

H MADRID

HISTÓRICO

Número 57 / 5,95 euros

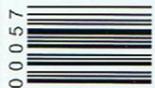
MAYO/JUNIO 2015

**EL CORPUS CHRISTI
LA VERBENA DE
SAN ANTONIO DE LA FLORIDA**

**HACIA UN MUSEO DE METRO
EN CUATRO CAMINOS**

DOSIER:

Madrid en clave de mujer (I)



ISSN 1885-5810



9 771885 581007



Superposición de épocas.
Montaje MCyP.

HACIA UN MUSEO DE METRO EN CUATRO CAMINOS

Álvaro BONET LÓPEZ, ETSAM-UPM, vicepresidente de MCyP

Antonio MANUEL SANZ MUÑOZ, EUIT Industrial-UPM

Álvaro VALDÉS MENÉNDEZ, ETSAM-UPM, licenciado en Historia

NOTA: Los tres autores son miembros fundadores de la Plataforma Salvemos Cuatro Caminos.

Metro de Madrid es el medio de transporte urbano colectivo más antiguo conservado en España, ya que las antiguas redes tranviarias se extinguieron por completo. Con cerca de un siglo de existencia, es uno de los patrimonios más vivos y cercanos a la ciudadanía, aunque paradójicamente sin que se tenga conciencia de ello.

El Metro de Madrid: un siglo de tecnología que transformó la ciudad

La propia compañía de Metro, en aras a su importancia, mandó guardar dos coches de cada serie que circuló, formando una colección de vagones históricos única en el mundo, y que sin embargo no está expuesta. Y mientras por un lado se conservaron estas piezas insignes, por otro las cocheras originales del Metro —obra del arquitecto Antonio Palacios y el equipo comandado por el ingeniero

Miguel Otamendi— tras 95 años de servicio ininterrumpido, se encuentran en un punto crítico bajo la amenaza de desaparecer para ser urbanizadas.

Este maravilloso testimonio de nuestro patrimonio industrial —en el corazón de la ciudad, junto a la glorieta de Cuatro Caminos— es un espacio singular tanto por su construcción como por su tipología, y su pérdida supondría renunciar a una infraestructura imprescindible para entender la transformación de la periferia de la ciudad, y

del modo en que concebimos hoy la forma de desplazarnos a lo largo y ancho del territorio urbano.

La oportunidad que se plantea en este momento para Madrid resulta excepcional ante la posibilidad de crear un Museo de Metro, en el que se devolvieran los trenes históricos a las cocheras y surgiese un museo único en su especie a nivel mundial, poniendo en valor a la vez patrimonio industrial inmueble, una colección de máquinas y el patrimonio inmaterial asociado.

Una iniciativa que nace como una respuesta constructiva y esperanzadora a la amenaza de perder un bien tan preciado, al integrar el estudio de un elemento arquitectónico industrial, como son las cocheras históricas del Metro de Madrid, con una propuesta de defensa de un patrimonio irrepetible en serio peligro de desaparición. De nuestros encuentros —entre las asociaciones Madrid Ciudadanía y Patrimonio y Sametrahm— surge finalmente la Plataforma Salvemos Cuatro Caminos, que persigue la recuperación de esta singular pieza y la completa colección de trenes de Metro, en lo que sería una combinación perfecta.

Esta investigación inédita nos ha permitido conjugar un trabajo transversal e interdisciplinar aplicado al análisis del patrimonio arquitectónico industrial. Con el fin de profundizar en el conocimiento de la historia —buceando a fondo en los archivos de Metro y de la Cátedra de Estética de la Ingeniería— y la herencia recibida en nuestra ciudad, el estudio que se propone trata de exponer la relevancia representativa de una época y una tecnología, y reconstruir el proceso que transformó la ciudad y revolucionó la forma de moverse en ella.

Se trata además de entender la evolución constructiva y urbana que configura la ciudad moderna y la vida cotidiana de los ciudadanos de manera determinante un patrimonio tan vivo y cercano; y, por último, defender, desde el conocimiento de los valores del patrimonio, una novedosa propuesta de musealización de una colección de coches históricos preservada milagrosamente.

De esta forma no solo se pondría en valor un contenedor, sino que se le daría sentido a una colección reunida a lo largo de la historia centenaria de un sistema de transporte público.

Un museo único en el mundo para Madrid

Como casi siempre en temas de patrimonio histórico, la conciencia del mismo surge ante el abandono o la amenaza de desaparición, cuando —por alguna razón— algo que forma parte de nuestras vidas entra en declive o queda en desuso.

