

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 765

6 de marzo de 2015

IX Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. José Tomás Serrano Guio

Sesión celebrada el viernes 6 de marzo de 2015

ORDEN DEL DÍA

4.- C-90/2015 RGEF.1003. Comparecencia del Sr. D. Álvaro Bonet, en representación de la Asociación "Madrid, Ciudadanía y Patrimonio", a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, al objeto de informar sobre patrimonio del Metro de Madrid que podría dar lugar a un Museo del conjunto originario del Metro de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

El Sr. **PRESIDENTE**: Señorías, se reanuda la sesión. Antes de dar la palabra a don Álvaro Bonet en representación de la Asociación "Madrid, Ciudadanía y Patrimonio", quiero saludar a los miembros de la Asociación que nos acompañan en la Comisión; bienvenidos. Pasamos al cuarto punto del orden del día.

C-90/2015 RGEF.1003. Comparecencia del Sr. D. Álvaro Bonet, en representación de la Asociación "Madrid, Ciudadanía y Patrimonio", a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, al objeto de informar sobre patrimonio del Metro de Madrid que podría dar lugar a un Museo del conjunto originario del Metro de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

Señor Bonet, aunque ya le hemos saludado todos personalmente, le damos la bienvenida a la Asamblea; no sé si había estado alguna vez aquí. *(Denegaciones por parte del señor Bonet López.)* Pues, todo esto es empezar. *(Risas.)* Tiene la palabra, don Álvaro, por un tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN MADRID, CIUDADANÍA Y PATRIMONIO** (Bonet López): Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señores y señoras. En primer lugar, quiero expresar también mi agradecimiento a los ciudadanos que no estamos en la política administrativa, sí en la política ciudadana, por invitarnos, y especialmente al Grupo Izquierda Unida, que es el que nos invita hoy; no obstante, sepan que podríamos venir invitados por cualquiera de los demás Grupos porque siempre estamos dispuestos a colaborar con nuestros conocimientos como ciudadanos y como expertos en los temas de patrimonio con la Administración. Ustedes también son ciudadanos, como nosotros, pero además tienen la responsabilidad y la capacidad de transformar la ciudad, y precisamente de transformación es de lo que vengo a hablar hoy, de cómo en un siglo de nuestra historia reciente la tecnología transformó nuestra ciudad de Madrid.

La tecnología, la industrialización, han transformado todas las ciudades; para que ustedes lo vean mejor, voy a basar mi intervención en un "power point". En esta imagen de Viena pueden ver cómo el ferrocarril llegó a incorporarse a la trama urbana; aquí tenemos un ferrocarril urbano, tranvías y, finalmente, el suburbano, que en esta ciudad lo diseñó nada menos que Otto Wagner. Hay que tener en cuenta que en esta época, cuando surgen los nuevos transportes, la ciudad tenía un perímetro ruralizado, es decir, todas las ciudades tenían una relación con el campo, y todo ese cinturón periurbano ruralizado se transforma con la llegada de la tecnología; primero, con el ferrocarril a través de la arquitectura del hierro, y uno de los mejores ejemplos que tenemos en Madrid es la estación de Delicias, que, como ven, estaba en construcción.

Inicialmente, con los avances en transporte, el surgimiento del concepto de transporte público, no estando motorizado en un principio, era como este tranvía madrileño, de sangre, tirado por caballos, hasta que por fin llegó la electrificación; pero todo esto desapareció de Madrid porque en los años sesenta se optó por eliminar este sistema de transporte y dejar solamente el de autobuses a nivel de calle, prescindiendo de los queridos tranvías. La modernización de la ciudad se produjo precisamente con este cambio. Y uno de los partícipes y más importantes hacedores de esta transformación fue Antonio Palacios, arquitecto gallego, que nos ha proporcionado edificios absolutamente emblemáticos de nuestra ciudad, además de ser autor-arquitecto del metro.

El entorno que se propone inicialmente para cambiar la conexión entre el corazón de la ciudad y el norte; y aquí tienen imágenes de cómo era entonces el barrio de Cuatro Caminos, Tetuán: aquí la calle Hernani, o cómo estaba en origen el acueducto, que está hoy en la Avenida Pablo Iglesias, donde no había nada alrededor, solo la traída de aguas... Cabe señalar que Madrid ha sido puntera en muchas de sus infraestructuras; entre ellas, la traída de aguas. La traída de aguas es puntera a nivel mundial; el Canal de Isabel II fue un ejemplo, a nivel mundial, de tecnología para el abastecimiento de agua potable a las ciudades. Y aquí tenemos el orgullo de decir que la Comunidad

de Madrid recoge todos los aspectos relacionados con la cultura del agua a nivel mundial; es decir, tenemos la mayor riqueza a nivel del agua como infraestructura: viajes de agua, de los árabes; el Canal de Isabel II, como abastecimiento; el Canal de Manzanares, una vía de navegación de la que se conserva el 75 por ciento del trazado; las huertas, las irrigaciones... Madrid es puntera. Y, en metro, aunque no fue la primera del mundo, que lo fue Londres, está entre los diez primeros metros del mundo. Por tanto, Madrid intentaba en esa época transformarse; el espíritu era de hacernos mejores y de hacer una ciudad mejor.

Y aquí pueden ver la glorieta de Cuatro Caminos con esta fuente, que fue la fuente inaugural del Canal Isabel II, que se trasladó desde San Bernardo hasta aquí; curiosamente la glorieta en la que estuvo era Ruiz Jiménez, actualmente en San Bernardo -Cuatro Caminos se llegó a llamar también glorieta de Ruiz Jiménez-. Datos simpáticos que unen los lugares y los recuerdos de las gentes.

Observen cómo transformó el perfil, la sección, la escala de la ciudad, la llegada del metro. Aquí pueden ver la avenida de Reina Victoria, con las cocheras de Cuatro Caminos a mano derecha, y los edificios Titanic en construcción a la izquierda. Estos edificios se construyeron con la normativa urbanística que se había desarrollado para la apertura de la Gran Vía. La Gran Vía les recuerdo que se inicia en 1910, y en este caso estamos hablando del año 1917, cuando se empieza el proyecto del Metropolitano de Madrid, aunque era un proyecto que ya llevaba 30 años entre unos ingenieros y otros desarrollando propuestas para poder hacer un suburbano puesto que Londres contaba con él desde 1856 –creo recordar-. Aquí pueden ver cómo está acabado, cómo ha cambiado precisamente la dimensión entre los edificios que se están construyendo y lo que había sido anteriormente el barrio de Cuatro Caminos. Y ahí pueden ver, en pequeñito, la boca de metro y los tranvías todavía circulando.

Esta es la calle de Bravo Murillo, y ya pueden ver aquí cómo asoma el metro de Madrid; o Puente de Vallecas, que es el otro extremo de la línea 1 hasta que se llegó en el desarrollo de esta línea en esa época -no en 1919 pero sí en los años posteriores-, con la avenida de la Albufera en un entorno muy semejante, uniendo, por lo tanto, el distrito norte con el distrito sur, pasando por el corazón de la ciudad, por la Puerta del Sol. Pueden ver aquí Ríos Rosas; cómo ese perfil ha cambiado mucho desde estas imágenes hasta nuestros días, es decir, cómo ha cambiado el metro la fisonomía de la ciudad. Y aquí tenemos al rey Alfonso XIII inaugurando la línea. Hemos de recordar que fue Alfonso XIII quien puso un millón de los 8 millones necesarios para este proyecto, de los cuales tenían que aportarse, por cuestión popular, hasta 4 millones para que el Banco de Bilbao les diese un préstamo de los otros 4 millones que les faltaba; enseguida se rentabilizó todo y se recuperó la inversión.

