

El Metro de Madrid desde su fundación hasta la Guerra Civil

Consideraciones desde una dimensión patrimonial

The Madrid underground from its establishment to the Civil War
Considerations from a heritage aspect

Antonio Martínez Moreno / antonio.martinez.moreno@gmail.com

Fecha de del Tribunal Fin de Máster: 13.02.2019

Javier García-Gutiérrez Mosteiro

Resumen

Dentro del gran conjunto de monumentos y elementos patrimoniales que posee una gran ciudad como Madrid, el ferrocarril metropolitano constituye uno de las más excepcionales y destacados, tanto por su carácter de transporte urbano como por su carácter subterráneo, que le diferencian claramente del resto.

El Metro de Madrid fue un elemento clave para consolidar el crecimiento que la ciudad venía registrando desde mediados del siglo XIX e impulsarlo a zonas cada vez más alejadas del casco histórico. La rapidez y comodidad del nuevo medio de transporte estimuló muy positivamente el crecimiento del Ensanche de la ciudad, cuyos barrios pasaron de ser lejanos y aislados con el centro de la ciudad a encontrarse a pocos minutos de la Puerta del Sol. Las primeras líneas fueron construidas bajo las grandes avenidas de la capital y pronto vertebraron la ciudad de Norte a Sur (Línea 1) y de este a oeste (Línea 2).

Junto a este papel destacado en el crecimiento de la ciudad, el Metro tuvo también un fuerte impacto en la sociedad madrileña. Desde el mismo día de la inauguración del servicio, los accesos de las estaciones (popularmente denominados «bocas») se convirtieron en puntos de referencia dentro de la ciudad y en un lugar de encuentro y reunión entre personas. Los madrileños pronto cogieron el hábito de utilizar el ferrocarril metropolitano como guía y referente en la ciudad y aún hoy es más frecuente orientarse en la ciudad en función de las estaciones de Metro que del nombre de las calles y barrios.

Estas consideraciones, junto con otras que son detalladas en el trabajo, convierten al Metro de Madrid en un importante elemento del Patrimonio Histórico de la ciudad. Esta circunstancia tiene su reflejo en la protección legal que establece la Ley de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid para las estaciones construidas con anterioridad a la Guerra Civil (lo que incluye el núcleo de la red de Metro), a pesar de lo cual, su dimensión patrimonial ha sido poco estudiada, situación que justifica el interés y necesidad del presente trabajo.

El objeto de estudio lo constituyen las 35 estaciones amparadas por la ya citada Ley de Patrimonio Histórico de Madrid y que constituyen la red histórica del Metro de Madrid, también denominada en algunos escritos como el «Metro clásico». Estas 35 estaciones tienen varias características que las hacen especialmente relevantes, destacando el ser de las primeras estaciones de la red de Metro y conservar en la mayoría de los casos un gran número de los espacios y elementos con que fueron diseñadas. El diseño de las estaciones de Metro fue fruto de destacadas personalidades como Antonio Palacios y Joaquín Otamendi, y se ha ido modificando con el paso de los años, adaptándose a las nuevas necesidades y a los cambios tecnológicos, de forma que se han ido innovando soluciones arquitectónicas para dar respuesta a los nuevos desafíos. Las estaciones construidas en los años 20 responden por tanto a las necesidades, tecnología y soluciones arquitectónicas de la época, dando como resultado un diseño diferente del actual, con galerías estrechas y directas, vestíbulos ajustados y andenes generalmente estrechos también, dada la necesidad de ahorrar el mayor número de costes. Los accesos mediante rejería o balaustrada de granito, o la forma abovedada de

los techos son también elementos característicos de estas estaciones y que con el tiempo fueron modificándose. Muchos de estos elementos se han conservado y siguen siendo empleados en el día a día de miles de madrileños, sin embargo los cambios en el revestimiento y otras actuaciones de «modernización» han limitado mucho la percepción de antigüedad de estos espacios.

