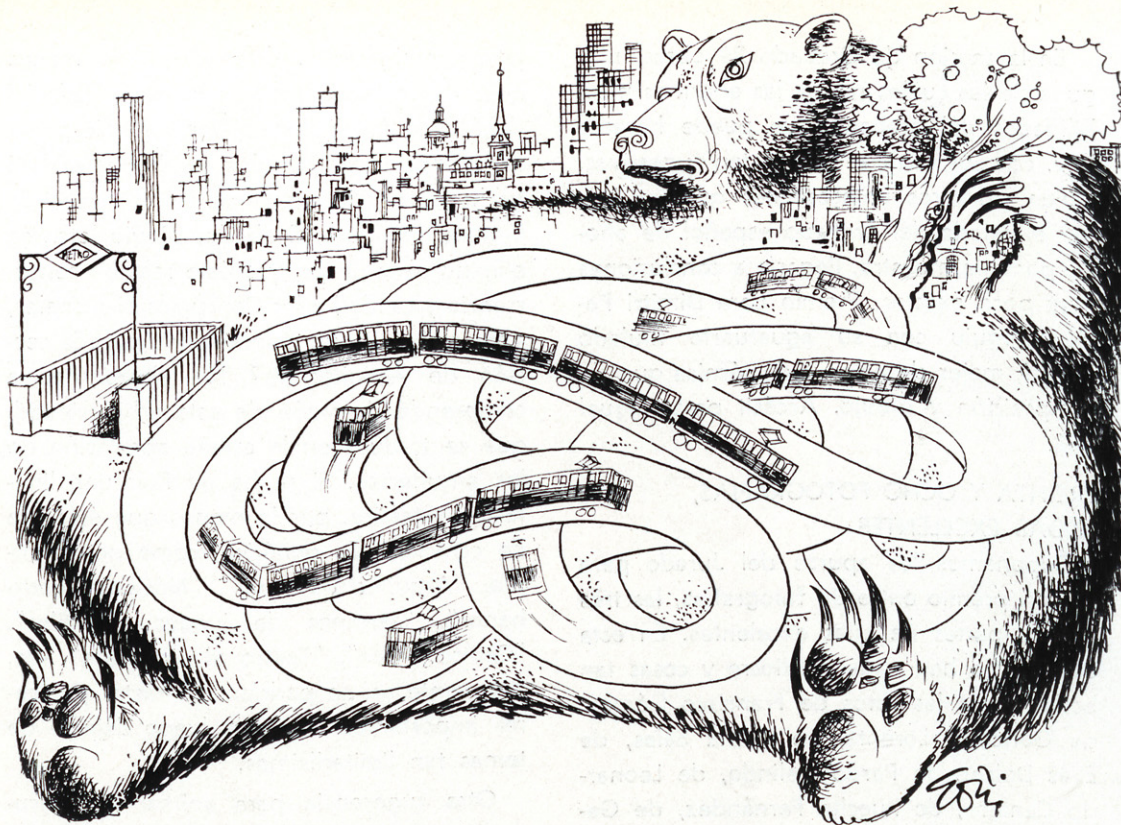
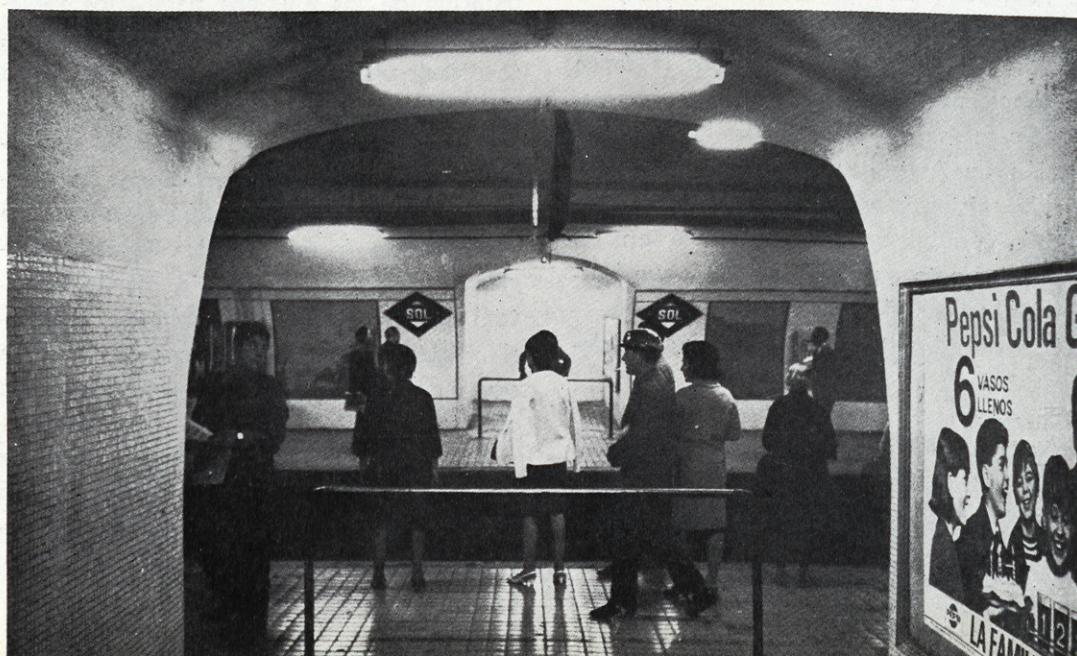


