

Vista general de las Cocheras de Cuatro Caminos hacia 1965. Publicada en *Madrid Histórico*, nº57.

Conocer para proteger

Una oportunidad para las Cocheras históricas del Metro de Madrid en Cuatro Caminos

ÁLVARO BONET LÓPEZ

Arquitecto y miembro de Europa Nostra

Hay una oportunidad para que rescatemos del olvido un Patrimonio Industrial único y singular, no sólo de Madrid o de España sino a nivel europeo; las Cocheras de Metro de Madrid en Cuatro Caminos se empezaron a construir desde el propio comienzo de las obras del suburbano en 1917, hace ahora un siglo. Un siglo de memoria del trabajo, un siglo de Historia, con el que nuestro Metropolitano cambió la ciudad y la

forma de entender la movilidad, conectando centro con periferias, y barrios consolidados con nuevos desarrollos, barrios lujosos con barrios de trabajadores.

Su dimensión como bien cultural las convierte en un símbolo genuino e indiscutible del origen de Metro y desde 2015 se encuentran incorporadas a Lista Roja de Patrimonio en Peligro de Hispania Nostra.

En mayo de 2016 el Congreso Anual de Europa Nostra tuvo lugar en Madrid, y fueron precisamente objeto de visita del grupo de Patrimonio Industrial las instalaciones del Canal de Isabel II y de Metro. No es casualidad que se escogieran los dos principales conjuntos que tenemos en Madrid; miembros de toda Europa pudieron admirar la espacialidad y el potencial de las Cocheras de Cuatro Caminos y experimentar el primer

viaje piloto desde ahí hasta la estación de Chamberí, que quedó clausurada en 1966 y desde entonces nadie se había vuelto a bajar en ella.

El Metro de Madrid fue ante todo una infraestructura revolucionaria, que transformó la vida de la capital, suponiendo la auténtica llegada de la modernidad que convertiría una villa en metrópoli. La compañía de Metro fue además un reto de superación e innovación tecnológica, que significó un importante hito en la Historia del Transporte; junto al Canal de Isabel II –pionero mundial en abastecimiento de agua a gran escala– ambos conforman dos conjuntos patrimoniales únicos, como reconoció la propia Comunidad de Madrid al seleccionarlos entre los seis que Madrid aportaba a la lista de “100 elementos de Patrimonio Industrial Español” organizada por TICCIH-España (la agrupación española de *The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage*) y que dio lugar a una exposición itinerante. Curiosamente tanto el Canal –pionero mundial en el siglo XIX– como Metro –vanguardista en el siglo XX– conforman un Patrimonio Industrial subterráneo, emergiendo puntualmente. Por un capricho del destino, fue donde terminaba el Canal con sus depósitos de Chamberí, donde empezaba el Metro; se enlazan así en un mismo entorno dos historias de dos siglos, con transporte de agua y transporte de personas.

Y es que el agua y la electricidad son los dos nexos fundamentales para entender el Metro de Madrid. Los fundadores de Metro –los ingenieros Miguel Otamendi, Carlos Mendoza y Antonio González Echarteran bien conscientes de que ninguno de los proyectos anteriores para establecer un suburbano habían salido adelante por no tener resuelto el suministro eléctrico. Quizás por



Grupo de Patrimonio Industrial del Congreso Anual de Europa Nostra en Madrid visitando las Cocheras de Cuatro Caminos en mayo de 2016. Foto Moeh Atitar.

eso, antes de lanzarse a esta aventura, se habían constituido como empresa consultora de ingeniería –pionera también– denominada Mengemor (acróstico de los apellidos de sus fundadores), para trabajar en la electrificación nacional. Realizaron obras como el embalse y la hidroeléctrica de Santillana (1904-1907) en Madrid, o la Central de Mengibar (1913-1916) en Jaén, siendo esta última la primera del país en incorporar compuertas móviles.

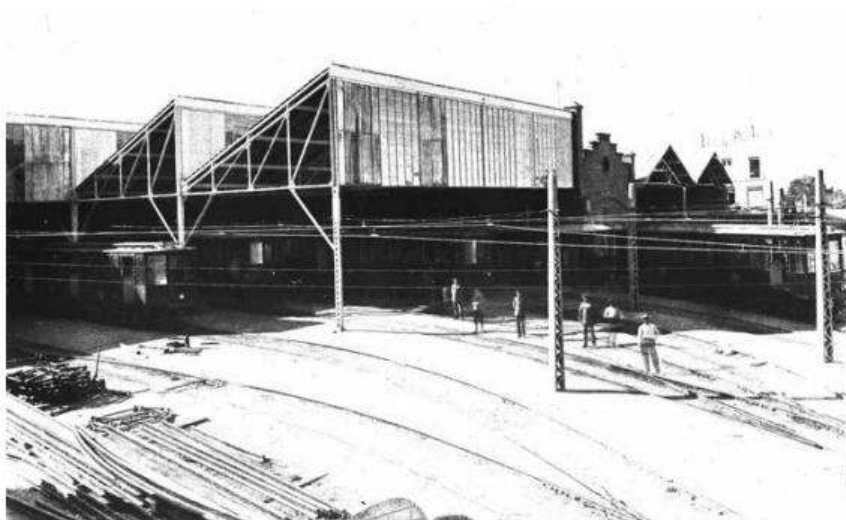
Las Cocheras de Cuatro Caminos fueron a su vez origen, entraña, cen-

tro neurálgico y de operaciones, auténtico corazón y *alma mater* del Metropolitano Alfonso XIII (nombre original de la compañía), y se encuentran en funcionamiento ininterrumpido desde 1919.