En esta imagen pueden ver a Antonio Palacios. Como les decía, es uno de los hacedores, que, junto con Miguel Otamendi, formaron ese tándem en el que operaron por toda la ciudad y construyeron los grandes edificios que hoy conocemos, como el Palacio de Cibeles, el Círculo de Bellas Artes, que aquí pueden ver en un dibujo original a manos de Antonio Palacios, influido por un conocimiento muy extenso de la arquitectura americana de Chicago y Nueva York, que en esos años

se estaba desarrollando. Tan moderno es que hasta llega a incluir en los accesos más destacados, que fueron el de Sol y el de Gran Vía –digamos, los más cosmopolitas y con mayor presunción de tráfico de viajeros-, ascensores de la época, introduciendo el concepto de accesibilidad en una época en la que todavía no existía; esto ningún otro metro lo tenía hasta el momento.

En esta otra imagen pueden ver ustedes las multitudes de Sol; ya vemos que siempre ha sido una plaza muy concurrida, y tanto es así que el templete se llegó a desmontar para incrementar el tráfico tranviario. Aquí pueden observar el vestíbulo original de la Puerta del Sol, que desapareció con la reforma de la estación en los años 70; cuando desapareció, por cierto, prácticamente toda la decoración original del metro de Madrid. Y podemos ver influencias: por ejemplo, esta es una de las entradas del metro en Viena; en Nueva York, fíjense que está este templete en el cruce de la 72 con Broadway donde ya aparecen elementos que Antonio Palacios utilizará, como, por ejemplo, las bolas que aparecen en el templete de Gran Vía, o el denteado de las dovelas en la propia embocadura del túnel del metro, en las cocheras. Y otros ejemplos de templetes en América o en París son las marquesinas de fundición, como Antonio Palacios recoge en su obra, con una fuerte inspiración, con un carácter propio y personal; porque la obra de Antonio Palacios se parece pero no es ni lo uno ni lo otro. Podemos ver -ahí en su posición original- cómo hoy en día lamentablemente este templete está mutilado y se encuentra solo la piedra en Porriño, que es el pueblo natal de Antonio Palacios. Sería un lujo poder recuperar esta pieza que estuvo en la Gran Vía, como aquí lo pueden ver en su posición original, con las escaleras que se han de conservar porque eso simplemente se cerró, y lo sabemos porque, preguntando a algunos empleados por si queda algún resto, nos dijeron: sí, parece ser que algo se conserva.

En esta foto pueden ver un ascensor en su llegada al andén. Otro tipo de intervenciones sin esa tecnología de elevadores está en Tirso de Molina, la original estación de Progreso, con la farola modernista, que era uno de los emblemas distintivos de Antonio Palacios. También se preocupó por facilitar los espacios ya que la población nunca se había visto antes bajo tierra y, para que no produjese claustrofobia, que los vestíbulos tuvieran acceso de luz natural. Esto que les muestro hoy en día está tapiado, está cegado, se ha perdido ese concepto de luminosidad en el metro, que se acompañaba de azulejería colorida y festiva; aquí pueden ver toda la azulejería. Curiosamente antes de la época de Franco ya se utilizan emblemas como el yugo y las flechas; son las cosas curiosas que uno encuentra en este recorrido.

En esta imagen pueden ver el ejemplo de Nueva York, con azulejería, que fue algo que se hizo en todas las estaciones de metro a lo largo y ancho del mundo para evitar esa sensación de claustrofobia y arrojar luminosidad. Esta es una acuarela original de Antonio Palacios, firmada por él, de cómo fue el vestíbulo de Antón Martín. Fíjense el colorido y la alegría que tenía ese espacio, que indudablemente está en correlación con los otros metropolitanos del mundo. O fíjense cómo París ofrece un aspecto muy similar a lo que era el metro de Madrid. Pueden ver en esta imagen la estación de Bilbao o la de Sol. Incluso tuvo una función social muy importante durante la Guerra Civil, fue el hogar de muchos madrileños, que encontraron en ese espacio bajo tierra el refugio ante los bombardeos que caían en la ciudad. Mucha gente que se quedó sin casa no tuvo más remedio que

ocupar aquel espacio, y la Compañía fue solidaria con la ciudad de Madrid no solo permitiendo alojar a los refugiados en situación de guerra sino, a través de la central eléctrica de Pacífico, suministrando electricidad a la ciudad.

En esta otra imagen pueden ver Gran Vía. Esta decoración únicamente se conserva en Chamberí, la estación llamada fantasma, que quedó fuera de servicio en el año 68 y que, gracias a una excelente recuperación que se llevó a cabo, hoy en día podemos contemplar cómo fue el metro; un espacio musealizado y visitable, que es una cosa por la que nos tenemos que dar la enhorabuena al haber recuperado una pieza tan singular. Aquí pueden ver la extensión máxima que llegó a tener el metro de Madrid antes de la guerra, hasta el año 36, desarrollado todo por la compañía Mengemor, es decir, Mendoza-González Echarte-Otamendi, y con el arquitecto Palacios, que fue arquitecto del metro hasta su muerte en los años cuarenta.

Y pasamos a ver las cocheras de Cuatro Caminos, que fueron el alma máter, el útero del metro, donde surgió esa tecnología en la ciudad. Aquí pueden ver la construcción de la embocadura del túnel; se aprecia clarísimamente esa mano de Palacios en el diseño y se ve cómo una cosa que en principio queda oculta solo para el uso de la Compañía trata de ennoblecer todo el recinto como mostrando una imagen de la compañía que, desde luego, se ha perdido o se va a perder si consentimos que estas cocheras desaparezcan. Aquí pueden ver la construcción; es un ejemplo de arquitectura finísima. Existe un informe de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, que fue citado el otro día en la Comisión de Cultura de esta Asamblea, en el que se dice que carecen de valor arquitectónico. Yo creo que es un error; creo que la Academia de Bellas Artes no ha sabido valorar correctamente, quizá por falta de información. A nosotros mismos nos ha sorprendido descubrir en el curso de la investigación tantos elementos de interés que prácticamente se conservan hoy en día.

En esta imagen pueden ver cómo llegaron a la estación de Atocha los vagones, los primeros coches de la línea, los llamados "cuatro caminos" precisamente; cómo se traslada la tecnología más puntera por carretas de caballos. He puesto esta foto muy a propósito porque el edificio que se ve es de Palacios en la glorieta de Neptuno. Aquí pueden ver cómo está llegando a la glorieta de Cuatro Caminos, y ya, introduciéndose en las cocheras, pueden reconocer al fondo el hospital de la Cruz Roja. Precisamente donde se terminaron de ensamblar estos carruajes fue en las cocheras de Cuatro Caminos, que es donde llegó el chasis y los bogies desde América. En 1919 acaba de terminar la I Guerra Mundial y, por la escasez que hay muchas de las cosas, vienen compradas de segunda mano y se compran donde se puede a lo largo y ancho del planeta; con lo cual, es un metro mundial.

Aquí pueden ver el estado actual. Realmente, aunque un poco avejentada, conserva todos los elementos estructurales originales y sería una facilísima recuperación, porque solo requiere una limpieza y una mano de pintura. Aquí pueden ver imágenes del interior, con esos interesantísimos dientes de sierra, que son característicos en cocheras de fuera de España, pero del otro lado del charco, es decir, americanas. En Europa se optó más por las cubiertas a dos aguas. En ese sentido, nos vincula un poco más y queda otra vez clara y patente la relación entre Antonio Palacios y la arquitectura americana que le influyó. Aquí pueden ver, desde el interior de las cocheras, la

embocadura del túnel y los edificios Titanic al fondo. En otra imagen pueden ver cómo el trabajo de la fábrica de ladrillo también es delicadísimo. Aquí pueden ver uno de los ejemplos que se perdió, que no era original del proyecto, pero que también era obra de Palacios. Era el edificio Tuduri, que se derribó principalmente por falta de mantenimiento. La foto no es muy buena, pero ahí pueden ver una de las rejas modernistas, que indica precisamente la mano de Antonio Palacios.

Este es el de las cocheras de Ventas, que, lamentablemente, ya se han destruido, pero esta embocadura permanece en mucho mejor estado de conservación. Aunque es posterior, sigue la misma intención que las cocheras de Cuatro Caminos. Aquí pueden ver las cocheras de Ventas antes del derribo.