El Metro de Madrid forma parte indudable de nuestro imaginario colectivo, pero es además parte de nuestro pa-



Vista aérea en 1965. Archivo Cátedra Estética, UPM.

trimonio industrial más desconocido, que aun estando a la vista de todos —o precisamente por eso— no es valorado como tal, siendo como es un **patrimonio vivo** y en uso **ininterrumpido desde hace 95 años**.

Han sido dos las alarmas que nos han precipitado a estudiar y reivindicar un lugar que ha pasado inadvertido en casi un siglo de existencia; una suerte de no-lugar o tierra de nadie, que forma una isla en el mapa mental colectivo: **las cocheras históricas del Metro de Madrid** junto a

COCHERAS HISTÓRICAS DE METRO

+

COLECCIÓN DE TRENES DE METRO

=

MUSEO DEL METRO
ÚNICO EN MADRID, ÚNICO EN EL MUNDO

¡¡METRO DE MADRID BIEN DE INTERÉS CULTURAL YA!!
SALVEMOS LAS COCHERAS HISTÓRICAS DE CUATRO CAMINOS

Firma en Change.org - más info en: www.mcyp.es

MADRID CAMINOS

Cartel MUSEO METRO realizado por MCyP y Sametrahm



la glorieta de Cuatro Caminos. Esta desconocida construcción, con ligerísimas cercas de 1919, lleva en uso desde la inauguración del suburbano, y en su diseño está la mano de todo el equipo que hizo del Metro una realidad: los ingenieros Carlos Mendoza, Miguel Otamendi y González Echarte, y la traza del arquitecto Antonio Palacios, quien cuidó todos los detalles arquitectónicos y la imagen urbana de la compañía, además de diseñar el conocidísimo logotipo del rombo rojo, emblema y sello de la casa.

La primera alarma —en verano de 2014— fue el anuncio de Metro de Madrid de desamortizar en subasta sus posesiones dentro de la ciudad; la segunda: el derribo de los antiguos talleres y parque de camiones de Metro en

Pacífico (1923) en octubre de 2014, frente a la Nave de Motores.

Sin embargo, además de patrimonio inmueble, Metro de Madrid posee una **colección única en el mundo** de trenes históricos. En esta ciudad en que todo sucumbe a voluntades ignorantes, suceden a veces estos hechos inexplicables en misteriosas circunstancias: algún responsable —con gran sensibilidad— tuvo el acierto de hacer que la compañía guardase dos coches de casi todas las series —13 series históricas con 24 trenes conservados en total— que han circulado por la red de Metro, incluyendo además un conjunto de vehículos auxiliares (un tractor, una dresina y un vagón de reparaciones).

La conservación de esta excepcional colección dirige la mirada inquieta necesariamente sobre las cocheras históricas de Cuatro Caminos, cuya condición original las convierte en el único contenedor capaz de contextualizarla tanto por su época como por su función. Por otra parte, casi toda la colección ha pasado en algún momento por las cocheras durante su vida útil.

Origen e importancia de la colección

Como un capricho indescifrable del destino, la compañía del Metro de Madrid, a medida que fue dando de baja las distintas series de trenes que conformaron su parque móvil desde 1919, ha preservado una pareja de cada tipo, como una suerte de «Arca de Noé». No obstante, la colección es inaccesible al público y no se ha formalizado hasta la fecha ningún proyecto para que los ciudadanos puedan conocer esta rara avis del patrimonio industrial e histórico a nivel mundial. A día de hoy, se encuentra apartada en un ámbito periurbano y descontextualizado, como son las cocheras de Cuatro Vientos, de época reciente.

Estos vehículos han sufrido los estragos del tiempo, las inclemencias atmosféricas —dada una larga permanencia a la intemperie— el vandalismo y expolio de algunos de sus elementos. Presentan un estado de degradación que evidencia la necesidad de protección, restauración y puesta en valor a través de su conocimiento. Afortunadamente el daño no es grave, y aún se está a tiempo de rescatar un patrimonio tan singular y sacar del olvido a estos testigos físicos de la evolución técnica y económica de un ferrocarril que ha sido fundamental en el desarrollo urbano moderno de Madrid, y que sería difícil de entender sin la existencia del Metro.