El trabajo se ha estructurado en tres partes:

- La primera parte abarca una primera aproximación teórica al objeto de estudio, realizando una descripción de la historia del Metro de Madrid durante los años estudiados (1919-1936), de cómo era el diseño de estas primeras estaciones y cómo fue evolucionando en función del crecimiento de la red.
- El segundo apartado se centra en el estudio y reflexión de los valores patrimoniales que poseen las estaciones históricas de Metro, resaltando las características de cada uno de los valores y su percepción en la actualidad en función de las actuaciones realizadas en la red en los últimos años.
- Por último, la tercera parte presenta una reflexión crítica sobre la gestión patrimonial realizada en el Metro de Madrid, abordando una serie de propuestas de gestión que permitan mejorar el aspecto histórico y patrimonial de las estaciones, proponiendo eliminar elementos que limitan el valor patrimonial de las estaciones como el recubrimiento con paneles de vitrex o la excesiva publicidad o con propuestas de recuperar o añadir elementos que incrementen en el valor patrimonial.
- Además de los tres apartados básicos, el trabajo cuenta con tres anexos que sirven de complemento a la información expuesta a lo largo del trabajo.

De entre los diferentes anexos destaca el primero de ellos, realizado tras un intenso trabajo de campo recorriendo y estudiando en persona las diferentes estaciones de Metro para localizar los espacios y elementos históricos que se conservan. Fruto de este trabajo de campo se crearon una serie de fichas resumen de cada una de las 35 estaciones estudiadas en el trabajo. Las fichas contienen la información básica de cada estación, junto con una breve lista de los espacios originales que conserva y el grado de intensidad de los diferentes valores patrimoniales que posee, complementándose con un pequeño anejo con fotografías e imágenes de cada estación.

Las principales contribuciones del trabajo se encuentran en la tercera parte, centrada en realizar unas propuestas de mejora de la gestión patrimonial de las estaciones históricas del Metro de Madrid. Estas propuestas nacen del estudio teórico y práctico realizado de estas estaciones y de la reflexión y búsqueda de los diferentes valores patrimoniales de los que son poseedoras. Es igualmente novedoso el tratamiento y entendimiento de la red de Metro como una parte más del paisaje urbano de Madrid, con sus propios elementos y características. El metropolitano constituye en la actualidad una suerte de ciudad subterránea cuyo paisaje principal lo componen los andenes de las estaciones, un paisaje que al igual que el del resto de la ciudad tiene unos valores y también necesita de unas precauciones y actuaciones para que pueda conservarse.

Las actuaciones propuestas buscan contribuir a la puesta en valor del ferrocarril metropolitano como elemento histórico de la ciudad y transformarlo en un elemento patrimonial más. Para ello, las propuestas realizadas se centran principalmente en realzar los diferentes valores patrimoniales observables y en modificar o suprimir las actuaciones consideradas perjudiciales para dichos valores como pueda ser el exceso de publicidad que puede verse en muchas estaciones, a veces realizada de forma agresiva tapando o limitando vistas de elementos destacados de la estación o el recubrimiento de las paredes de las estaciones con el elemento anti vandálico vitrex, que supone una pérdida absoluta de personalidad de las estaciones y que reduce a la mínima expresión el valor artístico y de antigüedad que pudieran tener.

La principal propuesta consiste en la recuperación de elementos de la decoración original como los azulejos blancos biselados y las composiciones cerámicas de color para realzar el valor artístico-formal de las estaciones. Junto con ello, se propone la recuperación de los antiguos espacios publicitarios ubicados en galerías y andenes y utilizarlos para exponer fotografías antiguas de los barrios en que se ubican las diferentes estaciones, con el fin de que las estaciones formen pequeños espacios de memoria sobre la ciudad de Madrid. Con esta iniciativa se crearía un vínculo entre la estación y su entorno urbano y se posibilitaría la realización de itinerarios históricos por la red de Metro, que permitan conocer la historia de la ciudad y sus barrios a la vez que se viaja.

