos presupuestos, ampliaciones y justificaciones de cada una de las partidas permite conocer las etapas de las obras, de tal modo que con el Primer presupuesto se construyó el Taller y su puesta en servicio, realizándose sin aumento alguno por el acopio previo de materiales, no alterando el precio de la mano de obra “por la rapidez con que se ejecutó”.



Sección longitudinal del Taller. A la izquierda el edificio de los Servicios generales (1942).  
Archivo del PME. Foto M.C. Utande.



Vista aérea del Taller, con diecinueve módulos en dientes de sierra. A la derecha, fachada interior de los Servicios generales. Imagen “Google Maps/Google Earth” (16 de abril 2018).



Aspecto actual de los Talleres. Foto P. Navascués (4 de abril de 2018).



Detalle de las cerchas metálicas de la cubierta del Taller. Imagen facilitada por el PME.



Separación, dentro del Taller de la zona de almacenes, con las pinturas de Germán Calvo, objeto de incoación de expediente de declaración de BIC en curso. Imagen facilitada por el PME.

Dentro del taller se distinguía la zona de montaje general, ocupando la anchura total de la gran nave, y luego, por sectores especializados, el de vulcanizado, motores, ajuste, montaje de carrocerías, chapistería y pintura, a la izquierda del eje longitudinal, y a la derecha de este, los sectores de cambios, diferenciales, direcciones y puertas traseras, electricidad, platinista, lunas, montaje de carrocerías, carpintería, máquinas, cerrajería y guarnecido. Esta zona se comunicaba con la forja, soldadura y niquelado que, con los almacenes de guarnecido formaban una pequeña construcción adosada y abierta al Taller en su costado lateral occidental,

para aprovechar la forma irregular del solar. El Taller, es todo diáfano hasta llegar a una leve cesura de muro a muro, donde se encuentra el mural con los “Oficios del Automóvil” del pintor palentino Germán Calvo. Tras esta línea se encuentran los amplios almacenes de materias primas que ocupan prácticamente los dos últimos módulos del Taller.



Detalle del mural de Germán Calvo, mostrando el sector dedicado a la pintura de automóviles.  
Foto P. Navascués (4 de abril de 2018).

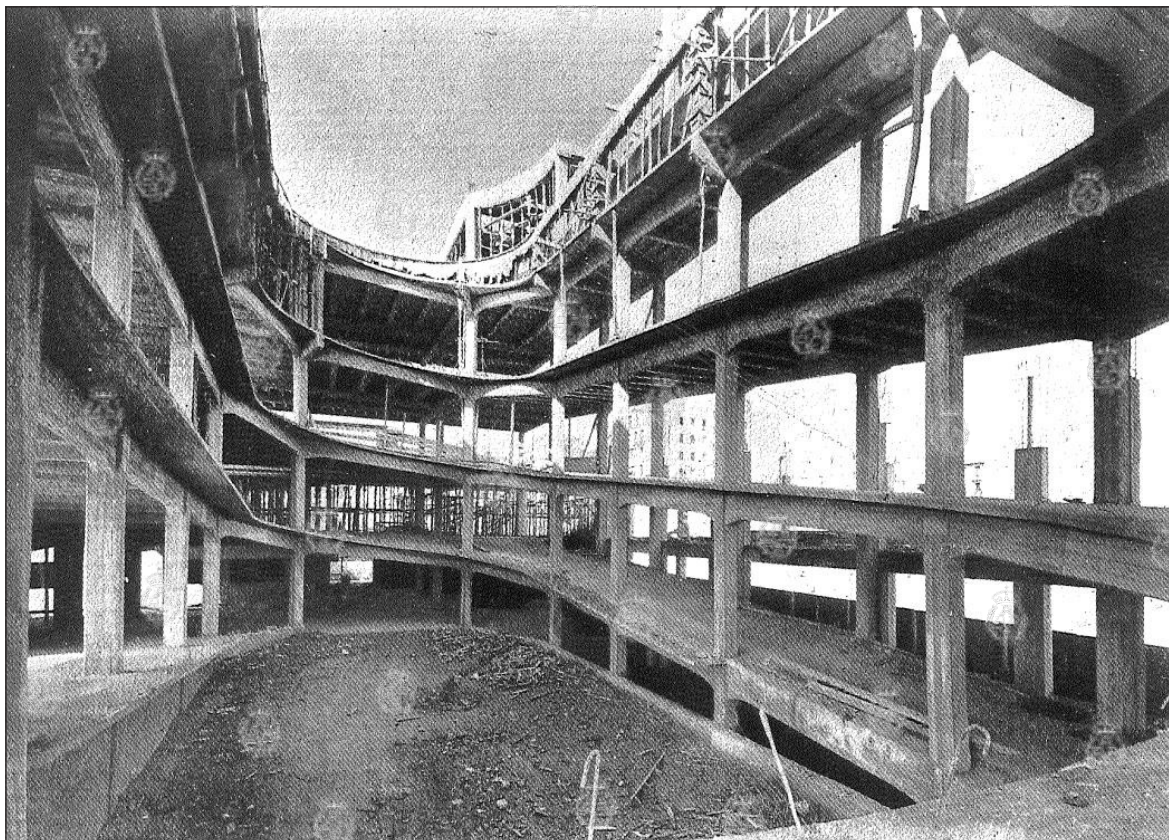
Todo lo contrario de lo sucedido con la obra del Taller ocurrió con el Garaje y Servicios Generales, contemplados en el Segundo y Tercer presupuesto “en los que, por preverse aumentos oficiales, se produjo una paralización en el mercado que impidió el acopio de materiales que se vieron afectados en su casi totalidad por la elevación de precios, así como la mano de obra”.