LO QUE VEMOS

JULIAN PEÑA. Arquitecto.



METRO



Creo que puede resultar interesante y, desde luego, útil para el futuro, que nos demos una vuelta por el ferrocarril metropolitano de Madrid, lo que familiarmente llamamos el Metro.

Resulta fácil pronosticar que cada vez será más utilizado por todos nosotros, para efectuar nuestros desplazamientos en el centro de la ciudad. El creciente aumento del tráfico automóvil, consecuencia de la motorización masiva individual de los madrileños, unido al trazado viario de la ciudad y a la falta de capacidad del mismo para absorber aquél, nos obligarán a volver al transporte colectivo, bien sea subterráneo o de superficie. El primero nos proporcionará mayor rapidez y será el preferido, ya que vivimos en unos tiempos en que todos estamos siempre muy ocupados y con mucha prisa. Volveremos al Metro que habitualmente utilizábamos en nuestra juventud. Sabremos otra vez de memoria el orden de todas las estaciones en las distintas líneas y aquellas en la que se efectúan los oportunos transbordos. Conviviremos otra vez con nuestros compañeros de viaje, cuyas caras nos resultarán conocidas: "¿De qué conoceré yo a este señor? Del Metro." Recordaremos el clásico olor a Metro.

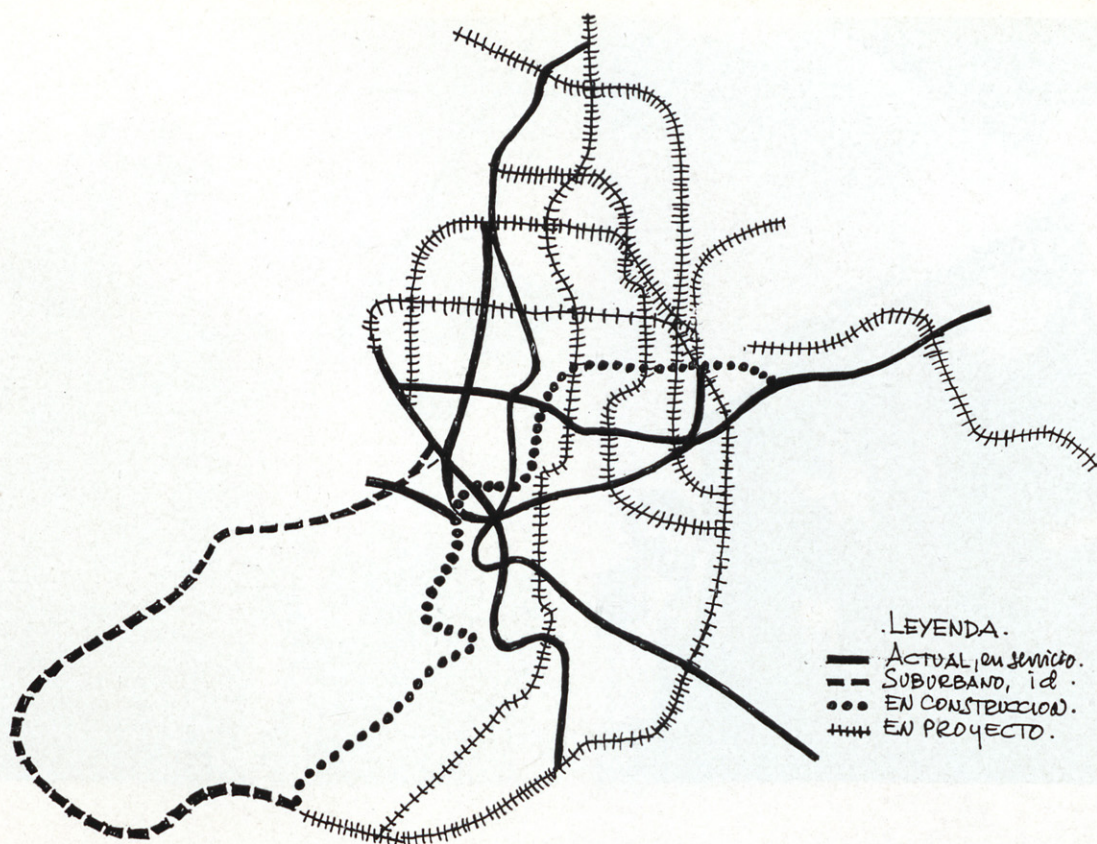
Este porvenir, según se mire, no tiene nada de sombrío. En cierto modo, es preferible viajar en el Metro y observar a la guapa madrileña que, sonriente, va al tra-

