

Esperanza Frax Rosales

Es profesora titular del Departamento de Historia Contemporánea. Doctora en Filosofía y Letras y licenciada en Ciencias Económicas. Se doctoró con una tesis sobre Comercio marítimo en España, 1850-1920. Sus principales líneas de investigación han sido las dedicadas a la historia del comercio marítimo, el transporte y las obras públicas, las patentes, el sector de los seguros en la España contemporánea e historia de género. Entre otras publicaciones, se pueden mencionar las siguientes: *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934* (1981); *El mercado interior y los principales puertos, 1857-1920* (1987); "Transporte, comercio y comunicaciones" (con M.J. Matilla, 1988); "Los seguros en España, 1830-1934" (con M.J. Matilla, 1996); "Les assurances française et espagnole. Une vue comparative, 1800-1936" (con M.J. Matilla, 1997); y el libro colectivo *Vías paralelas. Invención y ferrocarril en España, 1826-1926* (con F. Cayón, M.J. Matilla, M. Muñoz y P. Saiz, Madrid, 1998).

María Jesús Matilla Quiza

Es profesora titular en el Departamento de Historia Contemporánea. Doctora en Filosofía y Letras con una tesis sobre el sistema capitalista español en la época liberal. Actualmente es Vicerrectora de Investigación de la UAM. Sus líneas de investigación principales han sido las dedicadas a la regulación del sistema capitalista en España, la propiedad industrial, la historia contemporánea del sector de los seguros y la historia y género en la España contemporánea. Entre otras publicaciones, se pueden señalar las siguientes: "Las compañías privilegiadas en la España del Antiguo Régimen" (1982); "La regulación de la sociedad capitalista en España (1829-1923): la constitución de las sociedades por acciones" (1986); "Transporte, comercio y comunicaciones" (con E. Frax, 1988); *Máquinas y capitalismo* (1993); "Los seguros en España, 1830-1934" (con E. Frax, 1996); "Les assurances française et espagnole. Une vue comparative, 1800-1936" (con E. Frax, 1997); y el libro colectivo *Vías paralelas. Invención y ferrocarril en España* (con F. Cayón, E. Frax, M. Muñoz y P. Saiz, Madrid, 1998).

El declive del tranvía en Madrid, como en otras tantas ciudades de España, vino motivado por el incremento del parque automovilístico y en el caso de Madrid a esta circunstancia se le vino a sumar desde el año 1919 la apertura de la primera línea de una red de metro que iría sembrando de túneles y estaciones el subsuelo madrileño. Del análisis del proceso de construcción y de explotación de la red del metro desde el primer tercio del siglo XX hasta mediados de la década de 1990 se ocupa este trabajo. Este artículo es una revisión de la escasa bibliografía existente sobre el principal medio de transporte colectivo que permite el crecimiento de la capital sin colapsar su centro histórico. Esta exposición sintética invita a abordar un estudio amplio y global de este servicio estratégico y de la empresa que lo desarrolla, que a lo largo de su historia ha pasado por todas las formas de gestión posibles.
Palabras clave: *Madrid, metropolitano, transporte público, ferrocarril.*

The decline of the tram in Madrid, as in many other Spanish cities, was caused by the increase in the number of cars. In the capital city, this decline was accelerated by the opening, in 1919, of the first line of a metro network that would eventually comprise numerous tunnels and underground stations. The article analyses the construction and operation of the metro network from the first third of the 20th century up until the mid-1990s. The article is a review of the small body of existing literature about the principal mode of public transport which allows the capital to grow without disrupting its historical centre. This work ought to provide the inspiration for a comprehensive, in-depth study of this strategic service and the company that provides it, which throughout its history has experimented with all the possible forms of management.

Key words: *Madrid, metropolitan, public transport and railway.*

El Metro de Madrid*

**Esperanza Frax Rosales
y María Jesús Matilla Quiza**

Universidad Autónoma de Madrid

Desde la construcción en 1863 del primer ferrocarril subterráneo en Londres por el ingeniero Charles Pearson, el nuevo sistema se revela fundamental para solucionar el problema del transporte en las grandes ciudades y, por tanto, como un elemento básico en el diseño urbano. Cincuenta años después, siguiendo el ejemplo de otras grandes ciudades como Nueva York, París o Berlín, se pone en marcha en Madrid, en 1919, la primera línea del llamado Metropolitano que, en poco tiempo, se convierte en medio imprescindible del transporte colectivo de la ciudad. Hasta ese momento, casi el único que circula por Madrid es el tranvía, que lleva funcionando desde 1871, y del que en esa fecha existen 42 líneas, con estructura radial y centro en la Puerta del Sol.

En la segunda década del siglo XX, el tranvía comenzaba a presentar problemas, no sólo debido al incremento de la demanda (que provocaba la saturación de algunas líneas, sobre todo en el centro de la red) sino a la dificultad de circulación en superficie propia de la estrechez y pendiente de muchas calles de

* TST agradece a las autoras la publicación de este artículo en este número.

Madrid, acentuada por la aparición del automóvil. Pese a ello, hasta 1936 el tranvía sigue siendo el medio de transporte preferido por los madrileños, aunque, desde su inauguración, los usuarios del Metropolitano no dejaban de aumentar. La Guerra Civil y sus lamentables consecuencias (el frente en las mismas puertas de Madrid, los túneles convertidos en lugares de refugio, la inseguridad del transporte de superficie y los destrozos provocados en calles, vías, tendidos y vehículos) confieren al Metro un papel preponderante, que las difíciles circunstancias de la posguerra (la escasez de vehículos, de carburantes y de fluido eléctrico) no hacen sino acentuar, contribuyendo así al mantenimiento de la primacía del Metro, sin el cual el problema del transporte público en Madrid hubiera resultado pavoroso. En 1949, los transportes de superficie escasean de tal manera que el Metro llega a sumar más viajeros que el autobús y el tranvía juntos. Desde mediados de siglo el transporte público crece, pero el privado lo hace aún más, provocando continuos problemas de saturación; se inicia la decadencia del tranvía, sustituido en superficie por el autobús y, bajo el suelo, con un tráfico creciente, por el Metro¹.

Entre los primeros proyectos para la construcción de un ferrocarril subterráneo destacan el de Pedro García Faria y el de Manuel Becerra. García Faria presenta al municipio, en 1892, un proyecto con cinco líneas subterráneas, todas radiales partiendo de la Puerta del Sol. Se trata de un ferrocarril, mixto de carga y pasaje, impulsado por energía calorífica o eléctrica. El de Manuel Becerra, presentado en 1898 por encargo de Arturo Soria, tiene como finalidad prioritaria la de enlazar la Ciudad Lineal con la Puerta del Sol. Se prevé emplear locomotoras de vapor, con un ancho normal de vía (1,67 m.) y también, como el anterior, se concibe como mixto de pasajeros y mercancías². Ninguno de los dos proyectos se realiza, aunque el de Manuel Becerra llega a obtener la concesión. El modelo de Ciudad Lineal de Arturo Soria debía hacerse realidad a través de la Compañía Madrileña de Urbanización (CMU), constituida en 1894. Para este arquitecto, además, todo proyecto urbanístico debía ser concebido de forma integral y, especialmente, ligarse a las actividades complementarias que debían garantizar su viabilidad. Entre ellas destacaba el suministro de agua, de electricidad y de transporte. Es en este marco en el que adquieren su sentido los proyectos de línea de tranvía en el extrarradio y la comunicación con el centro mediante un Metropolitano de nueva planta. Ni la iniciativa privada ni las arcas municipales pudieron con este último, pero cuando suspendió pagos la CMU en agosto de 1914, un nuevo proyecto ya estaba sobre la mesa del Ministro de Fomento del gobierno de Dato (Ugarte)³.

