

## NAVES Y TALLERES HISTÓRICOS DEL METRO DE MADRID: UN PATRIMONIO INDUSTRIAL INSÓLITO EN LA LÍNEA ROJA

Salvar un Patrimonio Industrial que no corra peligro es una situación poco habitual, pues la amenaza de destrucción apenas es un pequeño paso entre un Patrimonio en uso y el riesgo de desaparición inminente y pérdida de algo único.

La figura legal de protección de Patrimonio denominada Bien de Interés Cultural, funda su razón de ser en salvar los bienes singulares que repentinamente se ven amenazados.

Las Cocheras de Metro de Madrid en Cuatro Caminos representan uno de estos bienes singularísimos y únicos en toda España, incluso a nivel internacional, pues los depósitos y talleres ferroviarios pocas veces han sido considerados bienes culturales, y tratándose de un ferrocarril metropolitano suburbano, aún menos.

El Metro de Madrid se cuenta entre los diez primeros metros subterráneos mundiales; las naves de Cuatro Caminos representan por tanto la llegada de la modernidad del transporte urbano a nuestro país; son las primeras que se construyeron, entre 1916 y 1919, de la mano de Antonio Palacios como arquitecto y Carlos Mendoza y Miguel Otamendi como ingenieros. Su diseño en dientes de sierra nunca se había aplicado en Europa a talleres de metro, modelo que importan del Metro de Nueva York (1904) en cuya inauguración estuvo Otamendi. De los ejemplares anteriores conservados, como en París o Buenos Aires, ninguno contempla la solución en diente de sierra, careciendo por ello de iluminación natural suficiente, y confiriendo ese grado de singularidad estructural a las de Madrid, que fueron innovadoras. Por su parte, sus precursoras estadounidenses no se conservan en la actualidad.

Por otra parte las Cocheras cumplen con todos los criterios establecidos por la Comisión del Plan Nacional de Patrimonio Industrial: la **singularidad o representatividad tipológica**, porque en toda Europa ningún depósito ferroviario empleó el tipo constructivo en 'diente de sierra', la **integridad** porque es parte inseparable de la red de Metro, se conserva todo el conjunto histórico y las partes degradadas son fácilmente recuperables, la **autenticidad** porque su uso ininterrumpido -casi centenario- ha permanecido inalterado, y su forma esencial ha perdurado, y el **valor testimonial**, porque recoge la historia del siglo XX perfectamente, la memoria del trabajo entorno al sistema de transporte colectivo que cambió el urbanismo de Madrid, y fue el elemento configurante del barrio de Cuatro Caminos y la Colonia Metropolitana, aparte de que los trabajadores de Metro residieron desde el inicio en sus inmediaciones. Todo ello redonda en sus aspectos patrimoniales que cita el mismo plan: **histórico, social, artístico, tecnológico, arquitectónico y territorial**.

Respecto a la viabilidad de consagrar ese espacio como Museo de Metro, cabe señalar que se halla en un nodo de la ciudad, céntrico, y accesible de muchas maneras, en un barrio con grandes carencias dotacionales. Como contenido, Metro podría aportar su magnífica **colección de trenes históricos**, única en el mundo, por conservarse -a modo de Arca de Noé- una pareja de ejemplares de todas las series y subseries históricas que han circulado por la red desde 1919.

Madrid, 15 de enero de 2016



Madrid, 1 de febrero de 2016


**La Plataforma en Defensa de la Cultura** se manifiesta a favor de salvaguardar y proteger las **Cocheras Históricas de Metro de Madrid en Cuatro Caminos**, apoyando las iniciativas que se llevan a cabo desde Madrid Ciudadanía y Patrimonio y la Plataforma Salvemos Cuatro Caminos, así como nos adherimos a la solicitud de tramitar su inclusión en el catálogo de Bienes Protegidos del Ayuntamiento de Madrid, y su declaración como **Bien de Interés Cultural**, por ser las Cocheras de Metro más antiguas de España (1918).

Nuestro Metro, aparte de conservar una espléndida colección de trenes históricos sin restaurar y no expuestos al público, es una compañía a punto de celebrar su primer centenario; las Cocheras -como parte esencial de su historia- están estrechamente vinculadas a la historia de nuestra ciudad, el transporte y la memoria del trabajo; no olvidemos que han funcionado ininterrumpidamente desde su inauguración aquel 17 de octubre de 1919.