Se trata de un edificio único en su género, pues en toda Europa no se empleó más que en Madrid la tipología en diente de sierra para talleres y cocheras de metropolitanos, y como antecedente único sólo se cuentan las del metro de Nueva York (1904), en parte ya demolidas. El suburbano madrileño es por



Estado de las obras de las Cocheras en primavera de 1919 (coloreada por Á. Bonet).



Vista de las Cocheras desde la escalinata de acceso. Foto Lladó, 1921.

otro lado –casi milagrosamente– la única compañía a nivel mundial que ha conservado ejemplares de todas sus series de material móvil, y que a día de hoy constituye una insólita colección de excepcional singularidad.

Desde la asociación Madrid Ciudadanía y Patrimonio hemos estudiado e investigado profundamente el edificio y su contexto, descubriendo material inédito como los documentos en poder del Archivo de Villa de Madrid, pudiendo consta-

tar en el proceso de construcción la participación del arquitecto oficial de la compañía, Antonio Palacios Ramilo (1874-1945), cuya primera colaboración con los Mengemor había sido precisamente la citada Central de Mengíbar.

La importancia del arquitecto en una obra multidisciplinar como Metro no es baladí, pues tenía la misión de controlar y diseñar la imagen de la compañía. Antonio Palacios, junto a su socio Joaquín Otamendi, había adquirido ya un

cierto nombre y en la capital estaba llevando a cabo multitud de encargos de sobra conocidos como el Palacio de Comunicaciones (hoy Ayuntamiento de Madrid), el Banco Español del Río de la Plata (hoy sede del Instituto Cervantes) o el Círculo de Bellas Artes, entre otros, confiriendo una imagen de fuerte impronta al entorno de Gran Vía y calle Alcalá. Casi podría decirse que las estampas más reconocibles de la ciudad llevan su marca; y eso a pesar de que algunas de sus grandes obras, como el Hotel Florida, ya han sido destruidas, o desfiguradas como los Talleres del ICAI, antecedente inmediato a las Cocheras, con parecida solución de cubierta.

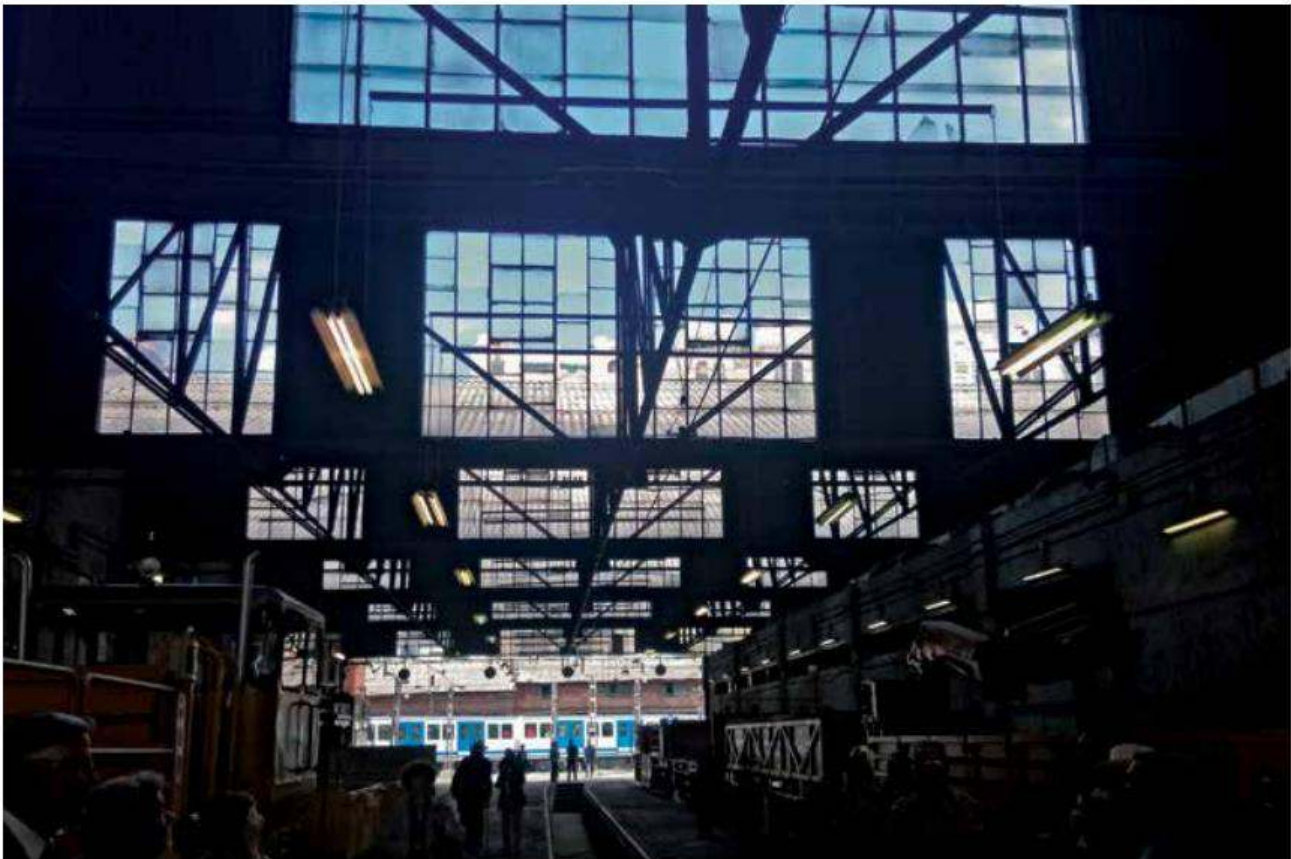
Palacios, desde el punto de vista constructivo, nunca dejó de lado la incorporación de los nuevos materiales, y apostó por estructuras metálicas como en los grandes rasca-cielos americanos; fue un auténtico maestro constructor y complementariamente tuvo una capacidad de expresión masiva, pétreo, que casi podría decirse que llevaba en su ADN como galaico que era, y como hijo de Porriño, cuna de la cantería granítica.