Tres ingenieros, Carlos Mendoza, Antonio González Echarte y Miguel Otamendi, que perciben claramente las posibilidades de un proyecto de esas características, planean un nuevo ferrocarril subterráneo que resuelva los problemas del tranvía, que ya presenta síntomas de congestión en el centro de Madrid desde 1910. En mayo de 1914 Miguel Otamendi solicita al Ministerio de Fomento (no en el Ayuntamiento, como hasta el momento) la concesión de un Metropolitano como ferrocarril secundario, sin subvención del Estado y con tarifas libres. A diferencia de anteriores proyectos, la tracción era eléctrica, sis-

¹ LÓPEZ GÓMEZ (1969), pp. 27-35, y MÉNDEZ PÉREZ (2000), p. 19.

² MÉNDEZ PÉREZ (2000), pp. 23-25.

³ Sobre la CMU, BRANDIS y MAS (1981).

tema que se empleaba con éxito en las grandes capitales europeas desde que en 1890 se aplicara en el City & South London Railway⁴. Después de una larga tramitación, el 12 de enero de 1917 obtiene la concesión para la construcción y explotación del mismo, por un plazo de 99 años al final de los cuales la concesión revertiría al Estado. De nuevo encontramos una conexión inmobiliaria en esta iniciativa. La Compañía Urbanizadora Metropolitana se constituye en 1918 para explotar el negocio inmobiliario en los solares próximos a la cabecera de línea de la glorieta de Cuatro Caminos, la barriada Metropolitana⁵.

En la vida de la "Compañía Metropolitano Alfonso XIII", como se denominó la sociedad constituida por Otamendi y sus socios, se pueden distinguir una serie de etapas que, dependiendo de acontecimientos, unas veces externos y otras internos a la empresa, presentan unas características bien diferenciadas:

La primera etapa se extiende desde la concesión del ferrocarril metropolitano a Miguel Otamendi hasta el fin de la Guerra Civil, acontecimiento que influye decisivamente en las actividades de la compañía. La segunda puede considerarse como un período de reconstrucción, durante el cual comienza paulatinamente el Metro a perder su total independencia. Es el Estado quien, desde 1940, fija las tarifas y también quien, como consecuencia de ello, se ve forzado a asumir (en las Leyes de 22 de Septiembre de 1955 y de 12 de Mayo de 1956) los costes de la construcción de la infraestructura. La tercera etapa abarca una década de competencias compartidas que se cierra en 1967, con el Plan de Ampliación del Metropolitano de Madrid, un ambicioso proyecto (revisado en sucesivas ocasiones) que prevé la ampliación de la red a más del doble de su extensión del momento. El siguiente decenio constituye la cuarta etapa. Es en el transcurso de estos años cuando los crecientes desequilibrios entre costes y gastos, la tensión entre necesidades sociales y exigencias financieras se hacen insostenibles. El proceso culmina en 1978 cuando, debido a la mala marcha de la compañía, se nombra, por Real Decreto de 7 de Junio, un Consejo de Intervención que reemplaza en sus funciones a los órganos directivos de la sociedad. La última y quinta etapa se inicia en 1979, cuando el *proceso* de intervención iniciado en los años anteriores lleva a determinar la expropiación forzosa del Metropolitano, un largo *proceso* que desemboca, en 1985, en la creación del Consorcio Regional de Transportes, organismo rector del que pasa a llamarse, en 1989, "Metro de Madrid S.A." La vida de la compañía hasta el nuevo siglo se caracteriza por la decidida actuación del Consorcio que imprime un nuevo impulso a la empresa y logra dar al servicio los altos niveles actuales de eficiencia y seguridad.

Primera Etapa. Los orígenes (1917-1939)

El proyecto aprobado en 1917 tiene como objeto la construcción en Madrid de cuatro líneas subterráneas en la zona centro con un total de 14 kilómetros. Un ferrocarril electrificado y subterráneo planeado de tal forma que no sólo resuelve los problemas inmediatos de saturación del centro de la ciudad, sino que constituye también una base adecuada para posibles futuras ampliaciones.

⁴ CAYÓN, F. et alii. (1998), cap. 3.

⁵ RUEDA (1992), pp. 137-140; y OTAMENDI (1920).

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, nº 5

Las cuatro líneas iniciales propuestas son:

Línea 1: Norte-Sur, de Cuatro Caminos a Progreso.

Línea 2: Ferraz-Puerta del Sol, Alcalá y Goya.

Línea 3: Plaza de la Independencia-Diego de León, a lo largo de la calle de Serrano.

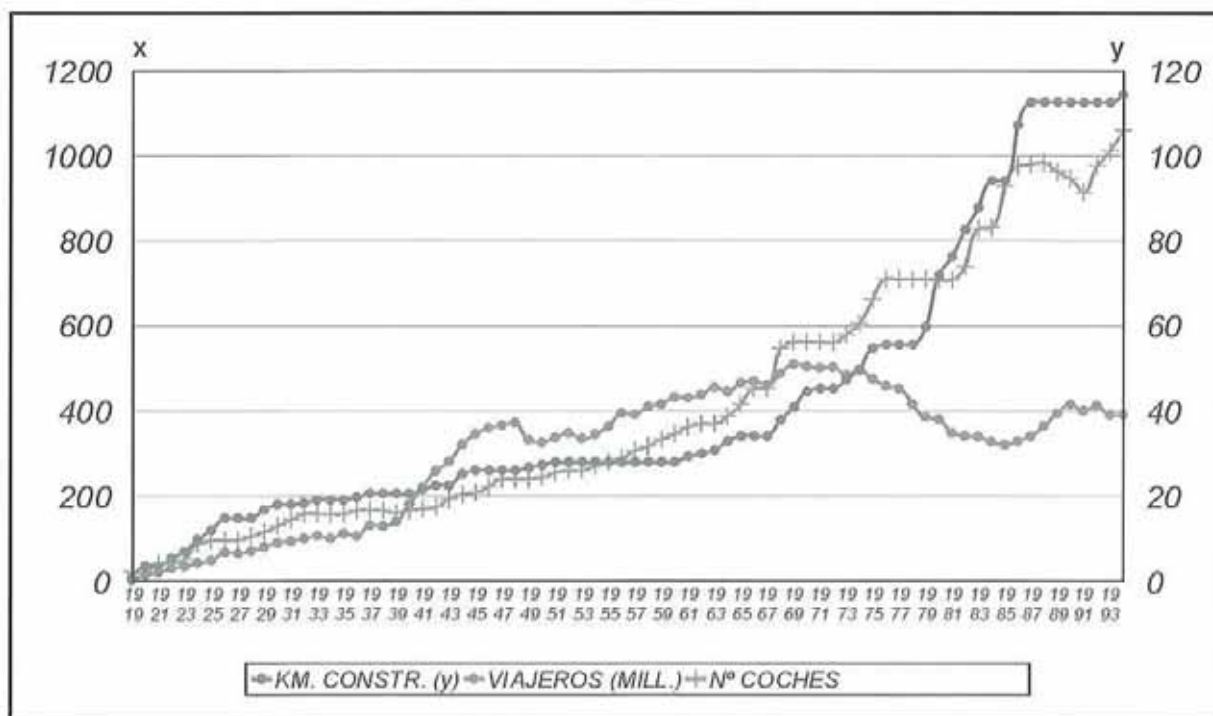
Línea 4: Ferraz-Bulevares-Goya, hasta Alcalá.