De cara a su más que deseable musealización —inexistente hasta la fecha—, entendemos y defendemos su traslado a las cocheras y talleres de Cuatro Caminos, como instalaciones idóneas para su única contextualización posible, y exposición de cara al público.

Estudiar y comprender la historia de un ferrocarril, quizás por ser lo más permanente en el tiempo, parece enfocar directamente a reconocer y volcar nuestra atención sobre la infraestructura física necesaria para que los



Talleres de Metro en Pacífico, de 1923. Foto Álvaro Valdés.



Vista de la embocadura del túnel diseñada por Antonio Palacios, con los edificios Titanic al fondo. Foto Álvaro Bonet.



Coche tipo Legazpi VR-3 transformado para vías y obras.

vehículos ferroviarios puedan llevar a cabo su cometido de transportar personas y mercancías —vías, túneles, puentes o estaciones—, olvidando o relegando a un segundo plano los vehículos que conforman su parque de material móvil, y que como patrimonio no solo tienen un valor tangible, sino también el intangible de pertenecer a la memoria social de distintas generaciones. Por tanto, la presente investigación de alguna manera reivindica también el justo reconocimiento a la máquina como patrimonio industrial fundamental, aliada del hombre moderno y causante del mayor cambio de modelo productivo en la Historia.

Para entender la importancia de la colección de trenes del Metro de Madrid, es preciso tomar conciencia de las circunstancias que la hacen tan particular, ya que en la actualidad contamos con escasos vehículos de transporte público históricos originales del ámbito de nuestra comunidad autónoma. La mayoría del patrimonio ferroviario que custodia el Museo del Ferrocarril de Madrid en la antigua estación de Delicias está vinculado a las grandes líneas ferroviarias que surcaron el territorio nacional, pero no concretamente a Madrid.¹

En marzo de 1918 la joven Compañía Metropolitano Alfonso XIII abonó al ingeniero industrial Manuel Veglisson Eizaguirre la cantidad de 4500 pesetas por el estudio de los que serían sus primeros trenes; inicialmente se consideró hacer una división en primera y segunda clase, aunque finalmente esta idea fue desechada. El primer lote, con el que se inauguraría el tramo Sol-Cuatro Caminos en 1919, constó de 11 coches automotores (con dos cabinas para poder circular individualmente) y 10 coches remolques.

El reto tecnológico que se presentaba era grande, y no tanto por la necesidad de invención del tipo de trenes demandados por el metropolitano madrileño, sino por las circunstancias internacionales y nacionales. En España todavía no se habían desarrollado trenes de esas caracte-

rísticas y países como Francia, Gran Bretaña, Alemania o Estados Unidos estaban inmersos en la Primera Guerra Mundial. Sus fábricas y economías habían sido orientadas por completo hacia la fabricación de material bélico y la industria española aún no estaba lo suficientemente desarrollada como para suministrar los equipos y componentes requeridos.

Finalmente, la producción de los nuevos trenes se repartió entre España, Estados Unidos y Francia. El diseño de los primeros trenes del Metro se inspiró en ferrocarriles metropolitanos ya existentes en aquellos países. Los vagones eran totalmente metálicos, exceptuando las puertas de madera, y se encargaron a la firma Carde y Escoriaza de Zaragoza (actual CAF), experta en la fabricación de tranvías y coches de viajeros.

Desde Estados Unidos llegaron los *bogies*, suministrados por la casa Brill de Filadelfia y los equipos de control tipo PC-10 de General Electric. Así, los coches tipo Cuatro Caminos fueron el segundo tipo de unidades de tren eléctricas dotadas de mando múltiple, después de la serie 10-27 de los Ferrocarriles de Cataluña (1916).



Coche tipo Cuatro Caminos 1919. Foto Miguel Yunquera.



Coche Cuatro Caminos llegando en carreta a las cocheras. Archivo Cátedra de Estética, UPM.

Por su parte, los motores de tracción, de 400 CV de potencia y fabricados por la casa alemana AEG, tuvieron que ser suministrados de segunda mano por la Compañía del Metropolitano de París. La industria nacional y extranjera no estaban en situación de poder fabricarlos. Solo se pudieron adquirir 12 unidades, por lo que de los 11 coches motores previstos, solo 6 de ellos entraron en servicio como tales. El resto circularon como coches remolque.

Los vehículos que sucesivamente fueron adquiridos por el Metro desde sus orígenes, han ido siempre aportando innovaciones tecnológicas respecto a sus modelos antecesores, pero a la vez con elementos en común sin llegar a romper una clara línea evolutiva. Para ello fue decisiva la propia compañía a la hora de diseñarlos, para ajustar lo mejor posible el producto a sus necesidades.

