

LOS COCHES HISTÓRICOS DEL METRO DE MADRID. SU HISTORIA Y SUS POSIBILIDADES DE REHABILITACIÓN.

Manuel González Márquez (Metro de Madrid, S.A.)

Introducción

Metro de Madrid no es solamente uno de los ferrocarriles metropolitanos más grandes y modernos del mundo. También es uno de los primeros que se construyeron.

Su primera línea, entre Sol y Cuatro Caminos, fue inaugurada en octubre de 1919. El Metro de Madrid camina, pues, hacia sus 100 años de existencia, habiendo sido precedido solamente por los metropolitanos de Londres, Budapest, París, Nueva York y Buenos Aires.

Metro de Madrid posee actualmente un parque de más de 1.600 coches en servicio, cifra que se elevará a cerca de 2.300 en el año 2007. Su edad media es de unos 12 años y se trata de un material muy moderno, que incorpora las más avanzadas tecnologías.



Imagen 1: El coche M-9, construido en el año 1919, expuesto en la Puerta del Sol de Madrid, con motivo de los actos de celebración del 80º aniversario del metropolitano madrileño.

Desde su origen, han sido muy numerosos los coches puestos en servicio, con tecnologías que han ido evolucionando según las épocas. Muchos de ellos han sido retirados y desguazados al ir quedando obsoletos. Más de 700 coches, construidos entre 1919 y 1973, han pasado ya a la historia.

Pero no todos han desaparecido. Metro de Madrid ha conservado algunos de ellos, formando parte de su patrimonio histórico. Hay cuatro coches de los que en 1919 inauguraron aquella primera línea entre Sol y Cuatro Caminos, hay también coches de los años veinte, de los que se entregaron en 1936 muy poco antes del inicio de la guerra civil y que luego estuvieron trabajando en el ramal Opera-Norte y de los primeros años cuarenta. Forman parte de la colección una pareja de las primeras unidades motor-motor de los años cincuenta para las duras rampas de las líneas 2 y 3, una de las primitivas unidades del Ferrocarril Suburbano de Carabanchel, dos unidades de la serie 1000, que tantos años han estado en la línea 5. También forma parte de la colección una dresina de línea aérea construida por Campagne en 1929, tal vez la dresina más antigua que se conserva en España.



Imagen 2: A pesar de haberse conservado a cubierto hasta fecha reciente, el paso del tiempo va deteriorando poco a poco los coches.

En la comunicación se detallarán los datos de cada uno de los coches conservados (año de construcción, constructor, servicio prestado, fecha de baja, etc) así como el estado en el que se encuentra actualmente y las posibilidades de su rehabilitación.

Hay algunos coches que admiten, con más o menos dificultad, una reconstrucción a su estado de origen. Sin embargo, otros que han tenido transformaciones tan importantes, son prácticamente imposibles de volver a su estado original.

Se pretende con este trabajo iniciar los trámites para que estos coches conservados formen parte de una colección protegida y valorada adecuadamente, como patrimonio histórico de la ciudad y de la Comunidad de Madrid.

La relación de coches conservados

La relación de los coches conservados es la siguiente:

- Unidad M-6 / R-6. Tipo “Cuatro Caminos alargado”. Año 1919.
- Unidad M-9 / R-9. Tipo “Cuatro Caminos”. Año 1919.
- Coche R-103. Tipo “Ventas”. Año 1924.
- Unidad M-122 / R-122. Tipo “Quevedo”. Año 1927.
- Coche MF-5. Tipo “Embajadores”. Año 1936.
- Unidad M-65 / R-65. Tipo “Salamanca”. Año 1942.
- Unidad M-504 / M-505. Tipo “Legazpi-5”. Año 1955.
- Unidad M-300 / R-301. Tipo “300-1ª serie” (ex-Suburbano). Año 1960.
- Unidad M-1121 / M-1122. Tipo “1000-1ª serie”. Año 1965.
- Unidad M-1332 / R-1131. Tipo “1000-2ª y 3ª series”. Años 1968 y 1973.



Imagen 3: Coche R-6, del año 1919, alargado en 1935. Construido por Carde y Escoriaza en Zaragoza. Bogies Brill de construcción francesa, que no son los originales.

Posibilidades de recuperación

El estado de conservación de todos estos coches es desigual. Afortunadamente, hasta fecha reciente todos ellos se han conservado a cubierto, primero en la cochera de Fuencarral y posteriormente en la de Sacedal, lo cual les ha evitado las degradaciones propias de la intemperie. No obstante, algunos han sido atacados por grafiteros y todos, en general, han sido objeto de expolio de determinados elementos como placas, timbres de alarma, etc., y también en algunos casos de otros tipos de vandalismo (lunas rotas, etc). Por otra parte, la acción del tiempo se ha notado (llevan los que más, veinte años parados) y en algunos casos la pintura se ha levantado, dejando entrever debajo, eso sí, restos interesantes de antiguas inscripciones.