La primera línea a construir es la Norte-Sur, de 4 kilómetros de longitud, con nueve estaciones y un coste total de 8 millones de pesetas. Naturalmente el proyecto implica la reposición de cuantos obstáculos, galerías, colectores y tuberías del Canal de Isabel II fueran encontrándose al paso del ferrocarril. La empresa cuenta con su propia sección de construcción hasta 1926, fecha en la que la recién creada compañía Agromán se hace cargo de los trabajos.

Desde el primer momento el Metropolitano cuenta con un poderoso enemigo, el Ayuntamiento de Madrid que, en Marzo de 1916, presenta un recurso Contencioso-Administrativo contra la resolución del Ministerio de Fomento aprobando la concesión. Los motivos alegados son, de una parte, la pretensión de que la compañía abone un canon anual al propio Ayuntamiento y, de otra, la exigencia de que la concesión revierta a sus manos al terminar su período de vigencia.

Los promotores se enfrentan con serios problemas a la hora de obtener el dinero preciso para comenzar la construcción y, pese a la acumulación de capital proveniente de los buenos negocios realizados desde el comienzo de la Guerra Mundial, tropiezan con no pocas dificultades para allegar los 8 millones de pesetas que se estiman necesarios. Cuentan, desde el primer momento, con

Principales datos estadísticos del Metro de Madrid



Fuente: Elaboración propia a partir de MOYA, Aurora (1990): *Metro de Madrid (1919-1989). Setenta años de historia. Madrid, Compañía Metropolitana.*

el apoyo del Banco de Vizcaya, que se compromete a financiar la mitad del proyecto a condición de que los madrileños aporten el resto. Mendoza y Otamendi se lanzan a la búsqueda de los fondos necesarios que consiguen finalmente gracias a la decisiva intervención de Alfonso XIII, quien suscribe acciones de la compañía por importe de un millón de pesetas. En el plazo de seis meses el Banco de Vizcaya y los inversores particulares aportan la cantidad restante.

El 24 de Enero de 1917 se constituye la sociedad anónima "Compañía Metropolitana Alfonso XIII" con un capital social de 10 millones de pesetas. La financiación del Metro en las décadas siguientes va a correr a cargo del capital privado que obtiene durante muchos años una adecuada rentabilidad para su inversión.

En Julio de 1917 se inician los trabajos de construcción. Es un momento poco favorable, debido a las circunstancias derivadas de Gran Guerra (escasez de cemento, de material eléctrico y sobre todo móvil, etc.), pese a lo cual las obras siguen su curso con regularidad. Tanto es así que el 17 de Octubre de 1919 se inaugura el primer trayecto Sol-Cuatro Caminos, por Bilbao, con un recorrido total de 3,6 kilómetros. Contra la falta de perspectivas que se le auguraban, el éxito del Metro es muy rápido en lo que a captación de tráfico se refiere: el resultado de la explotación de los dos primeros meses de funcionamiento no puede ser más favorable, ya que el ingreso medio de noviembre y diciembre fue de 6.530 pesetas al día, correspondientes a un tráfico de 43.537 pasajeros. En 1920 el transporte alcanza los 14,6 millones de viajeros, y ello con tan solo 3,6 kilómetros de red, lo que supone unos ingresos de 4 millones por km., cantidad sorprendente para unos tiempos en que 3 millones por km. se considera una cifra muy respetable. En 1930, doce años después de inaugurado, el Metro transporta ya 90 millones de viajeros al año, mientras que el tranvía había pasado, en el mismo período, de 160 a 200 millones de pasajeros, ganando sólo 40 millones y perdiendo posiciones respecto al Metro. Durante los primeros años de funcionamiento del servicio la energía eléctrica necesaria la proporcionan la Unión Eléctrica Madrileña, Hidráulica Santillana e Hidroeléctrica Española, pero algunos pequeños incidentes en el suministro aconsejan, para asegurar su continuidad, la construcción de una central generadora de energía propia del Metropolitano⁶. Ésta, dotada de modernos motores Diesel y situada en la calle Valderrivas, en la zona de Pacífico, se pone en marcha en 1921. La medida revela su concluyente eficacia sobre todo en los años 1925 y 1931, cuando, debido a las sequías, las compañías eléctricas se ven forzadas a reducir el suministro y sólo la central de reserva Diesel permite mantener regularmente el servicio del Metro.

A la vista de los primeros éxitos, la Línea 1 se prolonga hasta Atocha (1921) y Puente de Vallecas (1923) y se emprenden a continuación las obras de la Línea 2, cuyos tramos Ventas-Sol (1924) y Sol-Quevedo (1925) enlazan el centro con el ensanche y las zonas periféricas más populares. En nueve años se construye un total de red de 14,8 kilómetros, notable esfuerzo llevado a cabo con técnicos españoles y con un elevado porcentaje de materiales de origen nacional⁷. Las últimas secciones construidas no resultan tan rentables como las primeras y se

⁶ En 1921 y debido a la sequía, la Unión Eléctrica Madrileña se vio obligada a restringir el suministro de energía lo que forzó a una reducción en el horario de trenes.

⁷ LÓPEZ GÓMEZ (1969), p. 48.

produce pasajeramente una ralentización en la velocidad de construcción de nuevas líneas. En 1929 se terminan nuevos tramos de la Línea 1 (Cuatro Caminos-Tetuán) y de la Línea 2 (Quevedo-Cuatro Caminos), y en 1936 se construye la nueva Línea 3, Embajadores-Sol, que sirve un tráfico muy denso, aunque su continuación se ve paralizada por la Guerra Civil.

Hasta 1939, durante esta primera época, se construyen 20,6 kilómetros de línea y el parque móvil aumenta de 14 a 170 coches pese al rápido crecimiento de los costes; el del kilómetro de vía asciende de 1,8 millones en 1923 a 12,4 al final del período considerado y el de los coches pasa de 100.000 pesetas a 850.000. Las tarifas, sin embargo, aumentan tan solo un tercio (de 0,13 a 0,17 pesetas de media).

Con la venida de la República se dicta un Decreto obligando a las sociedades a eliminar de su razón social cualquier término que reflejase alguna relación con la desaparecida monarquía, por lo que la compañía pasa a denominarse en adelante "Compañía Metropolitano de Madrid".

Durante los años de la Guerra Civil la dirección de la Compañía Metropolitano, como la de muchas otras en la zona republicana, es ejercida por un Comité de Control Obrero integrado por miembros de los dos sindicatos mayoritarios, UGT y CNT.

