



INFORME HISTÓRICO

SOBRE EL EDIFICIO

LAMARCA H^{OS}

Madrid, 23 de enero de 2016

El presente informe se redacta tras la repentina demolición del edificio conocido como Lamarca Hnos., de la calle de Fernando VI, nº 10 y 12, que era una interesante obra de arquitectura industrial mal valorada en el catálogo del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOUM) de 1997, que sólo apreciaba el hermoso cuerpo ecléctico construido a principios del siglo XX, desdeñando en cambio los interesantes pabellones traseros, -mucho más antiguos-, que constituían uno de los raros ejemplos conservados en Madrid de un taller de mediados del siglo XIX, en uno de los escasos ramos manufactureros que tuvo cumplida representación en la capital, desde la dieciochesca Real Fábrica de Coches de Lavapiés al gran taller del carruajes del Paseo de Recoletos.

Desarrollo histórico

En 1849, el industrial Tomás Lamarca estableció su fábrica de carruajes en el nº 43 de la entonces calle de Barquillo con vuelta a las de Belén y Regueros ¹, en un inmueble de dos pisos y una superficie “de más de 30.000 pies” (fig. 1), cuyo “aspecto elegante” le daba más “apariencia de palacio que de fábrica” (fig. 2) ²; contando además con un almacén de ventas en la vecina plaza del Rey ³.



Fig. 1- El plano llamado de Ibáñez de Íbero, fechado en 1871, permite apreciar el trazado original de la calle del Barquillo, que en el encuentro con la de Belén cambiaba de dirección y adoptaba –con mayor estrechez- la de la inmediata calle de Fernando VI. Se ha resaltado en color el edificio ocupado en aquel entonces por Tomás Lamarca.

¹ En esta época la calle de Barquillo era bastante más larga que en la actualidad, pues giraba para seguir por un tramo que hoy corresponde a la calle de Fernando VI, de ahí que el inmueble figurase numerado en la primera.

² *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*. 25 de diciembre de 1896.

³ *Diario Oficial de Avisos de Madrid*. Año CIX, nº 68, 9 de marzo de 1867.

Esta fábrica contaba con grandes almacenes de hierro, acero y madera –donde se dejaba secar varios años los tableros nacionales o importados de Francia y América-; así como talleres de carpintería -donde se cortaba y montaba la caja-, de herrería -que contaba con cuatro grandes fraguas y estaba capacitado para producir “resortes de acero, tornillos, cercos, armaduras, etc.”-, de ensamblaje - donde se montaba el coche-, de pintura, de tapicería, y de barnizado ⁴.



Fig. 2- Sede inicial de la empresa de carruajes Lamarca en la calle del Barquillo, nº 43, con vuelta a la calle de Belén, según una fotografía de 1894 publicada en *España en fin de siglo*. A la derecha puede verse la fachada original a la que –una vez ensanchada sería la calle de Fernando VI.

Tras la muerte de Tomás Lamarca, sus hijos Francisco y Joaquín continuaron la empresa bajo “la razón social F. y J. Lamarca Hermanos” ⁵, llevando la compañía a su máximo desarrollo, con “más de 100 obreros” que realizaban “las variadas operaciones que exige la construcción de un carruaje”; obteniendo el título de proveedores de la Real Casa, ganando una medalla de oro en la Exposición Universal de Barcelona de 1888, fabricando dos coches de gala para el Congreso en 1894 ⁶, logrando una nueva medalla de oro en

⁴ *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*. 25 de diciembre de 1896.

⁵ VALERO DE TORNOS, Juan de: *España en fin de siglo*. 1894; págs. 348-349.

⁶ LAMARCA, Francisco y Joaquín; LONÉ, Carlos: “Los coches del Congreso”. *La Época*. Año XLVI, nº 15.955, 20 de octubre de 1894. *La Época*. Año XLVII, nº 16.308, 20 de octubre de 1895.

la Exposición de Industrias Nacionales de 1896 en Madrid, y participando doce años después con tres coches ⁷ –como únicos representantes españoles en su categoría- en la Exposición Universal de París de 1900, donde merecieron sendas medallas de oro y de bronce por “sus carruajes de lujo” ⁸.