Los coches históricos de Metro

La mayor parte de los coches que forman la colección y con mayor valor patrimonial se inscriben dentro de un

grupo que podría denominarse como los «clásicos», que llegó a estar constituido por 378 coches. Estos se han dividido en dos tipos de vehículos, remolque (R) y motor (M), dotados todos ellos de cabina de conducción. Así, formaron parejas o «unidades» MR o MM.

Los «clásicos» poseían muchas características comunes. De hecho se podían acoplar entre sí, siendo de distintas subseries (salvo los tipo MF), y equipos tales como bogies, motores de tracción o compresores eran intercambiables. Esta versatilidad facilitó enormemente la explotación y mantenimiento sobre todo en épocas tan duras como la guerra civil y los años que la siguieron.

Las unidades más antiguas que componen la colección de coches históricos del Metro son las M-6/R-6 y M-9/R-9 del tipo «Cuatro Caminos»; comenzaron a circular en 1919 con la inauguración del primer tramo Cuatro Caminos-Sol. Las siguientes, R-103 tipo «Ventas», M-122/R-122 tipo «Quevedo», MF-5, M-65/R-65 tipo «Salamanca» y M-504/R-505 tipo «Legazpi-5», constitu-



Coche tipo Ventas 1924. Foto David Gallego.



Interior de un coche de la serie 1000. Foto David Gallego.



M-353 año 1976. Foto David Gallego.

yen el conjunto de coches «clásicos» preservados. Casi todos tendrían la capacidad de circular, tras acometerse una restauración funcional.

Uno de los vagones de las series antiguas, el R-122, se encuentra actualmente expuesto en el acceso de la estación de Alto del Arenal. Está instalado de tal manera que resultaría complicadísimo sacarlo de allí entero y aunque se encuentra en un estado de conservación magnífico, es un ejemplo de lo que no debe ser el destino del patrimonio histórico ferroviario. No se puede desmembrar una colección de su categoría para «adornar» estaciones o vestíbulos enormes en los que sobra espacio. La colección debe permanecer unida, como un conjunto y ser exhibida como tal; además, pudiendo restaurar la mayoría de estos vehículos, un museo del siglo XXI debería poder mostrarlos en funcionamiento y no como meros objetos descontextualizados.

Otros vehículos que forman parte de la colección son dos parejas del tipo 300 (1.ª y 2.ª series) que pertenecieron al Ferrocarril Suburbano de Carabanchel. La unidad M-300/R-301 comenzó a circular en 1961 entre Carabanchel y Plaza de España. Y la unidad M-352/R-353 fue incorporada en 1976 para atender el fuerte incremento de viajeros en el Suburbano y la ampliación desde Plaza de España a Alonso Martínez inaugurada en 1981.

Hay además tres parejas de coches de la serie 1000 que podemos considerar la culminación de la evolución tecnológica emprendida y ensayada desde los primeros «clásicos». Estuvieron circulando hasta 2002 en la línea 5 y se hallan en perfecto estado de conservación y utilización.

También se añadieron otros vagones, tales como las pareja de automotores M-5001/M-5002 y M-2001/M-2002. Los primeros pertenecen a la generación de trenes de gálibo ancho, adquiridos a partir de 1974 para las nuevas líneas construidas con este criterio dimensional (la primera en ser inaugurada fue la línea 7). Los dos



Sello conmemorativo de Antonio Palacios, 1974. MCyP.

segundos fueron los primeros automotores en España que estuvieron dotados de motores de tracción trifásicos. Supusieron el comienzo de la verdadera modernización del parque móvil de gálibo estrecho en 1984 y la puesta en práctica de su tracción mediante electrónica de potencia fue el germen tecnológico de los automotores eléctricos fabricados en la actualidad.

La colección se ve complementada por el tractor para servicios auxiliares T-1 (1941), la dresina D-2 (1929) y el vagón W-10 (1948) original del desaparecido ferrocarril de Madrid a Almorox.

Además, como colección no es una unidad cerrada, sino que en un futuro este patrimonio se puede ver incrementado por la incorporación de más unidades y vehículos auxiliares que sean dados de baja, como por ejemplo el autotractor AT-1, que a día de hoy ya cuenta con gran valor patrimonial.