La vida interna del Metro se ve naturalmente afectada por el conflicto bélico. El Comité de Control Obrero desplaza de la dirección a Miguel Otamendi. El Metro (salvo el ramal Norte, que se utiliza sólo para fines militares dada su proximidad al frente) funciona normalmente pero se convierte además, tanto en refugio de muchos ciudadanos que buscan un asilo seguro durante los bombardeos, como en residencia forzosa, provisional a veces pero otras definitiva y permanente, de cuantas personas, procedentes de poblaciones cercanas, se ven expulsadas de sus hogares por la guerra. Ante esta situación, con miles de personas hacinadas en las más precarias condiciones en estaciones y hasta en túneles, la Junta de Defensa de Madrid ordena su desalojo, tanto por motivos sanitarios como para asegurar el normal funcionamiento del servicio, aunque permite la utilización de las estaciones como refugio durante los momentos de peligro.

En la superficie desaparecen prácticamente los autobuses y disminuyen considerablemente los tranvías, volcándose la mayor parte del tráfico sobre el Metro, que proporcionaba además seguridad.

El capital de la compañía, para afrontar las crecientes inversiones, asciende en sucesivas ampliaciones de 10 a 88 millones de pesetas. Los ingresos por viajeros crecen también durante los años considerados (excepto en los años 1934 y 1936)⁸, lo que determina que durante todo el período (1919-1939) el resultado de la compañía sea siempre positivo. Esta situación se mantiene incluso durante los años de la "guerra de tarifas" en el transporte público madrileño (1926-1927) que lleva a rebajar el precio de los billetes hasta el 50%⁹.

⁸ MÉNDEZ PÉREZ (2000), p.63.

⁹ MOYA (1990), p.68.

Segunda Etapa. La reconstrucción (1940-1956)

La Guerra Civil y, sobre todo, la instauración del régimen franquista tienen una profunda repercusión en la vida de la compañía. Como ya se ha dicho, durante el conflicto bélico el servicio del Metropolitano funciona normalmente sin subidas de tarifas, pero en la posguerra la compañía comienza a experimentar dificultades, especialmente como consecuencia del alza del precio de la electricidad y del incremento de los gastos de personal, las dos principales partidas de los gastos de explotación.

Además, el dirigismo de la vida económica propio del nuevo régimen se deja sentir en el problema de las tarifas. Su fijación, que había sido libre hasta 1939, pasa a depender no ya de la dirección de la empresa sino de la del Ministerio de Obras Públicas. El control sobre la Compañía Metropolitano se acentúa con la creación, en Septiembre de 1943, de la Junta de Coordinación de Transportes de Madrid, encargada de resolver todo lo referente a los medios de comunicación de la ciudad.

Finalizada la guerra, la Compañía Metropolitano comienza a reconstruir todas las instalaciones, vías, estaciones, depósitos, talleres, etc. destruidos por los bombardeos. Se pone también en marcha un plan de renovación y mejora de todas las instalaciones del Metro, ya que existen líneas bastante antiguas que tienen que soportar un crecimiento continuo del número de viajeros y de servicios prestados. Al propio tiempo se inicia y termina la construcción de la línea de Argüelles en medio de las dificultades propias del período de la posguerra; la escasez de materiales necesarios para la construcción (carriles, traviesas, cables, maquinaria, etc.), las dificultades de importación y las restricciones de gasolina dificultan y retrasan la marcha de las obras. La nueva línea de Argüelles, el primer tramo de la Línea 3 de acuerdo con la concesión primitiva, se inaugura sin embargo en Julio de 1941. La Línea 4, que cruza Madrid de Este a Oeste a lo largo de los Bulevares, se abre en Marzo de 1944. Con su realización la compañía da fin a los compromisos adquiridos en la concesión de 1917 y, además de los 14 primeros kilómetros, construye otros 12 como ampliación o por nuevas concesiones. A partir de este momento los sucesivos trabajos en las líneas se limitan a la prolongación de las ya existentes: en 1949 se pone en servicio un nuevo tramo de la de Embajadores, en 1951 se abre al público el tramo final Delicias-Legazpi que completa la línea Argüelles-Sol.

Aunque la compañía solicita nuevas concesiones, a partir de 1951 las construcciones se paralizan hasta la publicación de la Ley de 1956. La Compañía Metropolitano de Madrid es una empresa privada que, sin subvención alguna, ha de buscar la rentabilidad de los capitales invertidos y por ello, falta de ingresos y sobrada de gastos, desde el año citado no acomete nuevas obras. Los motivos son diversos: la menor rentabilidad de las nuevas líneas (sobre todo comparada con la mayor, y aún creciente, de las primeras); el progresivo encarecimiento del coste de la construcción y de la explotación; y el ritmo de crecimiento de las tarifas, considerablemente inferior.

La Urbanizadora Metropolitano de Madrid sigue también sus propios planes de reconstrucción, muy relacionados con los de la Inmobiliaria Metropolitano, fundada en 1935 por los mismos socios. Tras la guerra, la colonia Metropolitana, construida antes del conflicto, había quedado deshecha y en cuatro años la Urbanizadora consigue levantarla de nuevo.

Durante todo el período crece sustancialmente el tráfico de pasajeros, que alcanza su máximo en 1948 con 377 millones de viajeros, frente a los 186,5 millones del tranvía y los 21,5 del autobús. Escasean los transportes de superficie, víctimas de la falta de carburantes y de fluido eléctrico propias de las dificultades de los años de autárquica pobreza. En 1949 el Metro transporta más viajeros que el tranvía y el autobús juntos.

Los gastos de explotación de la compañía aumentan continuamente. En primer lugar debido al encarecimiento del precio de los materiales necesarios para la reparación, renovación y mantenimiento de las líneas ya existentes. En segundo lugar por el aumento del coste de la electricidad. La energía se encarece por la aplicación de determinados impuestos, como el de Transportes, con el consiguiente recargo sobre las facturas de los suministros de energía eléctrica para tracción¹⁰. Pero además, al verse obligadas las compañías proveedoras a disminuir, e incluso interrumpir, el suministro de fluido eléctrico durante las épocas de sequía que azotan Madrid, la Compañía Metropolitano se ve forzada a poner en servicio sus propias centrales Diesel generadoras de electricidad que aseguran el suministro, pero a un coste entre cuatro y cinco veces más elevado que el hidroeléctrico. En tercer lugar se produce también un incremento continuo en los costes de personal que crecen por dos razones fundamentales: el aumento de la plantilla, necesario para atender un tráfico que aumenta incesantemente, y la aplicación de nuevas disposiciones laborales dictadas por el régimen: Subsidio Familiar, Caja de Previsión (1941), mejoras de quinquenios, Plus de carestía de vida (1942) y Caja Nacional del Seguro de Enfermedad (1948). A partir de 1952 los gastos de personal pasan a suponer más de la mitad del total de gastos de la Compañía Metropolitano.

Para hacer frente al crecimiento de los gastos, el Ministerio de Obras Públicas se ve obligado a conceder al Metro repetidas, aunque siempre moderadas, subidas en las tarifas (en 1946, 1948, 1949, 1950, 1951 y 1953) en virtud de las cuales la compañía sigue obteniendo beneficios todos los años, aunque de forma más irregular que en la etapa anterior. La explotación del Metropolitano continúa siendo un negocio rentable, aunque la empresa comienza a experimentar problemas financieros en una situación tendente a la descapitalización y conocida tanto por la propia compañía como por los poderes públicos. Esta descapitalización será la razón fundamental para el cambio radical que se avecina en 1956.