En resumen y a pesar de estas degradaciones, puede decirse que el estado general de conservación de los coches ha sido hasta ahora aceptablemente bueno.

En cuanto a posibilidades de recuperación, la situación es también muy desigual. Todos los vehículos son recuperables, más o menos fácilmente, con el aspecto de su último estado de funcionamiento. Sin embargo, la recuperación en estado original es en algunos casos difícil y en otras imposible. De la misma manera, en algunos es posible una restauración funcional que, en otros, no es posible por diversos motivos.

Un ejemplo característico lo componen las dos unidades M-6/R-6 y M-9/R-9, ambas del origen del Metropolitano Alfonso XIII en 1919. Son cuatro coches de un gran valor histórico para la Comunidad de Madrid, pero las cajas de los coches de la unidad M-6/R-6 fueron alargadas de 11 a 14 m en 1935-36, y a las de la unidad M-9/R-9 se les hizo una modernización de la caja en 1962 que supuso la sustitución de la totalidad de los montantes verticales de toda la caja, colocándose los nuevos en posición diferente a la de los antiguos, con lo que solamente serían aprovechables en la reconstrucción el bastidor y el techo y aún éste parcialmente. Los bogies y el equipo de tracción tampoco son los originales. Curiosamente, de los bogies de estos coches en 1919, que eran diferentes entre sí, pues uno era motor y otro era portador, uno de ellos (motor) lo lleva el MF-5, también conservado (aunque no posee motores de tracción) y del otro tipo, el portador, no se ha conservado ninguno. También curiosamente, el MF-5 posee uno de los equipos de tracción de 1919, aunque muy modificado.

Algo parecido ocurre con el coche R-103, del tipo “Ventas”. Su reconstrucción al estado original es posible, pero implicaría un nivel de trabajos muy importante.



Imagen 4: Coche M-122, del tipo “Quevedo”. Bogies Brill 77-E-2.

Los coches conservados de los tipos “Quevedo” y “Salamanca” solamente han tenido transformaciones en su interior y no de una gran importancia. En los coches “Quevedo”, las cabinas eran de origen “medias cabinas” que no ocupaban toda la anchura del coche (lo que también ocurre en todos los coches citados anteriormente) y en caso de reconstrucción, la reubicación de los aparatos que se instalaron en la parte ampliada de la cabina (cargador de batería y batería, por ejemplo) es problemática por la falta de espacio.

Los coches de los tipos más modernos (“Legazpi-5” y “miles”) admiten una reconstrucción estética y funcional fácil. Poseen algunos equipos que se les han instalado posteriormente, que no llevaban de origen, pero con los que habría que ser condescendientes a la hora de la rigurosidad histórica.

Un caso peculiar lo constituyen los dos coches conservados del Ferrocarril Suburbano de Carabanchel, línea en la que tuvieron los números M-1 y R-1. Su estado de transformación es de tal envergadura, que resulta imposible una vuelta hacia atrás.

Interés de la colección

No son muchos los vehículos de transporte público relacionados con la Comunidad de Madrid que se han conservado.

La colección de la sede de Madrid del Museo Nacional del Ferrocarril, que es muy interesante, está en general más relacionada con las grandes líneas ferroviarias que con la propia Comunidad de Madrid, a pesar de que muchas de las locomotoras de la colección hayan pertenecido a depósitos de Madrid o prestado servicio en trenes que partían y llegaban a Madrid.

Existen también locomotoras y vehículos ferroviarios que en su día pertenecieron al parque de RENFE, que estuvieron directamente vinculados a Madrid y que se conservan actualmente en museos de otras Comunidades. Aunque, igualmente, se trata también de material relacionado a las grandes líneas ferroviarias.

En relación con el transporte urbano y suburbano, se conservan algunos tranvías, de los que solamente uno está en Madrid (el resto se encuentran bajo la custodia de un particular fuera de la Comunidad, lo que permitió salvarlos “in extremis” del desguace), existe un autobús urbano de dos pisos y algunos autobuses interurbanos antiguos que ha conservado, magníficamente restaurados, una empresa privada de autobuses.

Además, por supuesto, está la colección de coches preservados por Metro de Madrid.

Como puede verse, la conservación de vehículos de transporte relacionados con la Comunidad de Madrid es más bien escasa, por lo que esta colección de coches del metropolitano aporta un elevado nivel de interés histórico, máxime cuando hay coches que representan toda la evolución del material móvil, desde 1919 hasta el último material retirado del servicio recientemente.

