

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

RESUMEN DEL ACTA NÚM. 7

SESIÓN 11 DE JUNIO DE 2018

En la sala de comisiones, a las 18 h. se abre la sesión, ateniéndose al Orden del Día enviado.

1. **Aprobación formal del acta núm. 6** (16 de abril).
2. **Solicitud de la declaración de BIC del Parque Móvil del Estado** (PME), dirigida a la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte, de incoación de expediente de declaración de BIC, en su categoría de monumento, del Parque Móvil del Estado, acompañada del informe sobre el mismo, que aparece como **Anejo I** al final de esta acta.
3. **Se aprueba formalmente el informe sobre el “Cabinet Hernani”**, a solicitud de la Dirección General de Patrimonio de la Comunidad de Madrid, cuya documentación ha sido enviada previamente a los miembros de la Comisión, que aparece como **Anejo II** al final de esta acta.
4. **Catedral de Málaga.** Por mediación del director de la Academia y del académico José María Luzón, se ha recibido información varia sobre el propósito de terminación de la catedral de Málaga, consistente en una publicación del arquitecto D. E. F. e inspector financiero y tributario del Estado que, con J. A. P., abogado, encabezan la escritura de constitución de la fundación denominada “Por amor al arte. La catedral”; y en un escrito del despacho “Portillo Abogados”, pidiendo el pronunciamiento de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando en favor de la terminación de la catedral. Tanto en la escritura de constitución de dicha fundación como en el escrito de “Portillo Abogados” se advierten algunas aseveraciones que no responden a la verdad histórica como, por ejemplo, al referirse al “diseño *renacentista* del arquitecto Ventura Rodríguez”.

La Academia ya intervino en el asunto de las cubiertas y terminación de la catedral de Málaga en los años 2003-2004, como puede verse en el índice documental, que se inserta a continuación de este párrafo, de la correspondencia mantenida sobre esta delicada cuestión, y que ahora arrastra otras actuaciones que nada tienen que ver con los problemas graves de las humedades de las bóvedas como, por ejemplo, la eliminación del coro de

Pedro de Mena; la supresión del tabernáculo de la capilla mayor, y la construcción de una nueva sacristía. Por estas y otras cuestiones, el presidente propone solicitar al cabildo catedralicio de Málaga la información que sobre estos puntos recoja el Plan Director de la catedral, enviándola en un PDF o en el soporte que estime más apropiado.

### **Índice de lo actuado por la Academia en 2003 y 2004, en relación con la catedral de Málaga**

#### **Expediente sobre las cubiertas de la Catedral de Málaga**

##### **Índice**

-Recortes de prensa publicados entre 12-12-03 y el 11-11-04.

-20-NOV-03. Proposición no de Ley del Partido Andalucista en la Comisión del Parlamento de Andalucía.

-23-DIC-03. El Presidente de la R. A. de San Telmo agradece al Presidente del Parlamento de Andalucía las actuaciones acordadas.

-23-DIC-03. Informe de D. Ángel Sánchez Blanco al Foro para la Cultura de Málaga sobre la situación de la cubierta de la catedral.

-30-ENERO-04. Escrito del Deán de la catedral de Málaga al Director de la Real Academia con documentación fotográfica y planos.

-30-ENERO-04. Escrito del Presidente de la Real Academia de San Telmo al Director de la de San Fernando sobre el mismo asunto con una publicación sobre Antonio Ramos, Maestro mayor de la catedral de Málaga.

-09-FEBR-04. Acta de la Comisión de Monumentos y Patrimonio.

-18-FEBR-04. Cartas del Director de la RABASF al Presidente de la R. A. de San Telmo y al Deán de la Catedral de Málaga.

-26-ABRIL-04. Acta de la Comisión de Monumentos y Patrimonio.

-Dibujos del Académico D. Antonio Fernández Alba.

-05-MAYO-04. Carta del Director de la RABASF al Deán de la Catedral de Málaga.

-14-MAYO-04. Carta del Director de la RABASF al Presidente de la R. A. de San Telmo.

-23-JUNIO-04. Carta del Presidente de la R. A. de San Telmo agradeciendo la visita a la catedral de Málaga de los miembros de la Comisión.

-13-JULIO-04. E-mail de D. Manuel Olmedo Checa comunicando que se ha publicado en el B.O. de la Junta de Andalucía la convocatoria del concurso de ideas para la contratación del proyecto de cubierta de la catedral de Málaga.

-25-NOVIEMBRE-04. Cartas del Deán al Director y al Vicedirector-Tesorero de la Academia sobre el concurso celebrado. Con recortes de prensa.

-23-DICIEMBRE-04. Acuse de recibo del Sr. Navascués, con algunas reservas.

-Estudios varios y recortes de prensa. CD sobre visita a la Catedral 4-03-2004.

5. Intervención de Antonio Almagro sobre la jornada técnica celebrada en el Ayuntamiento de Madrid sobre el **Templo de Debod**, dando cuenta de los temas allí tratados. Almagro, que en su día participó en el montaje de dicho monumento, hace mención de las dos posturas mantenidas por los asistentes: unos, a favor de la protección del monumento respecto al clima, con una solución envolvente que permitiría organizar un museo de egiptología; y, otros, partidarios de un plan de conservación y seguimiento en su situación actual. Para Almagro, el no haberse hecho un seguimiento en los cincuenta años de vida madrileña de este monumento, trasladado desde Egipto, impide tener datos fehacientes del comportamiento del monumento, hoy cerrado al público porque se está sustituyendo el sistema de acondicionamiento interior, que ha llegado a contar con 400.000 visitantes al año. Se refiere así mismo al deterioro producido en la piedra de Villamayor (Salamanca), deterioro que no parece afecte apenas a la piedra llegada de Egipto, tema, no obstante, que debiera investigarse más en profundidad; igualmente, se refiere a los problemas derivados del lavado por el agua pluvial, habida cuenta que la arquitectura egipcia está pensada para protegerse del sol, pero no del agua, aspecto este que, a su juicio, se podría subsanar con un pequeño babero. Igualmente, comenta la necesidad de cambiar la maquinaria de aire acondicionado que, también, cuenta con medio siglo de existencia. Debatido este asunto, se acuerda dirigirse al Ayuntamiento, para interesarse por el plan de conservación previsto para el Templo de Debod, ofreciendo la colaboración de la Academia a través del Sr. Almagro.

6. **Ruegos y preguntas.** El presidente de la Comisión recuerda que es la última sesión antes del periodo vacacional y que les hará llegar a los miembros de dicha comisión, las incidencias que puedan producirse. El Sr. Encinar interviene para decir que por él no habría problema en acudir a una reunión extraordinaria, en caso de que se produjese alguna incidencia, a lo que se suma el resto de los presentes.

El Sr. Presidente cierra la sesión comentando que habían llegado dos nuevas solicitudes de informe. Uno, por parte de la Comunidad de Madrid, referido al **monumento a Cervantes en la plaza de España** y, otro, solicitado por el geógrafo A. Z. M., sobre el **parque temático proyectado por “Puy du Fou. España”**, narrando la historia de España, en las inmediaciones del monasterio de San Bernardo en Toledo.

## ANEJO I

Informe elaborado por la Comisión de Monumentos y Patrimonio Histórico de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, que acompaña a la solicitud de 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.

### 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.

**GOBIERNO DE ESPAÑA**  
**MINISTERIO DE HACIENDA Y FUNCIÓN PÚBLICA**

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA  
DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

**REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE**  
**0167604VK4706G0001XM**

**DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE**

LOCALIZACIÓN:  
CL CEA BERMÚDEZ 5 PARQUE MOVIL ESTADO  
28003 MADRID [MADRID]

USO PRINCIPAL: Industrial  
AÑO CONSTRUCCIÓN: 1940

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN: 100,000000  
SUPERFICIE CONSTRUIDA (m<sup>2</sup>): 76.782

**PARCELA CATASTRAL**

SITUACIÓN:  
CL CEA BERMÚDEZ 5  
MADRID [MADRID]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m<sup>2</sup>): 76.782  
SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA (m<sup>2</sup>): 26.938  
Tipo de finca: Parcela construida sin división horizontal

**CONSTRUCCIÓN**

Destino	Código	Planta	Puerta	Superficie m <sup>2</sup>
APARCAMIENTO		SM		5.342
ALMACEN	01			148
ALMACEN	SM			2.460
OFICINA	00			1.550
ALMACEN	EN			524
OFICINA	01			2.493
OFICINA	02			2.239
OFICINA	03			2.805
OFICINA	04			2.489
OFICINA	05			405
APARCAMIENTO	00			11.448
APARCAMIENTO	01			11.287
APARCAMIENTO	02			11.048
APARCAMIENTO	04			1.325
ALMACEN	00			10.697
APARCAMIENTO	03			10.482

**CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE**

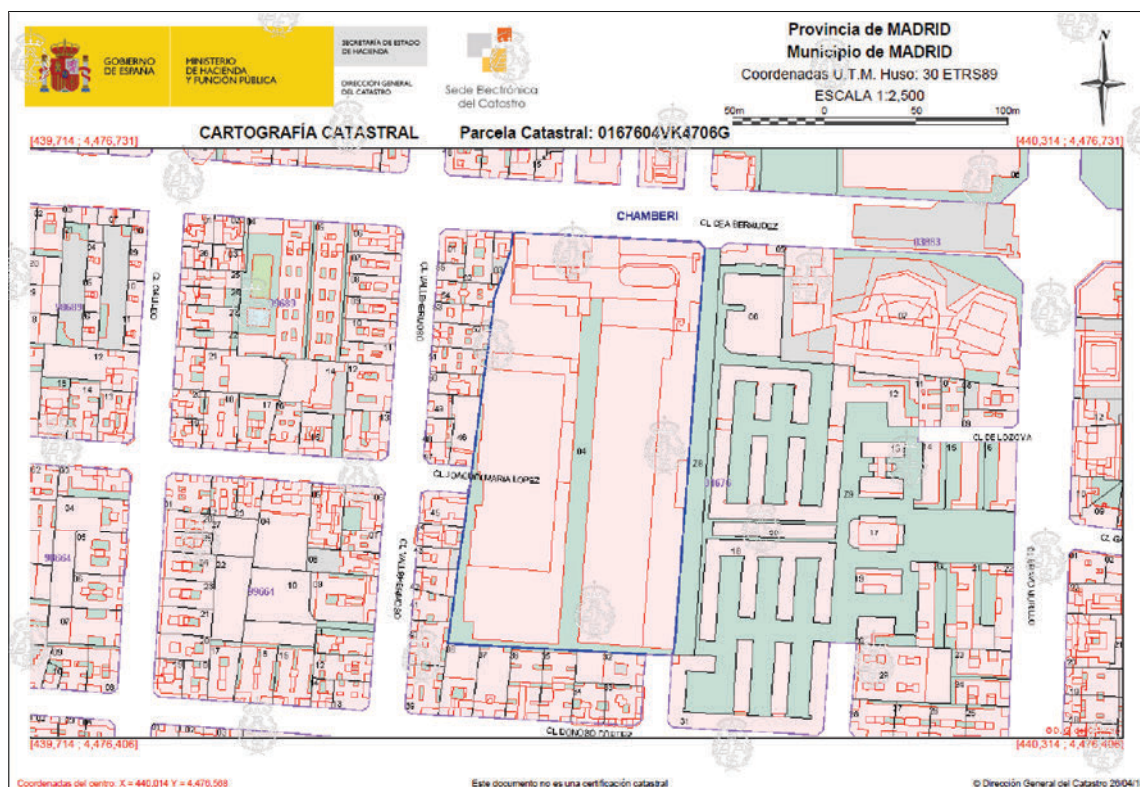
INFORMACIÓN GRÁFICA E 1/2500

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

440,100 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETR380  
 Límite de Manzana  
 Límite de Parcela  
 Límite de Construcciones  
 Mobiliario y aceras  
 Límite zona verde  
 Hidrografía

Jueves, 26 de Abril de 2018





#### 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*).

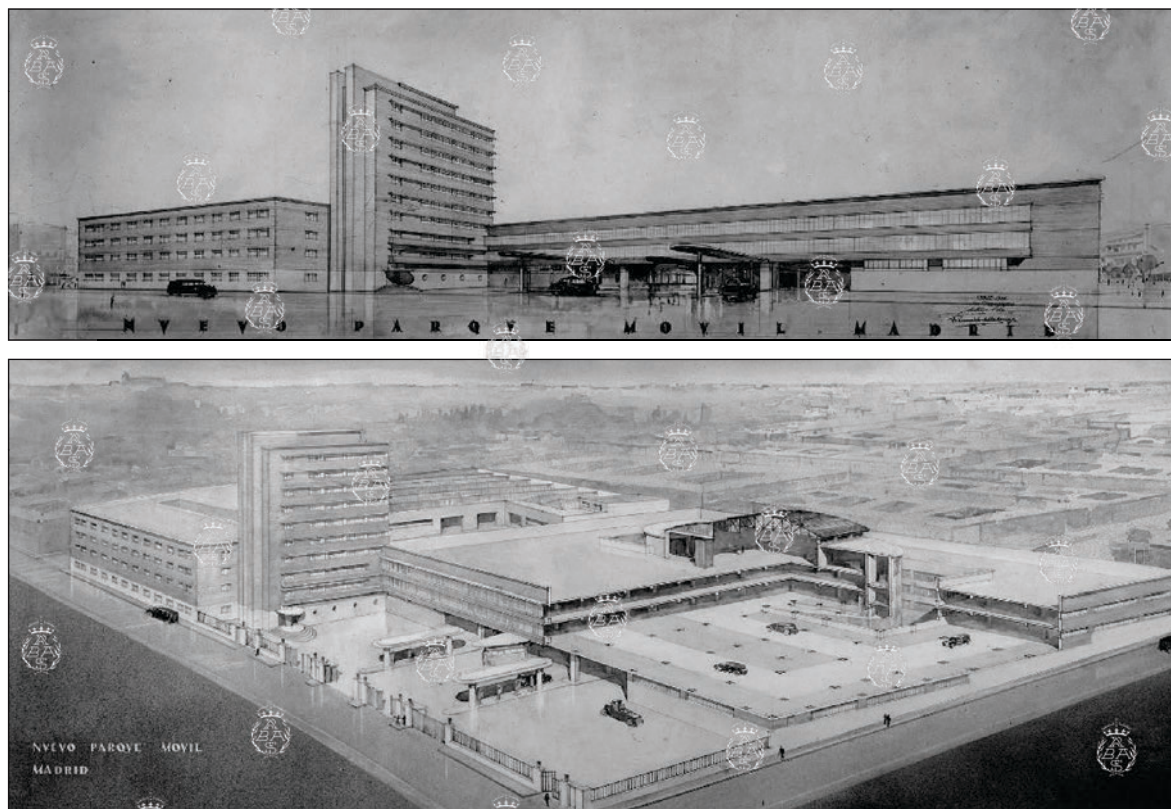
## **b) La elección del solar**

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).



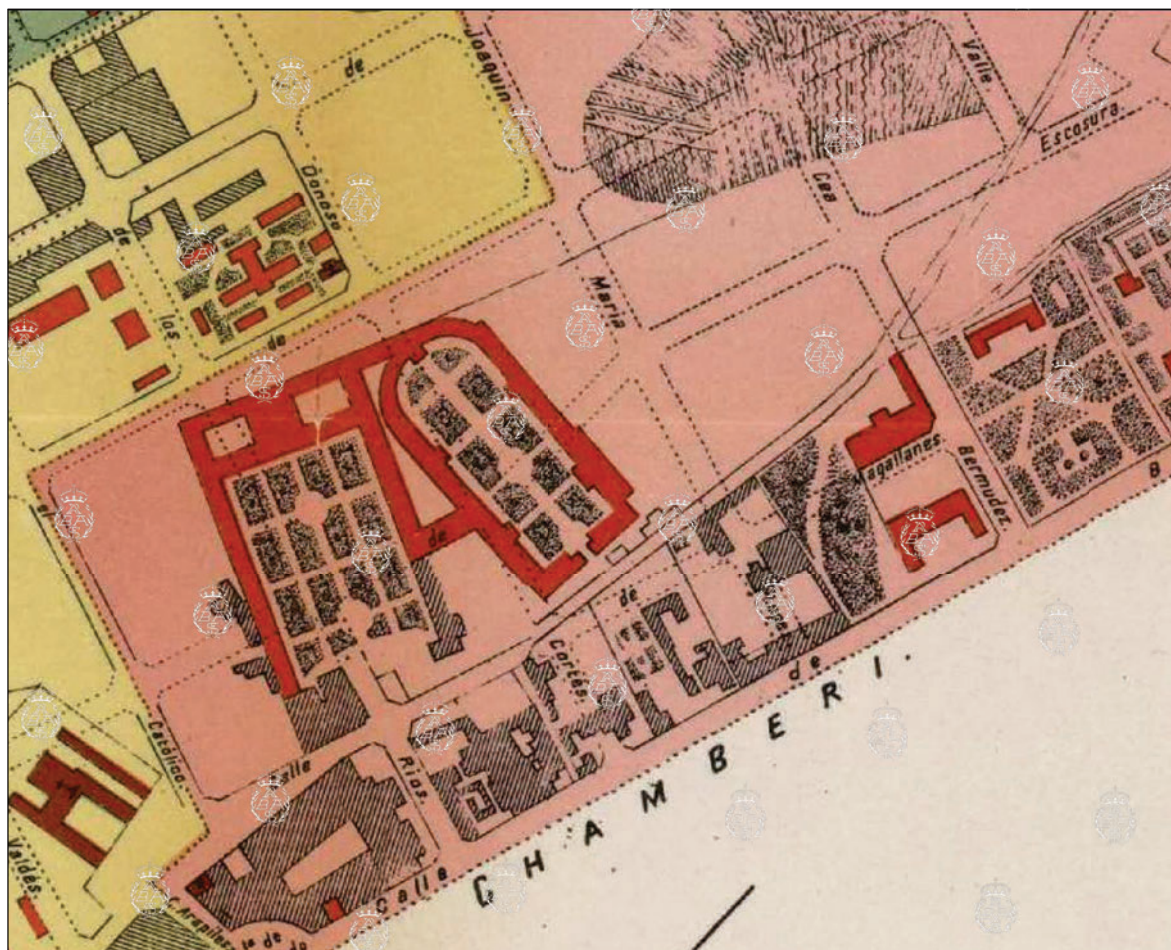
Proyecto del Nuevo Parque Móvil de Madrid, por los arquitectos Romualdo de Madariaga y Antonio Sala, 1936.  
Foto IPCE.



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. Suc. 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, E, 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.

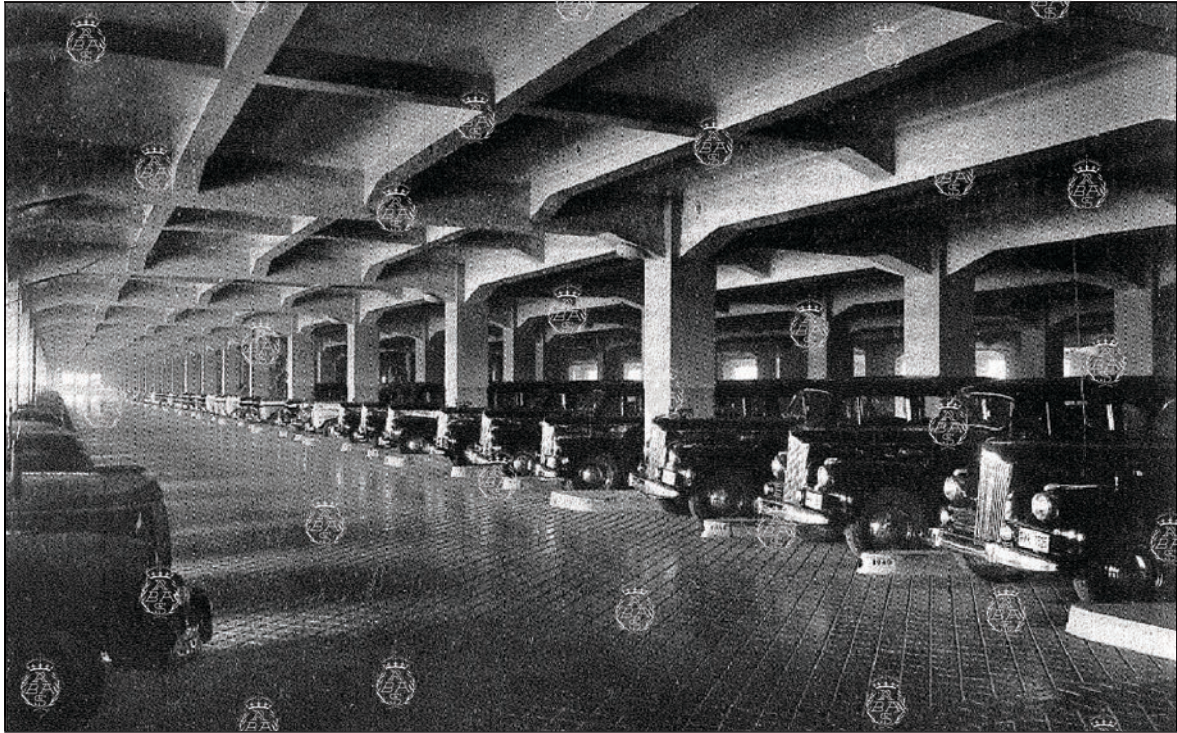
Foto: <https://www.google.es/maps/@40.4377373,-3.7065341,472a,35y,180h/data=!3m1!1e3>