Precisamente, nuestra preocupación surge porque hemos visto cómo este conjunto donde está la nave de motores, en Pacífico, con unos talleres del metro que posteriormente fueron cuarteles -aquí pueden ver estos miradores; en la foto de abajo, la reina Victoria Eugenia inaugurando esos talleres en los años veinte-, y cómo esos talleres, en octubre, desaparecían bajo la piqueta, perdiendo la posibilidad de tener un equipamiento en el barrio y recuperando unos edificios no solo únicos sino que tienen que ver con esa vida y la tecnología que transformó nuestra ciudad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Por favor, vaya finalizando. Luego tiene un segundo turno de diez minutos.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN MADRID, CIUDADANÍA Y PATRIMONIO** (Bonet López): De acuerdo. Simplemente, ahora les paso rápidamente unas imágenes de los coches de la colección que atesora Metro de Madrid. Aquí pueden ver un cuatro Caminos y un Ventas; pueden ver todo lo que conserva de material en las cocheras de Cuatrovientos, un 1000 circulando... Aquí pueden ver la "Troupe Almodóvar", una imagen que hizo el fotógrafo Chema Conesa en uno de los 1000... Bueno, tienen aquí todos los ejemplos... Un interior de uno de los coches 500... Aquí tienen toda la colección. Madrid conserva una colección de trenes única en el mundo, porque tiene todas las series históricas que han circulado en Metro de Madrid. No debemos desperdiciar esta posibilidad de recogerlos en un museo, porque sería único en el mundo. No sería único en España o en nuestra Comunidad; es único en el mundo.

Aquí pueden ver el proyecto que se va a hacer, con el que estamos profundamente en desacuerdo, porque ello implica la desaparición de las cocheras, aparte de que no se entiende que se haga semejante altura donde estos edificios de al lado ya tienen diez plantas. No tiene ningún sentido urbanístico que se aumente hasta esa altura en el barrio. Dejo esto para mi segunda intervención. Muchas gracias por su atención.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Álvaro. Tiene la palabra doña Loreto Ruiz de Alda, del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia.

La Sra. **RUIZ DE ALDA MORENO**: Muchas gracias, señor Presidente. Agradezco a Álvaro – si me lo permites, te voy a tutear- su intervención y quiero saludar también al resto de miembros de

la asociación que han venido a esta Comisión. Quiero agradecer mucho a Izquierda Unida la solicitud de esta comparecencia, que realmente ha sido interesante. Ha sido todo un lujo escucharte y la pena es que el Viceconsejero se haya tenido que ir, aunque se ha quedado a tu primera intervención, pero me habría gustado que hubiera escuchado las demás.

No es la primera vez que te escucho hablar sobre estas cuestiones y, desde luego, tu entusiasmo a mí cada vez me convence más, y yo creo que hubiera sido preferible haberte escuchado -también te lo dije el otro día- hace algún tiempo antes de vender los terrenos, pero eso te lo diré un poco más adelante en mi intervención.

La idea de tener un museo de Metro en Madrid, a la vista de todo el material que existe, evidentemente, me parece positiva e interesante, con matices porque, probablemente, tendría que ser un espacio que fuera algo más que una simple exposición de diferentes elementos, porque yo creo que habría posibilidad de hacer un espacio realmente interesante. Pero como punto de partida para hablar de un museo de Metro en Madrid me parece muy bien. Otro tema sería cuál debe ser el emplazamiento ideal para este museo.

En cuanto a las cocheras de Cuatro Caminos, la verdad es que todos los elementos son ciertamente interesantes. El miércoles pasado tuve la oportunidad de ir a la inauguración de una exposición que está habiendo en el Colegio de Arquitectos de Madrid -que no sé si conoces-, que se llama "Cien elementos de patrimonio industrial español", y realmente yo se la recomiendo a todo el mundo porque te permite tener una visión diferente, o incluso te permite tener visión, porque es verdad que muchas personas no tenemos la conciencia de lo que significa el patrimonio industrial. Yo creo que este tipo de exposiciones y escuchar a personas como tú nos abren los ojos en cuestiones en las que muchas veces las personas no caemos. En esa exposición figuran elementos de Metro de Madrid, como no podía ser de otra manera; se habla de la estación de Chamberí y se habla del Mercado de Motores de Antonio Palacios, un arquitecto más que reconocido, que también intervino en alguno de los elementos de las cocheras de Cuatro Caminos, de las que estamos hablando.

He tenido la suerte de visitar esas instalaciones, y realmente considero que los madrileños perderíamos si no fuéramos capaces de mantener algunos de los elementos que están ahí. A mí, realmente, el acceso a la red y el túnel de acceso me parecen que tenemos que conservarlos sí o sí; es decir, yo creo que no nos podemos permitir el lujo de perder ese tipo de elementos, porque es una de esas cuestiones que permite conjugar mucho nuestro pasado con una nueva ciudad.

También quiero insistir en este punto en lo que te he dicho al principio: que lo que es una pena es que esta cuestión se plantee en este momento en que los terrenos ya se ha decidido venderlos, y ahora lo que tenemos que hacer es ir a la carrera para salvar unos elementos que son ciertamente interesantes y que llevan 90 años ahí. Yo creo que aquí todos deberíamos hacer una reflexión sobre cómo hemos sido capaces de llegar a este punto. Pero también te digo que es una carrera que yo estoy dispuesta a correr y en la que estoy dispuesta a acompañaros, porque perderíamos mucho los madrileños si alguno de los elementos que tenemos en las cocheras de Cuatro

Caminos no somos capaces de salvarlos, y le digo al Grupo Popular, y me hubiera encantado que hubiera estado el Viceconsejero, y se lo transmitiré al Consejero Delegado de Metro de Madrid, que tenemos que hacer todo lo posible por conservarlo. Por mi parte, nada más. Como te decía, ha sido un lujo haberte escuchado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Loreto. Tiene la palabra doña Isabel Moreno, del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Los Verdes.

La Sra. **MORENO MARTÍNEZ**: Gracias, señor Presidente. Señor don Álvaro Bonet López, es un placer tenerle aquí, tanto a usted como a los miembros de la asociación que nos acompañan en esta comparecencia. Desde luego, yo no he tenido mucho contacto con esta asociación, nada más que en los últimos tiempos, pero, una vez que tuve conocimiento de su actividad, me pareció fundamental que esta Casa, la Asamblea de Madrid, esta que decimos que es de todos, de todos los madrileños y madrileñas, hiciera un acto de apertura y de reconocimiento al trabajo que vienen ustedes realizando desde hace mucho tiempo, porque me consta que, de hecho, no es un trabajo reciente, sino en el que vienen ustedes trabajando desde hace tiempo.

La Asociación Madrid, Ciudadanía y Patrimonio trabaja en defensa del patrimonio histórico, artístico, cultural, social y natural en la Comunidad de Madrid. Por lo tanto, también incluye una parte importante de lo que se ha planteado aquí en cuanto a la conservación de determinados elementos, que son fundamentales para la vida social y antropológica de Madrid, y de todo esto que estamos diciendo y que usted ha expuesto muy bien en su intervención.

Ninguna sociedad renuncia a su historia ni a su cultura, solamente estas sociedades que son absolutamente depredadoras con el medio son capaces de hacer estos destrozos en la parte cultural o en la parte histórica de su propio patrimonio. Nosotros entendemos que ustedes vienen realizando un trabajo por el que el propio Estado, la propia Administración debería velar y debería hacer desde el punto de vista de su contenido de trabajo; o sea, es impensable que una sociedad como la madrileña en sus ámbitos institucionales no se esté preocupando en velar por que su patrimonio se conserve. Luego entraré un poco más allá porque creo que realmente se está haciendo todo lo contrario; se está haciendo una liquidación absoluta y esto forma parte de una estrategia política que define a los representantes que están al frente de los Gobiernos tanto del Ayuntamiento de Madrid como de la propia Comunidad de Madrid, que, como digo, llevan ya bastante tiempo al frente de estas dos instituciones y, por supuesto, de todas aquellas áreas dependientes de estas dos instituciones tan importantes y tan fundamentales para poder llevar a cabo una política seria de intervención y de conservación del patrimonio.