Tras el obligado derribo parcial de su fábrica para permitir dar a este tramo de la calle de Barquillo la misma anchura de la inmediata calle de Fernando VI –cuyo nombre acabaría adoptando tras las obras- ⁹, los hermanos Lamarca se dirigieron en 1902 al arquitecto Santiago Castellanos Urizar (titulado en 1869 como compañero de promoción de figuras tan relevantes como Joaquín Rucoba Octavio de Toledo, Enrique María Repullés Vargas y Emilio Rodríguez Ayuso ¹⁰), para que realizase el proyecto de construcción del nuevo inmueble que debía ocupar el solar con escaso fondo que había quedado entre las calles de Belén y de Regueros. En consecuencia, Castellanos propuso la construcción de un edificio alargado de dos plantas con pabellones destacados de tres alturas en las esquinas, que ofrecería su alzado principal hacia los nºs 10 y 12 de la nueva vía para servir de fachada o cierre a un establecimiento industrial ¹¹, al que –en palabras del historiador Óscar da Rocha ¹²- dignifica con “un estilo singularmente moderno, donde se combinan algunas reminiscencias clasicistas (frontones y palmetas) con una temprana y sorprendente actitud secesionista”, apreciándose esta referencia estilística “de manera más clara en el proyecto” (fig. 3) –“en la forma de algunos huecos, el tratamiento de los apilastrados y sobre todo en la caligrafía del letrero central”- que “en la obra construida” (fig. 4).

Pese a que Castellanos era entonces un arquitecto ya veterano, que contaba en su haber obras tan importantes como “el singular edificio de la calle de Santo Tomé” que había levantado unos años antes para el propio Francisco Lamarca, con una fachada –que todavía se conserva- en la que jugaba “con la policromía de los ladrillos de color azul, rojizo y amarillento” ¹³; la sede de la actual Fundación Universitaria Española en la calle de Alcalá con vuelta a Velázquez ¹⁴; o el Asilo del Hospital del Niño Jesús en la avenida de Menéndez Pelayo ¹⁵, “en esta obra supo interpretar de manera notable las nuevas corrientes” que estaban variando el rumbo de la arquitectura ¹⁶.

⁷ Estos vehículos –una berlina, un *break*, y un landó “construido expresamente con materiales españoles” que fue adquirido por la reina regente María Cristina- estuvieron expuestos los días 13 y 14 del mes de marzo de ese año en la sede de la firma antes de partir para la exhibición parisina. *La Época*. Año LII, nº 17.874, 13 de marzo de 1900.

⁸ *La Ciudad Lineal*. Año IV, nº 84, 5 de septiembre de 1900. Francisco Lamarca incluso fue condecorado con la cruz de caballero de la orden de Carlos III. *La Época*. Año LXXII, nº 25.036, 23 de julio de 1920.

⁹ La parte correspondiente del inmueble afectado fue adquirida por el Ayuntamiento el día 1 de julio de ese año, ordenando el entonces alcalde, Alberto Aguilera, “que inmediatamente se proceda al derribo de dicha finca”. *El Día*. Año XXIII, nº 7.759, 17 de julio de 1902.

¹⁰ Todos estos arquitectos fueron pioneros en la implantación del estilo neomudéjar, en el que Castellanos realizaría también algunas de sus obras.

¹¹ AA.VV.: *Arquitectura de Madrid. Casco histórico*, Tomo 1. Fundación COAM, 2003; pág. 417.

¹² DA ROCHA ARANDA, Óscar: *El modernismo en la arquitectura madrileña. Génesis y desarrollo de una opción ecléctica*. Biblioteca de Historia del Arte, 15. Grupo de Investigación de Historia del Arte, Imagen y Patrimonio Artístico, Instituto de Historia, Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, 2009; pág. 353.