Metro de Madrid tiene la intención de seguir ampliándola con los coches de las series actualmente en servicio, que puedan ser retiradas en los próximos años.

Futuro de la colección

A pesar del interés actual de Metro de Madrid por conservar este material histórico, el futuro de la colección no se encuentra asegurado. Una de las mayores amenazas que se cierne sobre ella es la falta de espacio para albergarla. De hecho y temporalmente, ha tenido que ser trasladada a intemperie dada las enormes dificultades existentes para ubicar todo el nuevo material móvil que se está recibiendo, en tanto no se terminan las obras de construcción de sus futuros depósitos.

La mejor posibilidad de preservación de la colección es la de su declaración de Bien de Interés Cultural por parte de la Comunidad de Madrid, algo sobre lo que no hay ninguna decisión tomada al respecto, pero que creemos muy necesaria y cuya conveniencia habrá de plantearse en el futuro.

ANEXO

Como Anexo, se adjuntan algunos datos de los coches conservados.

Unidad M-6 / R-6 (2 coches)	
Tipo: “Cuatro Caminos alargado a 3 puertas”.	Año: 1919.
Constructor: Carde y Escoriaza (Zaragoza).	Baja: 1988.
<p>Reformas que ha tenido: En 1935 (coche R) y en 1936 (coche M), la caja fue alargada, manteniendo tres puertas por costado. Se reformó entonces completamente el interiorismo. En los años 80 se le sustituyeron las grandes lunas por pequeñas ventanas unificadas y se ampliaron las cabinas de conducción. De 1988 a 1990, prestó servicio como vehículo auxiliar.</p>	
<p>Posibilidades de restauración: Dado el alargamiento de la caja, es prácticamente imposible restaurarla a su estado original de 1919 ni, seguramente, tampoco sea conveniente. Es posible restaurarla a su estado de 1936, tras el alargamiento de la caja. Es posible restaurarla funcionalmente.</p>	

Unidad M-9 / R-9 (2 coches)	
Tipo: “Cuatro Caminos reformado sin alargar”.	Año: 1919.
Constructor: Carde y Escoriaza (Zaragoza).	Baja: 1989.
<p>Reformas que ha tenido: En 1961 (coche R) y 1962 (coche M), las cajas tuvieron una reforma completa, sin alargar su longitud. Se sustituyeron todos los chapeados laterales y se reformó completamente el interiorismo. Se sustituyeron las grandes lunas por pequeñas ventanas unificadas. Se ampliaron las cabinas de conducción.</p>	
<p>Posibilidades de restauración: El coche M-9 se ha repintado con el color “rojo carruaje” y restaurado en el estado en el que se encontraba. Dada la reforma tan importante que tuvieron de caja, es prácticamente imposible volver estos dos coches a su estado del año 1919. Es posible restaurarlos a su estado de 1962, tras la reforma, pues es prácticamente el estado en el que se encuentran. Es posible restaurarlos funcionalmente.</p>	

Coche R-103 (1 coche)	
Tipo: “Ventas”.	Año: 1924.
Constructor: Compañía Euskalduna.	Baja: 1989.
Reformas que ha tenido: Reforma completa del interiorismo. Sustitución de las grandes lunas por pequeñas ventanas unificadas. Ampliación de la cabina de conducción.	
Posibilidades de restauración: Es posible restaurarlo a su estado último de funcionamiento. La restauración a su estado original sería más complicada, pero es posible. Es posible restaurarlo funcionalmente, aunque para ello se debiera acoplar con el coche motor M-122.	

Unidad M-122 / R-122 (2 coches)	
Tipo: “Quevedo”.	Año: 1927(M). 1928(R).
Constructor: Sdad. Española de Construcción Naval.	Baja: 1988.
Reformas que ha tenido: Reforma completa. Sustitución de las grandes lunas por pequeñas ventanas unificadas. Ampliación de las cabinas de conducción.	
Posibilidades de restauración: Los dos coches se encuentran actualmente separados. El R-122 está expuesto en la estación de Alto del Arenal (línea 1), de donde no es posible sacarlo. El M-122 está en vía. Es posible restaurar el M-122 a su estado de origen, con pequeñas salvedades como la del enganche antiguo en uno de sus extremos. Es posible restaurarlo funcionalmente, aunque para ello se habría de acoplar al R-103.	

