

### CENTENARIO DEL INICIO DE LAS OBRAS DEL METRO DE MADRID

# De utopía a realidad

JULIA SOLA LANDERO

El primer tramo del Metro de Madrid, inaugurado por Alfonso XIII el 17 de octubre de 1919, constaba de 3,48 kilómetros entre la Puerta del Sol y Cuatro Caminos, y se tardaba en recorrer 10 minutos, a razón de 25 kilómetros hora, una velocidad mucho mayor que el tranvía, que necesitaba 30 minutos para hacer el mismo trayecto. Las obras de aquel primer tramo se habían iniciado el 19 de septiembre de 1917, cuando una nutrida cuadrilla de obreros descargó en la Puerta del Sol desde una carreta de bueyes, los aperos necesarios para empezar a construir la estación más emblemática de Madrid. Este año se cumple el primer centenario de aquel comienzo.



El objetivo de aquellas obras impulsadas por la recién creada Compañía Metropolitana Alfonso XIII, era enlazar Sol y Cuatro Caminos con ocho estaciones intermedias: Puerta del Sol, Red de San Luis, Hospicio, Bilbao, Chamberí, Martínez Campos, Ríos Rosas y Cuatro Caminos. Los trabajos comenzaron entre el general escepticismo de los madrileños, porque, a pesar de que en Londres y Nueva York ya funcionaba desde hacía casi medio siglo y de que empezaba a extenderse en toda Europa, en España muy pocos creían en el metro.

Sin embargo, cuando se puso en marcha aquella modalidad de transporte nunca antes vista en la ciudad, tuvo tan buena acogida y fueron tantos los madrileños que se agolparon en las estaciones para viajar en aquellos trenes subterráneos, que la Compañía tuvo que publicar anuncios en la prensa para advertir de posibles accidentes.

Pero poner en pie el proyecto no fue tarea fácil, pues en aquellos primeros años del siglo XX (el primer coche en Madrid se matriculó en 1907) era difícil imaginar el crecimiento exponencial que tendría el tráfico rodado. Sin embargo, ya desde los últimos años del XIX hubo quien pensó en crear en Madrid una red de transporte subterráneo. El ingeniero Pedro García Faria elaboró en 1892 una propuesta con mucho de utopía para construir cinco líneas que confluirían en la Puerta del Sol. Fue

el año en que comenzó el cambio de la tracción animal por la tracción eléctrica. La idea era que los ríos más próximos a la capital, mediante saltos de agua, proporcionarían la energía necesaria al sistema. El proyecto no cuajó, a pesar de que estaban previstos todos los detalles: habría una primera, segunda y tercera clase, cuyo precio hubiera oscilado entre los 20 y los 13 céntimos, además de transporte de ganado.

Aquel mismo año, Manuel Becerra, efímero ministro de Fomento años antes, presentó ante el ministerio un proyecto para la creación de una red interior de tranvías rodeada por un cinturón ferroviario, por encargo de Arturo Soria, que desde su escaño parlamentario venía denunciando con vehemencia las deficiencias de los medios de transporte urbano. Un proyecto que, aunque logró obtener concesión, tampoco llegó a realizarse.

#### Adiós al tranvía

Sin embargo, a finales del siglo XIX ya se empezaba a ver que el tranvía, que había tenido un enorme desarrollo, estaba empezando a tocar techo y comenzaba un largo declive hasta 1972, en que circuló por última vez. Por entonces, las siete líneas existentes en Madrid tenían parada en la Puerta del Sol y se concentraban en el escaso espacio de 200 metros cuadrados, en seria competencia con multitud de carruajes. Se imponía encontrar soluciones.

---

En 1914, el ingeniero de caminos donostiarra Miguel Otamendi presentó en el Ministerio de Fomento su proyecto de ferrocarril metropolitano de Madrid, cuya concesión compartía con los empresarios Carlos Mendoza y Antonio González Echarte. El proyecto incluía cuatro líneas: la I, que recorría la ciudad de norte a sur; la II, que conectaba los barrios del este y el oeste con el centro urbano; la III, que discurría por la calle Serrano y enlazaba con la línea II, y la IV, Ferraz-Bulevares-Alcalá, que unía las dos cabeceras de la línea II a través de los bulevares. Esta vez sin servicios de mercancías.

Para materializar aquel proyecto, la primera batalla que hubo que librar fue la de convencer a las autoridades de que el metro era el transporte del futuro. Una ardua tarea que sólo terminó cuando el Banco de Vizcaya puso encima de la mesa los cuatro millones de pesetas de los ocho que se necesitaban para acometer aquella primera línea norte-sur, si Madrid daba los otros cuatro. Pero aquel era un tiempo incierto, con una Europa en plena I Guerra Mundial, y no abundaban los visionarios, de modo que hizo falta que Alfonso XIII suscribiera un millón de pesetas para infundir confianza y animar a los indecisos a participar en el proyecto. Lo consiguió con relativa rapidez, de modo que el 12 de enero de 1917 se otorgó la concesión y se constituyó la Compañía Metropolitana Alfonso XIII, con un capital inicial de 19 millones de pesetas. Arrancaba así el metro de Madrid.