El trabajo concluye que el Metro de Madrid es un elemento histórico de un alto valor patrimonial pero con una gestión en materia patrimonial no acertada, que ha hecho primar otro tipo de intereses como los económicos o meramente funcionales frente a las necesidades de los valores existentes en las propias estaciones. El descuido en este sentido ha hecho que muchos de estos valores se hayan visto muy mermados, suponiendo una pérdida muy grande para Madrid. Peor destino han sufrido estaciones como las de Sevilla o Gran Vía que en aras de la «modernización» han visto como todos sus elementos históricos eran destruidos, pese a la protección legal de que disponían y su valor patrimonial. Es por ello que urge un cambio en la política patrimonial del Metro de Madrid que permita poner en valor el enorme Patrimonio Histórico que posee y que pertenece al conjunto de la ciudadanía madrileña.

A pesar de lo expuesto, el Metro de Madrid es un elemento que cuenta con un enorme potencial para convertirse en un espacio de referencia para Madrid y que aporte un gran valor a una ciudad cuya principal industria es el turismo. En este sentido, una correcta gestión patrimonial del Metro debe encontrar un equilibrio entre las necesidades diarias de transporte y el cuidado de los valores patrimoniales que tienen las estaciones, de forma similar a como se hace en muchos edificios históricos que siguen en funcionamiento.

Short Version

Within the great group of monuments and heritage elements that a large city like Madrid possesses, the metropolitan railway is one of the most exceptional and outstanding, both for its urban transport character and for its underground nature, which clearly differentiate it from the rest.

The Madrid Underground Railway, Metro in short, was a key element in consolidating the growth that the city had been experiencing since the mid-19th century and driving it to areas that were increasingly far from the historic centre. The speed and comfort of the new means of transport very positively stimulated the growth of the city's expansion district, whose neighborhoods went from being distant and isolated with the city center to being just a few minutes from *Puerta del Sol*. The first lines were built under the great avenues of the capital and soon became the backbone of the city from North to South (Line 1) and from east to west (Line 2).

Along with this outstanding role in the city's growth, the Metro also had a strong impact on Madrid's society. From the very day the service was inaugurated, the accesses to the stations (popularly known as "bocas" in Madrid) became reference points within the city and meeting points for people. The people of Madrid soon got into the habit of using the metropolitan railway as a guide and point of reference in the city and even today it is more frequent to get oriented in the city according to the Metro stations than on the name of the streets and neighbourhoods.

These considerations, together with others that are detailed in the work, make Metro de Madrid an important element of the city's Historical Heritage. This circumstance is reflected in the legal protection established by the Law of Historical Heritage of the Community of Madrid for stations built prior to the Civil War (which includes the core of the Metro network), despite which, its heritage dimension has been little studied, a situation that well justifies the interest and necessity of this work.

The object of the study is the 35 stations covered by the aforementioned Law of Historical Heritage of Madrid and which constitute the historical network of Metro de Madrid, also known in some writings as the "classic Metro". These 35 stations have several characteristics that make them especially relevant, highlighting the fact that they are the first stations on the Metro network and, in most cases, conserve a large number of the spaces and elements with which they were designed. The design of Metro stations was the result of outstanding personalities such as Antonio Palacios and Joaquín Otamendi, and has been modified over the years, adapting to new needs and technological changes, in such a way that innovative architectural solutions have been proposed in response to the new challenges. The stations built in the 1920s therefore respond to the needs, technology and architectural solutions of the time, resulting in a different design from the current one, with narrow and direct galleries, tight hallways and generally narrow platforms as well, given the need to save costs. The accesses by means of grating or granite balustrade, or the domed shape of the ceilings are also characteristic elements of these stations and that with time were modified. Many of these elements have been preserved and continue to be used in the day-to-day life of thousands of Madrid residents, however the changes in the cladding and other "modernisation" actions have greatly limited the perception of the age of these spaces.

