

I. COMUNIDAD DE MADRID

D) Anuncios

Vicepresidencia, Consejería de Cultura y Deporte y Portavocía del Gobierno

- 8** *RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2012, de la Dirección General de Patrimonio Histórico, por la que se incoa el expediente para la declaración de Bien de Interés Cultural, en la categoría de Monumento, de la Antigua Central Eléctrica de Pacífico, Madrid.*

Visto el informe y propuesta técnica emitidos, y en virtud del contenido del acuerdo de incoación del procedimiento de declaración, establecido en los artículos 10 y concordantes de la Ley 10/1998, de 9 de julio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, y en base a las competencias establecidas en el artículo 24 del Decreto 78/2009, de 27 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Vicepresidencia, Consejería de Cultura y Deporte y Portavocía del Gobierno (BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID de 10 de septiembre de 2009),

RESUELVO

Primero

Incoar el expediente para la declaración de Bien de Interés Cultural, en la categoría de Monumento, de la Antigua Central Eléctrica de Pacífico, en Madrid, cuya descripción, justificación de los valores del bien que motivan su declaración y delimitación de la zona afectada figuran en el Anexo adjunto.

Segundo

Ordenar que la presente Resolución se notifique a los interesados, a los efectos procedentes, al Ayuntamiento de Madrid, interesándole su exhibición en el tablón de anuncios por el plazo de un mes y al Registro General de Bienes de Interés Cultural del Ministerio de Cultura para su anotación preventiva.

Tercero

Conceder audiencia, simultáneamente al período de información pública, por plazo de un mes al Ministerio de Cultura, al Ayuntamiento de Madrid, al Consejo Regional de Patrimonio Histórico, a la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, a la Real Academia de la Historia, al Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, al Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Madrid, a la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid y a la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales, y abrir un período de información pública por plazo de un mes, de conformidad con el artículo 10.2 de la Ley 10/1998, de 9 de julio, a contar desde el día siguiente a la publicación de la presente Resolución en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, y en uno de los periódicos de mayor circulación en el ámbito de la Comunidad de Madrid, a fin de que cuantas personas tengan interés en el expediente puedan examinarlo en las dependencias de la Dirección General de Patrimonio Histórico, calle Arenal, número 18, segunda planta, en Madrid, de nueve a catorce horas, los días laborables de lunes a viernes, y presenten las alegaciones que estimen oportunas.

En Madrid, a 22 de marzo de 2012.—La Directora General de Patrimonio Histórico, Laura de Rivera García de Leániz.

ANEXO

A) DESCRIPCIÓN DEL BIEN OBJETO DE LA DECLARACIÓN

1. *Breve introducción histórica*

La inauguración en 1919 de la primera línea de Metro, de la por entonces denominada Compañía Metropolitana Alfonso XIII, supuso la materialización de un proyecto que había comenzado a gestarse a finales del siglo XIX, tras la construcción del Metro de Londres (1879) y antes de la construcción de los primeros ferrocarriles metropolitanos de Europa continental (Budapest, 1896; París, 1900).

Aquella primera línea del Metro madrileño nacía de la iniciativa de los ingenieros Miguel Otamendi, Antonio González Echarte y Carlos Mendoza, quienes en 1914 habían presentado al Ministerio de Fomento un proyecto de lo que habría de convertirse en los primeros tramos de la red.

El Metro, que sirvió para articular la ciudad y para agilizar los desplazamientos desde los barrios periféricos al centro, creció rápidamente en los años anteriores a la Guerra Civil, con la construcción del tramo central de la actual Línea 1 (Tetuán-Puente de Vallecas), de gran parte de la Línea 2 (Cuatro Caminos-Diego de León y Ventas), del tramo inicial de la Línea 3 (Sol-Embajadores) y del denominado Ramal Ópera-Norte.

Al comienzo de la contienda, la red del Metro madrileño tenía 20 kilómetros de longitud, contaba con 38 estaciones y daba servicio a 180 millones de viajeros al año. Finalizada la guerra, la Compañía Metropolitana de Madrid, aún de capital privado, acometió la construcción de la Línea 4 y del tramo Norte de la Línea 3, de Sol a Argüelles. Pero, a partir de 1955, el Estado asumió las nuevas obras de Metro, iniciando de esta manera la progresiva nacionalización de la red madrileña.