## .\ Dejen salir antes de entrar

El arquitecto Antonio Palacios fue el encargado de diseñar las estaciones, accesos y edificios de la Compañía. Obtuvo un éxito impresionante con la primera línea: el primer año la utilizaron 14 millones de viajeros, y dos años más tarde se inauguraría la primera ampliación hasta la estación de Atocha.

Se veía claramente el potencial del transporte subterráneo y la tarea de ampliar las líneas fue una constante. Tal fue la envergadura de los nuevos tramos y los beneficios obtenidos que la Compañía creó su propia área de obras. Los tramos Ópera-Norte fueron responsabilidad de la Sección de Proyectos y Construcciones, dirigida por los ingenieros José María Aguirre y Alejandro San Román, que más tarde fundarían su propia compañía: Agromán.

La gestión comercial también fue progresando: en 1924 se instaura el billete de ida y vuelta y se gana en agilidad. En 1926, a sólo seis años de la inauguración de la primera línea, el metro había multiplicado su lon-

**En el primer año de puesta en servicio, en 1919, 14 millones de personas viajaron en el metro**

---

---

gitud por cuatro, llegando hasta los 14,6 Km. Cada vagón había recorrido 70.000 kilómetros y hecho 140.000 paradas en sus estaciones. En 1929 quedó terminado el tramo Cuatro Caminos-Tetuán, que conectaba dos populosos suburbios de la capital, y para 1931, el metro había transportado a cerca de 100 millones de viajeros. Por entonces, el parque móvil era tan numeroso, que hubo que disponer una gran superficie destinada a talleres y cocheras en Cuatro Caminos. Se impone poner orden en las estaciones, y a los viajeros se les advierte en cada puerta: "dejen salir antes de entrar".

La actividad continuó, aunque ralentizada, incluso durante los años de la Guerra Civil, periodo en el que el metro permaneció abierto y sirvió como refugio durante los bombardeos, y también para transportar ataúdes hacia los cementerios. En aquel periodo se llegó a inaugurar el primer tramo de la línea 3 entre Sol y Embajadores. Su crecimiento imparable y sin competencia llegó hasta los años 50 del siglo XX, años en los que ya había transportado 377 millones de pasajeros frente a los 186 del tranvía.

Una línea de metro equivalía a cuatro líneas de autobús recorriendo pistas independientes cada 30 segundos. Sin embargo, el metro comenzó a compartir protagonismo con los autobuses urbanos, que también ampliaban sus líneas y estrenaban vehículos más amplios y veloces, y que comenzaron a hacer una seria competencia al tren subterráneo, sobre todo, en los barrios periféricos de la capital.

## .\ Dificultades

Los altos costes de construcción de la infraestructura subterránea comenzaron a pesar sobre la compañía. Para paliar la situación, el Gobierno firmó un decreto-ley el 22 de septiembre de 1955 que establecía un régimen compartido de financiación, de forma que el Ministerio de Obras Públicas aportaría el coste de la construcción de la infraestructura de los nuevos tramos, mientras que Metropolitano aportaba la instalación y electrificación de vías, el material móvil y su explotación. Un año después se eliminan las múltiples tarifas dependiendo del destino y se unifica el billete sencillo con una tarifa única de 60 céntimos.

En 1957 el gobierno aprobó una inversión plurianual de 11.600 millones de pesetas a desarrollar en 12 años, con el objetivo de ampliar la red de metro en 55 Km, lo que sumaría un total de 100 kilómetros de vías. La prioridad era mejorar el tráfico en el centro urbano, incluyendo un nuevo eje en la Gran Vía que articulara los movimientos interiores; se buscaba también conectar los nuevos núcleos periféricos de la capital, que crecían rápidamente al calor de la oleada inmigratoria que llegaba a Madrid desde otras provincias españolas.

Si París tenía 25 kilómetros de red de metro por ca-

da millón de habitantes, Madrid no quería ir a la zaga y planeaba que en 1980, cuando se calculaba que la ciudad tuviera cerca de 4 millones de habitantes, el 80% de la población tendría una estación de metro a menos de 400 metros de su casa. Para ello, se estableció en 500 metros la distancia ideal entre estaciones en el centro, y en 800 metros en la periferia. Se aspiraba a tener capacidad para atender a 500.000 viajeros en horas punta y a un total 2,5 millones cada día. Mientras tanto, la saturación de la línea 1 hizo necesario aumentar la longitud de los andenes de 60 a 90 metros para permitir la circulación con convoyes de seis coches; se pusieron en funcionamiento nuevos tramos que ampliaron las líneas existentes y se construyó la nueva línea 5 que uniría el sudoeste y el noreste de la ciudad.

