

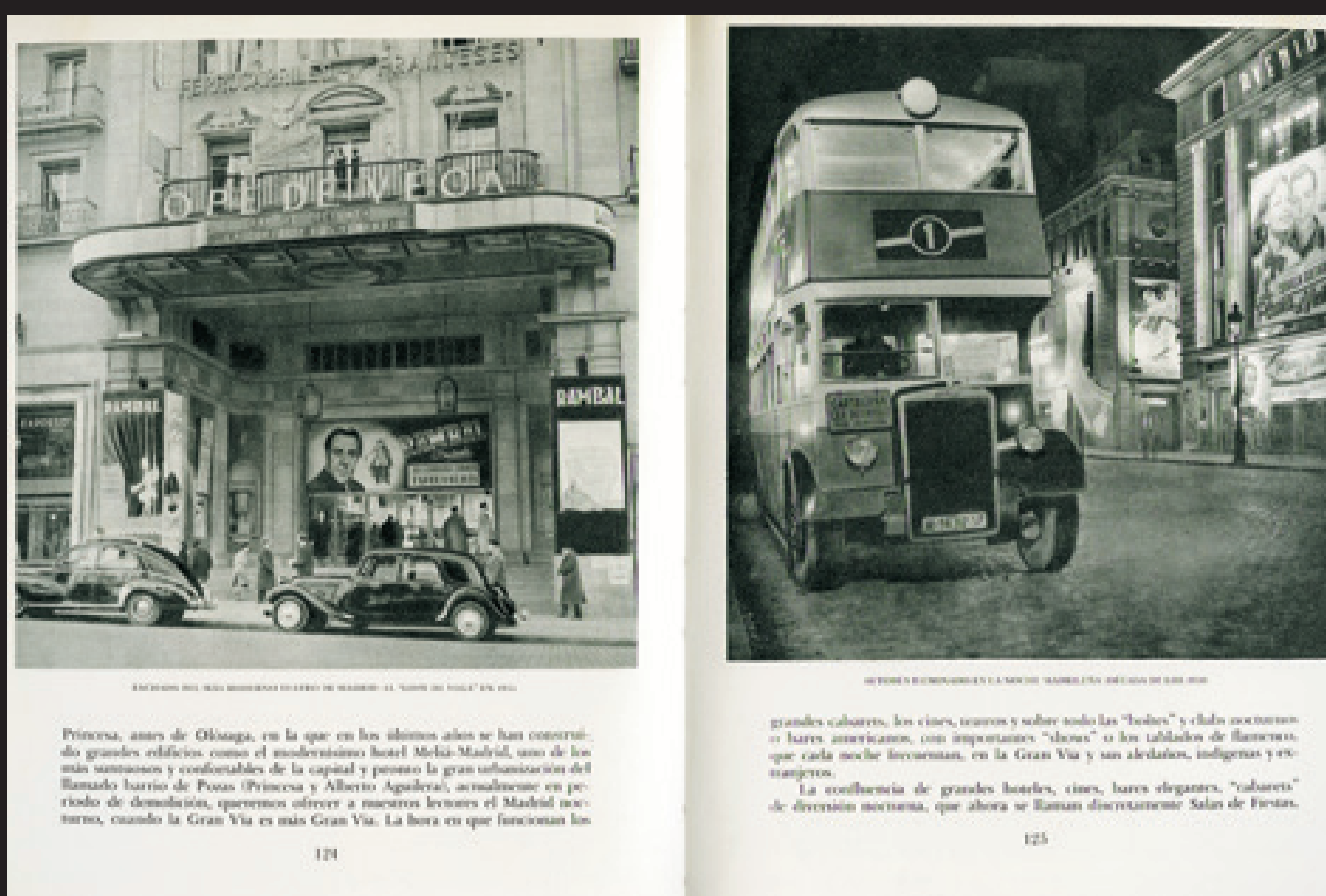
El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