### 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.

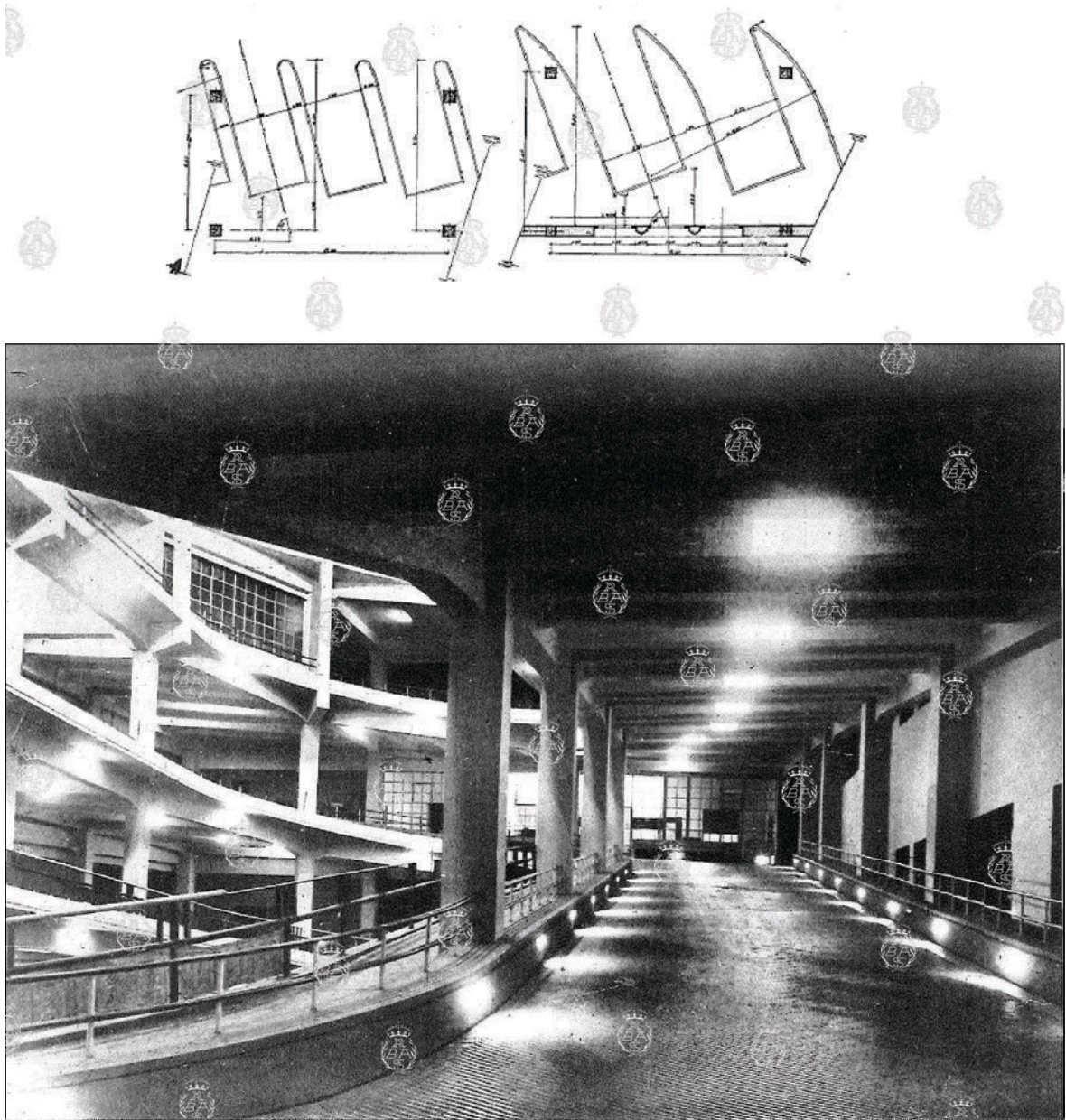




Antigua fotografía de la rampa. Fuente: "Parque Móvil Ministerios, Madrid", publicado en la *Revista Nacional de Arquitectura*, 1951 (núm. 113, p. 6).

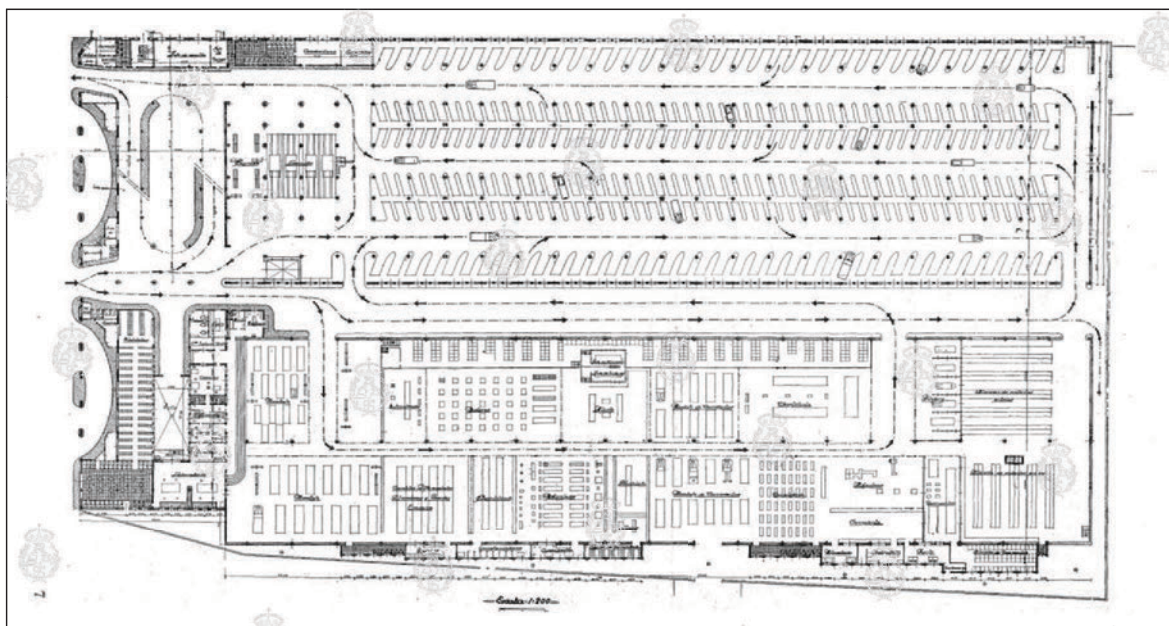
Una vez el vehículo en su planta de garaje, la circulación dentro de ella es siempre en una sola dirección, y su aparcamiento, que se dispone con inclinación de  $75^\circ$ , se verifica por una simple maniobra de marcha atrás, encarrilándose cada vehículo lateralmente por unos bordillos que compartimentan 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).

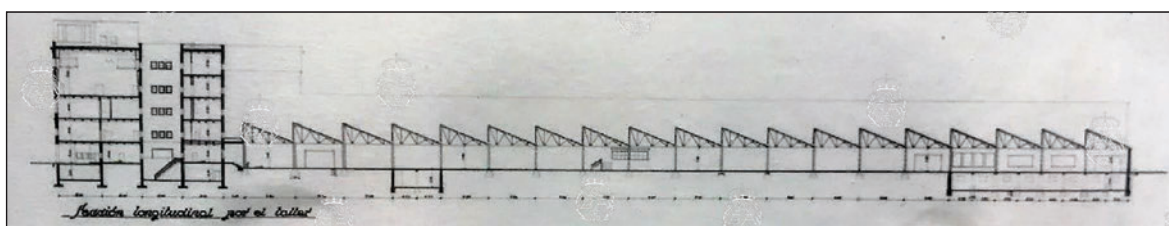


Fotografía del proyecto en la portada del Segundo Presupuesto Parcial. 1942. Archivo PME.  
Foto M.C. Utande.

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”.