Esa fuerza plástica la incorporó al Metropolitano, y tuvo oportunidad de plantear la singular solución de que los talleres y cocheras fueran una puesta en escena de la imagen de modernidad que se pretendía transmitir a los sorprendidos madrileños.

Por eso, salvar y poner en valor este Patrimonio no es sólo un derecho sino una obligación común de nuestra sociedad para con la cultura urbana europea. Hay una sola oportunidad de salvar un Patrimonio Industrial que además de excepcional, se inserta en una zona de la ciudad carente de equipamientos culturales, y por tanto su recuperación activa podría constituir un núcleo



Embocadura del túnel de línea y acceso monumental al recinto. Foto Lladó, 1921.



Interior de una de las naves en mayo de 2016. Foto Álvaro Bonet.

gravitacional que generase nuevas dinámicas sociales y culturales en su alrededor. Ciertamente, una de las premisas para poner en valor el Patrimonio Industrial es priorizar la conservación como dotación cultural de los sitios históricos que conserven no sólo el contenedor sino también un contenido.

Hablamos de oportunidad, porque eso es el Patrimonio Histórico para los entornos urbanos, y con mayor motivo si su emplazamiento en la ciudad tiene una relevancia como este caso, en un nodo viario, con buenas conexiones por transporte público. La ocasión de recuperar las Cocheras no debe ser un tema de discusión partidista en lo político, porque su importancia trasciende el modelo de ciudad que cada grupo pueda sostener. Y hay múltiples ejemplos en ciudades de todo el mundo.

Aunque actualmente se esconden tras una anodina tapia moderna, que las ha mantenido en el olvido colectivo y en el letargo de su potencial escenográfico, las Cocheras de Cuatro Caminos han ido despertando interés de los especialistas del Patrimonio Industrial que son capaces de anticipar la dimensión cultural y tecnológica que aportaría Madrid al Patrimonio común en un futuro, de ser restauradas y recuperadas. Lejos de ser un problema, su recuperación haciéndolas compatibles con un desarrollo urbanístico previsto en la parte sur de la parcela que ocupan, incrementaría el valor social del entorno y por tanto sería beneficioso incluso para los interesados de la promoción de viviendas que se formalizase. Tener un edificio de su categoría cercano es un valor añadido, que por propia definición no puede ser sustituido o reempla-

zado: hay lo que hay, y su pérdida es irremplazable e irreversible.

El Patrimonio Histórico es cosa de todos, y los criterios que lo asientan emanan de su propia esencia indiscutible. En este caso se trata de un espacio auténtico, original, fundacional: Madrid tiene un Metro histórico –que se cuenta entre los primeros del mundo– que conserva su núcleo originario, sus primeras cocheras y talleres en uso, después de un siglo.

Ahora que ya se han desvelado sus valores, ahora que ya conocemos este lugar, es imprescindible protegerlo, para poder transmitirlo y garantizar el derecho ciudadano al Patrimonio Histórico que reconoce la Constitución Española en su artículo 46. No repitamos errores del pasado, ya no podemos permitirnos perder cosas originarias y con un potencial único, incluso a nivel internacional. Hagámoslo posible.