¹³ RIVAS QUINZAÑOS, Pilar; MUÑOZ GARCÍA-VILLALBA, Fuensanta.: *Arquitectura de Madrid. Casco histórico*, Tomo 1. Fundación COAM, 2003; pág. 241.

¹⁴ LASSO DE LA VEGA ZAMORA, Miguel: *Arquitectura de Madrid. Ensanches*, Tomo 2. Fundación COAM, 2003; pág. 96.

¹⁵ GUTIÉRREZ MARCOS, Javier: *Arquitectura de Madrid. Ensanches*, Tomo 2. Fundación COAM, 2003; pág. 45.

¹⁶ DA ROCHA ARANDA, Óscar: O. cit.; pág. 354.

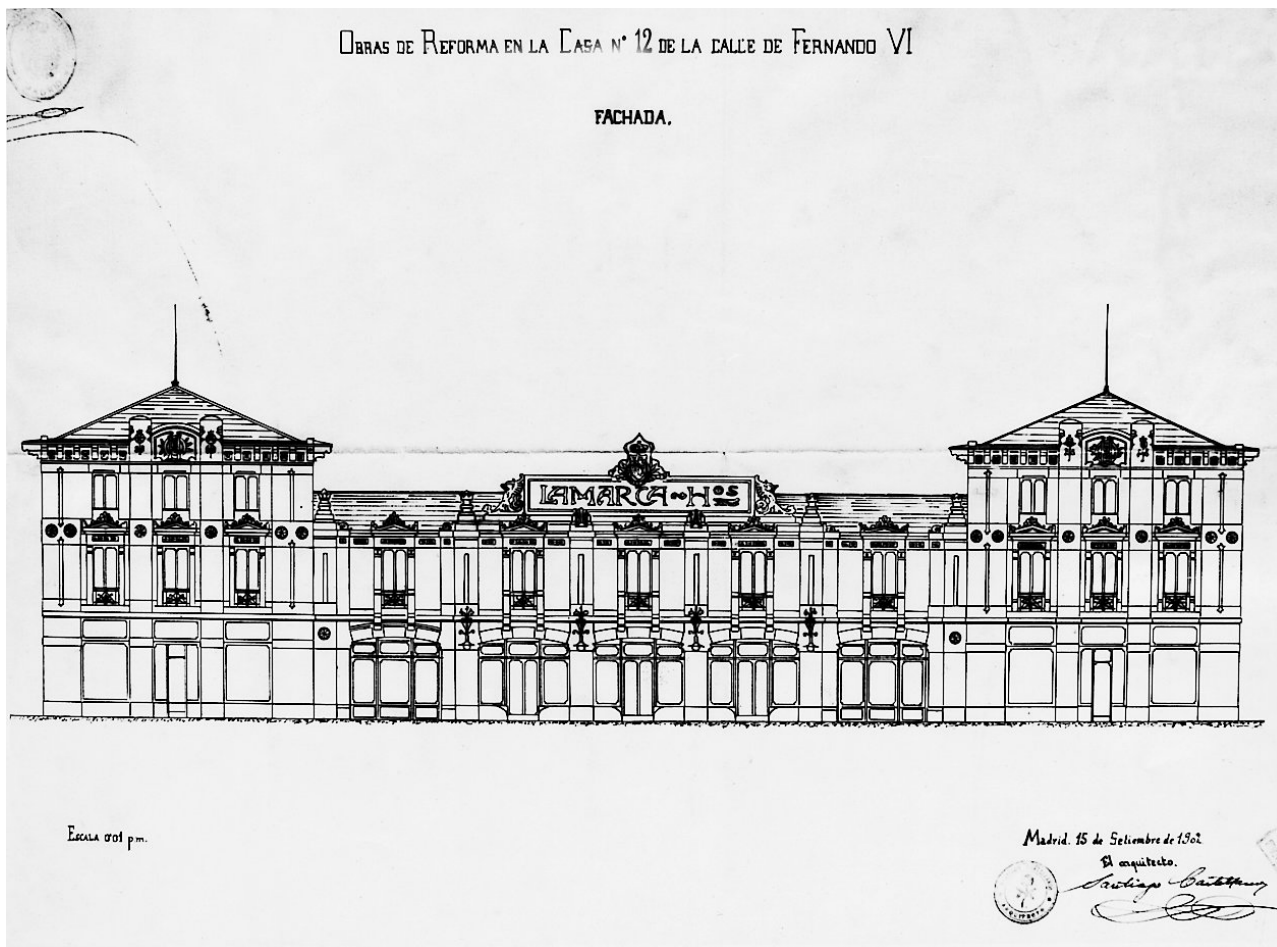


Fig. 3- Fachada para la nueva sede de Lamarca Hnos., 1902. Arquitecto: Santiago Castellanos Urizar. AVM: 16-20-48



Fig. 4- Edificio de Lamarca Hnos. hacia 2003. Foto Servicio Histórico COAM.

Interiormente, los espacios de la nueva construcción se distribuían en dos crujiás de anchura similar, acogiendo la planta baja -“sustentada por columnas de fundición”- las “dependencias comerciales (salas de exposición y tiendas)”¹⁷, el vestíbulo de acceso a los talleres del patio trasero, y las escaleras de subida a la planta principal, que acogía dos viviendas para los propietarios (fig. 4), a las que se sumaban otras dos en los torreones esquineros.

