



Una imagen bien conocida. Alfonso XIII, sin cuyo apoyo moral y material no se hubiera construido el "Metro", asistió a su inauguración el 17 de octubre de 1919. Los servicios del Metropolitano madrileño estaban entonces, en cuanto a modernidad, comodidad y limpieza, a la cabeza de Europa. Hoy nos hemos quedado casi a la cola, a causa, en gran parte, de una política poco realista de congelación de tarifas.

CUMPLEAÑOS DEL «METRO» MADRILEÑO

Marino Gómez-Santos, que está preparando un libro sobre el "Metro" madrileño, ha escrito este artículo conmemorativo del cincuentenario de su fundación.

Al principio, la idea de construir un Metro en Madrid pareció una idea puramente fantástica, aunque este medio de transporte se tuviese ya en servicio en grandes capitales como París, Londres, Berlín, Viena, Nueva York, Budapest, Hamburgo, Boston, Glasgow, entre otras.

Madrid había puesto en circulación los tranvías movidos por energía eléctrica, que sustituyeron a los de tracción animal. Este adelanto pareció a los madrileños insuperable. Fueron varias las empresas que explotaron líneas de este novísimo sistema: Sociedad Tranvía del Este de Madrid, Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados, Societé Générale Española de Tranvías, Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción.

El comentario inmediato de los madrileños al oír hablar de la posibilidad de construir un Metro en Madrid fue: "¿Para qué lo necesitamos, cuando nos va tan bien con los tranvías?"

Tres ingenieros de Caminos luchaban por conseguir el ambiente propicio para realizar su proyecto, aunque no eran los primeros en intentarlo. Ya en la última década del siglo XIX fueron varios los ingenieros que solicitaron la concesión: Manuel Becerra, por encargo de Arturo Soria, que pretendía comunicar la Ciudad Lineal con la Puerta del Sol; José Borés y Romero presentó un estudio ambicioso, en el que el ferrocarril metropolitano enlazaba entre sí las estaciones Norte y Mediodía, y éstas, a su vez, con todos los centros y barriadas de Madrid; García Faria, también ingeniero de Caminos y, además, arquitecto, luchó denodadamente para que la Administración aprobase el suyo, de características muy semejantes a los anteriores.

Ninguno de los tres solicitantes logró

que sus proyectos fuesen aprobados por el Municipio. Y así habían quedado las cosas cuando otro ingeniero de Caminos, don Carlos Mendoza, se encontró ante una serie de circunstancias que le llevaron a pensar en el mismo problema.

DE LAS «PARALELAS» DE LA PUERTA DEL SOL AL METRO DE PARÍS

Diariamente aguardaba don Carlos Mendoza el tranvía 17, en las "paralelas" de la Puerta del Sol, que le llevaría, por Hortaleza o Fuencarral, a la glorieta de Cuatro Caminos. Allí tomaba otro hasta Tetuán de las Victorias, donde se hallaba instalada la central eléctrica de que era propietario con su amigo don Alfredo Moreno.

Aquel viaje suponía para don Carlos Mendoza casi una excursión, en la cual empleaba buena parte de la tarde. Y así, día tras día, mientras aguardaba la llegada del tranvía, o en el curso del viaje, el ilustre ingeniero calculaba mentalmente el número aproximado de los viajeros que utilizaban el tranvía, el tiempo empleado en el trayecto y lo que el Metro podría superar en velocidad y número de viajeros; sin producir las congestiones de tráfico que se observaban en las calles de Carretas, Fuencarral, Hortaleza y otras cuando se atravesaba una caballería y detenía la circulación de seis o siete tranvías.

Pensaba Mendoza en la posibilidad del Metro para Madrid desde que, a finales de siglo, con ocasión de su viaje de bodas, había podido observar el servicio que el Metro prestaba a los parisienses.