Desde el final de la Guerra Civil aumenta la preocupación por el desarrollo urbano de Madrid que es, a fin de cuentas, la capital del nuevo régimen y cuya población crece continuamente. Este interés queda reflejado en el Plan de Ordenación Urbana de 1941 que encara las necesidades de reconstrucción de una ciudad muy afectada por los destrozos de la contienda. Los autores del Plan son conscientes de la importancia del transporte para el desarrollo de una ciudad en continuo y desordenado crecimiento. En este contexto de atención a la reconstrucción y al futuro desarrollo urbano hay que situar el Decreto-Ley de Régimen Compartido de Financiación de la Compañía Metropolitano de Madrid, de 22 de Septiembre 1955, y la Ley de 12 de Mayo de 1956 sobre el Plan de Transportes de Madrid.

¹⁰ MÉNDEZ PÉREZ (2000), pp. 119-120.

El Decreto-Ley de 1955 autoriza al Ministerio de Obras Públicas a construir por cuenta del Estado la infraestructura de las prolongaciones, ampliaciones y nuevos proyectos de la red metropolitana y su futura expansión, todo ello manteniendo un coste moderado para el usuario. Los transportes, y en especial el Metro, son necesarios para el desarrollo de la capital de la nación y la política estatal de construcción de nuevos barrios y viviendas de renta limitada resultaría incompleta si no se dotara a la zona de los servicios necesarios, en condiciones económicas adecuadas a la capacidad adquisitiva de los residentes. La causa principal que motiva el Decreto-Ley de 1955 es el convencimiento por parte de las autoridades de que la construcción y financiación privada de las nuevas líneas necesarias para cumplir los planes de la Administración no sería posible sin la elevación de las tarifas en una cuantía que no estaban dispuestas a autorizar¹¹. A partir del Decreto-Ley las futuras construcciones habrán de ser llevadas a cabo por el Ministerio de Obras Públicas de acuerdo con el plan que estime más adecuado.

De acuerdo con las nuevas circunstancias la situación de la Compañía Metropolitano de Madrid varía sensiblemente: la construcción de las nuevas líneas o la ampliación de las ya existentes se financiará por el Ministerio de Obras Públicas y habrá de realizarse por contrata, adjudicándolas en concurso público. La Compañía Metropolitano de Madrid se encargará de la explotación de la red y de la construcción de la superestructura; es decir, de la instalación de las vías con sus aparatos, líneas de trabajo, teléfonos y señalización, material móvil y todo lo necesario para el funcionamiento normal del servicio. Todo ello naturalmente siguiendo los proyectos aprobados por el Ministerio de Obras Públicas.

Tercera Etapa. La presencia del Estado (1956-1966)

En el año 1956 se produce un cambio profundo en la historia del Metropolitano con la aprobación, el 12 de Mayo, de la Ley sobre el Plan de Transportes de Madrid, que ratifica todas las disposiciones anteriores. En la nueva Ley se crea la Comisión de Transportes de Madrid con la finalidad primordial de planificar y coordinar las líneas básicas de transporte colectivo de cualquier clase (ferrocarriles subterráneos y suburbanos, trolebuses, autobuses y tranvías) que afecten al término municipal de la ciudad, además de determinar la fijación de tarifas y sus correspondientes modalidades.

El Plan de Transportes es muy ambicioso y resulta difícil de llevar a la práctica. Proyecta la construcción, en un plazo de 15 a 20 años, de 50 nuevos kilómetros de vía para el Metro y 60 para el Suburbano. Estima en 60 millones de pesetas el coste del kilómetro de línea subterránea, cantidad sensiblemente inferior al coste de construcción de líneas metropolitanas en el extranjero (baste citar los ejemplos de París o Londres, donde el coste por kilómetro es de 200 y 315 millones respectivamente).

El presupuesto para la primera etapa del Plan del Metropolitano, que contempla la construcción de 17 nuevos kilómetros de vía, se calcula en 1.020 millones de pesetas. La Compañía Metropolitano por su parte, de acuerdo con

¹¹ MÉNDEZ PÉREZ (2000), p. 133.

las nuevas disposiciones, debe sufragar el coste de la superestructura de las nuevas líneas. Ello supone, tomando como base una cantidad equivalente al coste medio de las que ya se encontraban en servicio¹², que si el Estado aporta 60 millones de pesetas, la empresa ha de costear cerca de 22 millones por kilómetro, es decir aproximadamente un 25% del coste total de las nuevas líneas. Merced a este recurso se pueden mantener tarifas módicas (2 pesetas como tarifa única desde 1967), inferiores a las del autobús.

Al ser el Estado quien realiza el grueso de la inversión, la Ley de 1956 determina que al finalizar la concesión de los ferrocarriles subterráneos y suburbanos, aquélla ha de revertir al Ayuntamiento de Madrid. Con esta decisión se pone punto final al viejo contencioso entre el Ayuntamiento y la compañía tras casi cuarenta años de reivindicaciones por parte de la institución municipal.

En Octubre de 1956 la Comisión Coordinadora de Transportes establece el orden de prelación de las nuevas líneas del Metro como sigue:

- 1ª Tetuán-Plaza de Castilla.
- 2ª Vallecas-Palomeras.
- 3ª Ventas-Arturo Soria.
- 4ª Puente de Toledo-Ópera.
- 5ª Ópera-Retiro.
- 6ª Retiro-Diego de León.

El Plan de construcciones de 1956 se revisa en momentos sucesivos, fijando distintas prioridades, determinando trazados, estableciendo nuevas líneas o prolongaciones de las ya existentes en función de las necesidades del momento. 1958 es el año del llamado Plan de Urgencia en el que se recogen los proyectos para nuevas líneas y se contempla la necesidad de construir en el plazo de seis años 12 kilómetros adicionales de vía. Introduce también algunas modificaciones en el Plan de Transportes de 1956. Una de ellas es la de declarar de urgente realización la línea Argüelles-Moncloa, incluyendo la extensión de la misma hasta la Ciudad Universitaria. Es ésta una prolongación en la que el Ministerio de Educación Nacional está particularmente interesado, tanto que ofrece a la compañía una subvención a fondo perdido de 20 millones de pesetas. El Ministerio es consciente de la insuficiencia de medios para atender las necesidades de transporte de la Universidad, servidas entonces por siete tranvías y cuatro autobuses, cuya circulación resulta en ocasiones tan intermitente como imprevisible, pues no es infrecuente que la Empresa Municipal de Transportes los retire debido a la falta de usuarios. La Compañía Metropolitano solicita del Rector un horario de clases en la distintas facultades y, tras un estudio cuidadoso del proyecto, concluye que los quince mil teóricos universitarios no aseguran un número real de viajeros suficiente para garantizar la rentabilidad de la línea que por tanto, pese a la insistencia y al generoso estímulo de las autoridades, no llega a realizarse.

En Diciembre de 1960, un Decreto del Ministerio de Obras Públicas encarga a la Compañía Metropolitano la explotación del Ferrocarril Suburbano. La

¹² MOYA (1990), p. 166.

administración y contabilidad de ambas empresas habrá de mantenerse, no obstante, separada y totalmente independiente y en el contrato se incluye la forma en que el Estado debe liquidar los déficits de explotación que puedan producirse.

En el año 1961 se aprueba el Plan de Ordenación Urbana, de gran importancia para Madrid, en el que se concede una especial y considerable atención a los medios de transporte en su relación obligada con las nuevas barriadas. La interacción del Metro y el crecimiento urbano contemplada en los diferentes planes es una constante que explica el desarrollo de las líneas hasta constituir la malla actual. El Plan pretende definir el crecimiento de la ciudad y sus futuras necesidades de transporte y, en lo que al Metro se refiere, presenta ciertas modificaciones respecto al Plan de 1956, teniendo en cuenta, entre otros diversos factores, el tráfico previsto y, sobre todo, los nuevos asentamientos de población y los lugares de concentración comercial y de negocios, que considera los focos principales del mismo.