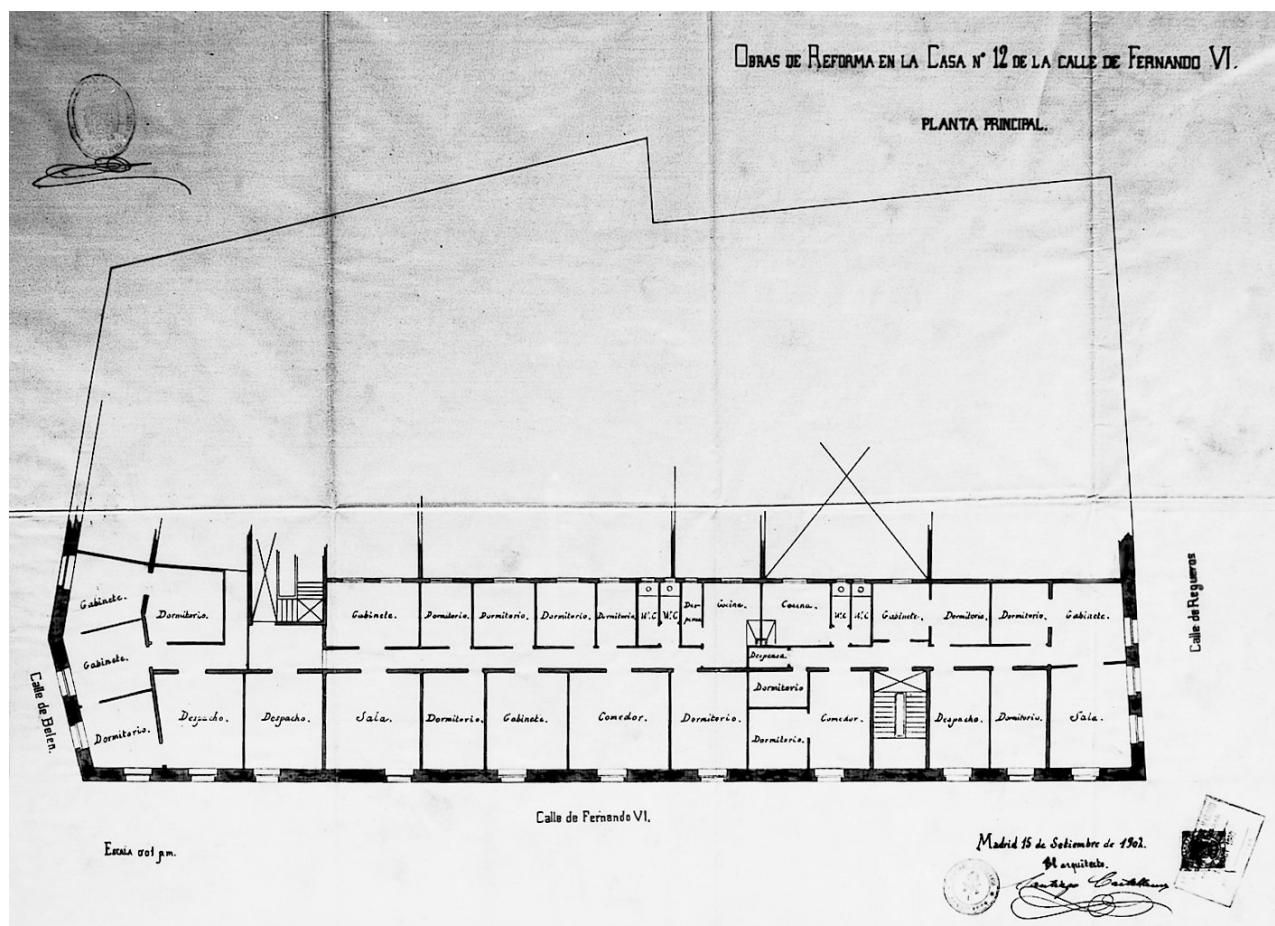


Fig. 4- Planta principal de la nueva sede de Lamarca Hnos., 1902. Arquitecto: Santiago Castellanos Urizar. AVM: 16-20-48. En ella pueden verse esbozadas las líneas de arranque de los muros preexistentes que se prolongan hacia la parte conservada.

Y aunque el continuo crecimiento de la industria –reconvertida en empresa carrocera para vehículos automóviles¹⁸- obligó a construir nuevos talleres para la firma en el Paseo del Obelisco (actualmente del General Martínez Campos), el edificio de Fernando VI continuó ligado a la misma como sede de las oficinas y residencia de los propietarios¹⁹.

¹⁷ DA ROCHA ARANDA, Óscar: O. cit.; pág. 353.

¹⁸ *Heraldo de Madrid*. Año XVIII, nº 6.207, 25 de noviembre de 1907. En esta nueva etapa, Lamarca Hnos. reverdecía viejos laureles, carrozando vehículos de lujo para la Casa Real -como el Panhard adquirido por los infantes M^a. Teresa y Fernando de Baviera en 1906-, al tiempo que restauraba numerosas carrozas de gala –de Palacio y de la nobleza- para la boda de Alfonso XIII con Victoria Eugenia, y participaba en el I Salón Internacional del Automóvil de Madrid en 1907, lo que sin duda influyó para que obtuviese una nueva medalla de oro en la