Coche MF-5 (1 coche)	
Tipo: “Embajadores”.	Año: 1936.
Constructor: C.A.F. (Beasain).	Baja: 1989.
Reformas que ha tenido:	
<p>Hasta 1947 fue el coche motor M-58. En esta fecha fue transformado con freno eléctrico reostático y dos cabinas, para prestar servicio en el ramal Opera-Norte y reenumerado MF-5.</p> <p>Se le instaló un equipo eléctrico G.E. tipo PC-1012 y un único bogie motor, de los originales de 1919 (el otro bogie es portador).</p> <p>Reforma completa del interiorismo. Sustitución de las grandes lunas por pequeñas ventanas unificadas. Ampliación de la cabina de conducción.</p>	
Posibilidades de restauración:	
<p>La restauración al estado de origen sería dificultosa, por los bogies y el equipo eléctrico que lleva pero, además, no sería interesante. Es preferible, sin duda, restaurarlo a su estado de cuando fue transformado en coche MF.</p> <p>No es posible restaurarlo funcionalmente, ya que carece de motores de tracción y ninguno de los existentes es válido para el tipo de bogie.</p> <p>Le faltan los mecanismos de puertas, que se reutilizaron en otros coches. Las puertas las tiene desmontadas.</p>	

Unidad M-65 / R-65 (2 coches)	
Tipo: “Salamanca”.	Año: 1943.
Constructor: C.A.F. (Beasain).	Baja: 1990.
Reformas que ha tenido:	
<p>Pequeñas reformas del interiorismo. Sustitución de los asientos. Sustitución de las grandes lunas por pequeñas ventanas unificadas.</p>	
Posibilidades de restauración:	
<p>Los coches se encuentran en un estado muy similar al de origen, por lo que su restauración no ofrece problemas.</p> <p>Es también posible restaurarlos funcionalmente.</p>	

Unidad M-504 / R-505 (2 coches)	
Tipo: "Legazpi-5".	Año: 1956.
Constructor: Cía. Metropolitano de Madrid.	Baja: 1991.
Reformas que ha tenido: Modernización efectuada por Ateinsa (Villaverde Bajo) en 1986.	
Posibilidades de restauración: La modernización efectuada no ha afectado a elementos estructurales, por lo que no es difícil su restauración al estado de origen. Poseen dispositivo de hombre muerto, circuito de seguridad de puertas o convertidor estático, que de origen no llevaban, pero que no afectan a los aspectos estéticos de la restauración. Es posible restaurarlos funcionalmente.	

Unidad M-300 / R-301 (2 coches)	
Tipo: "300-1ª serie".	Año: 1960.
Constructor: M. M. y C. (Zaragoza).	Baja: 1991.
Reformas que ha tenido: Reforma completa de la caja, efectuada por CAF (Cerro de la Plata -Madrid-) en 1980. Sustitución de los bogies por otros de nuevo diseño. Instalación de ATP.	
Posibilidades de restauración: Fueron los coches M-1 y R-1 del Ferrocarril Suburbano de Carabanchel. Es imposible la restauración al estado original, dada la importante envergadura de las reformas realizadas. Es posible la restauración a su estado de mediados de los años ochenta. La restauración funcional es posible, pero puede ser muy difícil.	

Unidad M-1121 / R-1122 (2 coches)	
Tipo: “1000-1ª serie-Cenemesa”.	Año: 1965.
Constructores: C.A.F. (Beasain) y CENEMESA.	Baja: 2002.
Reformas que ha tenido: Sustitución de los bogies originales tipo ASJ por otros nuevos contruidos por CAF. Instalación de ATP.	
Posibilidades de restauración: Es posible restaurarlo a su estado de origen, salvo los bogies, aunque para una restauración rigurosa habría que eliminar el equipo de ATP. Es posible restaurarlos funcionalmente.	

Unidad M-1332 / R-1131 (2 coches)	
Tipo: “1000-2ª serie-Cenemesa” (M). “1000-3ª serie” (R).	Año: 1968 (M). 1973 (R).
Constructor: C.A.F. (Beasain) y CENEMESA (M). C.A.F. (Zaragoza) (R).	Baja: 2002.
Reformas que ha tenido: Sustitución de los bogies originales tipo ASJ por otros nuevos contruidos por CAF. Instalación de ATP.	
Posibilidades de restauración: Es posible restaurarlo a su estado de origen, salvo los bogies, aunque para una restauración rigurosa habría que eliminar el equipo de ATP. Es posible restaurarlos funcionalmente.	

Fuentes documentales:

Fuentes primarias:

- METRO DE MADRID, S.A. (1988-2005). *Doc. 22500. Parque general del Material Móvil*. Documento interno.
- Observaciones personales efectuadas por el autor directamente sobre los coches.

Fuentes secundarias:

- GONZALEZ MARQUEZ, Manuel; GARCIA SALAZAR, José Luis; MELIS MAYNAR, Manuel; GONZALEZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier. (2002). *El Material Móvil del Metro de Madrid*. Edición de Metro de Madrid, S.A.