### Carrera de fondo

*En los años 90, el Metro de Madrid comienza una etapa de relanzamiento sin precedentes. En 1995 se planteó la necesidad de ampliar la red del Metro de Madrid y en sólo 12 años de trabajos intensivos se triplicó la longitud y se duplicó el número de estaciones. En una primera fase (1995-1999), se construyeron 56 km nuevos de metro con 38 estaciones que llegaron a barrios periféricos muy alejados del centro urbano y al aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez. El objetivo era extender la red hasta los 76 km, lo que la situaría en la octava mayor red del mundo.*

*Entre las actuaciones de aquella etapa de crecimiento, la línea 12, Metrosur, fue la más emblemática. Es la línea más larga, con casi 42 kilómetros y 28 estaciones, con capacidad para atender a un millón de habitantes del cinturón metropolitano de la capital: Alcorcón, Fuenlabrada, Móstoles, Leganés y Getafe. A día de hoy, esta línea es utilizada por 155.000 viajeros cada día.*

*Más adelante, y ya durante los primeros años del siglo XXI, se llevó a cabo otra fase más de la ampliación acometida por metro: entre 2003 y 2007 se construyeron 59 nuevos kilómetros de líneas, de los que 27,77 km de fueron de Metro Ligerero, con un total de 81 estaciones.*

*Actualmente, la red de metro va más allá del núcleo urbano de la capital y recorre doce municipios de la Comunidad de Madrid. A través de Metronorte, llega a los municipios de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes; con Metroeste, hacia el Corredor del Henares, con municipios tan poblados como Coslada y San Fernando; y el nuevo Metro Ligerero lleva las líneas a Pozuelo de Alarcón y Boadilla del Monte. Con la integración de estas ampliaciones, ya puede considerarse la red como un metro de alcance regional.*

*Actualmente, con 13 líneas y un ramal de 294 kilómetros y 301 estaciones, Madrid tiene la séptima red de metro más grande del mundo por detrás de Shanghai, Londres, Nueva York, Chicago, Pekín y Moscú. Más de 2.300 trenes circulan a diario por sus vías, utilizados por 585 millones de usuarios cada año.*

### Malos tiempos

Pero se avecinaban malos tiempos. Durante la década de los 70, el número de viajeros disminuía sin cesar y la Compañía empezó a sufrir importantes pérdidas. Para paliar la situación, se subió progresivamente el precio de los billetes, que sólo alcanzaba a cubrir el 60% del coste, con lo que el déficit del metro crecía exponencialmente. Pero esta medida no detuvo la sangría económica; era necesario actualizar el sistema, modernizar el servicio, y llevar a cabo planes de expansión. Demasiado para una empresa en crisis, por lo que el Estado decidió intervenir. El Gobierno firmó un Real Decreto el 7 de junio de 1978, por el que se creaba un Consejo de Intervención que asumió temporalmente la gestión del metro, con el encargo de modernizar el sistema en el plazo de cinco años, lo que incluía la adquisición de nuevo material móvil y la renovación de las líneas más antiguas. También se incluía inversión en publicidad para mejorar la imagen de este medio de transporte, modificar horarios, mecanizar los vestíbulos e introducir medidas de ahorro energético.

Poco después, el 15 de noviembre de 1979, se desprivatizó la Compañía Metropolitana de Madrid, S.A. por ley, declarando su utilidad pública y adquiriendo sus acciones, vía expropiación forzosa, que pasarían a la Diputación Provincial en un 25% y al Ayuntamiento de Madrid en un 75%. Con las actuaciones llevadas a cabo por el Estado ya se había cortado la sangría de viajeros, que crecieron en más de ocho millones, y los tramos inaugurados en aquellos primeros años 80 fueron los correspondientes a las líneas 6, 8 y 9, que ya habían sido iniciados anteriormente. La longitud de la red se incrementó en un 50 por ciento en el período 1979-1983 y el metro superó los 100 km.

Por entonces, el Ministerio de Obras Públicas ya proyectaba crear un organismo que coordinara todo el sistema de transportes madrileño. Paralelamente, y para ordenar el transporte del área metropolitana, la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid (Coplaco), organismo dependiente de la Administración del Estado, trabajaba en un Plan Especial de Transporte para Madrid. Había sonado la hora del tren de Cercanías, que enlazaría la periferia con el centro urbano de Madrid.

Ante la ingente tarea de relanzar al gigante maltrecho, el 24 de marzo de 1986 —año definitivo en su andadura— el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid asumieron la propiedad de la Compañía Metropolitana de Madrid, cesaron al Consejo de Intervención que venía funcionando desde 1978 y nombraron un Consejo de Administración. Posteriormente, transfirieron sus acciones al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que se encargaría de diseñar y gestionar el sistema de transporte. Con ello finalizó el tormentoso camino en pos de la sostenibilidad económica de Metro. ■