Junto a las estaciones y túneles, Metro acometió, desde sus orígenes, la construcción de edificios auxiliares, subestaciones eléctricas y cocheras. En los primeros años de funcionamiento del Metropolitano suministraban energía eléctrica tres compañías: “Hidroeléctrica Santillana”, “Unión Eléctrica Madrileña” e “Hidroeléctrica Española”. Las restricciones de suministro eléctrico, agravadas por el duro estiaje que se produjo en 1921 y 1922, que impedían la ampliación de la red y el aumento del número de trenes, hizo plantearse a la Compañía la necesidad del autoabastecimiento energético, creando una central que sirviera tanto para la transformación de la corriente alterna suministrada por las compañías eléctricas a 15.000 V en corriente continua a 600 V necesaria para la tracción de los trenes, como para la generación de energía eléctrica a partir de combustible fósil en caso de fallo en el suministro.

Los terrenos elegidos para este fin eran propiedad de la Compañía y estaban situados en el barrio de Pacífico, ocupando una extensión de 16.000 metros cuadrados, limitados por las calles Granada, Valderribas y Cavanilles. El conjunto de edificios destinados para la Central Eléctrica y Subestación de Pacífico fue proyectado por Antonio Palacios Ramilo, mientras que la memoria del proyecto de instalación de la maquinaria fue redactada por los ingenieros José María y Manuel Otamendi. El proyecto obtuvo licencia municipal el 31 de octubre de 1922, y fue ejecutado bajo la dirección del ingeniero jefe Carlos Laffitte. Las obras finalizaron el 20 de marzo de 1923, inaugurándose en presencia de los Reyes el 14 de junio de 1924.

Para dar cobertura a las funciones requeridas, Antonio Palacios diseñó un conjunto integrado en origen por cinco edificaciones: Una gran nave de planta rectangular para la ubicación de los motores diésel, denominada Nave de Motores, otra nave de menor tamaño adosada a la anterior para la batería de acumuladores (edificio destruido y sustituido por otro de factura moderna carente de valores arquitectónicos), un pequeño edificio de tres plantas adosado a la cabecera de la nave para albergar equipos eléctricos de menor tamaño, otro destinado a oficinas, taller y vivienda adosado lateralmente a la nave, también de tres plantas, y finalmente una vivienda unifamiliar destinada al responsable de las instalaciones, alterada interiormente en la actualidad para el uso de oficinas. Cada uno de los edificios se concibió como unidad independiente con el fin de dar autonomía a sus respectivas funciones. Aunque todos ellos tienen características comunes, cada uno está adaptado en su diseño a una función diferente.

2. *Descripción del bien*

El inmueble objeto de la declaración es una subparcela de 2.538 metros cuadrados situada en la confluencia de las calles Valderribas y Sánchez Barcáiztegui, delimitada al ex-

terior por una valla de época, formada en su parte principal por un murete de mampostería de piedra y fábrica de ladrillo, reforzado con pilastras a las que acomete la rejería de forja. Los dos accesos a la parcela desde el viario perimetral están flanqueados por pilastras coronadas con faroles de elaborado diseño del arquitecto Antonio Palacios. El resto del cerramiento exterior es un muro de fábrica de ladrillo de tejar. Interiormente, la subparcela no está vallada, pendiente de la urbanización del resto de terrenos propiedad de Metro de Madrid que no es objeto de esta declaración.

La construcción principal, denominada propiamente Nave de Motores, tiene planta rectangular en sentido Norte-Sur y se desarrolla en un único nivel sobre rasante, excepto en el extremo Sur, donde aparece una estrecha entreplanta con los paneles de control de la central y dependencias auxiliares. El sótano alberga galerías de mantenimiento para acceso a los equipos y trazado de conducciones. La entrada se realiza por el hastial o testero Norte a través de un cortavientos introducido en la reciente restauración.