bajo; escuchar la conversación que sobre temas varios se mantiene a nuestro lado y, si se tercia, intervenir en ella; leer la Prensa diaria propia o de hurtadillas, la del vecino, como es lo clásico; que permanecer solo y aislado en el interior de nuestro vehículo, esperando a la luz verde del semáforo, que nos da paso hasta la próxima roja o hasta el inevitable tapón circulatorio. La angustia vital que hoy tanto abunda, un recuerdo a Samuel Beckett, creo que proviene, en gran parte, de estas incomunicaciones y soledades que el habitante de la gran ciudad soporta diariamente.

El Metro ha sido un elemento fundamental para el desarrollo de Madrid. Junto con el Canal de Isabel II, el del canalillo tan familiar, han sido los pilares sobre los que se ha asentado su crecimiento hasta nuestros días.

Los donostiarras hermanos Otamendi—Joaquín, Miguel, José María y Julián—, a quienes Madrid debe gratitud eterna por su iniciativa, fueron quienes promovieron su creación hacia los años veinte. Con gran visión del futuro, y adelantándose a otras ciudades y naciones—solamente los metros de Londres, París, Berlín y Hamburgo son anteriores al nuestro en Europa—, crearon en la capital de España este utilísimo medio de transporte urbano, que actualmente tiene una red de 33,6 Kms. de longitud. Ahora se ha terminado un plan para su ampliación hasta alcanzar los 100 Kms. en 1980.

La actual red está formada por tres líneas radiales que se cruzan en el nudo de la Puerta del Sol, una transversal E-O que liga las anteriores, el apéndice a la Estación del Norte y el Suburbano que va hasta Carabanchel, después de atravesar al descubierto la Casa de Campo. En construcción muy avanzada se encuentra una línea, también radial, pero que no pasa por el nudo Sol, seguramente congestionado y sin capacidad para absorberla. La ampliación que se proyecta consiste, además de en la prolongación de alguna de las actuales líneas, en la creación de cinco nuevas, una de circunvalación, aunque incompleta, y cuatro transversales, tres con sentido N-S y una con sentido E-O. Terminada la ampliación, prevista en tres fases su construcción, existirá una estación cada 500 metros en el casco y cada 800 metros en el extrarradio. Para los cuatro millones de madrileños del año 1980, habrá 100 Kms. de red, o sea, un



kilómetro por cada 40.000 habitantes, que, según dicen, es lo bueno.