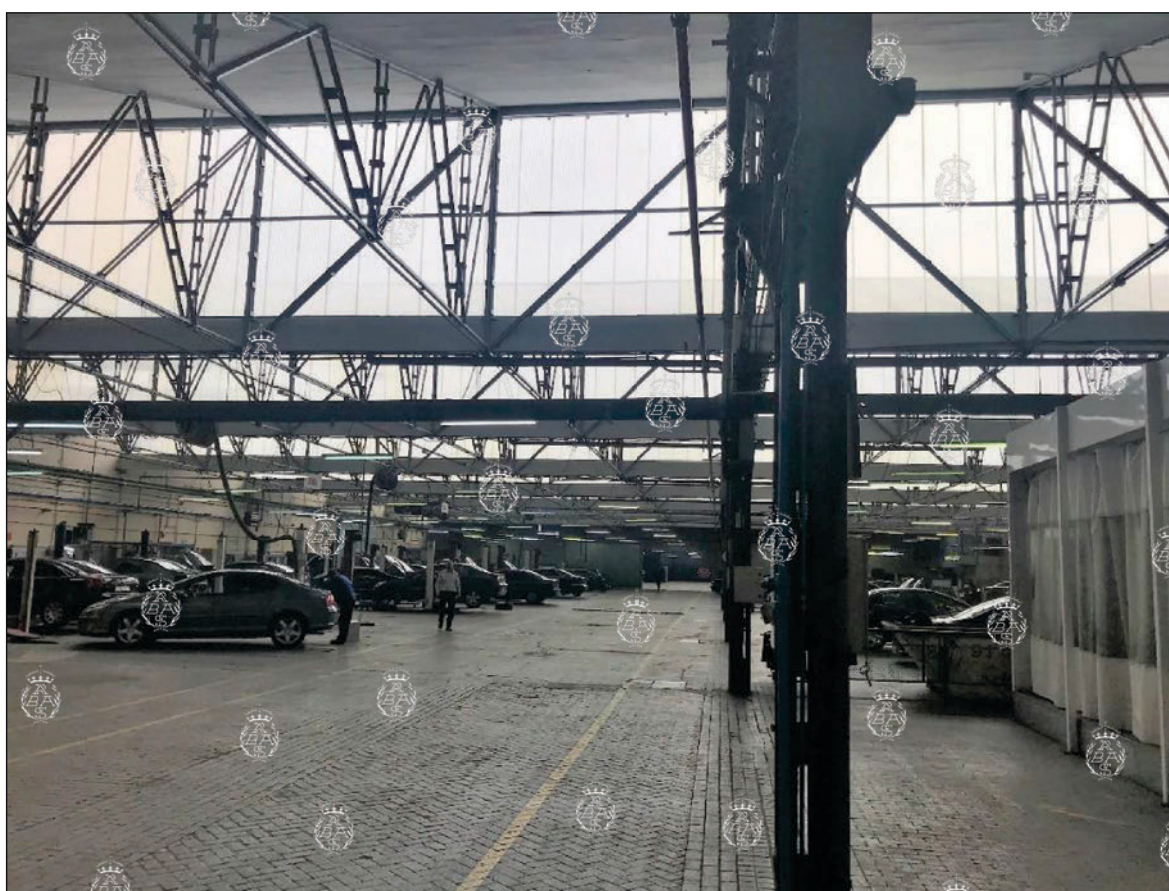


Sección longitudinal del Taller. A la izquierda el edificio de los Servicios generales (1942).  
Archivo del PME. Foto M.C. Utande.





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).

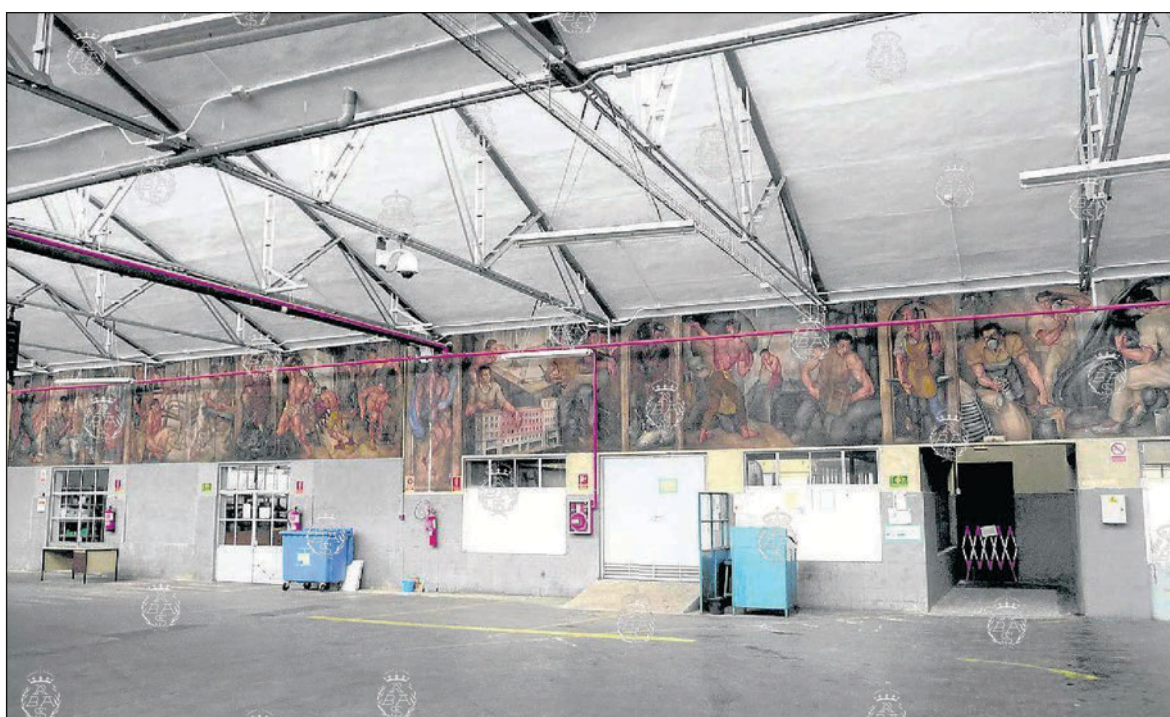


Aspecto actual de los Talleres. Foto P. Navascués (4 de abril de 2018).





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”.

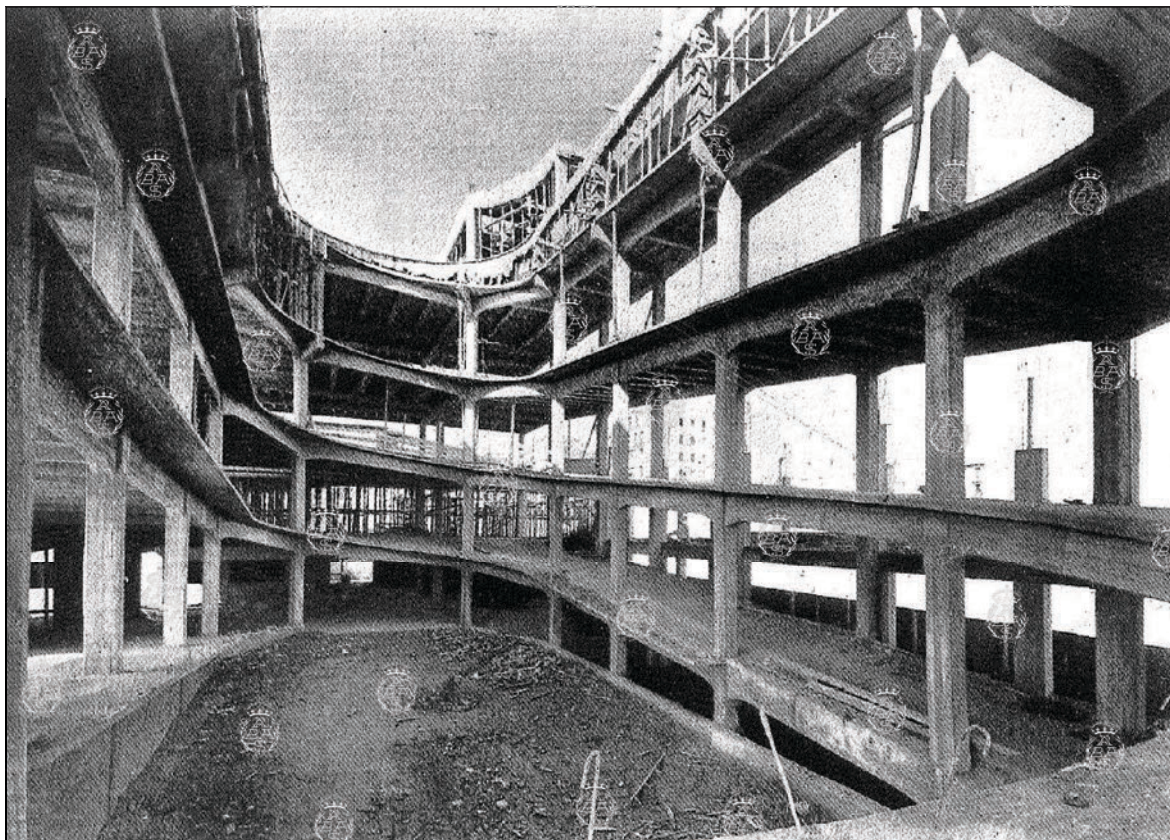
Con el Segundo presupuesto, de febrero de 1943, se debería haber hecho frente a la estructura total de hormigón armado de los Servicios generales, Rampa y Garaje, sin olvidar el Refugio o búnker, obra que se dilató en el tiempo y del que se dan aquí algunas imágenes con textos de la Memoria que acompañan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



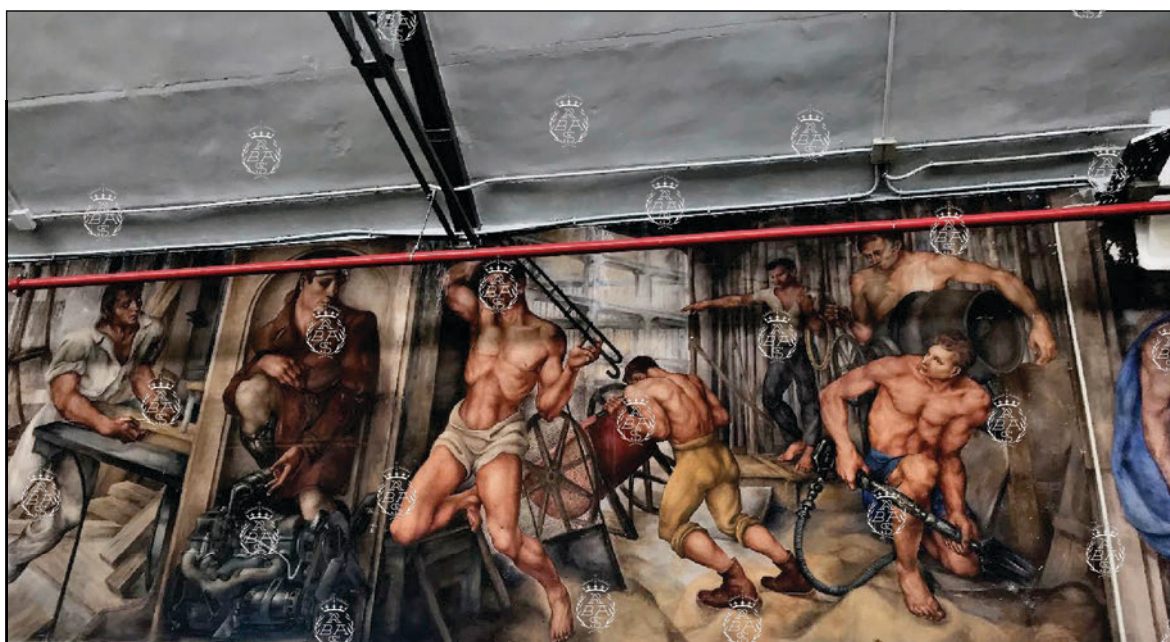


De izquierda a derecha, naves del Taller terminado; calle intermedia para el paso de vehículos; hormigonado de cuatro naves del Garaje con las losas de la primera planta en su mitad longitudinal y arranque desde el fondo del hormigonado de la cimentación y primera planta del Garaje; al fondo la Rampa. 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).