El Metro cambió radicalmente la forma de entender Madrid y su configuración urbana; fue en éstas Cocheras de Cuatro Caminos -y no otras- donde nació esta empresa, con la que tantos millones de madrileños, a lo largo ya de cuatro generaciones, nos sentimos identificados.

La reciente recuperación de la **Estación de Chamberí** y la **Nave de Motores de Pacífico**, nos muestran la capacidad de reconvertir un contenedor olvidado en un espacio singular y con indudables beneficios para la **Cultura** en nuestra ciudad.

Por eso apoyamos la recuperación de las Cocheras como un espacio dotacional, público y de uso cultural para una zona de escasos equipamientos sociales; entendemos que la propuesta lanzada por MCyP y la Plataforma S4C de un **Museo de Metro** -que sería único en el mundo- es muy adecuada a su esencia y supondría un centro de atracción importante, incluso a escala internacional. Eso no impediría que como espacio cultural acogiera usos mixtos, y se convirtiera en un verdadero espacio de encuentro para los distritos de Chamberí y Tetuán principalmente.



Javier Campillo Reina  
Presidente

La **Asociación Hispania Nostra** quiere mostrar su apoyo expreso a la iniciativa para salvar de un lamentable e imperdonable derribo a las **Cocheras del Metro en Cuatro Caminos**, que se está llevando a cabo desde **Madrid Ciudadanía y Patrimonio-MCyP** y adherirnos a la solicitud de su declaración de **Bien de Interés Cultural**, pues se trata de uno de los ejemplos mejor conservados de Arquitectura Industrial Urbana del siglo XX en la capital.

Precisamente por su importancia y por las amenazas que sufre, Hispania Nostra ha incluido las Cocheras en la Lista Roja del Patrimonio.

Las Cocheras de Cuatro Caminos fueron inauguradas en 1919 y son obra del equipo que ideó y materializó el Metro: Otamendi, Mendoza, González Echarte, Moreno y el arquitecto Antonio Palacios, siendo este último quien define la identidad arquitectónica del Metro. Tienen un alto interés constructivo al tratarse de una tipología realmente vanguardista en su planteamiento (estructura ligera y desnuda, sin fachadas monumentales) y dotada de un exquisito diseño de perfilería, que las convierte en un ejemplo de gran interés histórico, y arquitectónico. Junto con las ejemplares y estupendas actuaciones de preservación que Metro de Madrid ha realizado recientemente en la **Nave de Motores** y la **Estación de Chamberí**, la rehabilitación y reutilización de las **Cocheras de Cuatro Caminos** ayudaría a la conservación integral de los elementos distintivos que forman y valorizan el conjunto originario de Metro de Madrid que dentro de 5 años celebrará su siglo de vida.

Además, Metro de Madrid atesora una impresionante colección de trenes de todas las series históricas que circularon por la red que actualmente no son visitables. La asociación Sametrahm (Sociedad de Amigos del Metro y Tranvías Históricos de Madrid) fue la primera en señalar la oportunidad que suponía el conjunto del Parque Móvil existente de cara a crear un futuro Museo. Las Cocheras de Cuatro Caminos serían un lugar ideal para crear un contenedor de calidad que pudiera albergar ese futuro **Museo del Metro de Madrid**.

Madrid, que ha perdido ya tanto Patrimonio histórico-arquitectónico, no puede permitirse más derribos y bien merece la protección y conservación del valioso edificio de las Cocheras del Metro, que los ciudadanos desean a toda costa mantener para su enriquecimiento cultural y disfrute.

Para que conste, lo expedimos en Madrid a 3 de febrero de 2016.



Fdo.: Carlos Morenés y Mariátegui  
Vicepresidente Ejecutivo de la Asociación Hispania Nostra

# Cocheras para exhibir 24 vagones

Una asociación reclama un museo del metro en Cuatro Caminos

RAFAEL FRAGUAS  
Madrid

El vecindario de Cuatro Caminos, uno de los distritos más populosos e infradotados culturalmente de Madrid, tiene ante sí una ocasión única para conseguir una prometedora dotación: un museo. Más precisamente, un museo del metro. La oportunidad la brindan las instalaciones de las cocheras del ferrocarril metropolitano, pieza clave del patrimonio industrial madrileño y el conjunto de us 24 coches de 13 series distintas desde que los vagones comenzaron a surcar el subsuelo madrileño, precisamente en la estación de Cuatro Caminos, en 1919. Las cocheras, obra del arquitecto autor del edificio de Correos, en Cibeles, Antonio Palacios, siguen dando servicio desde entonces. Pero la precipitada gestión de una operación inmobiliaria, que ha vendido el solar público a una compañía privada, puede dar al traste con ese anhelo vecinal.