El Plan de Ordenación contempla la prolongación de las líneas en curso, extendiendo la 3 de Legazpi a Usera y la 4 hasta la Guindalera y la Prosperidad. También se proponen líneas nuevas transversales o radiales y se recogían en parte algunas líneas suburbanas del Plan de 1956.

- 1) San Blas-Chamartín (11,5 Km.), enlazando con las líneas 1 y 4.
- 2) Estadio Bernabeu-Peñagrande (5 Km.).
- 3) Peñagrande-Estación de Chamartín (4,4 Km.).
- 4) Estadio Bernabeu-Canillas (5,2 Km.).
- 5) Plaza de Castilla-Hortaleza (4,4 Km.).
- 6) Manuel Becerra-Carabanchel (9 Km.), una línea diagonal NE.-SO., para enlazar Carabanchel con los barrios industriales del sur de Madrid.
- 7) Suburbano de Carabanchel, manteniendo el proyecto de sección Plaza de España-Castellana (2,2 Km.).
- 8) Suburbano de Delicias hasta Villaverde (7,7 Km.).

Se intenta también intensificar el tráfico del Metro, para lo cual, en la primera mitad de los años sesenta se inician las obras previstas en el "Plan de Reforma y Ampliación del Primer Establecimiento", que consisten fundamentalmente en el alargamiento de las estaciones con el fin de aumentar la capacidad de los trenes permitiendo así su ampliación a seis unidades. Este Plan queda prácticamente terminado a principios de 1965. A finales de 1963, aprovechando un incremento de las tarifas, la compañía acomete un nuevo "Plan de Renovaciones y Modernizaciones", con un presupuesto total de 600 millones, que le permite emprender una serie de importantes mejoras, como nuevos accesos, cocheras, instalaciones eléctricas, señalizaciones, renovación de vías, nuevos coches, sustitución de motores, etc.

Durante esta década de construcción por parte del Estado se inauguran 13,9 nuevos kilómetros de vía, de los que 5,2 corresponden a ampliaciones de las líneas 1, 2 y 3 del Metro y 8,7 al Suburbano.

En 1966 el tráfico de viajeros en el Metro es de 469 millones, con un incremento respecto al año anterior de 3,5 millones. La empresa es, sin embargo,

consciente de que esto se debe a la afluencia de viajeros en el Suburbano sin la cual, lejos de aumentar, el tráfico del Metro hubiera disminuido. Es decir que, pese a haberse prestado un mejor y más amplio servicio, aumentado la circulación y rebajado el índice de saturación, el transporte en superficie de autobús, trolebús, tranvía y vehículos particulares han restado usuarios al Metro.

En el transcurso de la década se producen cuatro subidas y reestructuraciones de las tarifas del Metro y del Suburbano (que ahora se pretende coordinar), aunque las mismas quedan siempre por debajo del aumento del coste de la vida¹³.

En esta etapa, la evolución de los ingresos es muy desigual y su ritmo de crecimiento es inferior al de los períodos precedentes, entre otros motivos por la incorporación cada vez más reducida de nuevos viajeros, consecuencia a su vez de la sustancial mejora de los servicios de transporte colectivo en superficie, especialmente la de los autobuses, impulsada por el Ayuntamiento de Madrid. Como hecho positivo destaca la utilización combinada de Metro y Suburbano cuyos precios, realmente asequibles, traen consigo un aumento considerable del tráfico en algunas líneas.

Los gastos siguen una tendencia ascendente semejante a la del período anterior. Crecen los gastos de personal (pese a que, debido a la rigidez de tarifas impuesta desde finales de la Guerra Civil, las condiciones económicas de los empleados del Metro son inferiores a las de otras empresas ferroviarias), lo que obliga a la compañía a plantear en 1962 una reestructuración de la plantilla, mediante jubilaciones voluntarias, racionalización de los métodos de trabajo, etc. Aumentan también los gastos en energía eléctrica, materiales diversos, contribuciones e impuestos, amortizaciones y gastos financieros, lo que tiene como consecuencia que, aunque los ingresos de la compañía siguen siendo superiores a sus gastos, la diferencia llega a hacerse mínima, sobre todo comparada con períodos anteriores. El beneficio pasa a ser descendente a partir de 1965.

Cuarta Etapa. Crecimiento e Intervención (1967-1978)

Durante los años sesenta se producen profundos cambios en la fisonomía urbana de Madrid, cambios que alteran la distribución geográfica de la vivienda y los servicios. El centro de la ciudad se transforma profundamente; los barrios tradicionalmente burgueses, como el de Salamanca, comienzan a perder su función residencial y sus equipamientos culturales crecen. Se reforman y renuevan extensas zonas del casco urbano que van a convertirse en centros comerciales y complejos de oficinas, mientras que la población pasa a residir fundamentalmente en la periferia de la ciudad. El crecimiento continuo del número de habitantes así como la elevación del nivel de vida de la sociedad madrileña provocan un aumento en la demanda de transporte y, sobre todo, una acentuación en el uso de vehículos privados que provoca graves problemas de congestión en la circulación urbana que afectan seriamente a los medios de transporte colectivo.

Es en este contexto en el que es preciso situar el Plan de Ampliación del Metropolitano de 1967, considerado indispensable para la solución de los pro-

¹³ MÉNDEZ PÉREZ (2000) p. 148.

blemas de la ciudad. Este Plan se plantea alcanzar una red de prácticamente los 100 kilómetros mediante la construcción de 55, que, se suman a los 33 ya existentes y a los 11 en construcción. Este objetivo supone 1,8 kilómetros de Metro por kilómetro cuadrado de superficie. El Plan pretende conseguir además que al menos el 85% de la población tenga una estación a menos de 400 metros de su residencia. El plazo de construcción se fija en 12 años y el de reversión al Ayuntamiento de Madrid en 60.

En síntesis, se proyecta la creación de cinco nuevas líneas: tres de Norte a Sur, una de Este a Oeste y otra de circunvalación. Estas líneas serían prolongaciones de la Línea 4 (de Diego de León a Prosperidad), de la Línea 6 (circunvalación desde Argüelles a Cuatro Caminos-Rondas-Legazpi-Carabanchel), de la Línea 7 (transversal Este-Oeste por Cea Bermúdez-María de Molina-San Blas), de la Línea 8 (gran eje Norte por Castellana-Prado y luego al Suroeste cruzando el Manzanares), y de las Líneas 9 y 10 (por el Norte y Nordeste)¹⁴.

El proyecto se circunscribe al casco urbano de Madrid, dejando al margen los barrios periféricos (con la excepción de los del Pilar y San Blas): en ellos el proyecto del ferrocarril subterráneo se aplaza hasta un futuro en el que la necesidad haga más acuciante su construcción. Se trata de descongestionar el centro, por el que circulaban 250.000 turismos, cuyo número, según se estima, habría de crecer hasta alcanzar, en 1980, la cifra de 350.000, y la de 800.000 en el año 2000, lo que supondría un nivel de saturación próximo al colapso.