Me parece que lo que ustedes plantean del museo del metro, como ha dicho muy bien, sería una posibilidad y, además, desde el punto de vista de los ciudadanos de Madrid, de los madrileños y las madrileñas, algo absolutamente fundamental que haríamos inmediatamente muy nuestro, porque estoy segura de que no se trataría, conociendo su trabajo y sus inquietudes, de un museo que fuera algo así como una naturaleza muerta, que simplemente fuera un receptor de elementos, sino que la

visión que ustedes y que todos nosotros podríamos llegar a tener sobre lo que podía suponer la existencia de ese museo es lo que le daría vida y una especie de correa de transmisión de conocimientos y de necesidad de conocer lo que ha significado -como usted ha reflejado muy bien en las distintas transparencias y fotografías que nos ha pasado- lo que ha sido y lo que ha representado en la arquitectura, en el desarrollo industrial, en la vida económica y social de Madrid, Metro de Madrid, que ahora mismo es una empresa pública que tiene elementos muy importantes y una tarea de conservación del patrimonio, pero desgraciadamente nos encontramos con que se está produciendo todo lo contrario.

Como ha dicho la diputada de UPyD, hemos visto, con sorpresa en algunos momentos, cómo muchos de los elementos que formaban parte del patrimonio de la empresa han pasado a mejor vida en el sentido de que lo han liquidado exclusivamente para hacer caja -que es la forma coloquial de hablar: hacer caja-; es una forma muy burda de hacerlo, pero no solamente se ha debido a estas actuaciones, que correspondería en este caso a una Consejería concreta, sino que la Comunidad de Madrid -y lo hemos denunciado todos los Grupos de la oposición a lo largo de la Legislatura- ha intentado esta liquidación de un patrimonio que es de todos los madrileños en otras áreas de gestión: en la sanidad, en la enseñanza, en los servicios sociales...Por lo tanto, estamos hablando de una estrategia política: acabar con el escaso patrimonio que se tiene en algunos ámbitos y con el gran patrimonio que se puede tener en otros. Para nosotros sería, desde luego, muy importante y muy necesario que se conservaran elementos del patrimonio de la empresa Metro Madrid en cuanto a trazado, cocheras, elementos de circulación, etcétera. Hoy día todavía existe mucho de ello y de verdad creo que es fundamental que se intervenga desde el punto de vista social y ciudadano y desde el punto de vista político para que esto no desaparezca de la vista y de la historia de los madrileños y de las madrileñas.

Como usted ha comentado, como hemos dicho siempre además, Metro ha llegado a ser una de las mejores empresas del mundo en el tema de transporte, pero también es una de las mejores empresas del mundo en cuanto a historia reciente, y digo historia reciente porque cien años no es nada, como dice el tango; si diez años no es nada, pues cien tampoco. Estamos hablando de cuestiones que hoy día son perfectamente salvables desde el punto de vista de tener voluntad política de hacerlo. El metro ha estado ligado a la vida de los madrileños y las madrileñas desde el primer momento, como decía antes, desde el punto de vista industrial, lo que ha supuesto en tecnología, lo que ha supuesto de proceso económico en cuanto al desarrollo de la ciudad y, por supuesto, a la vida social de los madrileños y las madrileñas. Sería muy lamentable que no se quisiera entender que lo que en un momento determinado, un momento muy difícil como fue la guerra civil, en el que fue absolutamente generosa la empresa en cuanto a compartir con los madrileños aquello que era su patrimonio, así como facilitando el consumo de electricidad -como aquí se ha destacado-, igual que fue durante mucho tiempo y para muchísimos madrileños su casa, porque realmente sirvió de refugio durante los bombardeos y las circunstancias lamentables y trágicas que se produjeron en la ciudad de Madrid, y los madrileños siempre han sabido reconocerlo y agradecerlo. Por lo tanto, creo que también están en condiciones de exigir que eso sea puesto en valor, que se conozca por todos y que no se pierda; que no se pierda la historia, todo aquello que ha supuesto algo muy importante para la

vida de madrileños y madrileñas. Efectivamente, hay que conocer la historia para no repetir determinadas cuestiones, como hacer tabla rasa de todo aquello que ha supuesto un desarrollo importante, de lo que ha significado poner en valor las tecnologías que se han venido desarrollando en el tiempo, que no se pueda conocer con garantía, como se ha comentado en alguna ocasión con la Asociación. Sería además el único metro del mundo que pudiera disponer de una unidad de todas las que han circulado por la red; ningún otro metro del mundo ha tenido esa posibilidad ni la tiene. Sin embargo, hoy día, Metro de Madrid, si quisiera y pudiera aportar esto a ese museo, a la protección de su propio patrimonio, sería algo fundamental.

Como es muy importante conocer su trabajo, mucho más que lo que podamos decir, voy terminando. Desde luego nosotros estamos dispuestos a apostar desde el movimiento ciudadano allí donde podamos participar para que esto no sea solo una opción sino una realidad en un plazo razonable de tiempo, en el que podamos participar el conjunto de la sociedad de Madrid organizada, así como aquellos políticos responsables que entiendan que esto debe ser apoyado desde las posibilidades de su propia función, estén en el Gobierno o estén en la oposición. Yo también lamento que no estén en este caso representantes del Gobierno, aunque sí del partido que lo sustenta, y espero que sean capaces de transmitirles la necesidad absoluta de mirar este tema, el trabajo que se está desarrollando por esta Asociación como algo que debe ser apoyado. Porque, si ustedes están catalogando elementos necesarios para ser conservados, necesitan la colaboración muchas veces fundamental de aquellas personas que están al frente de los poderes públicos para que este trabajo lo puedan desarrollar con garantía y con eficacia.

Aunque yo no seguiré en esta Cámara, espero que esto solo sea el principio de una estrecha colaboración en el futuro. Le agradezco muchísimo que esté con nosotros y le deseo éxito en esta tarea que pretenden emprender con esta nueva actividad de intentar conseguir que este museo del metro no sea algo de lo que hablamos sino una realidad; me consta que el resto de su trabajo es una garantía diaria. Muchísimas gracias por su presencia aquí y les deseo mucho éxito en todas las actuaciones que ustedes emprendan en el futuro. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Isabel. Tiene la palabra don Eustaquio Jiménez, del Grupo Parlamentario Socialista, por tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **JIMÉNEZ MOLERO**: Muchas gracias, señor Presidente. En nombre del Grupo Socialista, quiero felicitar al Grupo Izquierda Unida, peticionario de esta comparecencia, y agradecer la comparecencia de don Álvaro Bonet, representante de la asociación Madrid, Ciudadanía y Patrimonio, y de otros miembros que lo acompañan hoy aquí, y le quiero agradecer su magnífica presentación. Como ven, todos los Grupos de la oposición estamos de acuerdo con su iniciativa o en su voluntad; no sabemos si habrá conmovido al Partido Popular, a los presentes, porque si el Gobierno está ausente, no sabemos qué opina.

Se trata, como usted bien decía, de la línea inicial, la línea 1, de Sol a Cuatro Caminos, y de unas cocheras que son exactamente de 1919, es decir, dentro de cuatro años será el centenario de

las cocheras históricas de Reina Victoria, Cuatro Caminos o como quiera llamárselas. Como usted también ha dicho, son obra del arquitecto Antonio Palacios, que cambia la estética del modernismo español con edificios singulares como el del Círculo de Bellas Artes o como el Palacio de Comunicaciones, del que, por cierto, el Partido Popular en su momento reivindicó el valor para trasladar el Ayuntamiento de Madrid a la Plaza de Cibeles y no le importó invertir unos 500 millones entre los primeros 80 de la obra y los 360 de valores de permutas; entonces eso no tenía demasiado valor y, ahora, recaudar 80 millones sí lo tiene. Este Grupo considera que el Partido Popular está intentando hacer el expolio que no debería hacer porque les quedan cuatro días –exactamente 79- para que se pueda impedir que puedan seguir vendiendo o malvendiendo todo esto.