La Compañía del Metro realizó al principio las obras sin ayuda de nadie y con libertad de tarifas. Después éstas se congelaron y vinieron los precios políticos en vez de los económicos. Se detuvo el crecimiento de la red hasta que se arbitró la fórmula de construcción del túnel por el Estado y colocación de la vía y los trenes por la Compañía, manteniéndose el precio político para el billete. Esta solución es la que en idioma llano y comprensible para sus lectores informa la Prensa madrileña, diciendo que "el Estado acomete la construcción de la estructura de la red, mientras que corre a cargo de la Compañía la superestructura de la misma y el material móvil". De esta forma se va a hacer la ampliación, que está presupuestada en una cifra superior a los once mil millones de pesetas. Se nos ocurre pensar que quizá pudiese haber sido prevista con tiempo suficiente esta ampliación para que, en gran parte de su longitud, se hubiese podido hacer a cielo abierto, cosa inabordable ahora, con el sensible ahorro consiguiente. De lo que se trata es de la total independencia entre su trazado y la red viaria de la ciudad, que puede conseguirse sin necesidad de llegar al costoso túnel cuando se actúa sobre terrenos a los

que todavía no ha llegado la ciudad en su expansión. Es cierto que la mayor independencia se consigue, incluso la visual, por este procedimiento; pero resulta más económico, y más agradable después para su uso, las líneas a cielo abierto sobre talud o trincheras que permitan independizar circulaciones por debajo o por arriba, con pasos inferiores o puentes. Todavía se está a tiempo, pensando no en el Madrid de los cuatro millones de 1980, sino en el de ¿cuántos millones del siglo XXI?

Pero el siglo XXI está algo lejos, y 1980, aunque no tanto, también. Así es que dejemos estos escarceos futuristas y veamos el Metro en Madrid, en el mes de junio de 1967.

Hablemos del elemento humano, al que conocemos por estar en contacto con nosotros los viajeros. Jefes de tren, jefes de estación y taquilleras. Personas todas ellas educadas y normalmente afables, que realizan un trabajo que estimamos incómodo y poco agradecido, lejos del sol, la luz y el aire de la ciudad, como unos mineros urbanos, sin el peligro y el desgaste físico, también es cierto, de los de verdad. A los jefes de estación los vemos en sus acristalados despachos, rodeados de teléfonos, muchos de ellos de modelo ya histórico, con un gran reloj y dos calendarios: uno men-



sual y otro diario. Los jefes de tren, en su puesto junto a la puerta delantera del primer coche motor—hay coche motor y coche remolque—, ahora protegidos de las aperturas por elementos metálicos, a modo de burladeros, hacen sonar el silbato, oprimen el botón que pone en funcionamiento el mecanismo que cierra las puertas y miran de través apoyando el moflete en el cristal de la puerta para comprobar que no ha habido novedad en los andenes. Entre las taquilleras vemos algunas señoras de bastante edad, aunque ya sabemos que la mujer nunca la tiene. Se adivina que, por este empleo, inició la madrileña en 1919, cuando se inauguró solemnemente por don Alfonso XIII la primera línea Sol-Cuatro Caminos, su pacífica escalada, desde los puestos tradicionales de trabajo a ella reservados, de modistilla, cigarrera y pantalonera, hasta alcanzar los actuales de gasolinera, cafetera y perforadora de fichas para ordenadores electrónicos.

Para ver bien el Metro en todos los detalles que nos interesan, me parece el mejor procedimiento efectuar un viaje, no ocurra se nos haya olvidado el modo de hacerlo. A la vez que nos entrenamos para el futuro, hacemos alguna gestión en el centro. Para empezar hay que bajar las escaleras, a peón, naturalmente, salvo en la Red de San Luis, donde hay ascensor para el descenso gratuito. y en Tribunal, estación do-

tada de una escalera mecánica en uno de sus accesos. Si queremos comprobar antes el recorrido que tenemos que hacer, nos dirigiremos al plano de la red, situado en la barandilla metálica que protege el acceso. Aquí nos encontramos con el primer cambio con relación a nuestros tiempos. Entonces el plano estaba situado sobre el lateral de la barandilla que daba a la acera, y podíamos verlo fácil y cómodamente. Ahora, no. Estamos en una época en que priva la publicidad—hasta en los concursos hípicos se ha sustituido a la triple barra por botellas de gas Butano, supongo que vacías—, y un especialista, no me cabe duda, ha tenido la feliz idea de colocar el plano como si dijéramos, en el testero de la barandilla, dando hacia afuera. Por dentro se ha colocado un anuncio de un coñac. Entonces, el presunto viajero, al bajar, encuentra, inevitablemente, ante su vista el anuncio de marras. Si quiere ver el plano de la red tiene que dar una gran vuelta para hacerlo. La cosa tiene su pequeña miga, creo yo. En efecto. Se trata de procurar información sobre el trazado del Metro madrileño a los usuarios. La información se da, es cierto, pero de la peor manera, mientras, como de tapadillo y sin querer la cosa, se coloca el anuncio. Esto es un hecho general en todas las actividades y no privativo del Metro, ya que la diosa publicidad así lo impone. Pero, en fin, en estas cosas no se fija nadie más que yo, que para