Las cocheras y talleres de Cuatro Caminos como *alma mater* de Metro

En 1917 la recién fundada Compañía del Metropolitano Alfonso XIII eligió como arquitecto a **Antonio Pa-**



Inauguración del Metropolitano con Alfonso XIII. Archivo Cátedra Estética, UPM.



Vestíbulo de la estación de Chamberí. Foto Jesús Rodríguez MCyP.

Iacios Ramilo (1874-1945), que por entonces estaba en la cima de su carrera, compartida con su socio Joaquín Otamendi (hermano del promotor y primer director de la compañía, Miguel Otamendi). Se le confió el diseño arquitectónico de las estaciones y de aquellos elementos donde el ferrocarril subterráneo adquiriría presencia urbana. Bocas de metro, ascensores, subestaciones y talleres formaban parte de una creación arquitectónica de conjunto, con una identidad visual reconocible y compartida por todos los elementos.

Las cocheras y talleres de Cuatro Caminos forman parte de las **construcciones originales del Metro de Madrid** inauguradas el 17 de octubre de 1919 con la presencia del rey Alfonso XIII, cuyo apoyo económico como accionista fue crucial, y motivo por el que la compañía tomó su nombre. Junto con la estación de Chamberí, es uno de los pocos testimonios conservados del Metro original. Por desgracia, el paso del tiempo se fue llevando por delante la mayor parte de los elementos monumentales de este conjunto, como sucedió con los ascensores de Sol (1933) y Red de San Luis en la estación de Gran Vía (1972) y con la decoración original de las estaciones, destruida u ocultada en las sucesivas reformas que ha sufrido el suburbano. El templete de Gran Vía se cedió al Ayuntamiento de Porriño —pueblo natal de Palacios— donde se encuentra actualmente instalado, descontextualizado y desprovisto de todos los elementos metálicos y de vidrio.

La construcción del Ferrocarril Metropolitano Alfonso XIII comenzó por el tramo glorieta de Cuatro Caminos-Sol, hoy englobado dentro de la línea 1. Se proyectó una red de doble sentido, con sentido de circulación por la izquierda y adoptando el ancho de vía de los tran-

vías: 1445 milímetros. El proyecto inicial comprendía la construcción de las estaciones de Puerta del Sol, Red de San Luis (hoy Gran Vía), Hospicio (hoy Tribunal), Bilbao, Chamberí, Martínez Campos (hoy Iglesia), Ríos Rosas, la estación terminal de Cuatro Caminos y las construcciones auxiliares levantadas en sus proximidades.

Cuatro Caminos era por entonces un lugar situado en el límite del paseo de Ronda, una circunvalación que definía la periferia de la ciudad de Madrid. En abril de 1917 la Compañía compró allí una parcela situada cerca de la glorieta de Cuatro Caminos. Su destino era albergar las naves de talleres y cocheras, y se aprovechó el declive natural del terreno para ubicar la boca de entrada al túnel del Metro. El primer proyecto de los «talleres» de Cuatro Caminos está fechado el 27 de junio de 1918 y en él encontramos ya las trazas del diseño definitivo.

La boca del túnel recibió un tratamiento monumental con un despiece de «almohadillado gigante», en el que se alternan dovelas de granito con ladrillo, dotándole de un juego cromático y de texturas que Palacios utilizaría en otras de sus obras. Junto a la espléndida embocadura, se desplegaba una tendida escalinata de elegantísima traza que daba al chaflán del paseo de Ronda —hoy avenida de la Reina Victoria— con la calle de Esquilache, como acceso principal a las cocheras. Una variante de este diseño se repetiría pocos años después en la embocadura del túnel en las cocheras de Ventas (1925). La labor del arquitecto, conjugada con la ingeniería en este novedoso proyecto tecnológico puntero para la ciudad de Madrid,

La boca del túnel recibió un tratamiento monumental con un despiece de «almohadillado gigante», en el que se alternan dovelas de granito con ladrillo, dotándole de un juego cromático y de texturas que Palacios utilizaría en otras de sus obras. Junto a la espléndida embocadura, se desplegaba una tendida escalinata de elegantísima traza que daba al chaflán del paseo de Ronda —hoy avenida de la Reina Victoria— con la calle de Esquilache, como acceso principal a las cocheras. Una variante de este diseño se repetiría pocos años después en la embocadura del túnel en las cocheras de Ventas (1925). La labor del arquitecto, conjugada con la ingeniería en este novedoso proyecto tecnológico puntero para la ciudad de Madrid,



Templete original de acceso a la estación de Gran Vía instalado en Porriño actualmente. Foto Álvaro Bonet.