Exposición de Industrias Madrileñas del último año citado. *La Época*. Año LVIII, nº 20.014, 27 de abril de 1906. ZULUETA, José: “La industria del automóvil en España”. *Mercurio*. Año VII, nº 67, 1 de junio de 1907. *Heraldo de Madrid*. Año XXXI, nº 11.033, 9 de mayo de 1921; pág. 1.178.

¹⁹ *Anuario del Comercio, de la Industria, de la Magistratura y de la Administración*. nº 1, 1909; pág. 488. En 1920 falleció Francisco Lamarca, dejando como herederos a sus sobrinos Francisco, Joaquín, Miguel y Juan, que

Era por tanto un ejemplo singularísimo, milagrosamente conservado, de un edificio mixto de uso industrial y residencial, que combinaba los talleres originales que no llegaron a demolerse (fig. 5) -dispuestos en torno a un patio interior (figs. 6 a 9)-, con el nuevo cuerpo hacia la calle de Fernando VI. Por desgracia, esta circunstancia no se tuvo en cuenta a la hora de valorarlo para su inclusión en el catálogo de elementos protegidos del PGOUM de 1997, donde figuraba con protección nivel 2, grado estructural, en el listado de edificios, e igualmente con nivel 2 en el de establecimientos comerciales -por la Floristería Domingo-, cuando objetivamente habría merecido una catalogación más alta que garantizase su integridad.