The work has been structured in three parts.

- The first part covers a first theoretical approach to the object of study, describing the history of Metro de Madrid during the years studied (1919-1936), how the design of these first stations was and how it evolved as the network grew.
- The second section focuses on the study and reflection of the heritage values of the historic Metro stations, highlighting the characteristics of each one of the values and their perception today in terms of the actions carried out on the network in recent years.
- Finally, the third part introduces a critical reflection on the heritage management carried out in Metro de Madrid, tackling a series of management proposals that make it possible to improve the historical and heritage aspect of stations, proposing to eliminate elements that limit the heritage value of stations such as the covering with vitrex panels or excessive advertising or with proposals to recover or add elements that increase the heritage value.
- In addition to the three core sections, the work has three annexes that serve as a complement to the information presented throughout the work.

Among the different annexes, the first one stands out, carried out after extensive fieldwork going through and studying in person the different Metro stations in order to locate the spaces and historical elements that they conserve. As a result of this fieldwork, a series of summary sheets were created for each of the 35 stations studied in the work. The cards contain the basic information of each station, together with a brief list of the original spaces it conserves and the degree of intensity of the different heritage values it possesses, complemented by a small annex with photographs and images of each station.

The main contributions of the work can be found in the third part, which focuses on making proposals for improving the heritage management of the historic stations of Metro de Madrid. These proposals stem from the theoretical and practical study carried out on these stations and from the reflection on and search for the different heritage values they hold. The treatment and understanding of the Metro network as another part of Madrid's urban landscape, with its own elements and characteristics, is also novel. The metropolitan currently constitutes a sort of underground city whose main landscape is made up of station platforms, a landscape that, like the rest of the city, has certain values and also requires care and actions to ensure that it is preserved.

The proposed actions seek to contribute to the enhancement of the metropolitan railway as a historical element of the city and transform it into another heritage element. To this end, the proposals made focus mainly on highlighting the different observable heritage values and on modifying or suppressing the actions considered harmful to these values, such as the excess advertising that can be seen in many stations, sometimes carried out aggressively by covering or limiting views of outstanding elements of the station or the covering of the walls of the stations with the anti-vandalic vitrex element, which entails an absolute loss of personality of the stations and which reduces to the minimum the artistic value and antiquity that they may have.

The main proposal consists of recovering elements of the original decoration such as white beveled tiles and coloured ceramic compositions to enhance the artistic-formal value of the stations. Along with this, it is proposed to recover the old advertising spaces located in galleries and platforms and to use them to exhibit old photographs of the neighbourhoods in which the different stations are located, in order for the stations to form small memory spaces over the city of Madrid. This initiative would create a link between the station and its urban environment and would make it possible to create historical itineraries through the Metro network, which would allow us to learn about the history of the city and its neighbourhoods while at the same time travelling.

The work concludes that Metro de Madrid is a historic element with a high heritage value but with inappropriate heritage management, which has given priority to other aspects such as economic or merely functional interests over the needs of the existing values in the stations themselves. Neglect in this regard has meant that many of these values have been greatly diminished, representing a great loss for Madrid. Worse fate has been suffered by stations such as *Sevilla* or *Gran Vía* which, for the sake of "modernisation", have seen all their historical elements destroyed, despite the legal protection they had and their heritage value. This is why a change in Metro de Madrid's heritage policy is urgently needed in order to highlight the enormous Historical Heritage that it possesses and that belongs to the citizens of Madrid as a whole.

Despite the foregoing, Metro de Madrid is an element that has enormous potential to become a reference point for Madrid and to provide great value to a city whose main industry is tourism. In this sense, correct heritage management of the Metro must find a balance between the daily transport needs and the care of the heritage values of the stations, in a similar way to that done in many historic buildings that are still in operation.