Las fachadas se organizan verticalmente, articuladas a partir de pilastras que coinciden con las cerchas de la estructura de cubierta. Entre las pilastras se dispone doble alineación de huecos de ventanas rematadas por arcos rebajados. Las del nivel inferior son grandes ventanales de formato vertical con carpintería de acero con despiece en cuadrícula. Las del nivel superior son más pequeñas y de similar tipología. El edificio arranca del suelo con un pequeño zócalo de mampostería recortado por los grandes ventanales. El resto de las fachadas son de ladrillo visto, a excepción de las pilastras y falsas impostas revocadas con mortero de cal.

La cubierta de la nave está formada por cerchas de acero roblonado, de tipo “polonceau”, sobre las que apoyan correas y parecillos metálicos sosteniendo el tablero que conforma el faldón de cubierta.

Interiormente los muros aparecen enlucidos y parcialmente alicatados con azulejos blancos colocados en diagonal. Las partes alicatadas se perfilan con sencillas líneas azules a modo de cenefas, trazadas con un sentido decorativo cercano al modernismo vienés con cenefas de azulejo con líneas azules. En algunos tramos del muro se disponen, a modo de falsos capiteles, elementos decorativos más complejos realizados en cerámica vidriada con reflejos metálicos. El pavimento de la nave es de baldosas cerámicas de color rojo con doble encintado de baldosines de color claro delimitando la maquinaria existente en la nave.

Los muros interiores tienen espesor variable, utilizándose el escalonamiento horizontal como apoyo para el puente-grúa de la nave.

El edificio o cuerpo de transformadores, adosado al hastial Sur de la Nave de Motores, es un estrecho rectángulo de tres plantas que da ocasión para proyectar una fachada más compleja que la propia nave. Articulada verticalmente mediante pilastras, estas se rematan en pináculos que sobrepasan la altura de cornisa. Aquí el orden de huecos es más estrecho que en el resto del complejo y las ventanas se agrupan de dos en dos, separadas por estrechos parteluces. Esta fachada se dispone retranqueada respecto de la calle Valderribas, delimitando un pequeño patio de acceso. Por encima de la balaustrada de cubierta aparece el hastial Sur de la Nave de Motores, de perfil escalonado, incorporando el emblema de Metro. Ha sido restaurado en su envolvente exterior.

El edificio de oficinas o administrativo es un bloque rectangular de una sola crujía adosado lateralmente a la Nave de Motores. Tiene tres plantas y sótano, centrando todo el interés en la fachada Oeste, articulada verticalmente por parejas de pilastras que contrastan sobre el fondo de fábrica de ladrillo visto y se prolongan en pináculos. El cuerpo central, que aloja los accesos y la escalera, es ligeramente más alto que el resto. El formato de los huecos y el tratamiento de fachada son similares al del cuerpo de transformadores descrito anteriormente, pero aquí las ventanas se agrupan de tres en tres. Ha sido restaurado en su envolvente exterior, no existiendo en el interior elementos reseñables de interés.

La personalidad de la arquitectura de Antonio Palacios, capaz de dar respuesta coherente a programas funcionales de muy diversa naturaleza, pero conservando siempre una impronta perfectamente identificable, hizo que, durante décadas, la imagen de Metro de Madrid estuviera asociada a su figura. En el caso de la Antigua Central Eléctrica de Pacífico encontramos su huella en la soltura y elegancia con que es capaz de organizar grandes superficies de fachadas, en la utilización con fines prácticos y a la vez decorativos del azulejo en interiores o en el diseño de los elementos de cerrajería, estrictamente funcionales en las zonas de trabajo y más elaborados en las partes visibles, como los faroles incluidos en la verja perimetral.

La decoración entendida al modo tradicional se reserva para lugares muy significativos: Rescata recursos formales y decorativos procedentes de estilos pasados o propios del momento, como pueden ser las referencias al neomudéjar en el empleo del ladrillo y la pie-

dra, produciendo la bicromía roja y blanca característica de este estilo, así como el uso del piñón escalonado de la fachada principal. Por otra parte, se observa la influencia del modernismo secesionista vienés, con gusto por las fachadas apilastradas, las ventanas organizadas en bandas y los arcos segmentados, las impostas muy marcadas que semejan capiteles, los elementos decorativos en líneas paralelas, todo ello interpretado con personalidad propia.