Con el Segundo presupuesto, de febrero de 1943, se debería haber hecho frente a la estructura total de hormigón armado de los Servicios generales, Rampa y Garaje, sin olvidar el Refugio o búnker, obra que se dilató en el tiempo y del que se dan aquí algunas imágenes con textos de la Memoria que acompañan a dicho presupuesto, señalando que el orden de ejecución fue la Rampa, el Garaje y los Servicios generales.





De izquierda a derecha, naves del Taller terminado; calle intermedia para el paso de vehículos; hormigonado de cuatro naves del Garaje con las losas de la primera planta en su mitad longitudinal y arranque desde el fondo del hormigonado de la cimentación y primera planta del Garaje; al fondo la Rampa. Falta la estructura del edificio de los Servicios generales sobre la calle Cea Bermúdez. A la derecha, los terrenos sobre los que se levantarían las viviendas del Poblado de San Cristóbal para conductores, obreros y empleados del Parque Móvil. Fuente: "Parque Móvil Ministerios, Madrid", publicado en la *Revista Nacional de Arquitectura*, 1951 (núm. 113, p. 9).



“La rampa es de forma helicoidal, de doble circulación; el piso de la misma está formado por losas nervadas de ocho metros de luz, y el momento flector producido por el frenado de un camión de diez toneladas es absorbido; estando toda la estructura de la rampa independiente del resto y cortándola transversalmente por dos juntas de dilatación” (De la memoria del cálculo de la estructura que acompaña al segundo presupuesto, 1942). Fuente: “Parque Móvil Ministerios, Madrid”, publicado en la *Revista Nacional de Arquitectura*, 1951 (núm. 113, p. 10).



Fragmento del mural con la escena de la construcción del edificio del Parque Móvil, pintado por Germán Calvo.  
Foto P. Navascués (4 de abril 2018).

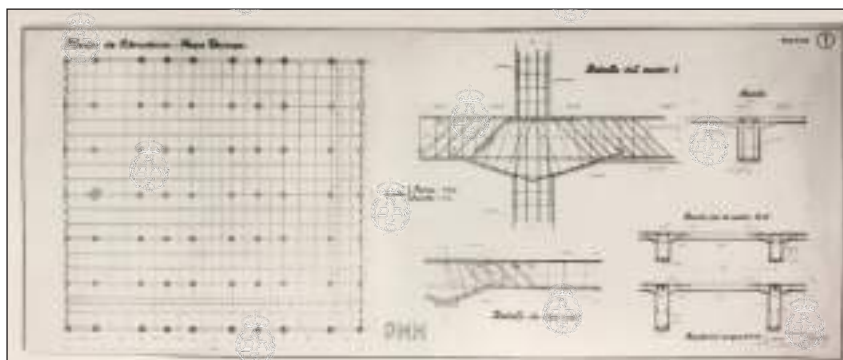


Paño del mural de Germán Calvo, representando el proceso de la obra y detalle, donde un obrero vuelca el hormigón y otro lleva la ferralla para armar el hormigón. Foto P. Navascués (4 abril 2018).



Vista general de la planta baja del garaje. Foto archivo PME.





“Planta de estructura” del garaje y detalles de un “nudo y viguetas”. Foto: M.C. Utande.

Refugio. “Cumpliendo las instrucciones publicadas en el Boletín Oficial del Estado, sobre la construcción de refugios y encontrándose incluidos en las mismas, se ha proyectado en esta edificación un refugio con capacidad y características exigidas en estas disposiciones formado por tres galerías paralelas al eje longitudinal del garaje, cubierto por bóvedas circulares y de 2,20 de altura (¿anchura?) por 2'10 de altura en la clave. Estas galerías, con comunicaciones alternativas, están dotadas de chimeneas de ventilación y W.C. en las proporciones exigidas; tienen cinco accesos que comunican respectivamente con el garaje, taller, servicios generales, viviendas y una directa con el exterior”.



Refugio. Foto archivo PME.