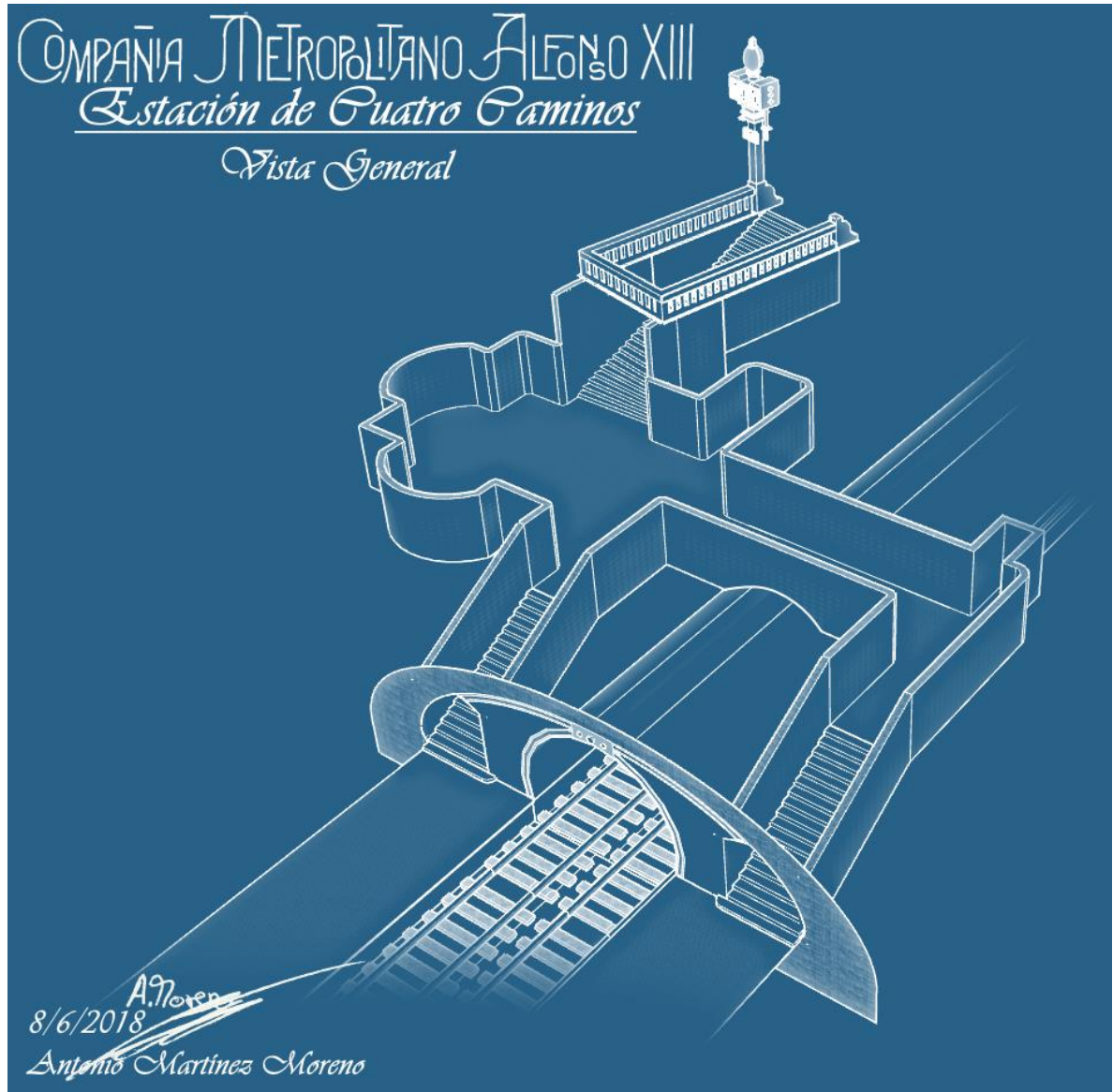


Fig.1: Dibujo de la Estación de Cuatro Caminos en 1919. Puede observarse el diseño de espacios sencillo y funcional.