Además de su envolvente arquitectónica, desde el punto de vista del estricto patrimonio industrial, la Central Eléctrica de Pacífico es uno de los conjuntos que mejor conserva toda la maquinaria y equipos propios de la actividad, permitiendo una muestra coherente y completa de la misma, desde los depósitos de combustible enterrados, las redes de transporte de fluidos, los depósitos auxiliares, los equipos de producción y transformación de energía eléctrica, las instalaciones complementarias de refrigeración y control, el material de repuesto y mantenimiento y las herramientas para los operarios.

Destacan sobre todo los tres grandes motores diésel, de 1.500 HP cada uno, y los alternadores acoplados a los mismos para generación de energía eléctrica, que estuvieron en funcionamiento desde 1923 hasta 1977.

3. Enumeración de partes integrantes y de pertenencias

Como se ha indicado, el bien se compone de tres edificaciones sobre una parcela de esquina: La Nave principal o de Motores, que alberga los tres motores diésel de la central eléctrica, el edificio de transformadores eléctricos adosado a ella por el Sur y el edificio de oficinas y usos complementarios que se adosa a la nave por el Oeste, con fachada paralela a la calle Sánchez Barcáiztegui. Además incluye tres depósitos subterráneos de combustible junto al lado oriental de la nave principal, la valla de cierre perimetral a las calles Valderribas y Sánchez Barcáiztegui y los espacios libres de parcela. No es objeto de la declaración el pequeño pabellón de recepción de visitantes habilitado en la parcela.

Los equipos principales incluidos en la declaración son:

1. Tres motores diésel de la casa “Sulzer Frères de Wintenthur”, de 1.500 HP de potencia cada uno, tipo 4Z.200.
2. Tres alternadores, acoplados a los anteriores motores, de la casa “Brown Boveri”, utilizados para generar energía eléctrica.
3. Tres dinamos de excitación.
4. Tres motores eléctricos de 7.5 HP de corriente continua a 600 voltios, destinados a la puesta en marcha de los motores principales de la casa “Brown Boveri”.
5. Tres conmutatrices, dos de la casa “AEG Ibérica de Electricidad” y otra de la “Sociedad Española Oerlikon”, utilizadas para transformación de energía alterna a continua.
6. Un motor de 8 HP, de corriente continua a 600 voltios, de la casa “Oerlikon”.
7. Un compresor de aire, acoplado al anterior, de la casa “Sulzer Frères”.
8. Dos motores “Oerlikon”, de 15 HP, cc, 600 voltios, para refrigeración.
9. Dos motores “Oerlikon”, de 17 y 24 HP, cc, 600 voltios, acoplados a dos bombas centrífugas de la casa Sulzer.
10. Dos motores “Oerlikon”, de 7 HP, cc, 600 voltios, con sus bombas correspondientes.
11. Un motor “Oerlikon”, de 3 1/2 HP, cc, 600 voltios, acoplado a bomba centrífuga de la casa de las anteriores, destinada a mover el combustible.
12. Un motor de la casa “Brown Boveri”, 600 voltios, cc, 1,7 HP, acoplado a bomba centrífuga destinada a mover el combustible.
13. Un aparato con ruedas para reciclar aceite.
14. Tres depósitos rectangulares de filtros de aceite, con pequeño grifo cada uno de ellos.
15. Seis calderas de aire comprimido, colocadas de dos en dos, al lado de cada uno de los tres depósitos rectangulares de filtros de aceite.
16. Seis depósitos de agua cilíndricos, formados por bidón, boya y filtro cada uno de ellos, colocados de dos en dos, en el techo, encima de cada una de las seis calderas de aire comprimido y su depósito rectangular de filtro de aceite respectivo.
17. Dos recipientes dobles, para trapos sucios y limpios.
18. Un motor compresor.
19. Un depósito para engrasar.
20. Un interruptor con dos fusibles de cerámica antiguos y dos llaves, situados en pared.
21. Cuatro indicadores de luz.

22. Cuatro paneles grandes de madera y un panel pequeño, como soporte de llaves y herramientas metálicas.
23. Un cuadro de mandos vertical con reloj ubicado en el piso superior.
24. Un cuadro de mandos horizontal ubicado en el piso superior.
25. Un puente grúa de la casa "Oerlikon", de 12.000 kilogramos.
26. Un rectificador de vapor de mercurio "Brown Boveri" colocado en el exterior de la Nave.
27. Tres depósitos subterráneos para combustible, situados en el exterior de la Nave, al Este de la misma.
28. Ocho depósitos metálicos exteriores no enterrados, situados en el exterior de la Nave, al Oeste de la misma.
29. Diversas herramientas, repuestos y utillaje, destinados al mantenimiento de la maquinaria.