poder escribir estos comentarios, tengo que sacar punta a todo.

Ya estamos en el vestíbulo de taquillas de una estación. Antes hemos agachado la cabeza, pese a que somos más bien algo bajitos, por temor a darnos un golpe. Hay sensación de cabezada. En algunos casos se ve que se ha andado algo apretados en cuestión de niveles para pasar el pasillo entre la calle y el túnel. Sacamos nuestro billete, ahora de tarifa única, y vamos hacia el andén. Otra novedad se nos aparece. El pasillo está dividido longitudinalmente por una valla metálica que independiza las dos circulaciones, de acceso y salida. Al final nos encontramos, también es nuevo, con una puerta de cierre automático que funciona a la vez que entra el tren en la estación y que impide nuestro acceso al andén. El quedar detrás de esta puerta, viendo como llega el tren, se abren las puertas, salen los viajeros, entran otros y se pone en marcha el convoy, sin poder hacer nada por cogerlo, produce una sensación de frustración en la persona obligatoriamente detenida, a la que se le pone una perceptible cara de primo. Esta situación puede obviarse, disimulando con un periódico o novela del Oeste que se lleve preparada al efecto, y haciendo como que se lee.

Entramos en la estación y nos damos cuenta de que ha aumentado de longitud para hacer posible la circulación de trenes de cuatro unidades y ocho vagones. Sin embargo, la sección transversal de la estación permanece invariable y los andenes resultan estrechos. En la estación vemos, además de la pecera del jefe, un tablón de anuncios donde figura un plano de la red, el reglamento de utilización del ferrocarril, aprobado según RR. OO. de 22 de abril de 1924 y 22 de julio de 1926, en muchos de sus preceptos desactualizados (por ejemplo, se explica lo que hay que hacer para pedir un suplemento al jefe de tren para ampliar el recorrido previsto), y una serie de avisos de distintas fechas. Observamos cuatro escaleras de madera, dos en cada andén, cuya utilidad desconocemos: ¿subir y bajar a las vías? ¿Para caso de accidente? En los arranques de la bóveda, papeleras, que no se utilizan mucho y aparatos mecánicos para adquirir chicle. En alguna estación un peso para que el viajero compruebe su línea. Todo esto lo vemos mientras paseamos esperando la llegada del tren. Como antaño, aquí no ha habido variación, no hay bancos para

sentarse. Debe ser un tema tabú. De esto de colocar bancos en las estaciones del Metro, ya se hablaba cuando tomó la alternativa Antonio Bienvenida, el maestro del toreo, recientemente retirado después de una dilatada carrera taurina. Aquellos tiempos en que Zarra metía goles de cabeza y los equipos de fútbol jugaban con dos defensas. El balompié ha evolucionado hasta colocar hoy cuatro defensas en línea; sin embargo, los bancos siguen sin aparecer en las estaciones de Metro madrileñas. ¿Hasta cuándo? ¿Por qué? He visto bancos en las estaciones de los metros de otras ciudades y no pasa nada. Nada más que el viajero que lo desea, espera sentado. En París he visto unos bancos corridos de material plástico y línea muy actual, que ocupaban la estación en toda su longitud. Podría preguntarse a los parisienses cómo se las han arreglado para resolver las dificultades que puede tener este tema, para actuar, rápidamente, igual aquí. La estación ha cambiado su iluminación eléctrica incandescente por otra de tipo fluorescente; en vez del azulejo como revestimiento, aparece el mosaico vítreo.