Como resultado, ya en 2019 se planteó un primer proyecto para reconvertir el inmueble en un hotel de 36 habitaciones mediante una intervención muy intrusiva que regularizaba su traza, prolongando miméticamente los pabellones de esquina por las calles de Belén y de Regueros para delimitar un único patio interior destinado a centro comercial y cubierto por una extravagante celosía (fig. 10) ²⁰.

Y aunque esta propuesta no se llevó a cabo, sí se efectuó una correcta restauración de las fachadas, incluso reponiendo algunos elementos decorativos desaparecidos, lo que permitió albergar esperanzas sobre una futura rehabilitación respetuosa con su valor ²¹.



Fig. 5. Fachada de Lamarca Hnos. hacia la calle de Belén, en la que se aprecia a la izquierda el cuerpo bajo de la edificación original, que se corresponde –sin apenas cambios– con el de la fig. 2. Fotografía: Ayuntamiento de Madrid.

emprendieron un pleito con Joaquín Lamarca por la propiedad de la empresa. *La Época*. Año LXXII, nº 25.036, 23 de julio de 1920. *La Época*. Año LXXIII, nº 25.225, 1 de marzo de 1921. *La Correspondencia de España*. Año LXXIV, nº 22.972, 10 de marzo de 1921. *Heraldo de Madrid*. Año XXXI, nº 11.033, 9 de mayo de 1921.

²⁰ Este proyecto fue realizado por los arquitectos Carlota Vázquez Núñez, José Ignacio Herrero Barrera, Miguel Botella Ruiz-Castillo y Marta Herranz, del estudio Herrero + Vázquez - Arquitectura.

²¹ LÓPEZ, Beatriz: “La antigua fábrica de carruajes Lamarca”, 7 de abril de 2014. www.somoschueca.com/la-antigua-fabrica-de-carruajes-lamarca/



Fig. 6- Vista de las cubiertas del edificio Lamarca Hnos. donde pueden verse los talleres originales en torno al gran patio central, cerrados por galerías acristaladas para su mejor iluminación. Fotografía: Ayuntamiento de Madrid.



Fig. 7- Vista del patio interior con los talleres originales de Tomás Lamarca, cerrados mediante grandes cristalerías con carpintería de madera. Fotografía: Ayuntamiento de Madrid.



Figs. 8 y 9– Otras dos imágenes del patio interior permiten apreciar la singularidad “protofuncionalista” de esta arquitectura industrial decimonónica. Fotografías: Ayuntamiento de Madrid.