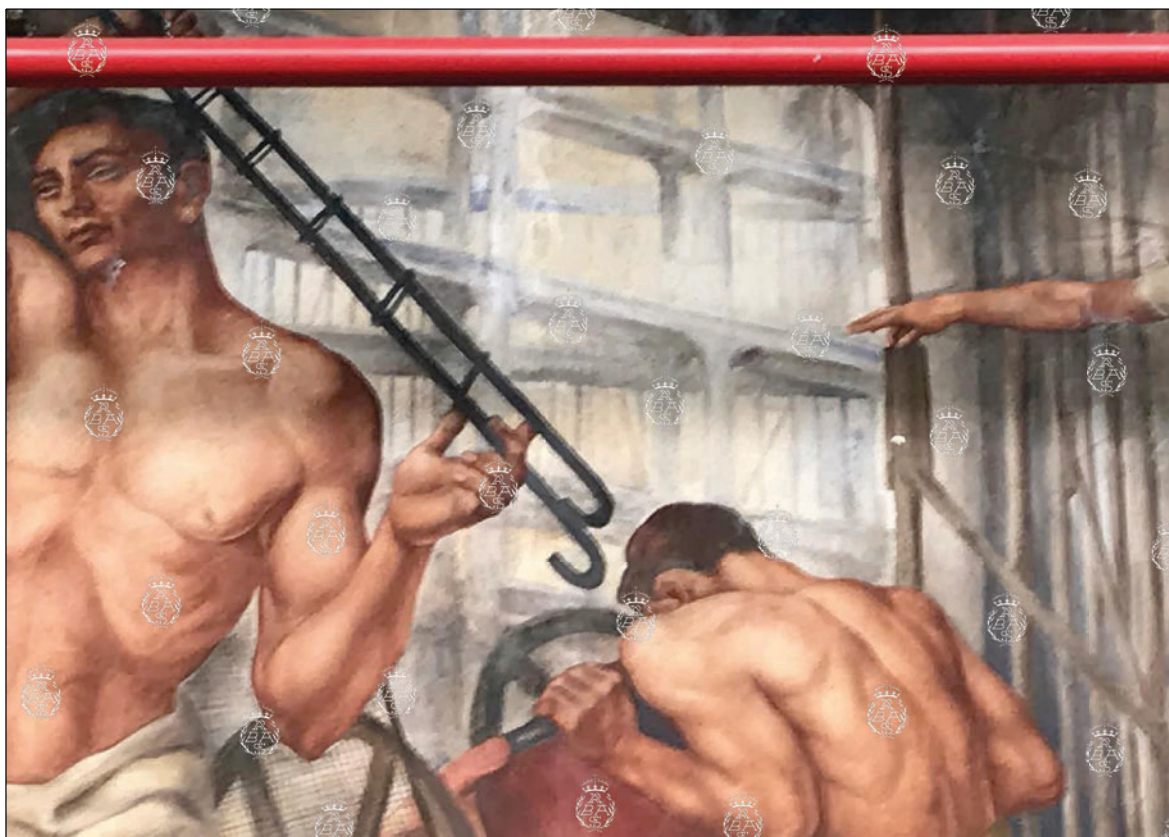


“La rampa es de forma helicoidal, de doble circulación; el piso de la misma está formado por losas nervadas de ocho metros de luz, y el momento flector producido por el frenado de un camión de diez toneladas es absorbido; estando toda la estructura de la rampa independiente del resto y cortándola transversalmente 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).

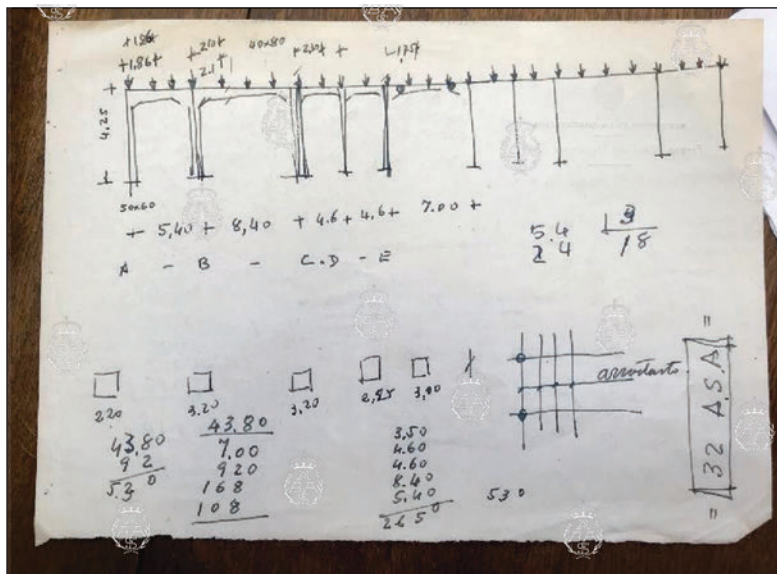


Vista general de la planta baja del garaje. Foto archivo PME.

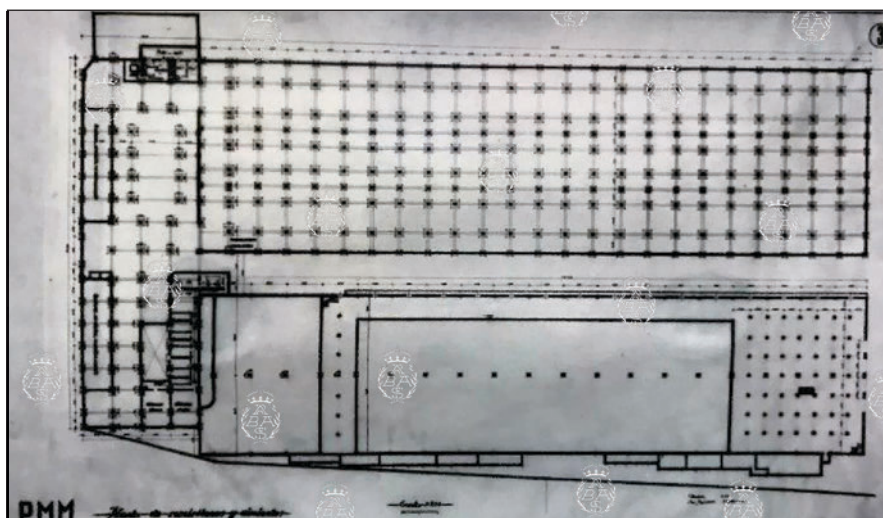
“Garaje. - Sótanos forjados con placas fungiformes sobre pilares en cabeza de hongo con losas de refuerzo, zapatas independientes en la parte central y enlazadas en fachadas y testeros, inscribiendo dentro de ellos los pilares del resto de las plantas del garaje.

Las tres plantas de que se compone la estructura están formadas por pórticos superpuestos, forjados, con losas nervadas.

La separación entre pórticos es de ocho metros; los distintos tramos tienen luces de 7, 4,60, 8,40, 5,60 metros respecto al eje longitudinal y los nervios formados en los dos sentidos perpendiculares están separados dos metros. Se han previsto juntas de dilatación que subdividen la longitud cada cuatro tramos y las centrales dividiendo el pórtico, trabajando las losas apoyadas a libre dilatación” (De la memoria del cálculo de la estructura que acompaña al segundo presupuesto, 1942).

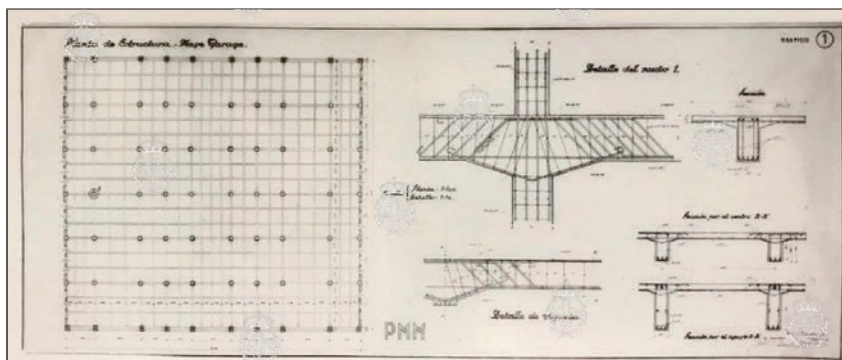


Anotaciones de una línea porticada completa, entre las dos fachadas laterales del garaje.  
Foto: M.C. Utande.



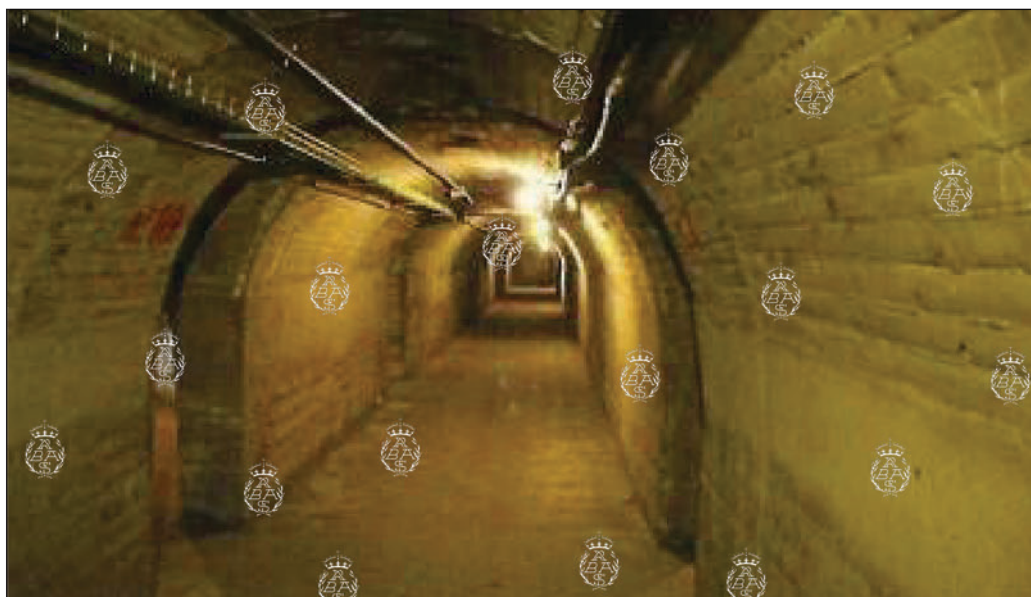
Planta de semisótano y cimientos del garaje. Foto: M.C. Utande.