El Grupo Socialista, a través de la diputada Moya Nieto, se interesó por este tema el 18 de febrero pasado mediante una pregunta al Director General de Patrimonio Histórico, como consecuencia de que la Sociedad de Amigos del Metro y de los Tranvías Históricos había hecho un comunicado en el mes de marzo de 2011 y otro en octubre de 2014 que todavía no han tenido respuesta -no sabemos si ustedes les responderán o no, pero parece que la regla es que donde hay negocio no hay respuesta, la respuesta es para beneficiar a alguien-, incumpliendo los tres meses establecidos para dar respuesta a las peticiones.

Las cocheras, por cierto, están en uso, pero no están degradadas, no están derrumbadas, es decir, si hubiera voluntad real, voluntad política... Porque, en el año 2015, el presupuesto del metro de Madrid es de 1.060 millones de euros, y quieren hacer caja con 80 millones de euros, que representan el 7,54 por ciento de ese presupuesto; con eso se paga la seguridad, esa en la que han dado instrucciones para que persigan a mendigos, a músicos, a pedigüños –no sé si estarán incluidos los curas- y a gays, con actitudes xenófobas y sin un protocolo de funcionamiento. Y, al mismo tiempo, habrá 876 trabajadores menos, un 11,65 por ciento, entre finales de 2013 y finales de 2015. Eso es lo que hace el Partido Popular gobernando el metro de Madrid.

Señoras y señores diputados, ¿esto es para hacer un museo del metro? El argumento económico del Grupo Invoxa no tiene fundamentos, a no ser que haya otros intereses ocultos. ¿Por qué no inician un expediente para la declaración de bien de interés cultural, BIC? Porque, en este caso, se suspenderían todas las actuaciones, como ocurrió con el frontón Beti Jai. Pero hay que tener voluntad política, no hay que estar pensando en que esos 80 millones de euros que aportan hacen caja y dan beneficio a alguien. El PP está haciendo un saqueo con una ley de reversión general sin ley de hecho. Para administrar lo público tienen que creer en lo público y, claro, el que no cree en ello, no debería dedicarse a lo público. No sé para que se presentan a las elecciones para gobernar si luego lo que pretenden es primar por encima de todo el negocio de lo privado en lugar de administrar bien y eficazmente lo público.

Pudiera ser una venta ilegítima si no ilegal. Es una parcela pública y sin dotaciones. ¿No les parece raro que antes de adjudicarse se publiquen los pisos? Se publicitaron, sí, a través de una cooperativa, y va a haber una torre de elevación superior a la permitida en el plan. ¿Va a haber también un cambio del plan para que puedan tener estas edificaciones una cobertura que ahora no

tienen? Es cierto que el metro en su inicio, como usted bien ha dicho, señor Bonet, transformó en urbano lo rural. Yo precisamente vivo muy cerca de esa plaza y admiro la arquitectura de hierro; mi padre fue soldador en su época, cuando vino del pueblo como inmigrante a Madrid. Yo he estado en Budapest, he visto el primer metro continental, la llamada línea 1900, porque, aunque la primera fue la de Londres, esa línea magnífica y sigue en funcionamiento con los mismos trenes. Conocemos el metro de Moscú y el de Viena, que tienen un museo de tranvías; va a ser el 150 aniversario del metro de Londres, y hay otro museo de transportes en Nueva York. Tienen material móvil y tienen todas las series históricas de trenes de material móvil. En Barcelona hace poco lo llevaron al chatarrero; no sé si lo han guardado para hacer lo mismo en el futuro o si tienen la voluntad de hacer este museo, que no habría ninguna justificación para no hacerlo.

Se podrían producir rodajes filmicos con apoyo a la cultura del cine, usando las bocas de acceso originales de Cuatro Caminos, como la de Reina Victoria, o de Tirso de Molina, que son las bocas originales; la embocadura de Palacios desde luego es magnífica aunque haya quien no lo quiera reconocer. Desde luego, no podemos decir lo mismo de las cocheras dispersas que había en Ventas del año 1923 porque han sido destruidas.

Hay un informe de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando que dice: "Conservar el utillaje y la maquinaria instalados en las mismas como objetos museográficos de la arquitectura industrial del siglo XX." Esta es una hojita en la que hay una parte que ha dicho usted, señor Bonet, que es como si no tuviera valor histórico, un informe que despachan con tres, seis, ocho líneas. Pero, claro, debe haber un informe más profundo el cual desconocemos.

El mejor lugar para hacer un museo del metro con material móvil es este. ¿O es que quieren terminar con él en el Partido Popular? Parece ser que quieren terminar con él. Porque el Museo de Delicias no tiene nada que ver con el metro, porque la ciudadanía madrileña tiene un solar en el centro de Madrid con todo lo necesario: el material móvil en uso, y ya está hecho. Tenemos piezas a nivel mundial y no hay otro, como ha dicho la portavoz de Izquierda Unida. Hay museos de metro en Berlín, que lo visité el verano pasado, en Nueva York, y en Budapest, que lo visité el año anterior.

Respecto a los vehículos inaugurales, se ha hablado aquí de los valores de los ascensores de Madrid, y se ha dicho que fuimos más punteros que la propia ciudad de Nueva York. No le vamos a pedir que puedan recuperar el templete de Porriño porque lo mismo eso es mucho más difícil, ni tampoco que ponga en valor que fueron refugio de los ciudadanos en la Guerra Civil, tampoco, porque no estaban aquí las fuerzas que ganaron la guerra. No sé si las magníficas escaleras de acceso también tienen valor para el Grupo Popular o no, o si también hay que destruirlas o si las compran como chatarra, que se lo lleven de estrijo.

La estructura se podría rehabilitar. Se empieza a introducir la soldadura, usted lo ha dicho y, si no, usted lo sabe, señor Bonet. Ya no se puede en la boca del túnel de Ventas, ni tampoco con el derribo de la nave de motores, pero parece que podríamos —e insistimos— conservar una pareja de cada convoy, ¿para qué uso? Claramente para hacer un museo. Me gustaría saber cómo va a

comprenderse que se guarden dos vehículos de cada modelo si no es para algún día poder exponerlos a la ciudadanía para que vean cómo ha evolucionado este transporte tan querido por todos, que se le llena la boca al Partido Popular de que le queremos, isí que le queremos!, y queremos también que se exhiba y que se fortalezca la cultura, como sería al hacer un museo del metro en la ciudad de Madrid. Son recuperables, porque pueden perfectamente recuperarse, aunque no haya proliferación de museos en nuestra ciudad, cuando se puede ver el éxito de la estación de Chamberí. Por cierto, la publicidad precisamente utiliza la boca de Palacios, es curioso; o sea, una cosa que ven que es buena y utilizan para algo, y luego no quieren protegerla.

Es cierto que merece la pena hacer un museo en las cocheras originales. La reversión de la parcela, aunque sea parcialmente, podría hacerse, se ha hecho con el Palacio de Gamazo y se ha hecho con Beti Jai, como ya se ha dicho. La parte histórica se puede recuperar si hay voluntad política, porque la parte histórica existe todavía pero es la voluntad política la que no existe.

Por valores históricos, por centralidad hay un montón de argumentos y no queremos utilizar el mapa de los horrores, de las barbaridades y de los desmanes, pero usted mismo comprenderá que Nôtre Dame, que es una catedral, está llena de ciudadanos y turistas que disfrutan, y también de creyentes que van a disfrutar de su creencia religiosa y no hay ningún problema. El negocio debe estar impedido que se produzca al margen de los usuarios, solo ven negocio algunos. La ubicación, la justificación, la pertenencia, la oportunidad, la sensibilidad, todo eso, si lo tuvieran, les haría no actuar como van a actuar o como pretenden, que es con expolio: acción efecto de expoliar, botín del vencedor; en este caso sería del perdedor porque si se esperan 80 días, seguramente que ya no lo harían pero ya están corriendo...