Autoretrato con su hijo 1962

Francesc Català-Roca (1922-1998) es uno de los mejores fotógrafos españoles del siglo XX. Su dominio de luces y sombras nos traslada a tiempos y situaciones que hoy se nos antojan muy lejanos, casi irreales. La vinculación de Català-Roca con Madrid se fragua en el encargo que la editorial Destino le realiza para ilustrar una guía turística sobre la capital y que será publicada en 1954. El éxito de dicha guía tuvo como consecuencia la impresión de ediciones posteriores en 1959 y 1971 y en ambos casos Català-Roca viajó a Madrid para realizar nuevas fotografías. Esta feliz circunstancia ha dejado cientos de imágenes de la vida de Madrid donde se percibe cómo el desarrollo económico ha

transformado –para bien y para mal– la fisonomía de la ciudad. Esta exposición supone una selección de quince imágenes en las que el transporte público tiene un peso fundamental. La ubicación de las fotos en conocidos rincones de la ciudad pone en valor dichas imágenes ya que se corresponden con situaciones, vehículos o modos de transporte que incluso ya han desaparecido. A modo de reflexión sobre los cambios y transformaciones acaecidos en Madrid cada panel incluye una foto realizada en 2015 por el fotógrafo Miguel Berrocal y que pretende rastrear la esencia de Català-Roca en esos mismos lugares y situaciones pero en el contexto del Madrid del siglo XXI.



"Madrid" Ed. Destino. Juan A. Cabezas 1971



Plano de la Guía de Madrid. Francisco Fontanals



Col·legi d'Arquitectes de Catalunya

El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



Autobús Leyland Titan OPD2. Carrocería de dos pisos construida por Carde y Escoriaza. Línea 2 (barrada) de Manuel Becerra a Reina Victoria por O'Donnell. (circa 1954).

Nocturno

La imagen nocturna de la Plaza de Cibeles podría ser el guiño del fotógrafo a dos realidades bien distintas que en aquella época aún convivían en Madrid, el flamante autobús urbano de dos pisos con su moderna iluminación y un coche a caballos casi en penumbra, símbolo de épocas pretéritas. La imagen destaca por el excepcional tratamiento de las luces y de las sombras algo al alcance de muy pocos fotógrafos cuando se trata de fotografía nocturna en blanco y negro. El edificio del Palacio de Comunicaciones como telón de fondo y su torre iluminada sirve para darle solemnidad y es el referente geográfico de un momento único e irrepetible del pasado de nuestra ciudad.



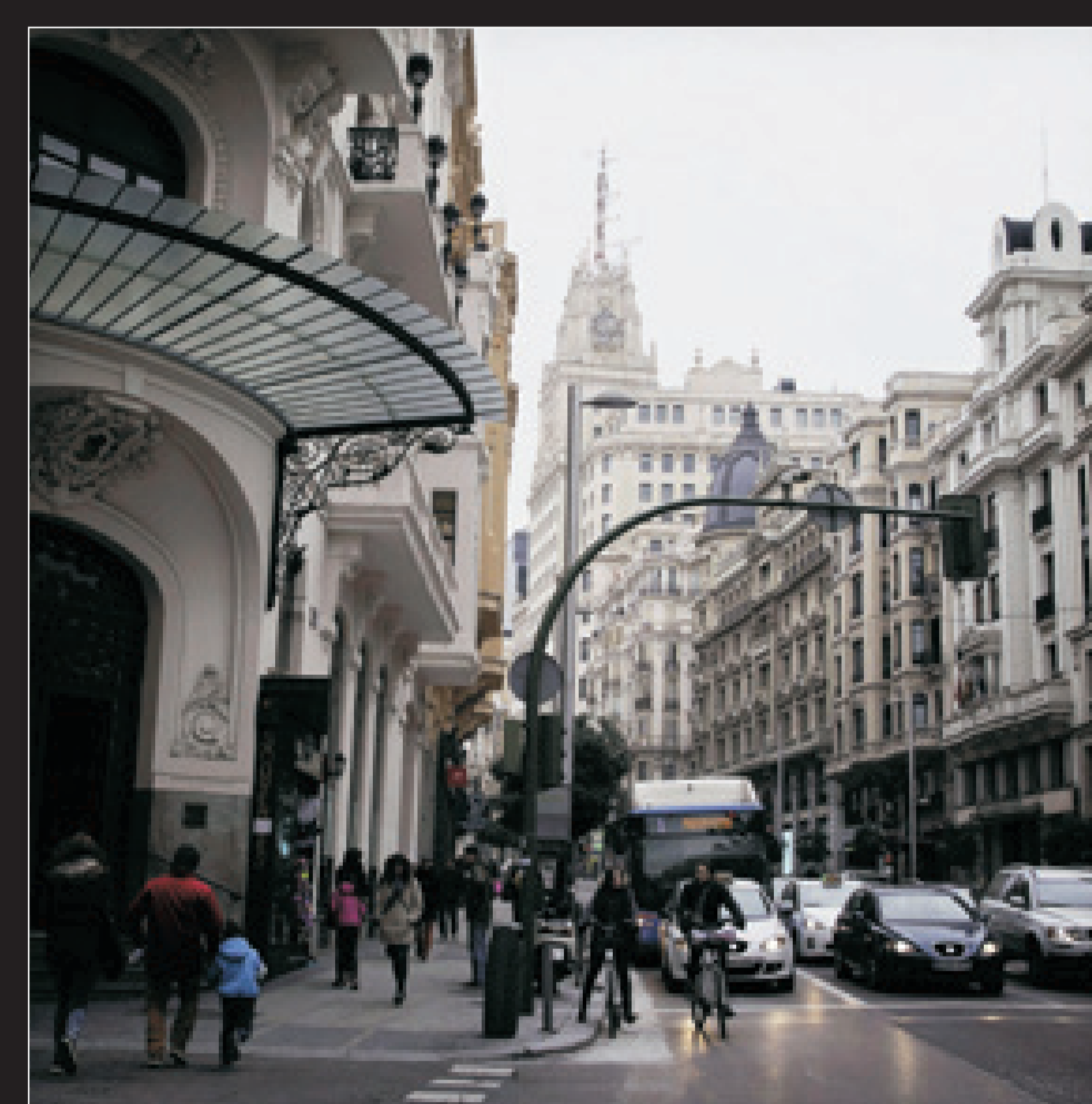
El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