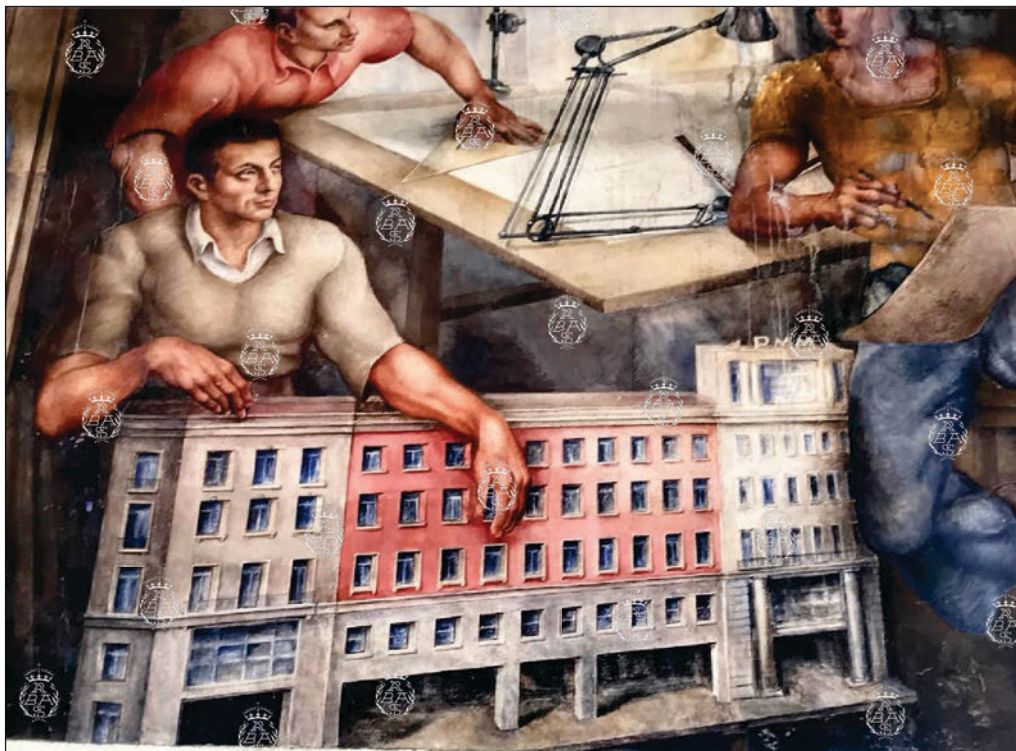
“Planta de estructura” del garaje y detalles de un “nudo y viguetas”. Foto: M.C. Utande.

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”.

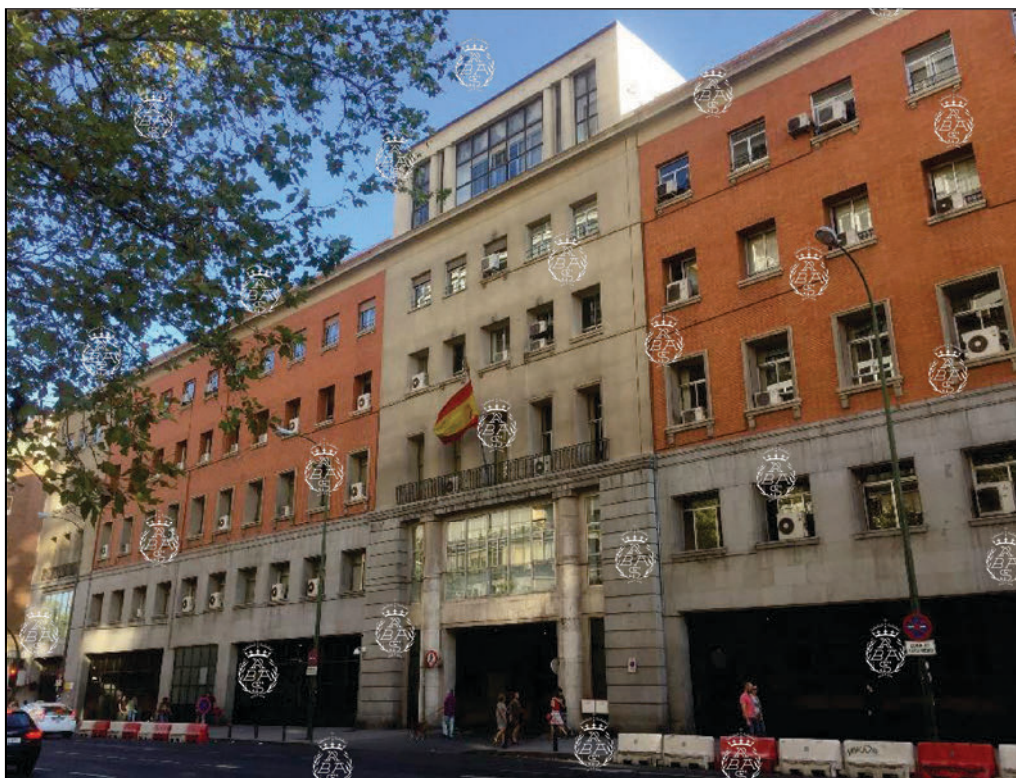


Refugio. Foto archivo PME.

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

PNP y MCU

## ANEJO II

### INFORME SOBRE EL “CABINET HERNANI”

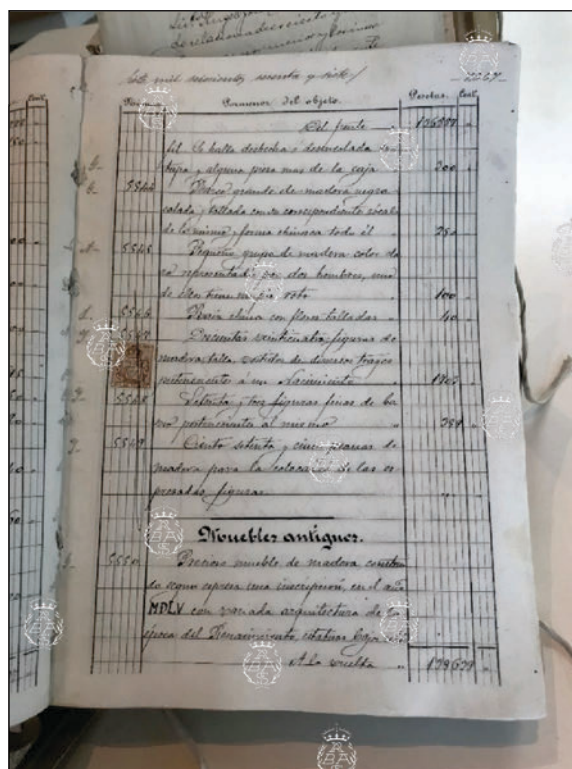
Con fecha de 11 de mayo último se recibió en la Academia la notificación y solicitud de informe, por parte de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Comunidad de Madrid, sobre la incoación de expediente para la declaración como Bien de Interés Cultural del mueble denominado “Cabinet Hernani”, con bellísimos paños de taracea, pero muy alterado con adiciones posteriores.

Este espectacular mueble de aparato es un escritorio o “cabinet” alemán del siglo XVI, que perteneció al Infante don Sebastián Gabriel de Borbón y Braganza (1811-1875), hijo de Pedro de Borbón, que era nieto de Carlos III, y de María Victoria de Portugal. Este mueble figura entre los bienes “pertenecientes a la testamentaria de S.A.R. el Sermo. Sr. Infante D. Sebastián Gabriel de Borbón y Braganza”, recogidos en el protocolo 35966 de José García Lastra (Archivo Histórico de Protocolos de Madrid, núm. 35966. Año de 1887. Tomo 10, fol. 7.667 r y v). Allí se describe entre los *Muebles antiguos* como “Precioso mueble de madera, construido según expresa una inscripción, en el año MDLV con variada arquitectura de la época del Renacimiento, estatuas, bajos relieves de figuras y ornatos, embutidos de madera y de metal. Consta de tres cuerpos forma de *Secrétaire* [sic]. La portezuela del centro se encuentra partida y todo el mueble tiene varias piezas desprendidas”. Lleva el número 5.550 de inventario y su valoración: 25.000 pesetas.

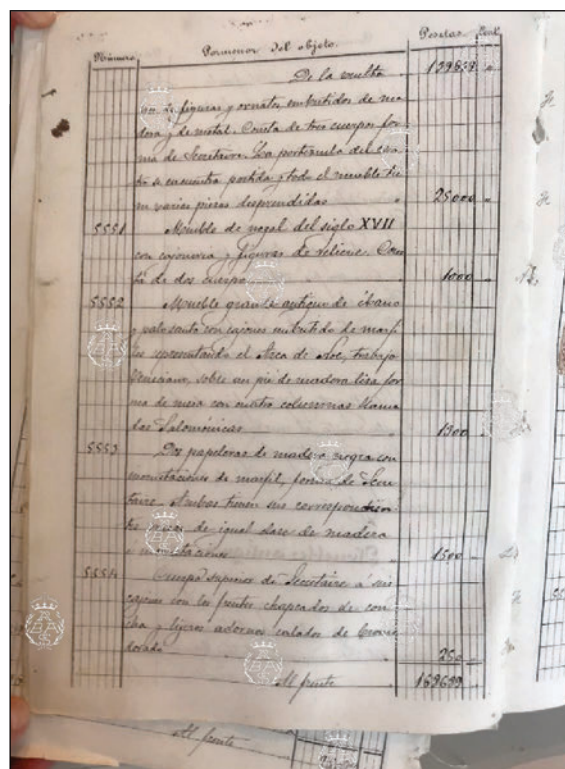


Archivo Histórico de Protocolos de Madrid, núm. 35966. Año de 1887.  
Tomo 10. Foto: P. Navascués.