OTAMENDI Y GONZALEZ ECHARTE

Don Carlos Mendoza busca la colaboración de un grupo de ingenieros de Caminos, los cuales llegarían a complementarse entre sí de manera perfecta, profesional y humanamente. Era Otamendi el más jo-

ven del Grupo. Cuando Mendoza le conoció volvía de Lieja, después de haber estudiado la ciencia eléctrica al lado del profesor Eric Gerard, director del Instituto de Montefiori. En el momento de asociarse con Mendoza era Otamendi profesor de la Escuela de Caminos, y para entregarse al estudio del proyecto de ferrocarril subterráneo de Madrid dejó la cátedra que hasta entonces había desempeñado. En el curso de su larga vida ya no pensaría profesionalmente en otro tema. Fue un hombre de una fuerte personalidad. Su eficacia con Mendoza o con sus hermanos Joaquín, José María y Julián ha sido evidente, pues además del Metropolitano construyeron el bloque Lope de Vega, el Edificio España, la Torre de Madrid y anteriormente el Parque Metropolitano, lo cual autoriza a considerar a este grupo de hombres como pioneros del Gran Madrid.

González Echarte, que había fundado con Mendoza y Moreno la Sociedad Mengemor, realizó estudios de electricidad en los Estados Unidos. En 1904 fue a Nueva York como delegado del Gobierno español en la Exposición de San Luis, al tiempo que en los Estados Unidos le invitaban a la inauguración de la línea metropolitana de Nueva York. En este viaje le acompañó don Miguel Otamendi, y las observaciones que recogieron iban a servirle considerablemente en el momento de colaborar con Mendoza y Otamendi en el Metropolitano madrileño.

LA COLABORACION DECISIVA DEL REY ALFONSO XIII

Por Real Orden de 19 de septiembre de 1916 fueron aprobadas las cuatro líneas del ferrocarril Metropolitano, cuya idea esencial era que no sólo encauzasen los grandes movimientos de población, sino que sirvieran de arterias principales de las futuras ampliaciones:

Línea núm. 1.—Norte Sur. De Cuatro Caminos a Progreso.

Línea núm. 2.—Ferraz-Puerta del Sol. Calle Alcalá hasta Goya.

Línea núm. 3.—A lo largo de la calle de Serrano.

Línea núm. 4.—Ferraz-Bulevares-Goya, hasta Alcalá.

En la "Gaceta de Madrid" de enero de 1917 se anuncia la concesión y los tres ingenieros se encuentran en la etapa más difícil. Habían logrado convencer al Estado de la conveniencia y utilidad de su proyecto; ahora era necesario ganarse la confianza de los financieros, lo cual ya no resultaba tan fácil, a juzgar por el desarrollo de las primeras gestiones.

Los Bancos juzgaron el proyecto interesante pero "premature". Los cronistas municipales consideraban que para los madrileños de 1917 el ganar tiempo no tenía demasiada importancia.

Don Enrique Ocharán, entonces presidente del Banco de Vizcaya, y sus compañeros de Consejo, que desde el principio estuvieron personalmente al lado de los tres ingenieros entusiastas, ofrecieron una solución: aportar la mitad del capital necesario para las obras, a condición de que los madrileños suscribiesen el resto.

Mendoza y Otamendi se lanzaron a la búsqueda de los cuatro millones que habían de aportar los madrileños, y después de muchos trabajos, en los que comprometieron a amigos y familiares, no lograron suscribir más que tres. El restante parecía ya un escollo insalvable, y estaban a punto de darse por vencidos cuando decidieron recurrir a la voluntad, siempre comprensiva, del primer madrileño, el Rey Don Alfonso XIII.

Por medio del duque de Miranda, a quien convencieron también para que suscribiera acciones, la audiencia quedó concertada de inmediato, porque no había tiempo que perder.

El Rey se hizo explicar el proyecto del Metropolitano madrileño con todo género de detalles; elogió con entusiasmo la precisión del estudio que tenía a la vista y, llegado el momento, se ofreció simpáticamente, más como madrileño que como Monarca: "Bien, decíme qué necesitáis."

La petición no podía considerarse entonces insignificante: un millón de pesetas. Era la cifra salvadora con que completarían los cuatro millones que había puesto como condición el Banco de Vizcaya para suscribir los otros cuatro. El Rey pidió unas horas de margen para tratar de encontrar una solución. Y al día siguiente consiguió disponer del millón.

UNA VALLA DE MADERA EN LA PUERTA DEL SOL

Una mañana del mes de julio de 1917 los madrileños se encontraron en la Puerta del Sol, donde hoy está la estatua del Oso y el Madroño, con una valla de madera y esta inscripción sorprendente y retardora: "Compañía Metropolitano Alfonso XIII. Inauguración de la Línea Norte-Sur, octubre 1919."