Los números de inventario o identificativos de los equipos son los que figuran en el expediente.

4. *Delimitación gráfica del bien*

Se adjunta plano en E).

B) DELIMITACIÓN DEL ENTORNO AFECTADO

1. *Descripción literal*

El entorno afectado, de 11.217 metros cuadrados de superficie, queda delimitado por la línea continua cerrada, grafiada en el plano adjunto y que comprende lo siguiente:

- Parcelas de manzanas catastrales: En la parcela catastral 01 de la manzana catastral 29309, el área delimitada por las calles Cavanilles, Sánchez Barcáiztegui, Valderribas, el lindero Noroeste de la parcela 07 de la manzana catastral 29309 y la línea perpendicular a la calle Cavanilles desde el vértice Norte de la misma parcela.
- El viario público contenido en el interior del perímetro definido en el plano adjunto y que a continuación se detalla: La calle Valderribas desde la esquina Oeste de la parcela 07 de la manzana catastral 29309 hasta la esquina Este de la manzana catastral 27037 en el vértice virtual formado por la prolongación de los planos de fachada de la manzana a las calles Valderribas y Sánchez Barcáiztegui; el tramo de la calle Sánchez Barcáiztegui comprendido entre las calles Cavanilles y Valderribas; y la calle Regalada en su recorrido desde el vértice Norte de la parcela catastral 01 de la manzana catastral 28309 hasta su intersección con la calle Sánchez Barcáiztegui.

2. *Delimitación gráfica del entorno*

Se adjunta plano en E).

C) COMPATIBILIDAD DE USOS CON LA CORRECTA CONSERVACIÓN DEL BIEN

La Nave de Motores tiene un uso principal didáctico y cultural como Centro de Interpretación del Metro de Madrid. El bloque adosado por el testero Sur a la nave principal aloja equipos eléctricos complementarios al de esta y se encuentra momentáneamente sin uso. El cuerpo adosado al lado Suroccidental de la nave está dedicado principalmente a oficinas y almacén. Todos ellos se consideran compatibles con la correcta conservación del bien objeto de la declaración.

D) ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL BIEN Y CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

El inmueble presenta un buen estado de conservación, habiéndose llevado a cabo recientemente la rehabilitación y puesta en funcionamiento de la Nave de Motores como centro de interpretación de Metro de Madrid y la restauración de la envolvente de los otros dos edificios.

En cualquier caso, las posibles actuaciones que se realicen en los edificios, en la valla y en el resto de la parcela, han de respetar las características tipológicas y el carácter de la arquitectura y deben regirse por los criterios de intervención establecidos en el artículo 32 de la Ley 10/1998, de 9 de julio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.

Las intervenciones en el entorno de protección habrán de tener en cuenta el cromatismo y volumen de la arquitectura del complejo.