Autobús Leyland Titan OPD2. Carrocería de dos pisos construida por la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles. Línea 1 (barrada), de Cea Bermúdez a Cartagena por Princesa. (circa 1954).

Melancolía

La Gran Vía fue fotografiada con pasión documental por Català-Roca. En esta imagen de la esquina de la Gran Vía con la calle Virgen de los Peligros se intuye la tristeza de una época de carencias que la ciudad trataba de superar. Los autobuses Leyland de dos pisos son el elemento más moderno entre vehículos con aspecto destartado y peatones embutidos en sobrios abrigos en un melancólico día húmedo y gris. El entorno arquitectónico, los edificios elegantes y rotundos, entre ellos el de Telefónica, transmiten, sin embargo y como contraste, un aire de elegancia, incluso de esperanza en el futuro.



El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



Estación de metro de Santo Domingo de la línea 2. Acceso Gran Vía. El autobús es un Leyland Titan OPD2 de la línea 1 (barrada). (circa 1954).

Bullicio

La Gran Vía ha sido siempre una arteria comercial, de ocio y de negocio. Su bullicio sedujo a Català-Roca que centró en sus aceras y edificios parte su actividad artística. En aquella época, al igual que hoy en día, la Gran Vía brillaba con luz propia y esta imagen es una buena muestra de ello al trasladarnos a una avenida plagada de cines, teatros, agencias de viajes, hoteles y todo tipo de comercios, de bares y cafeterías. Vistosos autobuses de dos pisos subían y bajaban desde Plaza de España a Callao con sus coloristas anuncios de licores o de tabaco. En primer plano dos jóvenes botones de algún hotel cercano con sus uniformes impolutos entran al metro ajenos al fotógrafo.



El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



Estación de Sol. Andén de línea 1 sentido Tetuán. En sentido Puente de Vallecas Atocha se encuentra un tren compuesto de coches "Embajadores" originales de 1919. (circa 1954)

De vuelta a casa

En la década de los años cincuenta el metro madrileño transportaba un millón de viajeros diarios superando al tranvía ya por entonces en clara decadencia. En aquella época los vestíbulos, escaleras y andenes del metro eran un continuo trasiego de viajeros. La estación de Sol era entonces –como ahora– uno de los más importantes nodos de la red y esta es la imagen que Català-Roca nos muestra. Viajeros esperando en el andén de la línea 1, muchos de ellos con aspecto de oficinistas, funcionarios o empleados de los comercios que lucen indumentarias que hoy se nos antojan clásicas. Desde la óptica documental esta foto es un verdadero tesoro al diseccionar al detalle cómo era una estación de aquella época con su bóveda recubierta completamente de azulejos.



El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



Tranvía "Belga" nº 480 construido en 1922. Circula en la línea Especial 32, Plaza Mayor - Legazpi, y ostenta una tablilla identificativa blanca con cinta diagonal roja. (circa 1954).