Según el proyecto, la línea Norte-Sur, de Sol a Cuatro Caminos, ascendería a un coste total que se detalla en el informe de la siguiente forma:

	PESETAS
Infraestructura	4.079.775,00
Supraestructura	979.231,15
Material móvil y cocheras	1.640.000,00
Reposición de servicios	551.724,85
Constitución de la Sociedad.	
Aportación del proyecto, dirección e interés durante el segundo año de construcción	749.269,00
Total	8.000.000,00



Esta cifra de ocho millones estimada por los técnicos—que luego se vio superada por la realidad—suponía un coste por kilómetro de 2,3 millones.

La previsión establecida para el tramo Callao - Ventas —cuya inauguración está prevista para el año 1970—supone una inversión de doscientos veintidós millones por kilómetro.

Es previsible que también en esta ocasión los técnicos se hayan quedado cortos.

Las obras de línea Sol-Cuatro Caminos se comenzaron en plena guerra europea, con todos los inconvenientes que la situación política ofrecía a una empresa de tanta importancia. Pero, no obstante, el Metro madrileño fue construido íntegramente con capital, materiales y mano de obra españoles.

17 DE OCTUBRE DE 1919: INAUGURACION DE LA PRIMERA LINEA

Puntualmente, como la Compañía Metropolitano Alfonso XIII se había arriesgado a anunciar en la valla del pozo de arranque en la Puerta del Sol, el Metro madrileño se inauguraba oficialmente el 17 de octubre de 1919 por Su Majestad el Rey Don Alfonso XIII. ABC destacaba en su crónica que "la ingeniería española ha añadido un nuevo timbre de gloria a su noble ejecutoria de trabajo".

Los madrileños, que hasta el día anterior habían hecho el mismo recorrido de Sol a Cuatro Caminos en tranvía invirtiendo algo más de media hora, se mostraban impacientes por tener ocasión de realizar aquel viaje fantástico, bajo tierra, en sólo diez minutos.

Inicialmente, los trenes se componían de un coche motor y su remolque, que podían transportar un total de 200 viajeros, aunque la instalación estaba proyectada para llegar a formar trenes de cinco unidades, capaces para 500 viajeros.

La inauguración oficial del Metropolitano fue un acontecimiento en Madrid y sus comentarios elogiosos repercutieron en toda España.

El Rey acudió puntualmente, acompañado por la Infanta Isabel y los Infantes Don Carlos y Don Fernando, así como por la duquesa de Talavera.

El 31 de octubre, es decir, catorce días después, el Metropolitano fue inaugurado para el servicio público. Desde las cinco y media de la mañana, la afluencia de público, tanto en la estación de Cuatro Caminos como en la Puerta del Sol, era ya

una concentración masiva. En esta ciudad de Madrid no existe, hoy, otra solución que incremente al máximo el transporte urbano. Un "Metro" con escaleras más amplias, que llegue a los puntos de Madrid, que con las urbanizaciones del metropolitano, que sea cómoda y suficiente, es talo ba provisto de dos coches para transportar a la capital de España. 200 viajeros. Como todos los trenes, el ilustre ingeniero Carlos bían circulado completamente llenos, que ha realizado una cifra de viajeros ascendió a 56.220 en otras esferas, redundarán la recaudación total de la jornada, añia del "Metro", y cuyos de desarrollo, si no se ahorrara en otras esferas, redundarán el beneficio de todos, al resolver parte considerable de los problemas de transporte urbano.

Se calculó que durante el primer servicio—un tren ascendente y otro descendente cada seis minutos—habían circular 390 trenes, cada uno de los cuales iba provisto de dos coches para transportar 200 viajeros. Como todos los trenes habían circulado completamente llenos, la cifra de viajeros ascendió a 56.220 en la recaudación total de la jornada, añia del "Metro", y cuyos de desarrollo, si no se ahorrara en otras esferas, redundarán el beneficio de todos, al resolver parte considerable de los problemas de transporte urbano.

Como dato curioso, diremos que en el Metro madrileño transportó 14.400 viajeros, mientras que en 1968 la cifra alcanzado la respetable cifra de 448.400 viajeros.



HACE TREINTA AÑOS

En 1939 los transportes de superficie circulan escasamente por Madrid. La guerra ha diezmo el parque nacional y la falta de gasolina hace que aparezcan en la calle los primeros gasógenos.