Embocadura del túnel de las cocheras en construcción, 1918.
Archivo Cátedra de Estética, UPM.



Embocadura del túnel de la línea 2 actualmente en las cocheras de Ventas.
Foto Antonio Manuel Sanz.

iba más allá de los espacios meramente públicos, trascendiendo a los «espacios de trabajo», que no había de ver el público y que, sin embargo, eran igualmente dignificados con ese carácter rotundo y unitario que Palacios concibió para la compañía.

La medida estándar de un tren de la época, cuatro coches de 15 metros (en los años 60, se pasaría a trenes de seis coches, obligando a alargar todos los andenes) por lo que se proyectaron dos naves adosadas, de 20 metros de luz y diáfanas en el sentido longitudinal; la occidental, destinada a «cocheras», era de 60 metros de largo y cubría cinco vías, mientras que la oriental fue dedicada a «talleres» y se retranqueaba dos tramos, con 40 metros de longitud y albergaba tres vías y un puente grúa en sentido longitudinal.

El proyecto se basaba en la repetición de un módulo constructivo básico, un pórtico resuelto con una «cercha Pratt» a modo de viga-lucernario, lo que daba a las cubiertas un perfil en diente de sierra. «La fábrica ideal es como una biblioteca que va creciendo a base de librerías modulares» había escrito Moritz Kahn en 1917, y de hecho fue lo que sucedió en Cuatro Caminos. La validez de la solución estructural y espacial original fue refrendada por su reiterado uso en las sucesivas ampliaciones, aunque sufriendo una progresiva merma de calidad. Los detalles constructivos se fueron simplificando y actualizando a las tecnologías existentes. Si el diseño original empleaba barras unidas mediante roblones, en las últimas fases las uniones se hacían con soldadura eléctrica. Pocos edificios pueden recoger en su historia un cambio tecnológico dentro del empleo de materiales como este con las diferentes técnicas, según sus fases de ejecución.

El Metro tuvo un éxito rotundo desde el momento de su inauguración. Por ello, se continuó la construcción de la red y se incrementó el parque móvil. La línea 1 creció en longitud con las ampliaciones de Sol-Atocha en 1921 y Cuatro Caminos-Tetuán en 1929. Estas ampliaciones de la red de Metro tuvieron su correlato en las ampliaciones arquitectónicas de las instalaciones de Cuatro Caminos.

En 1920 se llevó a cabo una ampliación en profundidad de las naves A y B, que crecieron dos tramos en dirección sur. La segunda ampliación se llevó a cabo en 1921, adosándose al costado de poniente dos naves de cocheras que llegaban hasta la línea de alineación de la parcela. Se hizo un cambio en el tipo constructivo que no tendría continuidad, puesto que estas naves gemelas se cubrieron con sendas «cerchas Polonceau» de unos 11 metros de luz. En 1924 se adosó al muro perimetral este un edificio de cuatro plantas destinado a oficinas, el llamado edificio Tuduri. En 1933 se llevó a cabo la tercera ampliación en la que se retomó el módulo constructivo de la viga-lucernario original, añadiendo tres nuevos tramos en dirección sur y construyendo un edificio de tres plantas destinado a «almacenes» en la esquina de las calles Esquilache y Virgen de Nieva. En 1962 se llevó a cabo la cuarta ampliación, adosando cuatro nuevos tramos en dirección sur. Asimismo se construyó una subestación eléctrica con fachada a la calle Bravo Murillo.

Los valores arquitectónicos del conjunto fueron degradándose con transformaciones utilitarias. La primera alteración llegó en 1924 con la construcción del edificio Tuduri, que alteró la perspectiva del conjunto desde la avenida Reina Victoria. Poco después se trastocó el valor monumental y espacial de la escalinata al adosarle un pabellón de retretes. En 1932 se recreó el muro perimetral hasta los dos metros, lo que terminó de impedir la visión desde la calle. Los espacios libres de la «playa de vías» se colmataron de construcciones utilitarias y de calidad decreciente.