El Sr. **PRESIDENTE:** Don Eustaquio, debe ir terminando.

El Sr. **JIMÉNEZ MOLERO:** Sí, muchas gracias, señor Presidente, voy terminando. Expoliar es despojar con violencia o con iniquidad, maldad e injusticia grande, que sería esto. ¡Una gran injusticia! Claro, es que realmente, señor Presidente, la expolición, que son distintas formas argumentales para decir lo mismo, es infinita y, claro, luego vendrá el Partido Popular para reprocharme qué cosas sobre lo que hemos hecho en el pasado y no se va a circunscribir a esto, en si están a favor o en contra y en aclarar por qué están en contra con argumentos sólidos y solventes.

En el Partido Popular tienen la vocación, ahora más eficazmente desarrollada, de despojar de bienes a entidades públicas históricas para dejarlas desmanteladas; este sería el caso, si lo hacen, de las cocheras históricas. Probablemente con la mitad, incluso con un tercio, sea suficiente, pero, por favor, no lo rechacen. ¡Conmuévanse como el resto! Tienen mucha falta de justicia: se van y dan negocio a alguien. ¿No les suena? Ya saben que no es personal, pero se siguen pareciendo a ustedes mismos. Respondan.

El Sr. **PRESIDENTE:** Don Eustaquio, vaya finalizando; lleva dos minutos de más.

El Sr. **JIMÉNEZ MOLERO**: Voy terminando, señor Presidente. ¿Por qué guardan dos vehículos? Destrozan todo, hasta a sus candidatos. Si no tienen vocación de administrar lo público, déjenlo, no lo administren, pero no lo expolien. Es preciso saber lo que se quiere y cuándo se quiere, hay que tener el valor de decirlo y, cuándo se dice, es menester tener el coraje de realizarlo. Señores del Partido Popular, sean valientes y justos y piensen en la ciudadanía madrileña y no la dejen de lado -aunque lo hacen- porque van a perder las elecciones. Yo no sé si será la última vez que intervenga aquí, pero, desde luego, a mí me encontrarán siempre defendiendo a los ciudadanos y las causas justas como esta. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra el señor Cabrera en representación del Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **CABRERA ORELLANA**: Muchas gracias, señor Presidente. Muchísimas gracias, don Álvaro Bonet por su magnífica exposición, su excelente trabajo de investigación y, sobre todo, por su compromiso; es una satisfacción ver a jóvenes con talento dedicándolo precisamente a trabajar por nuestra cultura.

Ha llegado usted en mala época a esta Asamblea, señor Bonet, porque ha venido en la época de los besos, que es justamente la que hay antes de la campaña electoral; entonces, como ha venido usted en época de besos, se va a ir lleno de besos. Yo no le voy a dar los que no le corresponden, pero sí le daré sus méritos profesionales porque me parece que presenta usted un excelente trabajo y las personas que le acompañan han demostrado, evidentemente, su interés por algo tan bonito como es mantener la cultura industrial, en este caso, y arquitectónica de nuestra región, sobre todo de algo de lo que todos nos sentimos orgullosos, que es el metropolitano de Madrid.

Todo esto que ha oído aquí -espero que lo sepa contextualizar- no es verdad, porque si todo el mundo hubiera tenido esta enorme sensibilidad le puedo asegurar que hace cuatro días hemos hecho unos presupuestos, en los que nos hemos tenido que retratar todos los Grupos políticos -se los mandaré si usted quiere-, y los Grupos aquí presentes, tan sensibles ante su proyecto, no lo tuvieron en cuenta a la hora de hacer números, porque al final lo que no son pesetas son puñetas y en este caso concreto, cuando llega la hora de poner negro sobre blanco en los presupuestos y hay que decir: en Metro vamos distraer estos 80 millones que no son necesarios para ponerlos en esta partida y vamos a hacer esto o aquello, no se ha tenido en cuenta. Por lo tanto, yo creo que usted es ya lo suficientemente adulto para darse cuenta de cuándo se está en campaña y ha venido usted en precampaña.

Dicho esto, le puedo decir que, por mi parte, por parte del Grupo Parlamentario Popular, lo único que puede encontrar es reconocimiento y apoyo hacia su trabajo y que busquemos todos los puntos de encuentro con su labor, pero siempre desde la responsabilidad que supone gobernar y pagar una nómina muy importante todos los meses, de los muchos empleados que tiene esta compañía y de prestar unos servicios a los ciudadanos que son imprescindibles.

Haber conservado hasta aquí el patrimonio actual la verdad es que tiene mucho mérito; ya me hubiera gustado a mí que se hubieran conservado unos famosos trenes que un buen día, en la estación de Atocha, inexplicablemente se desguazaron; creo que también formaban parte de la historia de España, de una terrible historia de España y, por supuesto, también de nuestro sistema ferroviario, sin embargo, aquello sí hubo prisa en desmontarlo. Otros han tenido la sensibilidad de conservar durante muchos años las primeras unidades de trenes que hubo en Metropolitano.

Por lo tanto, el Partido Popular, en la parte que yo represento por mí y, por supuesto, el Gobierno, que no está presente pero que es de nuestro partido, claramente apuesta por mantener el patrimonio cultural de Metro hasta el final. Personalmente, puedo decirle que voy un poco más allá, primero, por mi relación personal con Metro, porque me honro de ser muy amigo de alguien que usted ha mencionado, como es el señor Otamendi -fijese hasta qué punto hablamos de una empresa que, después de estos cien años, todavía mantiene una tradición familiar en las personas vinculadas a ella-, que actualmente es uno de los directivos de la compañía. Por lo tanto, creo que hay mucha gente velando día a día por mantener y conservar el patrimonio de Metro. Hasta tal punto puede llegar el compromiso personal que algunos tenemos con Metro que yo llevo siempre en mi cartera un billete de metro que coincide con la fecha de mi nacimiento, justamente tiene 60 años y unos meses: el día 19 de septiembre de 1954 este billete fue emitido en el metro y yo lo conservo en mi cartera, y también tengo la suerte de poder tener el primer billete de metro, del 17 de octubre de 1919, que costó 15 céntimos.

Por lo tanto, somos muchos los que nos preocupamos del patrimonio de esta compañía, cada uno a su manera, cada uno aportando lo que puede: su conocimiento, su esfuerzo, su talento -como el de ustedes- y su trabajo, y por supuesto me consta que desde la compañía también se van a aportar los recursos necesarios. Lo único que puedo ponerle absolutamente en claro en este momento es que no hay nadie, con respecto al proyecto que ustedes representan, con más sensibilidad que el Partido Popular para sacarlo adelante, se lo puedo asegurar. En cuanto a los medios que podamos poner a disposición de este proyecto, en la medida que se pueda plantear dar continuidad o reforzar este proyecto que ustedes presentan, siempre nos van a tener a su lado, pero desde la responsabilidad de gobernar, nunca de venir a regalarles el oído ni, por supuesto, para repartir besos, porque no estamos en el mejor momento para plantearnos estas cuestiones.