Soledad

Descendiendo por la calle de Toledo el veterano tranvía 480 modelo Charleroi V se dirige a su terminal en Legazpi. La imagen transmite soledad, algo poco habitual en un entorno tan populoso como el de este barrio de marcado carácter comercial y que por entonces también albergaba la sede del Mercado Central de Pescado o el populoso mercadillo del Rastro. Quizás sea la niebla o la paciente espera del fotógrafo lo que ha conseguido obtener una foto en la que los únicos protagonistas son el tranvía, el fondo con la monumental Puerta de Toledo y la neblina que aporta un aura de misterio a la imagen.



El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



Tranvía "Belga" nº 467 construido en 1922. Circula en la línea Especial 32, Plaza Mayor - Legazpi, y ostenta tablilla blanca con cinta diagonal roja. (circa 1954).

Nostalgia

Avanza la segunda mitad del siglo XX y el tranvía es paulatinamente expulsado del centro de Madrid. En aquella época numerosos tranvías procedentes del sur de la ciudad finalizaban sus rutas en la Plaza Mayor lugar de encuentro de conductores, cobradores o inspectores. En la foto no percibimos mucha actividad de viajeros esperando a subir al tranvía o quizás, como indica la posición del sol, la hora punta ya ha pasado y el tranvía Belga 467 reposa junto a su conductor aprovechando el tibio sol del invierno. El aspecto decadente del vehículo, un veterano tranvía con decenas de años acumulados en sus ejes habla del final de una época, que en el caso de la Plaza Mayor sería 1956.



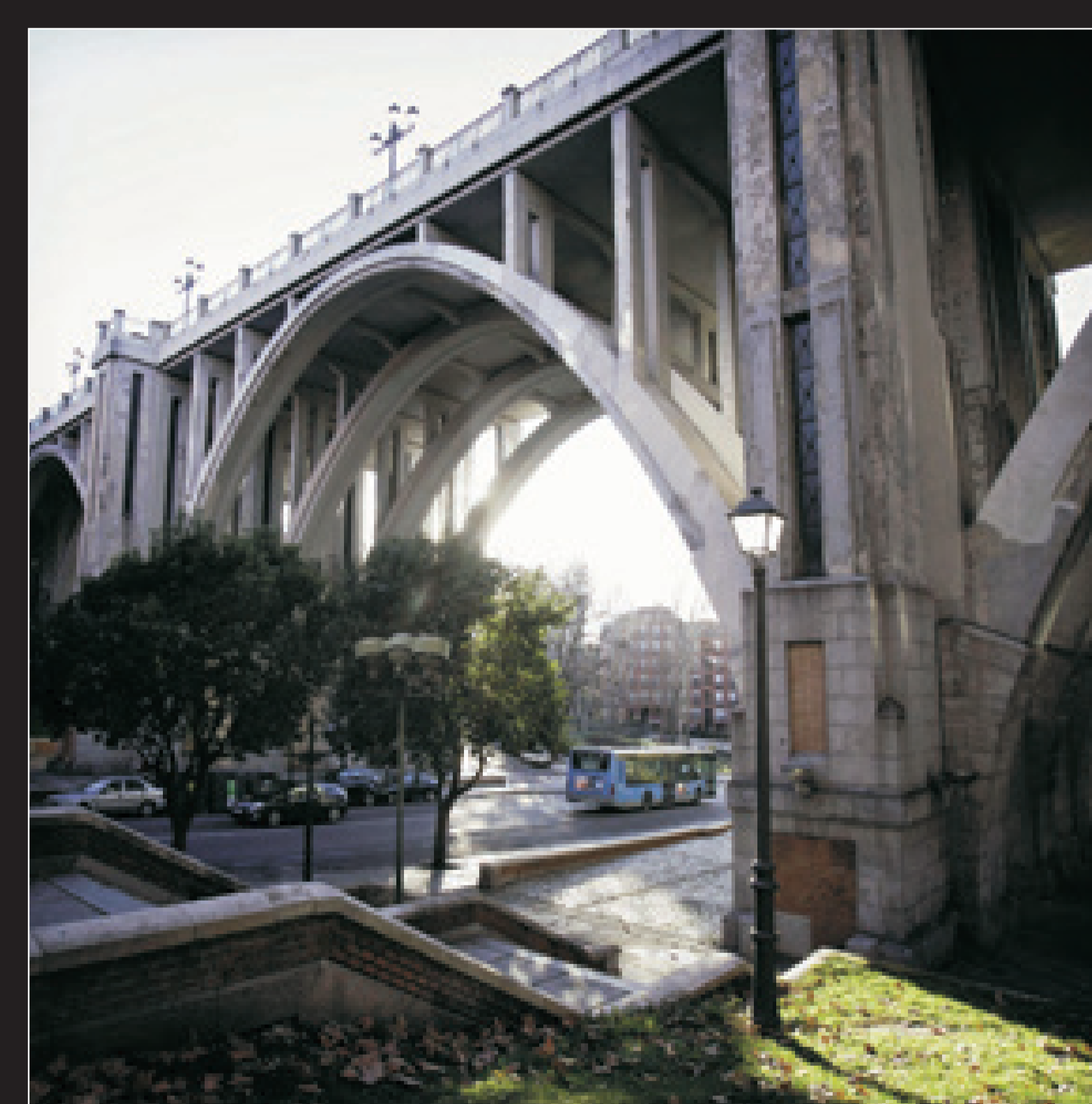
El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