El crecimiento de las nuevas barriadas periféricas revela en pocos años las insuficiencias del proyecto lo que obliga a sucesivas revisiones del Plan de Ampliación en 1971 y 1974. La construcción sufre algunos retrasos, pero ello no impide la apertura de nuevos tramos:

1973 Línea 4: Alfonso XIII-Diego de León.

1974 Línea 5: Pueblo Nuevo-Las Musas.

1975 Línea 7: Avenida de América-Pueblonuevo.

El período que transcurre desde el primitivo Plan de Ampliación de 1967 hasta el denominado "Actualización del Plan de Metro de Madrid", de 1974 (íntimamente relacionado con el IV Plan de Desarrollo) es de gran importancia en la historia de la Compañía Metropolitana y no sólo por las nuevas líneas que se fueron abriendo al público o la modernización de la red sino, sobre todo, porque en esos años aparecen las primeras dificultades económicas que acabarán llevando a la empresa a una situación insostenible.

Los ingresos no cesan de crecer durante todos los años del período, excepto en 1977, aunque lo hacen de forma irregular. Las tarifas se modifican en repetidas ocasiones pero siempre en cantidades inferiores a las cada vez más acuciantes necesidades de la compañía. Los gastos de personal (que absorben más del 55% del total) se incrementan de forma importante debido a las contrataciones que es preciso realizar para la puesta en servicio de los nuevos tramos y a los imperativos de la legislación vigente en materia de salarios. Aumenta también de forma importante la partida "Materiales, Energía y Diversos" por la subida del precio de la energía eléctrica a partir de 1969 y la puesta en funcionamiento de la Línea 5.

¹⁴ MOYA (1990), pp. 185-187.

En 1969 la Compañía Metropolitana da a conocer, de forma inequívoca, su difícil situación:

“O se establecen unas tarifas que garanticen la estabilidad de las condiciones futuras de la empresa, acompañadas de la indemnización precisa para compensar las pérdidas elevadas que está produciendo el retraso del acuerdo de unificación, o el Gobierno debe hacerse cargo definitivamente del servicio público mediante un rescate de la concesión y el pago a los accionistas de la justa indemnización por el patrimonio del que se les priva.”

La situación se agrava de tal manera que la Memoria del Consejo de Administración de 1975 reitera:

“El aumento del ritmo de construcción de infraestructura de nuevas líneas por parte del Ministerio de Obras Públicas y la insuficiencia de tarifas autorizadas, que no permiten financiar las grandes inversiones necesarias para dotar de todos los elementos fijos y móviles de la superestructura, nos ha obligado a solicitar reiteradamente de Gobierno el inicio de conversaciones para solucionar el futuro de la compañía”¹⁵.

El año 1976 fue el primero, en la historia del Metro de Madrid, que se cierra con pérdidas, con unos resultados negativos de más 75 millones de pesetas. La compañía arguye que los malos resultados deben atribuirse al continuo ascenso de los costes de explotación sin la paralela y necesaria subida de tarifas en la proporción adecuada para obtener resultados positivos. Dos años y medio de fuertes pérdidas económicas y una serie de graves accidentes, con la negativa publicidad que estos comportan y su impacto en la opinión pública, van a cambiar definitivamente la historia de la compañía obligando al Estado a intervenir.

El Ministerio de Obras Públicas por su parte estudia la creación de un organismo que englobe todo el transporte de Madrid (autobuses, Metro y Suburbano), con la idea de mantener las empresas de forma independiente pero sujetas a un control superior. La idea de la desprivatización del Metro se asume por las autoridades que consideran las posibles soluciones a adoptar: rescate, compra o expropiación. La compañía reclama continuamente una subida de tarifas adecuada a la situación.

Las pérdidas del Metro en 1977 rozan los 1.000 millones de pesetas y en febrero del mismo año se suspende la cotización en Bolsa de las acciones del Metropolitano por decisión del Ministerio de Hacienda. Se trata de una medida cautelar tendente a evitar un alza especulativa de los títulos ante la certeza de la desprivatización.

El 7 de Junio de 1978 un Real Decreto decide el futuro de la Compañía Metropolitana. En su Exposición de Motivos se alude a la imposibilidad por parte de la compañía de prestar el servicio dada la difícil situación en que se encuentra la concesionaria. Las razones quedan claramente expuestas:

“Ello se ha debido a que los ingresos procedentes de la explotación no han resultado suficientes para cubrir los costes totales del servicio, lo que ha dado lugar a un grave proceso de descapitalización y a la imposibili-

¹⁵ Cit. en MOYA (1990), pp. 194 y 203.

dad por parte de la compañía de abordar sus compromisos de inversión en superestructura y material móvil”.

La situación económica de la compañía hace inviable la continuación de la gestión privada, pero es preciso, por razones de interés general, mantener al más alto nivel el servicio del Metro. Por ello se dispone en el mismo Decreto que un Consejo de Intervención, con personalidad jurídica y patrimonio propio y dependiente directamente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sustituya en sus funciones al Consejo de Administración y demás órganos rectores de la sociedad y se haga cargo temporalmente de la gestión del servicio. Junto a todo ello deben quedar garantizados los intereses de las accionistas y los derechos de los trabajadores.

Poco después, en 1978, se elabora el “Plan de Conservación Extraordinaria Urgente del Ferrocarril Metropolitano de Madrid” que persigue elevar el nivel de seguridad y calidad del servicio: los repetidos y graves accidentes que tienen lugar hacen de la seguridad del transporte el primer problema que es necesario atender.

Quinta etapa. La desprivatización y el Consorcio (1979-1985)

La Ley de 15 de Noviembre de 1979 da un paso más en la misma dirección consagrando la desprivatización del Metro madrileño. Se dispone en ella que la titularidad del servicio público pase al Ayuntamiento de Madrid, y se declara la utilidad y necesidad, con carácter de urgencia, de la expropiación forzosa de las acciones de la Compañía Metropolitano de Madrid S.A. Los beneficiarios de la expropiación serían el Ayuntamiento de Madrid y la Diputación Provincial en un 75% y 25% respectivamente. Se autoriza al Gobierno para que, de mutuo acuerdo con los accionistas, proponga públicamente el canje de las acciones de la compañía objeto de expropiación por otros títulos mobiliarios propiedad del Estado. Los títulos mobiliarios ofrecidos como justiprecio de expropiación fueron acciones de la Compañía Telefónica Nacional en la proporción de tres de éstas por cada dos del Metro.

Con la Ley de Desprivatización termina la vida de la sociedad tal y como ésta había sido creada y concebida por sus primitivos fundadores. Una vez que la Diputación y el Ayuntamiento fueran titulares de la totalidad de las acciones de la Compañía Metropolitano de Madrid, la sociedad gestionaría directamente el servicio sin necesidad de expediente previo de municipalización, quedando extinguidas todas las concesiones. Hasta ese momento, y por un período de meses (que, en la realidad, se convirtieron en años) el Consejo de Intervención se ocuparía de gestionar y explotar el servicio.

Desde que el Consejo de Intervención se hace cargo de la sociedad en 1978 hasta 1980 se inauguran 17 kilómetros de red con lo que ésta alcanza una longitud de 73 kilómetros. En realidad los recursos del Metro se habían asignado, casi exclusivamente, a las nuevas líneas que no contaban, sin embargo, con una demanda suficiente. En cambio la red antigua, que seguía soportando el grueso del tráfico, se degradaba día a día, llegando el material móvil a unos niveles insostenibles de desgaste y deterioro.