Insisto en agradecerle su trabajo y me pongo a su disposición en lo que podamos hacer para colaborar con ustedes activamente, porque creo que lo que ustedes están haciendo es un bien social para todos los madrileños y, por tanto, nosotros vamos a estar a su lado. Le transmito mi personal sensibilidad hacia este proyecto, que me ha encantado y que he disfrutado muchísimo, y la prueba evidente, como le dicho, es que llevo siempre conmigo un trocito de metro en mi cartera porque me parece que es algo fundamental. Quien no quiere conocer su historia y quien no la ama, a veces la repite malamente. Yo quiero quedarme con la parte bonita de nuestra historia y, desde luego, este proyecto que ustedes representan lo es. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cabrera. Para finalizar, tiene la palabra don Álvaro Bonet por un tiempo máximo de diez minutos. Por lo que veo, a todos nos ha encantado su exposición.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN MADRID, CIUDADANÍA Y PATRIMONIO** (Bonet López): Gracias. En primer lugar, agradezco su atención y sus congratulaciones hacia este proyecto que presentamos desde Madrid, Ciudadanía y Patrimonio y Sametrahm, que somos las dos plataformas que constituimos "Salvemos las cocheras de Cuatro Caminos". Dado el agradecimiento por su atención, voy a intentar contestarles, en la medida que me sea posible, y proporcionarles algunos datos más. Contestaré por orden de cortesía. Yo sé que todos estáis de acuerdo, incluso parece que el Partido Popular también, en sacar adelante un museo, lo cual me tranquiliza y me alegra saber que hay tanto consenso hacia un proyecto tan magnífico como sería conservar las cocheras. Os agradezco ese interés y esperamos que así sea.

Respecto a lo publicado en la prensa, precisamente acababa la exposición con un recortable de un publinreportaje que salió antes de que estuviera acordada la venta a la empresa que ha sido adjudicataria del solar. Solo quiero decir que este tipo de cosas parecen feas, porque parece que la adjudicación estaba acordada antes de que se llevase a cabo.

En relación con Budapest, su metro es Patrimonio de la Humanidad. Y respecto al informe de la Real Academia de Bellas Artes he de decir que no han debido siquiera estar en las cocheras, ni saben qué hay en las cocheras, porque las cocheras están en uso y no están los trenes históricos, están fuera. Por tanto, difícilmente pueden conservar material histórico cuando lo histórico son las cocheras y no el material que hay dentro, pues el material es el material rodante que está en uso actualmente, que, sí, dentro de cien años también será patrimonio. Por lo tanto, sería incluso interesante establecer, desde Metro de Madrid, una disposición por ir añadiendo esos trenes que vayan estando fuera de servicio y que nunca se pierda esa condición de serie continua que tenemos, que eso es lo único, porque hay otros museos de metro que conservan alguna unidad antigua. El de Barcelona, que ha mencionado, mandó a chatarra todo, pero tienen un tren; tienen el tren original con el que se inauguró en el año 23 la línea de Barcelona, y ese tren lo tienen restaurado y lo sacan a rodar de vez en cuando. O sea que hasta en Barcelona tienen una cierta sensibilidad en ese aspecto.

Marisa, muchas gracias. Me ha tratado de usted, le voy a tratar de usted también. Gracias, por reconocer lo fundamental que es el trabajo que hacemos. Llevamos mucho tiempo defendiendo los valores patrimoniales de la ciudad. No somos una asociación política en el sentido partidista, somos una asociación política en el sentido ciudadano de la polis griega. Es decir, estamos comprometidos con nuestra ciudad, y el interés que nos mueve es perpetuar esa cultura y engrandecerla, porque una sociedad que destruye su pasado no es una sociedad, es un caos; y prueba de ello lo tenemos en la misma falta de respeto e interés -bueno, de respeto y de civilización- que mueve a destruir las estatuas babilónicas o los budas de Bamiyán. Es la misma; o sea, la falta de respeto hacia la cultura, hacia ese saber milenario. Porque una escultura no es solo la piedra, es la

intención proyectada por el hombre en ese hacer hace miles de años, y ese es el valor que tenemos que conservar y que tenemos que transmitir.

No voy a hablar de la privatización en términos generales. A mí realmente lo que me preocupa de esto es que... Yo no he venido a vencer, yo he venido a convencerles, y en este caso ustedes, representantes del Partido Popular -todavía son el Gobierno. Ya digo que les diré algo al final-, convézanse de que esto es algo bueno para todos y que, aunque ya hay esa sensibilidad, tenemos que ir hacia eso.

A doña Loreto, quiero decirle que yo estoy de acuerdo en que la conciencia -que es una de las cosas que ha mencionado- es lo más principal de esto. Respecto a la exposición que menciona, tenemos aquí a una de las responsables, a la que he pedido que viniera, la profesora Mercedes López de García; es profesora titular de la Universidad Politécnica de la Cátedra de Estética de la Ingeniería, de la Escuela de Caminos, Canales y Puertos y es una de las fundadoras de la TICCIH España, que es la que ha promovido esta exposición de los 100 Elementos del Patrimonio Industrial de España, entre los que figura el Metro de Madrid, como no podía ser de otra manera. Por eso, doña Loreto, aunque crea que lo hemos planteado tarde, el problema es que no siempre podemos estar... Se abren demasiados frentes en el patrimonio de una ciudad de tantos millones de habitantes en el que día a día luchamos. En concreto, respecto a las cocheras, en 2009 Sametrahm propuso la declaración BIC, en 2014 también, y, por último, nosotros el 17 de noviembre del año pasado presentábamos esta solicitud (*Mostrando un documento.*) de declaración BIC de todo el metro originario -de ese que hemos visto en el mapa- con un informe de las cocheras en el que ponemos todos los valores. A esta declaración se han adherido personas como el pintor Antonio López -del cual tiene un cuadro en el vestíbulo- o el escultor Julio López y el escritor Manuel Vicent. Tenemos una serie de personas reconocidas en el mundo de la cultura que lo han apoyado. Con lo cual, que la Academia de San Fernando no lo haga yo creo que ha sido un error por su parte; intentaremos hablar con ellos para que tomen conciencia, si eso es lo que les falta.

Quería hacer una breve pasada de las últimas imágenes porque resulta que París, esa capital de Francia, esa capital que tuvo la sensibilidad y la visión de futuro de crear el primer museo de ciencia y tecnología del mundo el Conservatoire des Arts et Métiers en el año 1794, en la abadía de Saint Martin de Champs, que había sido desafectada por la Revolución Francesa, y ahí tienen hasta las lentes de Lavoisier, uno de los ajusticiados por la Revolución Francesa; el químico Lavoisier, que había estudiado la óptica, el padre de la óptica. Tienen ustedes la oportunidad de no repetir esos errores, de los que, por ejemplo, París se arrepiente. En esta imagen pueden ver los Mercados de Les Halles, los mercados centrales de Napoleón III, que construye Víctor Baltard, que cuando se derriban en los años 70 ya están reconocidos como la obra más importante de la arquitectura del hierro en la historia de la humanidad. Y estos magníficos pabellones de fundición de Víctor de Baltard acabaron de esta suerte, y desde entonces París lamenta su suerte porque no han sabido resolver un problema de costura urbana. Continuamente, les sale pus por Les Halles. No saben qué hacer, no saben cómo resolver este espacio que destruyeron. A pesar de eso, Francia es una de las mayores protectoras de su patrimonio, simplemente han tenido algunos errores. En la diapositiva anterior el anterior veíamos el metro de

Budapest; en esta podemos ver la imagen del metro de París, que también es patrimonio, o ciudades como Londres, capital del Reino Unido, que han sabido hacer este museo del transporte en Londres en una nave que era el Covent Garden, es decir, el mercado de frutas y verduras, ni siquiera tenía que ver, pero era una arquitectura muy adecuada para meter esto. Tienen un depósito con trenes, que está en otra zona de la ciudad, para conservar ese material. Se gastaron 22 millones de libras en la restauración de este museo entre 2005 y 2007; 22 millones de libras son cerca de 30 millones de euros, un poquito menos de la mitad del precio por el que se han vendido las cocheras. Aquí vemos el Museo del Ferrocarril de York. Curiosamente tengo aquí unos datos que les quería dar. El Museo del Ferrocarril de York tiene 717.000 visitantes en 2011, y el año pasado 732.000, frente a, por ejemplo, el Museo Nacional del Ferrocarril de Madrid, que tiene 98.000 visitas al año en 2011; es decir, que en esas mismas fechas vemos la diferencia. Es que no promocionamos mucho estos museos nuestros de tecnología, quizá porque no hemos sabido valorar suficientemente lo que representa la tecnología en nuestro país, a la que llegamos tarde y a la que vamos a llegar tarde también en reconocer.