Tal meta ha sido expuesta y reivindicada recientemente en la Asamblea de Madrid por Álvaro Bonet, joven arquitecto portavoz de la organización Madrid, Ciudadanía y Patrimonio. Su inter-

Nueva York, Viena, Budapest o Londres exponen las joyas de sus suburbanos

vencción sintonizó con todos los grupos parlamentarios de oposición y, también, de una parte del partido gobernante, a tenor de la receptividad mostrada hacia la exposición realizada ante la Cámara por Bonet.

No obstante, el equipo de gobierno regional decidió recientemente vender a la inmobiliaria Ibossa, por 88 millones de euros, el enorme solar de la calle de Bravo Murillo donde se encuentran las cocheras. Antes de adjudicarse el proyecto ya circulaban los prospectos que hablaban de una



Vías del metro de las cocheras proyectadas por Antonio Palacios. / SAMUEL SÁNCHEZ

torre de 25 pisos, con vistas a la magnífica pradera que tiene el Canal de Isabel II junto al Parque de Santander. Pisos de lujo, claro, para particulares de lujo. Pero en suelo público. "Ha sido una venta no ilegal, pero ilegítima", denunció el diputado socialista Eustaquio Jiménez.

Las instalaciones de Metro de Cuatro Caminos muestran el genio del gallego Antonio Palacios Remilo. Émulo de la arquitectura estadounidense del primer tercio del siglo XX, Palacios dejó su impronta en las cocheras madi-

leñas, desde los hangares con techo de diente de sierra, hasta las soberbias embocaduras de los túneles, los espacios talleres o las naves-aparcaderos de los vagones. También diseñó las arquitecturas interiores de las primeras líneas del metro, como la soberbia marquesina para el ascensor de la estación de Gran Vía, en la red de San Luis, hoy en el Porriño natal del arquitecto gallego. Las cocheras de Cuatro Caminos dialogan con el cercano edificio Titanic, poderoso bloque rematado por áticos al modo de las chi-

menas del legendario transatlántico, obra de Casto Fernández-Shaw, discípulo de Palacios.

Madrid, Ciudadanía y Patrimonio, tras un lustro pugnando por rescatar el legado arquitectónico industrial de Madrid, quiere conservar las cocheras mediante la instalación en ellas de un museo más completo, sin duda, que los que ya poseen Viena, Budapest, Londres o Nueva York. ¿Cuál es la vía para conseguir el museo del metro en Cuatro Caminos? "Declarar de manera inmediata Bien de Interés Cultural las instalaciones que conservan, casi intactos, los elementos arquitectónicos más característicos", señala Álvaro Bonet. "Además, hay precedentes de paralización de adjudicaciones municipales para evitar operaciones especulativas, como lo fueron la del palacio de Gamazo y la del frontón Beti Jai", matiza Marisa Moreno, diputada de Izquierda Unida en la Asamblea de Madrid. Ella ha impulsado, junto con la Sociedad de Amigos del Metro y Tranvías Históricas de Madrid (Samethram) la iniciativa a favor del museo.

"La recuperación resultaría baratísima, ya que el buen estado de las cocheras requeriría tan solo una mano de pintura y una mera limpieza exterior", subraya el arquitecto Vicente Patón, que preside Madrid, Ciudadanía y Patrimonio. ¿Qué ganaría Cuatro Caminos? "Una dotación museística única", dice Álvaro Bonet, "ya que los 24 coches conservados, de 13 series distintas, así como los primeros que surcaron el subsuelo madrileño, han sido, digamos, milagrosamente guardados por Metro. Y ha existido conciencia en la valía de estos trenes y la posibilidad de musealizarlos".