La obra del refugio, así como “la ampliación del garaje eléctrico situado en semisótano y por lo tanto encima del refugio y la mejor disposición de éste ha sido consecuencia de la ampliación que hemos proyectado en el garaje eléctrico...” se consideraban, en octubre de 1943, como “pequeñas modificaciones introducidas en el Proyecto general”, cuando en realidad exigía un importante movimiento de tierras, obras de pocería, hormigón, etcétera. En aquel Tercer presupuesto se incluía también el edificio de Servicios generales sobre la calle Cea Bermúdez, con su fachada de ladrillo visto, y todos sus acabados exteriores e interiores, según recoge detalladamente la Memoria que acompaña a dicho presupuesto.



Mural de Germán Calvo, con una imagen de la Oficina Técnica de Obras del PME, mostrando parcialmente la fachada, con su autor Ambrosio Arroyo Alonso (?). En la parte baja del edificio y de derecha a izquierda se ven: el hueco de la entrada principal de automóviles; los tres huecos de entrada y salida de los surtidores de gasolina, que no excedían de la primera crujía; y, a la izquierda, la puerta de salida de vehículos. Foto P. Navascués (4 de abril de 2018).



Fachada principal sobre la calle Cea Bermúdez.  
Foto: [https://es.wikipedia.org/wiki/Parque\\_M%C3%B3vil\\_del\\_Estado](https://es.wikipedia.org/wiki/Parque_M%C3%B3vil_del_Estado) [4 abril 2018].



PME. La doble rampa, hacia 1948, con la primera cubierta traslúcida, probablemente dañada en el incendio de aquel año. La doble rampa tiene un desarrollo helicoidal, con una de subida y otra de bajada, es decir, con circulación independiente en ambos sentidos. Foto: archivo PME.



Rampa norte de la Fábrica Fiat, en Lingotto, Turín. Añadida al cuerpo principal de la fábrica en 1923-1925. Obra de Giacomo Mattè-Trucco (1869-1934).  
La fábrica Fiat se cerró en 1982 y, tras un concurso, Renzo Piano lo convirtió en un edificio multiusos: hotel, sala de conferencias, tiendas, exposiciones, espacios de ocio y cultura, etc. (1983-2002).  
Foto: <https://www.pinterest.es/pin/363736107385737202/?lp=true> [4 de abril 2018].



Rampa sur de la Fábrica Fiat, en Lingotto, Turín. Añadida en 1924-1927.  
Obra de Giacomo Mattè-Trucco (1869-1934).  
Foto: <https://www.pinterest.es/pin/574983077401971688/visual-search/?x=16&y=16&w=530&h=671> [4 de abril 2018].



Rampa de La Casa del Automóvil, para mil vehículos, en la Piazza Verdi,  
Roma. Obra de Enricho Bachetti (1928). Destruída hacia 1960.  
Foto: [http://www.rerumromanarum.com/2016/09/la-casa-dellautomobile\\_9.html](http://www.rerumromanarum.com/2016/09/la-casa-dellautomobile_9.html) [4 de abril 2018].





Vista actual de la rampa del PME, protegida según la reconsideración final del Departamento de Ordenación Urbanística I, del Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 27/07/2014, según consta en Acta 27/2014. Foto P. Navascués (4 de abril de 2018).



Vista de la terraza del garaje, hoy ocupada por marquesinas de aparcamiento, que en su día fue espacio para pruebas y exposición de vehículos. Foto P. Navascués (4 de abril de 2018).

Dos ejemplos diferentes de garajes declarados y protegidos por su Administración correspondiente:

**1. El antiguo Garaje Citroën de Lyon**, construido en hormigón en 1930 por el arquitecto Maurice-Jacques Ravazé y el ingeniero Bergerot, fue considerado en su día como el mayor del mundo. Entre 2012 y 2015 fue adquirido por una inmobiliaria y convertido en un centro de negocios, para oficinas y aparcamientos privados. **El 8 de mayo de 1992 fue inscrito entre los Monumentos Históricos de Francia.**



Interior del Garaje Citroën de Lyon. Foto: Frenchie Cristogatin.

2. En el BOPV de 9 de febrero se publica la Orden de 12 de enero de 2011, de la Consejería de Cultura, por la que se inscribe el **Garaje Indautxu**, sito en la calle Alameda de Urkijo n.º 75 de Bilbao (Bizkaia) como **Bien Cultural**, con la categoría de **Monumento**, en el **Inventario General del Patrimonio Cultural Vasco**.



“El inmueble, proyectado en 1941 por el arquitecto José María Sainz Aguirre y construido en hormigón armado en 1942-1943, se engloba dentro de la arquitectura industrial del movimiento moderno. Dispone de planta rectangular y su perfil edificatorio es de sótano y cinco pisos de altura, seis en el chaflán. El edificio, desde el inicio, ha cumplido exclusivamente la función de garaje para diversos tipos de vehículos. Originalmente los primeros pisos se destinaron para talleres, almacenes o garajes, y los más elevados a viviendas.” Foto: Borja Gómez (2013).

Madrid, junio de 2018

Por la Comisión de Monumentos y Patrimonio Histórico

Pedro Navascués Palacio