En esta imagen pueden ver cómo en 2013 Londres celebraba el 150 aniversario de su metro –se inauguró en 1863-, volviendo a introducir una máquina de vapor, la original que circuló por esa misma línea, en la estación inaugural del metro de Londres. Esto fue hace nada, hace dos años. También el museo de Viena, que ha sido citado, en el que en las antiguas cocheras de tranvía de 1901 se conservan cerca de cien coches de tranvías, es decir, una colección de tranvías -no de metro, pero sí de tranvías- y fue abierto en el año 1992. Este local fue protegido en los años ochenta; es decir, que con menos de 80 años de antigüedad -las nuestras tienen 95- ya lo estaban considerando patrimonio. Aquí pueden ver parte de ese material rodante que han conservado. Sin embargo, con la adecuada difusión –y ahí también estoy respondiendo a doña Loreto- sobre que un museo sea algo más que un museo. Obviamente, nadie está en el concepto decimonónico con esa cosa de conservar y exponer simplemente, sino que sea interactivo con la ciudadanía, que la ciudadanía acuda al museo, que sea formativo, que sea educativo, pero que además forme parte de nuestra memoria, como ya lo es el metro de Madrid, que ya forma parte de la memoria de cuatro generaciones de madrileños y de personas que han venido a Madrid. Todos hemos cogido el metro, y eso nos une no solo con la ciudad sino con nuestros antepasados, y es algo que pertenece a todos y además está en la memoria de todos, incluso el que no lo haya cogido ha visto las bocas por la calle.

Un museo fuera no tendría sentido, en otra zona no tendría sentido, porque si ustedes dijeran: un museo... Pero no podemos invertir solo en patrimonio, es que si se hace fuera de Madrid solo sería patrimonio porque no tendría ningún otro valor más que el de conservarlo. En las cocheras de Cuatro Caminos haría barrio, tendría una accesibilidad, se podrían hacer exhibiciones en la línea uno; o sea, estamos hablando de un lugar único en la que estaría contextualizada la colección, porque esos trenes, en vida útil, estuvieron guardados en esas cocheras. Y para que no piensen que las cosas que están avejentadas no tienen solución, aquí les traigo esta locomotora del puerto de El Musel en Asturias, que funcionó hasta los años sesenta, es de vapor; aquí pueden ver cómo estaba, así llegó a Madrid y así está ahora, es el único ferrocarril de vapor que circula en la Comunidad de Madrid, recuperando un trazado del tren de Arganda, ese que pita más que andan, como saben ustedes.

Aquí pueden ver cómo Metro ya ha sabido reconocer el valor de alguno de sus patrimonios como la nave de motores. En el propio Twitter tienen la propia imagen de fondo de Chamberí; o sea, que ya están poniendo en valor precisamente eso. Como les decía, aquí tienen la imagen del informe y la solicitud que hemos presentado. Ya han pasado los tres meses preceptivos que establece el reglamento de administración para contestar y no hemos recibido respuesta por parte de la Dirección General de Patrimonio; estamos a la espera de saber si consideran que el metro es un bien de interés cultural o no.

Por otro lado, además de firmas de importantes personas, hemos recabado 11.500 firmas en "change.org" para declarar bien de interés cultural las cocheras de Metro de Madrid. Ayer mismo, por la noche, recibíamos una comunicación del Museo de Tranvías de Nuremberg en la que nos dicen que el ejemplo de estas ciudades que han hecho sus museos del tranvía debería ser seguido por Madrid y que las cocheras de Reina Victoria es la única oportunidad que tenemos para hacer un "ein kulturelles Zentrum für Industrie, und Verkehrsgeschichte zu schaffen", un centro cultural para la industria y el transporte. Asimismo, nos recomiendan que sigamos el ejemplo de otros metropolitanos en ese sentido y que se salven. Es decir, la conciencia de este asunto está llegando internacionalmente. Esto es lo que decimos: hay unas cocheras y hay una colección de trenes; uno más lo otro, igual a museo del metro.

Si me lo permiten, ahora voy a contestar a don José Cabrera, que nos felicitaba igualmente por el trabajo. Estamos muy orgullosos del trabajo que hemos hecho, porque la satisfacción de conocer estas cosas es lo que te va aportando también la propia investigación. En el transcurso nos hemos enriquecido, hemos conocido muchísimos datos, hemos considerado lo maravilloso que es este metro nuestro. También hemos visto cómo la única manera de contextualizar esa cultura industrial, que decía usted que hay que mantener y contextualizar, es aquí. Espero que, en lo que queda de Legislatura, se haga. No sé quién va a salir en la siguiente, pero, en el caso de que salieran ustedes, tendrían ahora la oportunidad de empezar algo y continuarlo después; de salvar esas cocheras, porque la oportunidad es única. Si se hace eso, lo que va a sustituir a las cocheras es algo anodino, que no nos refiere a nada; sin embargo, estamos proponiendo un museo. Como museo, no tiene por qué ser una carga económica. Los museos también arrojan beneficios; si no, vea los millones que se han invertido en Inglaterra.

Respecto a que se hayan desguazado trenes en otras épocas... Bueno, la sensibilidad de guardar los metros que se han conservado fue en gran parte de los años setenta, cuando se guardaron las unidades originales que dejaron de circular, las de 1919. Eso ha sido un milagro. Ha sido un milagro que se hayan conservado las cocheras con 95 años en uso. Es un milagro que se haya conservado esa colección de trenes; pero, precisamente porque es un milagro, no debemos dejar pasar esta oportunidad. Y si usted tiene ese compromiso personal y tanto le une al metro, es amigo de Otamendi y tiene una tradición familiar, todo eso, si se quiere quedar con la parte bonita, quédese con las cocheras; no se quede con el proyecto de Ibosa, que es vulgar y que no aporta nada a esta sociedad.

En este momento tenemos la oportunidad única de tener un museo único. Si eso se pierde, en este momento, como son ustedes el Gobierno, ustedes serán los responsables. Sé que apoyan el trabajo, que les ha gustado –ya lo ha dicho-, pero no me gusta que diga: “desde la responsabilidad de gobernar”, como indicando que parece que prima antes cuadrar los presupuestos y las cuentas. Porque, si tenemos en cuenta el dato que dio el otro día en el desayuno informativo el consejero delegado de Metro don Ignacio González Velayos de que el presupuesto anual de Metro es de 1.000 millones, 88 representan apenas un 8,8 por ciento del presupuesto anual, que, dividido entre ocho años –es decir, dos Legislaturas-, representaría un 1 por ciento; concepto, por cierto, que existe en obras públicas, como el 1 por ciento cultural, que es lo que está obligada a pagar una obra pública por cultura y por desarrollo, como contrapartida a lo que aporta de tecnología o de infraestructura, para que se aporte también algo a lo cultural. Ese 1 por ciento en dos Legislaturas representaría lo mismo del presupuesto anual de Metro. No me sirve decir que sea una responsabilidad del Gobierno. Por favor, asuman este cometido; hagan lo posible; declaren bien de interés cultural las cocheras conforme a la petición que se ha hecho porque de esa manera pueden ustedes frenar todo. Una declaración de bien de interés cultural frena automáticamente el urbanismo, las licencias concedidas y el planeamiento. Es decir, declárenlas, sálvenlas y hagan ustedes un favor no solo a los madrileños sino a ustedes también, como ciudadanos. Muchas gracias a todos por su atención. Espero poder volver en otra ocasión y colaborar más como ciudadano con esta Cámara.

El Sr. **PRESIDENTE:** Muchísimas gracias, don Álvaro. Agradecemos su brillante intervención. Sinceramente, a título personal, me ha gustado y espero que vuelva a esta Cámara, como ha dicho usted. También quiero agradecer la presencia del resto de miembros de la Asociación Madrid, Ciudadanía y Patrimonio. Pasamos al último punto del orden del día.