Tranvía "Charleroi II a V", serie 500-630. Línea 36, Plaza Mayor-Alto Extremadura. Por entonces circulaba sobre el Viaducto la línea 50 Moncloa-Plaza Mayor por San Francisco. (circa 1954).

Elegancia

El viaducto de la calle Segovia es una construcción singular y su emplazamiento en pleno corazón del viejo Madrid unido a sus dimensiones colosales no deja indiferente al que transita bajo su enorme arco. La elegancia, sobriedad y hasta la frialdad de la secuencia del tranvía bajo la estructura de hormigón es una imagen imposible de emular en la actualidad con un paisaje mucho más contaminado visualmente por automóviles, la frondosa vegetación o los edificios levantados donde antes había solares. Una vez más Català-Roca no sólo capta una atmósfera sino que nos transmite un instante y una coyuntura única e irrepetible.



El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



Trolebús número 3 marca Jacquemond de fabricación francesa. Este modelo de trolebús era en ese momento el sùmmum de diseño entre los vehículos de la EMT. (circa 1954).

Diseño y comodidad

El trolebús tuvo una vida efímera en Madrid ya que sus líneas circularon tan sólo en el periodo comprendido entre los años 1949 y 1966. La red de trolebuses llegó a contar con ocho itinerarios que para evitar confusiones con las líneas de autobús fueron reenumeradas de la 101 a la 108. El año de mayor uso de los trolebuses fue 1963 con una cifra próxima a 45 millones de viajeros. En la imagen se aprecia cómo un trolebús Jacquemond gira desde Cedaceros a Alcalá casi en el inicio del recorrido en sentido a El Viso. Esta fantástica imagen de Català-Roca congela por un instante el movimiento giratorio del vehículo que aparece casi por sorpresa ante la mirada del viajero que está casi más pendiente del objetivo del fotógrafo que de la llegada del vehículo a su parada.



El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



Marquesina de la estación de Atocha. Destaca el Automotor TAF que era en ese momento el tren más rápido y "lujoso" de los que circulaban entre Madrid y Barcelona. (circa 1954).

Destinos lejanos

La marquesina de la estación de Atocha aparece en la imagen como una inmensa caverna llena de seres mitológicos que podían transportar al viajero a infinidad de destinos. Mientras que para muchos la estación de tren era sinónimo de vacaciones, para otros tenía a buen seguro connotaciones menos positivas como para los emigrantes o para los soldados forzados a viajar a lejanos cuarteles. Catalá-Roca consigue retratar fielmente la atmósfera densa y oscura de Atocha. Tan sólo la luz del fondo –hacia donde salen y entran los trenes– o la presencia plateada de un moderno automotor TAF suponen una cierta bocanada de aire fresco.



El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



Edificio de acceso a la estación de metro de José Antonio de la línea 1. Bautizada en 1919 como Gran Vía la estación recuperará su denominación actual en 1983. (circa 1954).

Ausencias

La confluencia de las calles Fuencarral y Hortaleza junto a la Gran Vía configura uno de los más bulliciosos enclaves de nuestra ciudad. La presencia del edificio de Telefónica, el primer rascacielos de Madrid, le otorga un plus de cosmopolitismo al entorno. En el año 1970 un referente paisajístico de este rincón de nuestra ciudad desapareció del mismo pasando a formar parte de una larga nómina de ausencias, de una colección de postales de edificios que ya no existen. Estamos hablando del templete que albergaba el ascensor de la estación de Gran Vía, obra del arquitecto Antonio Palacios que con la apertura de la línea 5 perdió su funcionalidad original.