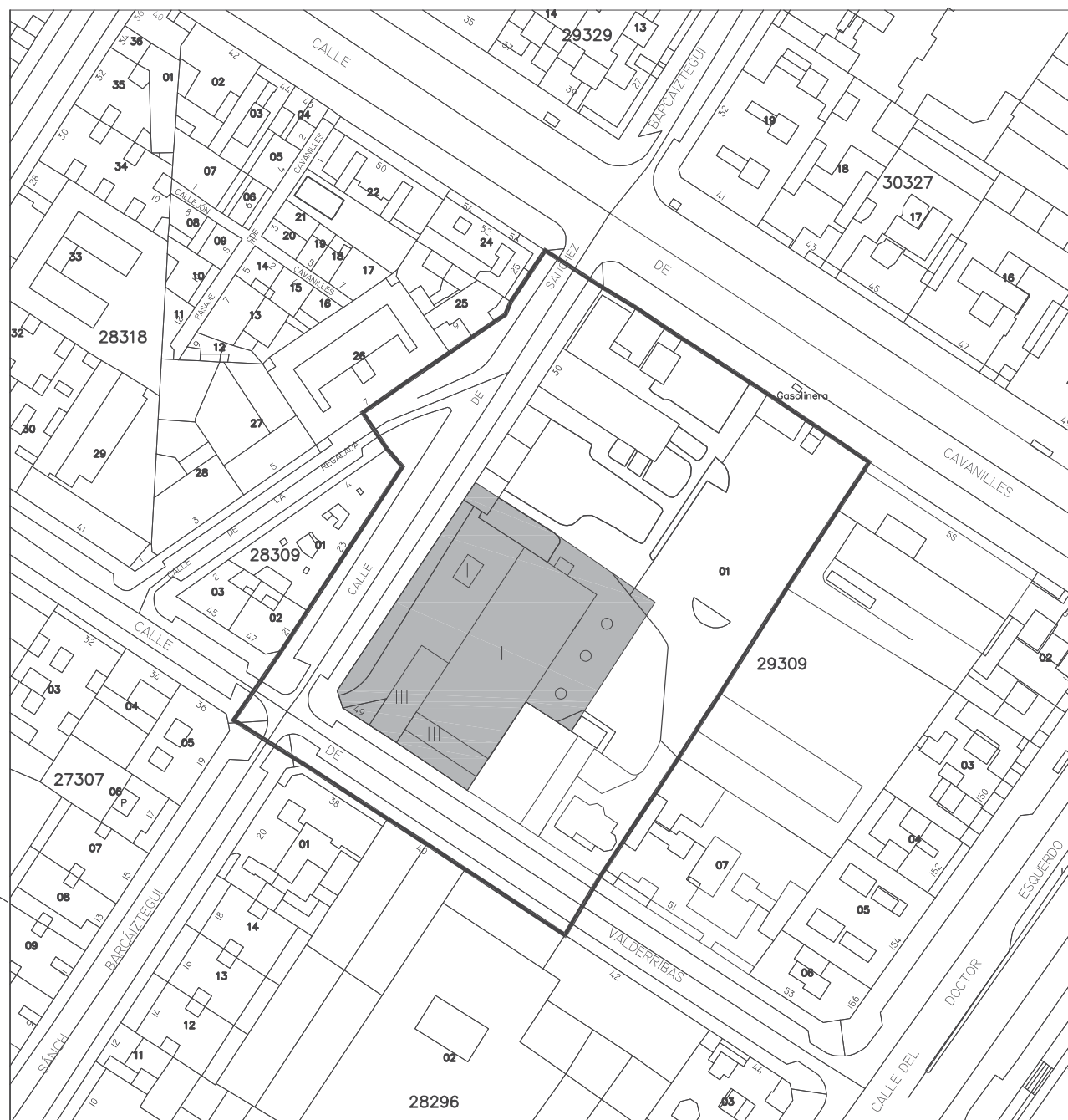
E) COMPATIBILIDAD CON EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Esta incoación no paralizará la tramitación en curso de la modificación de planeamiento para la creación del APE 03.10 Metro, que afecta a los terrenos comprendidos en el APR.03.01 del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid, ya que se considera compatible con el régimen de protección descrito.

F) PLANO DE DELIMITACIÓN DEL BIEN Y DEL ENTORNO AFECTADO

Se adjunta plano.

DESCRIPCIÓN GRÁFICA



Área de Catalogación de Bienes Culturales
Dirección General de Patrimonio Histórico
VICEPRESIDENCIA, CONSEJERÍA DE CULTURA Y DEPORTE
Y PORTAVOCÍA DEL GOBIERNO

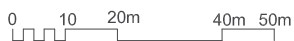
Comunidad de Madrid

DECLARACION DE BIEN DE INTERES CULTURAL (B.I.C.) EN LA CATEGORIA DE MONUMENTO

CONJUNTO ANTIGUA CENTRAL ELECTRICA DE PACIFICO en MADRID

CARTOGRAFÍA BASE:
CATASTRO

ESCALA GRÁFICA:



DELIMITACIÓN DEL ENTORNO AFECTADO
POR LA DECLARACION DE B.I.C.

BIEN INMUEBLE OBJETO DE LA DECLARACION
EN EL B.I.C.

(03/18.043/12)