Llega el tren y subimos. Encima de la puerta del vagón el típico, clásico y castizo slogan: "Dejen salir." En efecto, antes de entrar, dejamos salir, como de forma tan imperativa nos piden. Al fin entramos en el vagón, en el que notamos algunos cambios. Nos damos cuenta de que el número de asientos se ha reducido al mínimo. La mayoría seguimos en pie. El tren, en su movimiento, hace su correspondiente ruido. Sigue siendo bastante ruidoso este Metro nuestro: todavía no han llegado las ruedas neumáticas. Todo se andará. Que tarden menos que los bancos es nuestro deseo más ferviente. Percibimos el clásico olor a Metro, aunque algo atenuado. ¿Mejor ventilación de la red? ¿Mayor aseo corporal de los madrileños? Una vez dentro del vagón leemos las advertencias, consejos y prohibiciones: "Atención al entrar y salir, tener cuidado para no introducir el pie entre coche y andén." "No se permite vender en los coches." "Antes de entrar dejen salir." "Atención al toque de silbato..." Pero dentro del vagón, ya no tenemos posibilidad alguna de tener información sobre los itinerarios y líneas de la red, cosa que sería muy útil para corregir cuanto antes cualquier posible equivocación y preparar los transbordos. Esto no se me ha ocurrido, naturalmente, a



mí, ya que es una cosa usual en otros metros.

Llegamos a nuestro destino; hemos elegido la estación de José Antonio porque es muy singular. Es la única que solamente tiene un acceso, por cierto muy profundo. Al salir vemos, como novedad, que es necesario pasar a través de unos elementos metálicos que empujamos con nuestro cuerpo, a la vez que pisamos un cuentapasos. Toda esta instalación produce un traqueteo rui-

doso muy desagradable. Arrojamus el billete en los recipientes preparados al efecto y, si hay suerte, cae dentro. Ya estamos en el vestíbulo y despreciamos la subida en ascensor: tarifa hoy 10 céntimos. Para subir, andando, contando los escalones para poder decir ahora su número: son 91, exactamente. Estamos en la Red de San Luis, debajo de la airosa marquesina del templete de Antonio Palacios, del que vamos a hablar.

Con frecuencia en la Prensa madrileña



aparecen artículos y comentarios cuando no hay "tema", supongo que será, en los que se propicia su desaparición, aduciendo que es un estorbo para el tráfico rodado y que, además, es un armatoste feo, indigno de Madrid, y que debe derribarse cuanto antes para embellecer el lugar.

A este respecto, me voy a tomar la libertad de dirigirme a la Compañía Metropolitana de Madrid, con un ruego, en la seguridad de que interpreto los deseos de la mayoría de los arquitectos madrileños que consideramos al mencionado templete como una pequeña obra, digna de conservación, del arquitecto Antonio Palacios Ramilo, que tantas muestras de su valía ha dejado en Madrid, muchas de ellas definitivamente incorporadas al contenido histórico-arquitectónico de la ciudad. Por ello manifestamos nuestro deseo, y adelantamos nuestra gratitud, si se nos escucha de que el templete sea restaurado y después conservado y mantenido. Que se limpien sus fábricas de granito pulimentado; que se repinten los elementos de cerrajería, estructural y decorativa; que se restauren la vidriera artística emplomada, colocando el oportuno punto de luz, y los adornos de cerámica vidriada; que se repongan los cristales rotos y se coloquen los que faltan; que se levanten los añadidos y postizos; que, a ser posible, se busque un nuevo emplazamiento al puesto de periódicos que se apoya en la barandilla de la escalera; y que se trasladen a otro sitio los buzones de Correos que se le han adosado últimamente. En una palabra, que quede limpio y pimpante como el primer día. Si se atiende a mi ruego, es seguro que en nuestro agradecimiento a la Compañía del Metro, no estaríamos solos los arquitectos, sino que nos acompañarían todas aquellas personas capaces de valorar una actuación como la que propongo, signo evidente de cultura y fina sensibilidad. Si en el futuro tuviese que desaparecer de este lugar, creo que no debe demolerse, sino desmontarse cuidadosamente para ser reconstruido y levantado en otro emplazamiento, bien en otra boca del Metro, o en un parque cumpliendo otra función. Nuestra ciudad, desgraciadamente, no está sobrada de obras de esta categoría y su conservación y cuidado podría considerarse como un homenaje de la Compañía del Metro al arquitecto Palacios, amigo y colaborador de los fundadores de la Sociedad.