En la década de los 50 se desmochó el remate de la embocadura del túnel y se prolongaron los muros de cierre eliminando el chaflán original de la calle. Se tapió la estructura vista de la nave B y se adosó un volumen a la fachada norte de la nave C. En la década de los 70 las naves perdieron su cubrición original de teja plana, que fue sustituida por uralita y paneles sándwich. La absoluta falta de mantenimiento durante largo tiempo terminó con la solución más directa a la par que agresiva: se demolieron algunos tramos de la tercera ampliación y parte de la cubierta de la nave A, dejando la estructura varios años a



Cocheras recién terminadas y poco antes de inaugurarse. Archivo Cátedra Estética, UPM.



Vista de las cocheras actualmente. Conservan su estructura íntegramente, aunque necesitan ser restauradas. Foto Antonio Manuel Sanz.

la intemperie; para rematar, en 2011 se demolió el edificio Tuduri por su estado de ruina inducida ante el abandono.

La degradación del conjunto —acentuada en las últimas décadas— nos muestra un estado deplorable, aunque sin embargo de sencillísima restauración. A pesar de los estragos del tiempo, el estado de conservación de las cocheras de Cuatro Caminos es más que aceptable si las comparamos con el destino que han sufrido las restantes construcciones originales del Metro. La degradación del conjunto es más ambiental que arquitectónica; los edificios siguen en uso y la mayor parte de las transformaciones sufridas son reversibles. La estructura general se conserva intacta y requeriría principalmente la eliminación de añadidos que conforman auténticos impactos negativos y que repercuten en la percepción de la obra original.

Cuatro Caminos es el testimonio de una **tipología arquitectónica escasa y poco conocida**, en la que despierta por la calidad de su diseño a nivel urbano, arquitectónico y constructivo. Hecho que nos habla de la implicación en su diseño de un arquitecto como Antonio Palacios, una figura central en la arquitectura española del siglo XX y,

Interior «Naves gemelas». Foto Antonio Manuel Sanz.



aunque reconocida, menos de lo que se debería. A los valores intrínsecos de las cocheras se suma el hecho de pertenecer a un conjunto urbano, el de la avenida de la Reina Victoria, una actuación urbana unitaria promovida por la filial inmobiliaria de la Compañía del Metro, la Compañía Urbanizadora Metropolitana (CUM). Por ello, las cocheras son una pieza imprescindible a la hora de plantear una actuación de restauración y puesta en valor.

Ahora o nunca: no perdamos este tren

El Ferrocarril Metropolitano de Madrid fue uno de los diez primeros del mundo, siendo el primero de la península ibérica y el cuarto de la Europa continental. Fue un proyecto madurado que tardó en materializarse, pues entre los primeros pergeños y su inicio de construcción pasó más de un cuarto de siglo.

Madrid Ciudadanía y Patrimonio solicitó por registro el pasado 17 de noviembre de 2014 a la Dirección General de Patrimonio que el **conjunto originario del Metro** de Madrid fuese declarado **bien de interés cultural**; desde

nuestro colectivo entendemos que no se puede declarar por partes un conjunto unitario con una identidad integral, y por eso la petición engloba todos aquellos elementos que lo conforman: el Metro es un todo; si bien la amenaza se focaliza sobre las cocheras históricas, puesto que las líneas, estaciones y demás elementos se hallan en funcionamiento, o la propia Nave de Motores que fue recientemente musealizada, y a la que, por cierto, en virtud de su autoría e importancia, sí ha sido reconocida como bien de interés cultural en 2012. Es por esta razón por lo que resulta inexplicable que en paralelo no lo sean también las cocheras históricas, del mismo autor y con un lustro más de antigüedad.

En el caso del Metro de Madrid es muy necesario concienciarse de su valor. Es una pieza urbana que forma parte de todos los madrileños y visitantes, y su imaginario formará parte de la ciudad para siempre.

Ya se ha citado que Metro de Madrid posee una **colección única en el mundo** de trenes históricos; no existe en el mundo ningún museo del Metro que contenga una colección de coches históricos; de hecho, existen pocos museos de Metro: el de Berlín, o el de Nueva York, que cuentan con herramientas, vestuario, carteles, objetos, señales, muebles. Como mucho se incluyen maquetas, pero no se posee una colección como la de Madrid porque sencillamente no existe. Por ejemplo, el Metro de Barcelona —inaugurado en 1924— sin museo físico, solo conserva un tren histórico que muy ocasionalmente pone en circulación.

La situación modélica con las cocheras históricas del Metro, aportan un gran significado a la historia tecnológica, económica y social de nuestra estructura urbana, revitalizando un patrimonio que debe desempeñar un papel efectivo en nuestra cultura, como reflejo de una parte importante de la vida cotidiana de nuestra ciudad.