[INICIO](#) > [FICHA](#) > COCHERAS DE CUATRO CAMINOS DE METRO DE MADRID



Localidad: Madrid

Localización: Madrid

Fecha de inclusión:

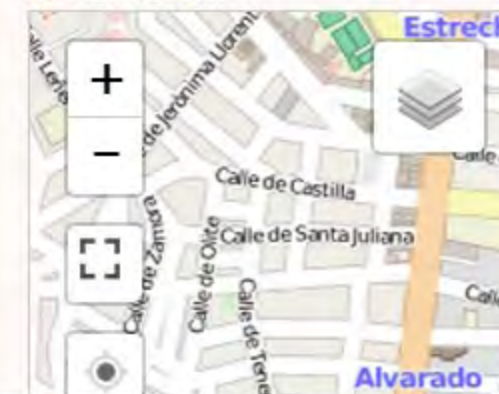
12/05/2015

Tipología: Patrimonio Civil,  
Patrimonio industrial

Época: Siglo XX (1917-  
1919)

Propiedad: Metro de Madrid

Situación:



# Cocheras de Cuatro Caminos de Metro de Madrid

[Información General](#)

[Galería de imágenes](#)

[Noticias y Bibliografía](#)

[Historia:](#)

Fueron diseñadas por los ingenieros Carlos Mendoza y Miguel de Otamendi, director gerente de la Compañía, y arquitecto Antonio Palacios, como depósito de trenes del metro de Madrid, entonces llamado Compañía

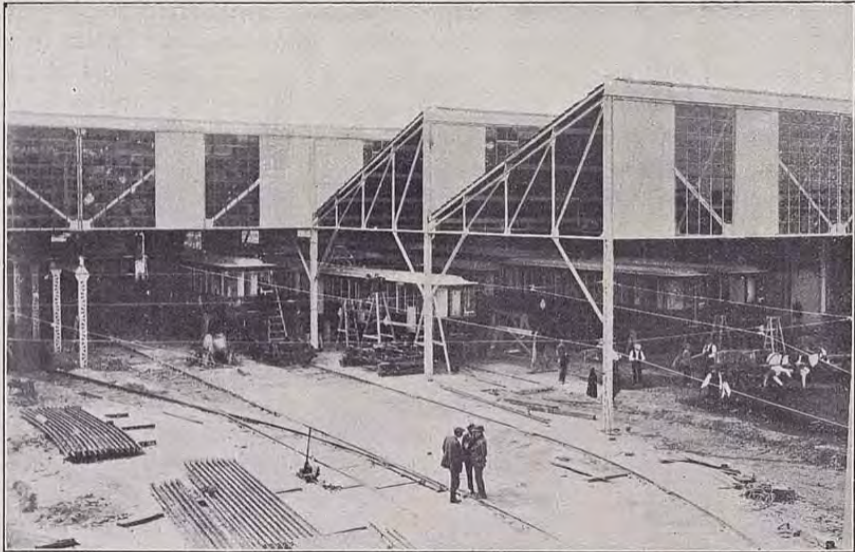
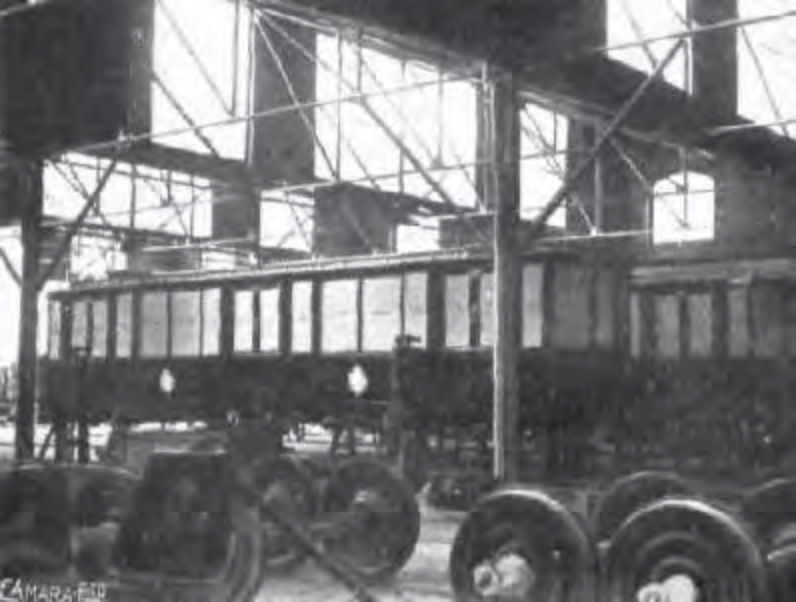


FIG. 17.—Cocheras y talleres (30 de Septiembre de 1919).





CAMARA-FID