El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



Autobús Pegaso Z-401 Pertenece a la Compañía Industrial Múgica Jorreto S.L., concesionaria del servicio de Madrid al Aeropuerto de Barajas y con salida desde Cibeles. (circa 1954).

El fin de una época

Un solitario autobús abandona Madrid en dirección al Aeropuerto de Barajas. Circula por la recién inaugurada "pista de Barajas" y la foto está disparada sobre el puente de la calle Arturo Soria, conocido por los mayores de la zona como "el puente de la CEA" siglas de Cinematográfica Española Americana. Estamos en un momento de despegue económico y la sociedad madrileña empieza a vivir un cierto ambiente de modernidad. Al fondo recortado sobre el horizonte el "rascacielos" de Francisco Silvela que aparece en otras fotos de Català-Roca. Lo peor de la posguerra parece quedar atrás definitivamente.



El transporte madrileño en el objetivo de Catalá-Roca



Tranvía Charleroi VI modernizado con una caja de tipo unificado. Pertenece a la línea 31, Plaza Mayor-Carabanchel Bajo, con un servicio corto de Pza. Mayor a Mataderos. (circa 1954).

Modernidad

Los tranvías modelo Charleroi VI originales de 1925 son sometidos a una profunda modernización en 1950 lo que prolongó su vida y le dio un cierto aspecto de modernidad con una nueva carrocería y puertas neumáticas. Uno de estos vehículos, el 717 asignado a la línea 31 aparece en la foto de Catalá-Roca accediendo a la Plaza Mayor. De nuevo estamos ante una imagen que ha requerido no sólo de la maestría y habilidad del fotógrafo para captar la luz y el ambiente sino de la paciente espera recompensada por la presencia del tranvía perfectamente enmarcado por el arco de acceso a la calle Toledo.



El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



Escaleras mecánicas de la estación de Plaza de España. Originalmente construidas en un solo tramo que fue sustituido por dos tramos para facilitar su mantenimiento en 1982 (circa 1970).

Progreso

En febrero de 1961 se pone en servicio el primer tramo del Ferrocarril Suburbano de Carabanchel que nació como empresa distinta a Metro de Madrid y que con sus nueve kilómetros de recorrido comunicaría la Plaza de España con el populoso barrio de Carabanchel. En su momento y por diversos motivos el "Suburbano" supuso un hito en los transportes de Madrid. Parte del atractivo del Suburbano estaba en la propia estación de Plaza de España que debido a su profundidad (21,50 metros) fue dotada de ascensor y de escaleras mecánicas, según la prensa de la época las más largas de Europa. Sin duda el Suburbano fue un gran adelanto para su época.



El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



Microbús Barrerios perteneciente a la red de la concesionaria Trainco en la plaza de Santo Domingo. Perteneció a la línea M-1 de la plaza de Isabel II a Ventas. (circa 1970).

Nuevos tiempos

Otra gran novedad del transporte público de Madrid es la llegada de los “microbuses” unos pequeños autobuses cuya concesión es llevada a cabo por una empresa privada y cuya tarifa es ligeramente superior a la de un autobús de la Empresa Municipal de Transportes. El acceso a un microbús sólo es posible si hay asiento libre, no hay cobrador y tampoco se emiten billetes, el conductor es el agente único que cobra el importe del viaje y permite el acceso al vehículo mediante el franqueo de un torniquete. La imagen documenta a la perfección una realidad desconocida para muchos, el torniquete de acceso en primer plano y el conductor con su peculiar uniforme coronado por una gorra.



El transporte madrileño en el objetivo de Català-Roca



En la estación de Lago se encuentran detenidos dos trenes de la serie 300 construidos para el Suburbano en 1959. El andén central no existe en la actualidad. (circa 1970).

Del blanco y negro al color

El Suburbano llega a Lago en el corazón de la Casa de Campo, una excelente noticia para los madrileños que perciben que su ciudad va saliendo paso a paso del oscuro pozo de la posguerra. Para las familias sin recursos el Suburbano fue su mejor –y única opción– para disfrutar de un día de campo. Muchos niños de la época vivían con emoción el momento de la llegada de los trenes a la Estación de Lago, después de un largo y misterioso túnel y de unas profundas escaleras mecánicas que parecían conducirles desde Plaza de España al centro de la Tierra. Muchas transformaciones sufriría posteriormente esta línea pero esa es otra historia...