El Metropolitano, que es el servicio público imprescindible y que por sí solo viene a solucionar el problema angustioso que Madrid tiene planteado, atraviesa los más duros momentos de su historia. La escasez de elementos básicos, como el hierro y el cemento, hacen que los costes de inversión sean ocho veces superiores a los del periodo anterior. El precio de un coche, que en 1919 era de 100.000 pesetas, aumenta en 1939 a 850.000 y en seguida al doble, exactamente.

El Metro madrileño, que desde su fundación mantenía el principio de no recibir ayuda del Estado, comienza una nueva etapa. El Gobierno, como consecuencia de la política general del momento—es preciso fijar precios máximos de mercancías y servicios esenciales—congela las tarifas.

Por una ley de 12 de mayo de 1956 del Plan de Transportes para Madrid se dispuso que se ejecutara con fondos del Estado la infraestructura de las nuevas líneas que debían construirse o de las prolongaciones de las existentes, quedando a cargo de la Compañía explotadora la construcción de la supraestructura y el material móvil que se precisara.

Cincuenta y cinco kilómetros de Metro politano en túnel serán construidos en un plan de doce años, con un gasto superior a diecisiete mil millones de pesetas. Entonces el Metropolitano constará de cien kilómetros de red que permitirán a los vecinos de Madrid disponer de una estación a menos de 400 metros del lugar en que residan.

El nuevo Metro está concebido con características más amplias. La Compañía Metropolitano de Madrid colaborará con el Ministerio de Obras Públicas a fin de dotar a Madrid del Metro amplio, moderno y funcional a que tiene derecho como gran ciudad y en el que se apliquen todos los avances tecnológicos.

Los nuevos materiales de construcción facilitarán notablemente el semblante optimista que ha de tener el Metro en su nueva etapa. Los revestimientos interiores serán por medio de mamparas de aluminio, con iluminación incorporada de gran intensidad; los accesos surgirán en medio de parcelas de jardinería; una mezcla de resinas artificiales y limaduras metálicas se utilizarán como nuevos materiales para la construcción de escalones donde no estén instaladas escaleras mecánicas; algunas estaciones contarán con tres andenes para facilitar el movimiento de viajeros; se instalará un circuito cerrado de televisión para mayor seguridad, sobre todo en las estaciones en curva; los vagones serán más amplios; cafeterías, puestos de periódicos, servicios sanitarios de urgencia, bancos en los andenes harán más grato el servicio a los madrileños.

Todo esto hará posible que el Metro siga circulando en el Madrid, sin duda maravilloso, del año 2000.

Marino GOMEZ-SANTOS

NOSOTROS CAPITALIZAMOS NUESTROS AHORROS



FONDIBERIA

Sí. Nos decidimos hace tiempo en una "reunión familiar". Mañana mismo -cuanto antes mejor- invertiremos nuestros ahorros en PARTICIPACIONES FONDIBERIA. Es un buen asunto. De momento, ya hemos pensado utilizar los dividendos que las participaciones nos produzcan para reinvertirlos en más participaciones. Este es un ahorro (cuya rentabilidad garantizan los expertos economistas de FONDIBERIA) que corresponde a acciones capital, y, por tanto, que no pierden su valor adquisitivo, pues crece al mismo ritmo que la vida económica. Es un ahorro que da seguridad. Y, por descontado, con tres hijos se necesita seguridad. En FONDIBERIA puede confiarse. Porque las PARTICIPACIONES FONDIBERIA son, en efecto, un AHORRO INTELIGENTE.

POR UN AHORRO MAS INTELIGENTE

FONDIBERIA

FONDO DE INVERSION MOBILIARIA

BANCO DEPOSITARIO: BANCA CATALANA, S. A.

SOCIEDAD GESTORA: GESFIRME, S. A.

Paseo de Gracia, 68 - Barcelona-7

DIRECCION REGIONAL MADRID

Ayala, 83, 1.º - Tel. 225 22 75 MADRID-6

DIRECCION REGIONAL ANDALUCIA

Av. Queipo de Llano, 38, 2.º - Tel. 21 52 64 SEVILLA

SOLICITUD DE INFORMACION

Muy señores míos:

Les ruego que, sin compromiso por mi parte, me faciliten información adicional sobre FONDIBERIA.

Nombre y apellidos

Domicilio

Teléfono

Localidad

Provincia