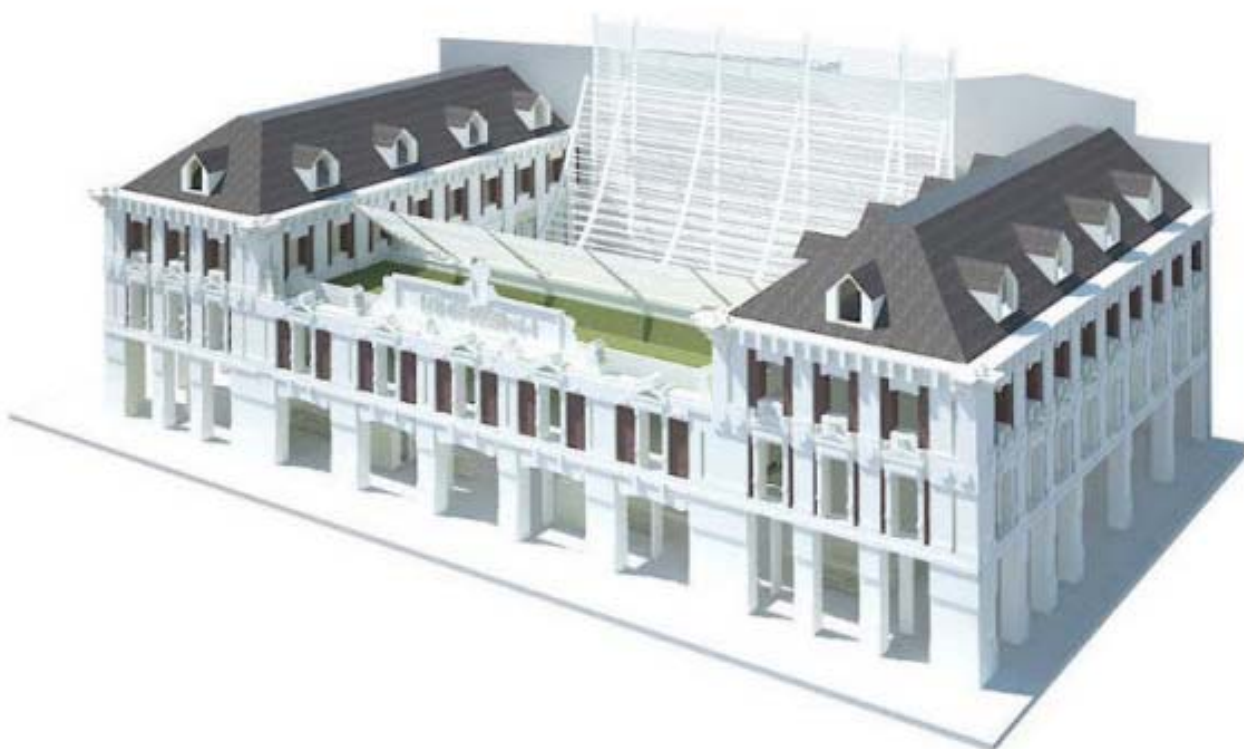


Fig. 10–Primer proyecto para conversión en hotel. Infografía: Herrero + Vázquez – Arquitectura.

Por desgracia, finalmente se ha autorizado un nuevo proyecto casi igualmente agresivo (fig. 11), firmado por el arquitecto Moisés García González, de Arata_Arquitectos (fig. 12), que si bien respeta en su integridad el edificio finisecular de Santiago Castellanos –pabellones esquineros incluidos- (fig. 13), exige demoler los interesantísimos talleres interiores sin respetar la unidad –funcional si no formal- del conjunto, para construir un complejo residencial con veintiséis viviendas de uno a tres dormitorios, repartidas entre el edificio que se conserva y 5.169’4 m² de nueva construcción, entre los que se crea un patio privado adornado con fuentes (fig. 14), con cuatro plantas de sótano para instalaciones y zonas comunes, incluidas 72 plazas de aparcamiento.



Fig. 11– Recreación infografía del proyecto residencial “Fernando VI”, que sustituye los cuerpos de talleres originales por un edificio interior en altura con fachada a la calle de Regueros. Imagen: Arata_Arquitectos - Knight Frank.

Las obras de demolición, iniciadas en junio de 2015, culminaron el pasado mes de octubre (fig. 15), sin dar posibilidad alguna de recurrir el proceso que ha venido a empobrecer –una vez más y de manera irreversible- el patrimonio madrileño, especialmente en un área tan sensible y escasamente representada como la arquitectura industrial anterior al siglo XX.

Alberto Tellería Bartolomé
Madrid, Ciudadanía y Patrimonio



Fig. 12- Cartel con la información de las obras en ejecución, el 4 de noviembre de 2015. Fotografía: VPAT.



Fig. 13- El edificio de Lamarca Hnos. obra del arquitecto Santiago Castellanos, se conserva en su totalidad. Fotografía: VPAT.



Fig. 14– Infografía del patio interior previsto, con las fuentes ornamentales. Imagen: Arata_Arquitectos - Knight Frank.



Fig. 15– El interior del edificio de Lamarca Hnos. tras su demolición, en una imagen fechada el 21 de octubre de 2015. Fotografía: VPAT.