Drawing of the Cuatro Caminos Station in 1919. The simple and functional space design can be observed.

Fuente: Elaboración propia.

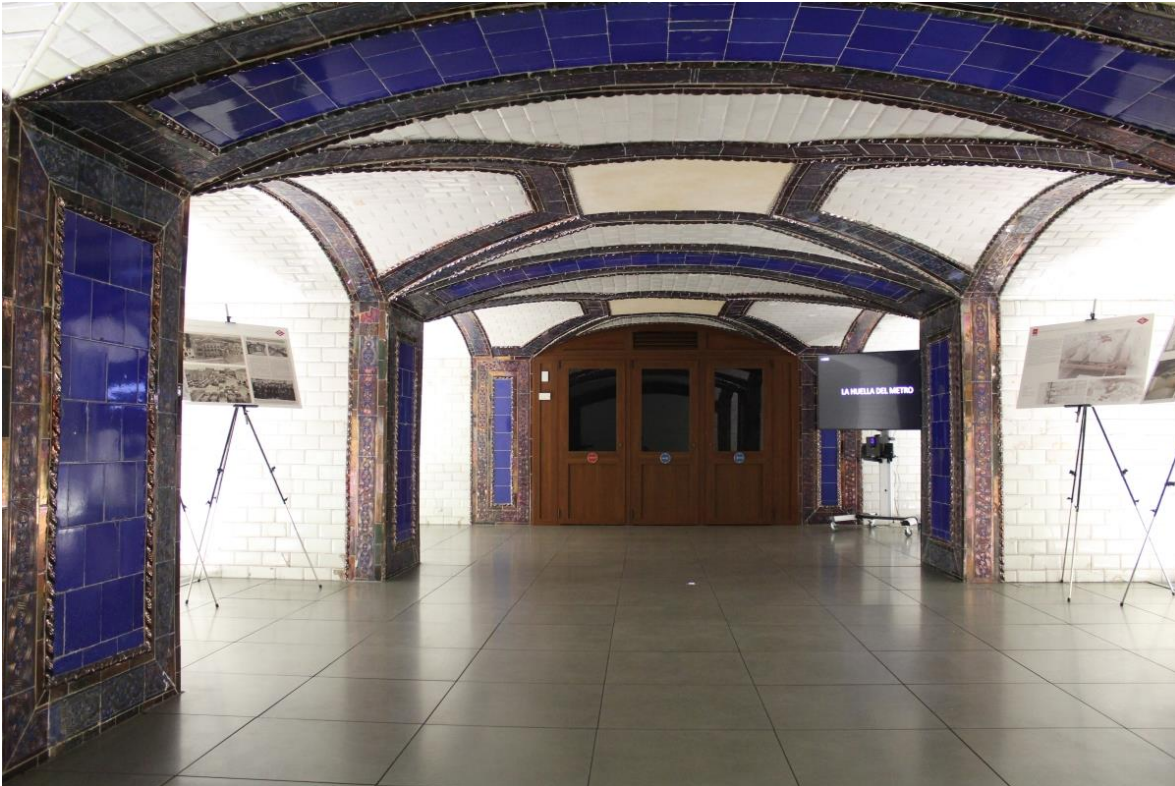


Fig.1: Fotografía del vestíbulo original de la Estación de Pacífico, que ha conservado la decoración original diseñada por Antonio Palacios. Constituye en la actualidad uno de los elementos históricos más destacados del Metro.

Photograph of the original lobby of the Pacific Station, which has preserved the original decoration designed by Antonio Palacios. It is currently one of the most prominent historical elements of the Metro.

Fuente: Fotografía personal.