En Madrid tenemos la excepcional oportunidad de hacer un **museo único**, y esa es exactamente la propuesta que lanzamos: un Museo del Metro de Madrid; que se



Vista desde el interior de las cocheras. Foto Álvaro Bonet.

salven las cocheras de Cuatro Caminos y se reconviertan en el exclusivo contenedor que puede contextualizar la magnífica colección reunida. Como ventaja añadida estaría su conexión directa a la red de Metro, en la que podrían hacerse exhibiciones y trayectos conmemorativos en ocasiones señaladas, haciendo partícipe a toda la ciudad, constituyendo un novedoso concepto de museo vivo. ■

+ INFO: www.mcp.es / twitter: @Salvemos4C / facebook: Salvemos Cuatro Caminos

Tenemos recogida de firmas en [Change.org](https://change.org) para solicitar la declaración B.I.C. del conjunto originario de Metro.

Notas

1. M. González Márquez: «Los coches históricos del Metro de Madrid. Su historia y posibilidades de rehabilitación». IV Congreso de Historia Ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

DOCUMENTACIÓN DE ARCHIVO

- Compañía Metropolitana de Madrid, Vía y Obras. *Ampliación de talleres y cocheras en Cuatro Caminos (4.º ampliación) 1961*. Archivo General de la Administración (AGA)-MOPU, 1686 R.53.
- Compañía Metropolitana de Madrid, Vía y Obras. *Ampliación de talleres y cocheras en Cuatro Caminos (4.º ampliación) Estructura Metálica*, 1962. AGA-MOPU, 1687 R.53.
- Compañía Metropolitana Alfonso XIII. *Cubierta metálica para dependencias de talleres en Cuatro Caminos, Junio 1919*. Archivo de Metro de Madrid, Planos históricos, 263.
- Compañía Metropolitana Alfonso XIII. *Talleres y cocheras de Cuatro Caminos, secciones y detalles. 25 de Abril de 1924*. Archivo de Metro de Madrid, Planos históricos, 145.
- Compañía Metropolitana Alfonso XIII. *Fachadas cochera. 23 de Octubre de 1918*. Archivo de Metro de Madrid, Planos históricos, 162.
- Compañía Metropolitana Alfonso XIII. *Talleres y cocheras de Cuatro Caminos, planos. 4 de Junio de 1919*. Archivo de Metro de Madrid, Planos históricos, 258.
- Compañía Metropolitana de Madrid. *Plano general del recinto de Cuatro Caminos*. Archivo de Metro de Madrid, A-1723.
- La línea 1 del Metropolitano de Madrid. Historia y aspectos estéticos. J. Martínez Ordóñez. 1994-95. Archivo Cátedra de Estética de la Ingeniería. UPM.

BIBLIOGRAFÍA

- GONZÁLEZ MÁRQUEZ, Manuel, José Luis GARCÍA SALAZAR, Manuel MELIS MAYNAR y Fco. Javier GONZÁLEZ FERNÁNDEZ: *El material móvil del Metro de Madrid*. España: Metro de Madrid, S. A., 2001.
- GONZÁLEZ MÁRQUEZ, Manuel: «Los coches históricos del Metro de Madrid. Su historia y sus posibilidades de rehabilitación». IV Congreso de Historia Ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, 2006.
- «Inauguración del Metropolitano Alfonso XIII en Madrid», *Revista Ibérica*. n.º 300, 1 de noviembre de 1919. Biblioteca Nacional de España.
- KAHN, Moritz: *The design and construction of industrial buildings*. London: Technical Journals Ltd., 1917.
- MACHIMBARRENA, Vicente: *Mendoza, vida ejemplar de un ingeniero*. Madrid: Viuda de Estanislao Maestre, 1945.
- MOHEDAS, César, Juan C. ZAMORANO, Eduardo GALLEGOS, Pablo LÓPEZ, Pedro MUÑOZ, Javier BERNAL y Jaime TOUZÓN: *90 años de Metro en Madrid*. Madrid: Ediciones La Librería, 2010.
- MOYA, Aurora: *Metro de Madrid 1919-2009. Noventa años de Historia*. Madrid: Metro Madrid, 2009.
- VV. AA.: *Antonio Palacios, constructor de Madrid*. Catálogo de la exposición celebrada en el Círculo de Bellas Artes de Madrid, Madrid: Ediciones La Librería, 2001.