Fol. 7.666 r. Foto: P. Navascués.



Fol. 7.666 v. Foto: P. Navascués.

El mueble lo heredó el hijo menor del Infante, don Gabriel de Borbón y Borbón (1869-1889), como consta en el fol. 8.146 v, del citado Protocolo, donde se habla de la “adjudicación en pago” del “precioso mueble de madera inventariado con el número cinco mil quinientos cincuenta, en veinte y cinco mil pesetas”. Don Gabriel de Borbón y Borbón, que era sordomudo de nacimiento, falleció en 1889 y, entonces, el mueble debió de pasar a su hermano Alfonso (1866-1934), pues este lo poseía, al menos, en 1918, según consta en *Arte Español (Revista de la Sociedad de Amigos del Arte*, tomo IV, núm. 4, cuarto trimestre 1918, p. 205). Al morir Alfonso de Borbón sin descendencia, el mueble debió de pasar a su sobrino Manfredo Luis de Borbón y Bernaldo de Quirós (1889-1979), I Duque de Hernani y segundo hijo de Luis de Borbón, Duque de Ansola (1864-1889).

Del matrimonio Manfredo de Borbón con María Teresa Mariátegui y Arteaga, en segundas nupcias, no hubo descendencia y el mueble debió pasar a Jaime de Mariátegui y Arteaga (1918-2000), hermano de María Teresa, casado con María Valdés y Ozores. Los hijos de este matrimonio hicieron un **primer intento de venta a Christie's Ibérica S.L.** del que hubo una **contraoferta, inferior, del Estado español**. El 28 de junio de 2013 se deniega cautelarmente la autorización para su exportación, tras el informe de la Junta de Calificación, Valoración y Exportación de Bienes del Patrimonio Histórico Español. Al mes siguiente, el 19 de julio del año 2013, el Secretario de Estado de Cultura declaró inexportable el mueble.

En 2014, el Bayerisches National Museum ofreció a los propietarios 2.250.000 € por dicho mueble, cuya oferta necesitaba el permiso de exportación que los hermanos M. solicitaron el 30 de septiembre de 2014 a la Secretaría de Estado de Cultura, volviéndose a denegar la solicitud de permiso de exportación, del entonces llamado “Cabinet Alemán”, por Resolución de 12 de diciembre de 2014, del Director General de Bellas Artes y Bienes Culturales. Contra esta Resolución, los propietarios del mueble presentaron un

recurso contencioso-administrativo contra la Resolución del 22 de junio de 2015 que desestimaba el recurso de alzada de la citada Resolución del 12 de diciembre de 2014.

Finalmente, **el 23 de junio de 2016 el Tribunal Superior de Justicia**, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Sexta, **emitió la Sentencia nº 376**, desestimando dicho recurso contencioso-administrativo declarando “que las citadas resoluciones son conformes con el ordenamiento jurídico”. Sin entrar ahora en la argumentación de la sentencia, esta basa la decisión del tribunal en el hecho de **considerar el cabinet como parte integrante del Patrimonio Histórico Español**.

Habiendo consultado el **Archivo Histórico de Protocolos de Madrid** y visitado el **Museo Nacional de Artes Decorativas**; cotejada la **bibliografía** existente sobre este tipo de muebles y, muy especialmente, la obra de Dieter Alfter (*Die Geschichte des Augsburger Kabinettschranks*, Augsburg, 1986) por pertenecer este mueble a los talleres de Augsburg; y habiendo consultado personalmente con las dos especialistas más destacadas de nuestro país y reconocidas internacionalmente por sus publicaciones sobre esta materia, esto es, con María Paz Aguiló Alonso, que ya estudió este mueble en su Tesis Doctoral, publicada por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (*El mueble en España, siglos XVI-XVII*, Madrid, Antiquaria, 1993), y con S. R. B., actual directora del citado Museo Nacional de Artes Decorativas; consultado a F. M-P., miembro de la Real Academia de la Historia, sobre el escudo que corona el mueble, quien **afirma su pertenencia a Fernando II (1529-1595), archiduque de Austria, segundo hijo del emperador Fernando I y de Ana Jagellón, reina de Hungría y Bohemia**, cuyos estados aparecen en el escudo; estudiada la mencionada **sentencia del TSJ de Madrid** y leídas la “Descripción y justificación de los valores del bien que motivan su declaración como Bien de Interés Cultural” hecha por la **Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid**, esta **Comisión de Monumentos y Patrimonio Histórico estima lo siguiente**:

PRIMERO: El “Cabinet Hernani” gozó siempre de una atención muy especial, comenzando por su descripción en la referida testamentaria del Infante Sebastián Gabriel, cuando lo describe en el apartado específico de *Mueble antiguo* como “Precioso mueble”, adjetivo que no se repite en ningún otro objeto del testamento, dándole un valor excepcional dentro del mobiliario antiguo y moderno al tasarlo en 25.000 pesetas, cifra verdaderamente alta si se tiene en cuenta que la tasación del resto de los diecinueve muebles antiguos alcanza tan solo el valor de 13.350 pesetas.

SEGUNDO: Dicha descripción testamentaria recoge el estado del mueble en una situación de deterioro evidente al decir que “La portezuela del centro se encuentra partida y todo el mueble tiene varias piezas desprendidas”, por lo que necesariamente se debió recomponer hasta alcanzar el estado en el que hoy lo conocemos.

TERCERO: En un primer análisis cabe decir, sin temor a error, que el mueble es el resultado de una serie de adiciones cuya solución final en nada se asemeja a los muebles trabajados en los talleres de Augsburg en el siglo XVI, a cuya maestría y cronología se viene atribuyendo esta obra por Von Falke (1924), Feulner (1927), Pazaurek (1928), Möller (1956), Kreisel (1968), Windisch-Grätz (1983), Alfter (1986), Aguiló Alonso (1993) y Wartena (1999), entre otros.

CUARTO: Es cierto que la obra de marquetería, aisladamente considerada, se asemeja por su técnica, temas y motivos decorativos a los modelos de Augsburg, y que el mueble está fechado, en números romanos, en 1555, pero el conjunto del mueble parece la suma de dos muebles distintos y superpuestos, dotándoles de una unidad con la adición de dos guerreros (que no atlantes) en el cuerpo bajo y un juego de órdenes clásicos en el



cuerpo alto. De tal modo que el cuerpo bajo tiene una portezuela central y el cuerpo alto, repite en el mismo eje, una tapa abatible que hace de nuevo centro; esto es, dos muebles distintos con su propia composición.

QUINTO: Observado con atención el cabinet, se hacen evidentes algunas anomalías como, por ejemplo, la incorporación de los dos guerreros que parecen sostener sendos cajones, viéndose las manos incluso cortadas para acomodarlas a un espacio que nunca fue pensado para llevar dichas esculturas, fuera de escala y tapando unas finas hornacinas a su espalda. En este mismo cuerpo bajo, a derecha e izquierda se ven unos relieves protagonizados por la historia de Sansón, que no se corresponden con las inscripciones latinas que van sobre ellas, dando la sensación de haberse cambiado en un momento dado de la vida del mueble. En los laterales de este mismo cuerpo bajo se finge una sillería almohadillada o en punta de diamante, con tiradores para una numerosa cajonería, que se interrumpe sin continuidad en el cuerpo superior. La hornacina central con una fina labor de marquetería, donde se representa la escena de “Cristo bajando al Limbo”, queda a una corta altura de muy incómodo uso.

SEXTO: El cuerpo alto está centrado por la tapa abatible que, en el exterior, representa el “Bautismo de Cristo”, de muy fina talla, e interiormente representa la “Escala de Jacob”, en taracea. Esta tapa oculta el cajón principal del mueble con bellísima composición arquitectónica en su frente. En todo este cuerpo coexisten varios órdenes arquitectónicos, con columnas de difícil convivencia por proporción y diseño, rematando todo él con un entablamento general sobre el orden corintio de los paños laterales. En los paños laterales, y sin continuidad con el frente principal se abren dos puertas de fina taracea, cuya arquitectura nada tiene que ver con la del frente principal.

SÉPTIMO: Sin entrar en el detalle de la ejecución del mueble, llama la atención la finura de ejecución de los paños de marquetería, muchas veces interrumpida de modo forzado, que contrasta con la torpeza de los encuentros de los distintos elementos que componen la estructura interna y externa del cabinet.

**CONCLUSIÓN:** Esta Comisión entiende que el “Cabinet Hernani”, falto aun de un estudio y análisis pormenorizado por un equipo de expertos en el campo de la historia del mueble, de la arquitectura, iconografía, heráldica y restauración, es un mueble de excepcional interés, si bien no responde al modelo más característico del cabinet de Augsburgo, como pudiera representarlo el “Wrangelschrank” de 1566, en el Westfälischen Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte de Münster (Inv. Nr. K/605).

Así mismo, avala el informe emitido en su día por el Museo Nacional de Artes Decorativas y apoya la Resolución de la Comunidad de Madrid que incoa el expediente de declaración de Bien de Interés Cultural del mueble denominado “Cabinet Hernani”, que perteneció al Infante Don Sebastián Gabriel de Borbón y Braganza, miembro que fue de esta Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

Finalmente, apoya el criterio del Tribunal Superior de Justicia de Madrid al considerarlo inexportable y perteneciente al Patrimonio Histórico Español.

Madrid, 5 de junio de 2018

PNP y MCU

Reportaje fotográfico facilitado por el Museo Nacional  
de Artes Decorativas, Madrid.



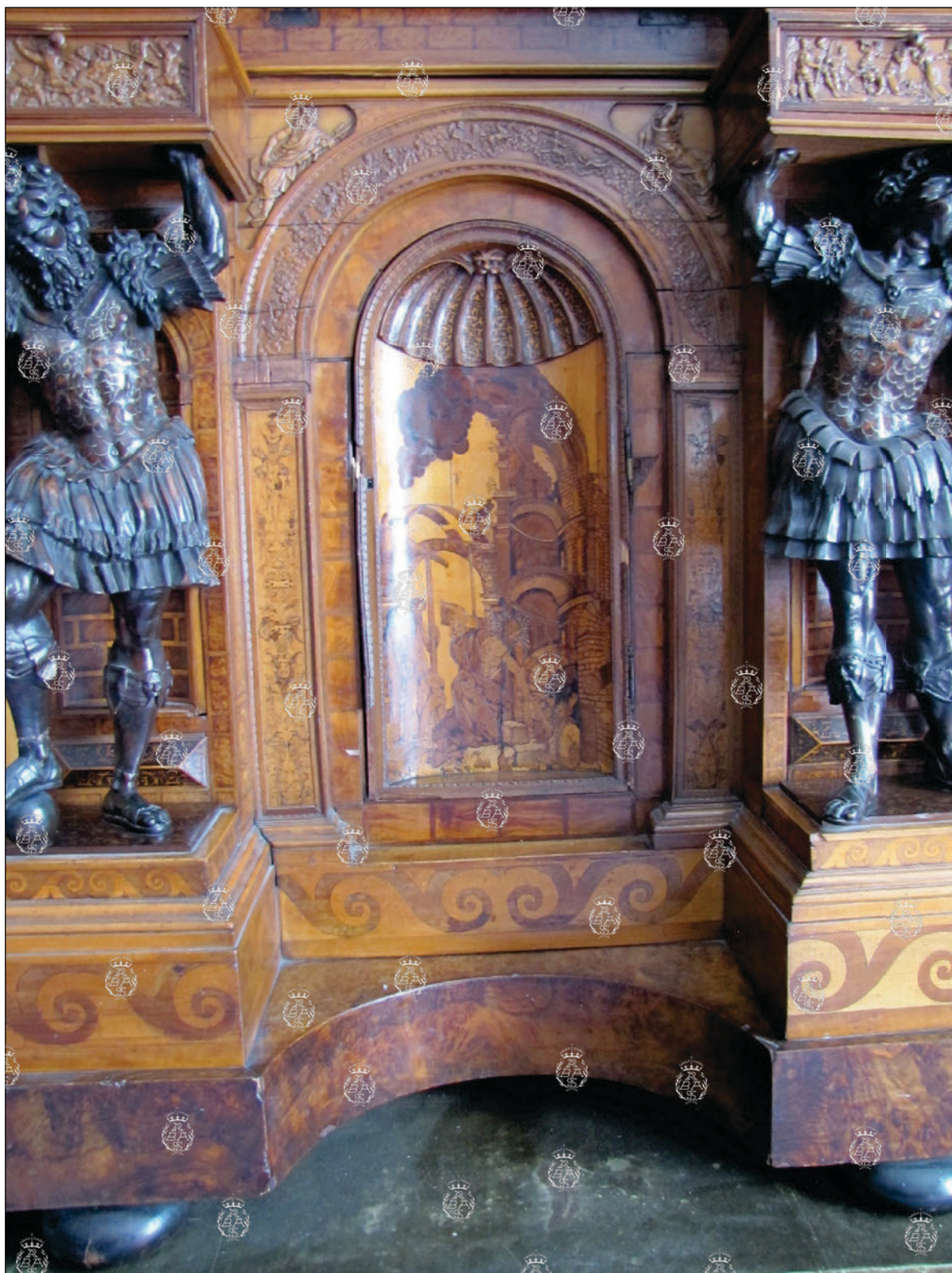
Vista frontal.





Vista lateral derecho.





Zona central del cuerpo bajo, en cuya portada y en marquetería se representa la “Bajada de Cristo al Limbo”.



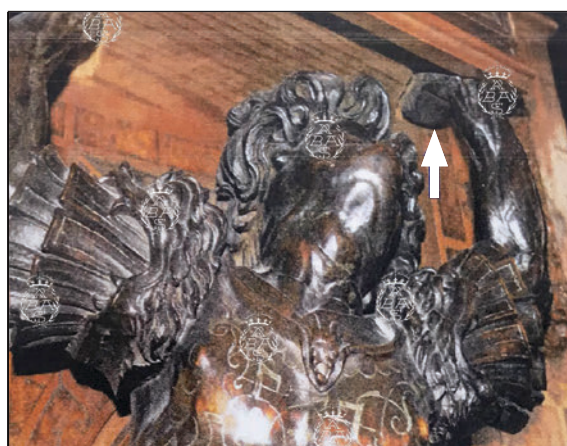
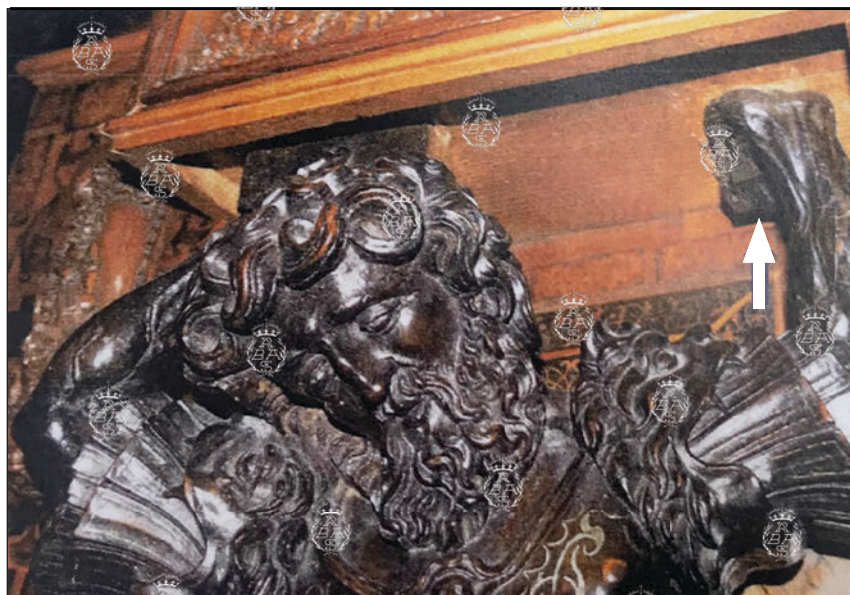


Detalle de la puerta central del cuerpo bajo, con la representación taraceada de la “Bajada de Cristo al Limbo”.

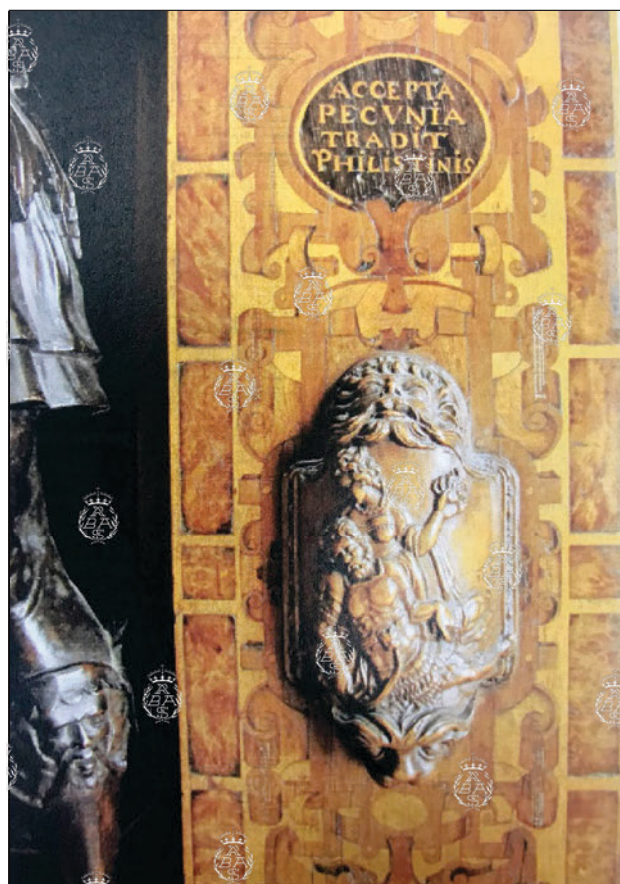
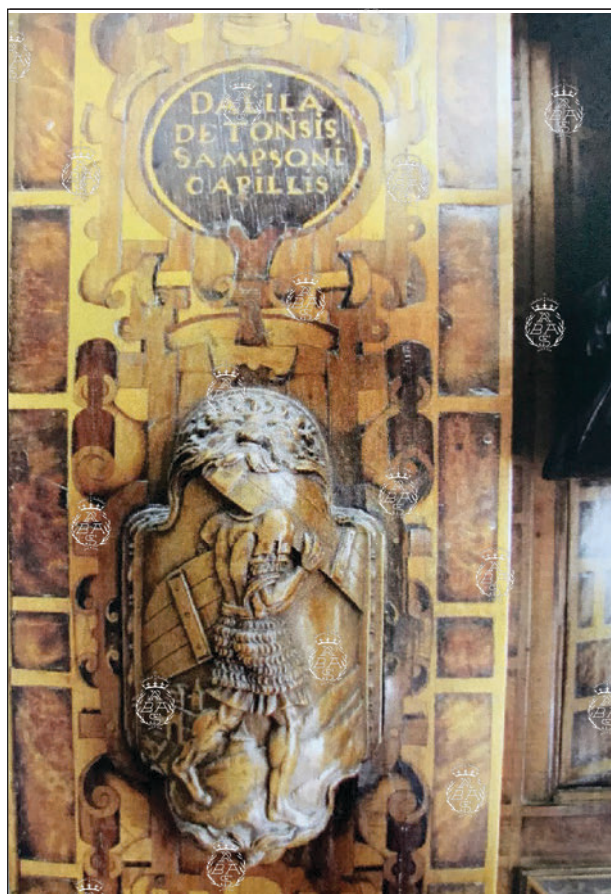


Guerrero izquierdo, sobrepuesto a la obra fina de taracea tapando el nicho.





Guerrero del lado derecho, forzadamente incorporado al mueble.



Dos de los relieves alusivos a Sansón, con las inscripciones que no corresponden a las escenas.





Parte baja del lateral derecho.





Cajonería del cuerpo bajo del lateral derecho.





Tapa del cuerpo central alto del cabinet, con el relieve del “Bautismo de Cristo”, y detalle del texto en latín, con la fecha de MDLV.





Cara interior de la tapa del cuerpo central alto, con la escena de la "Escalera de Jacob".



Hueco del cajón central, sobre el que se cierra la tapa con la representación del "Bautismo de Cristo".





Parte delantera del cajón central.





Cuerpo alto del lateral derecho.





Detalle del cuerpo alto.



Copete del cabinet con el escudo de Fernando II, archiduque de Austria.





Kabinettschrank, conocido como "Wrangelschrank", Augsburgo 1566. Westfälischen Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte, Münster, (70 x 100 x 47cm).  
Fotos: Elisabeth Deiters-Keul. El más famoso cabinet del sur de Alemania.