Se hace necesario pues, no sólo analizar el futuro del Metropolitano sino hacer frente a los problemas del presente, así que se prepara el “Plan

Quinquenal de Modernización y Mejoras" (1981-1985) con el objeto de elevar la calidad del servicio, mejorar las condiciones ambientales así como la coordinación con otros medios de transporte y la seguridad técnica, renovando las instalaciones (por ejemplo, extendiendo el sistema A.T.P.) y el material móvil.

Pese a las dificultades se siguen abriendo al público nuevos tramos que amplían sustancialmente la red del Metro hasta llegarse, rebasada esta etapa, a los más de 120 kilómetros de su longitud actual. Es suficiente la enumeración de los nuevos tramos para poner de relieve el esfuerzo constructor realizado desde la fecha de desprivatización.

1979 Línea 6: Cuatro Caminos-Pacífico.

1980 Línea 5: Canillejas-Ciudad Lineal.

1981 Línea 6: Pacífico-Oporto.

1981 Línea 10: Plaza de España-Alonso Martínez.

1982 Línea 8: Fuencarral-Nuevos Ministerios.

1983 Línea 6: Oporto-Laguna.

1983 Línea 9: Herrera Oria-Plaza de Castilla.

1983 Línea 9: Plaza de Castilla-Avenida de América.

1986 Línea 9: Sainz de Baranda-Avenida de América.

1986 Línea 8: Nuevos Ministerios-Avenida de América.

1987 Línea 6: Cuatro Caminos-Ciudad Universitaria.

1994 Línea 1: Portazgo-Miguel Hernández.

1995 Línea 6: Laguna-Ciudad Universitaria¹⁶.

El Ayuntamiento sigue solicitando soluciones económicas para poder hacerse cargo del servicio ya que, simultáneamente, ha asumido la responsabilidad de otro transporte colectivo: los autobuses periféricos. El Ayuntamiento se encamina a controlar todo el transporte público de superficie y el 75% de la red de Metro y, ante las grandes dificultades financieras que esta situación plantea, el problema se discute en las Cortes, que estudian las posibles medidas tendentes a cubrir los déficits de la empresas de transportes públicos colectivos urbanos. Para las grandes áreas metropolitanas se piensa en la creación de entidades consorciadas con las competencias necesarias para coordinar todo el transporte colectivo.

En la Memoria de 1981 del Consejo de Intervención se analizan los problemas del momento: en Madrid existe un exceso de oferta global de transporte público que, además, es concurrente, y, al mismo, tiempo existe una demanda no atendida. Se hace, por lo tanto, imprescindible reconfigurar la red de transportes públicos de la ciudad y del área metropolitana combinando superficie y subsuelo, y planificar el futuro desarrollo¹⁷. Si estos planteamientos no se cumplen no se considera posible ni conveniente el traspaso a los entes locales. Se intenta, sobre todo, encontrar el sistema adecuado para obtener los recursos necesarios que permitan consolidar la red no sólo en el momento pre-

¹⁶ COMÍN, et alii (1998), vol. II, p. 305.

¹⁷ MOYA (1990), p. 244.

sente, sino en su desarrollo futuro. En 1984 se inicia la preparación de un Contrato-Programa de cuatro años de duración entre el Ministerio de Economía y Hacienda, el de Transportes, la Comunidad de Madrid y el Metro. Dicho instrumento debería recoger una serie de compromisos entre las partes sobre el funcionamiento de la compañía y sobre los recursos que ésta debería obtener para su saneamiento financiero y para el normal desarrollo de sus actividades. Es un primer paso para poner fin a una situación transitoria que se prolongaba ya más de seis años.

El texto definitivo del Contrato-Programa estaba preparado a fines de 1985. Su firma supondría el traspaso de la gestión al Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma y la desaparición del Consejo de Intervención. Aun antes de su firma el Contrato-Programa sirve para racionalizar la gestión de la empresa. Se permite en él que los gastos de personal, compras y consumo y trabajos y suministros exteriores puedan variar, siempre que en conjunto no sobrepasaran la cantidad total prevista para ellos, con lo que se consigue una reducción de costes. La Memoria del Consejo de Intervención de 1985 destaca, con más que dudoso optimismo, que, aunque el resultado del ejercicio arroja un déficit de 1.730 millones de pesetas en relación a la subvención asignada en los Presupuestos Generales del Estado, en realidad presenta un superávit sobre las previsiones del Contrato-Programa.

En 1986 el Metro transporta más de 300 millones de viajeros y los autobuses algo más de 460 millones. El automóvil privado es sin embargo (y pese a algunas tímidas medidas disuasorias) el dueño indiscutible de las calles y la saturación de éstas provoca continuos atascos en las horas punta de entrada y salida de la ciudad en cualquier dirección.

Un nuevo y definitivo paso en este largo proceso es la creación, por la Ley de 16 de Mayo de 1985, del Consorcio Regional de Transportes de Madrid que se define como un Organismo Autónomo de carácter comercial, con personalidad jurídica y patrimonio propios. La función del Consorcio es la de coordinar todos los sistemas de transporte existentes, mejorándolos y eliminando concurrencias. Se dota así a la ciudad de un servicio público de transporte colectivo que se pretende equilibrado, cómodo y económico, que pueda hacer frente a los problemas derivados del uso del automóvil por los ciudadanos.

Madrid sigue en este aspecto la orientación marcada por otras grandes ciudades, como París, Londres, Estocolmo o Hamburgo, organizando un sistema de autoridad única encargada de las necesidades del transporte. Se pretende con ello, además, unificar las responsabilidades de las distintas instituciones comprometidas y alcanzar de esta manera el máximo rendimiento de los recursos disponibles.

A partir de 1986 se inicia, pues, un nuevo período en la historia de la Compañía Metropolitana que, en los setenta años de su existencia, ha experimentado casi todas las formas de gestión posibles: propiedad privada, control obrero, tutela estatal, intervención administrativa, para acabar finalmente como empresa dependiente de un ente autonómico de carácter público. El 24 Marzo de 1986 se culmina todo este proceso y el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid asumen la propiedad de la Compañía Metropolitana, cesando definitivamente en sus funciones el Consejo de Intervención. El Consejo de Administración está integrado por seis representantes del

Ayuntamiento y dos de Comunidad. El 11 de Abril se traspasan a la Comunidad Autónoma los bienes del Estado afectos a la prestación del servicio del Suburbano de Carabanchel y del Ferrocarril Metropolitano de Madrid.

El 12 de Junio de 1986 se firma el Contrato-Programa redactado un año antes, cuya vigencia se extiende hasta el 31 de Diciembre de 1988. Su objetivo prioritario es la resolución del más acuciante problema con que en ese momento se enfrenta la compañía: su saneamiento financiero. A estos efectos se pone especial énfasis, de una parte en la reducción de costes y la racionalización de la gestión, y de otra en el aumento de los ingresos, que se pretende conseguir, sobre todo, mediante el incremento de la ocupación del Metro, para lo que resulta inexcusable una sustancial mejora de la calidad del servicio.

La compañía sigue, como se ha indicado, construyendo e inaugurando nuevos sectores de vía y renovando y mejorando las ya existentes. Se elaboran también nuevos planes, como el llamado "Plan Felipe", de 1989, que atribuye al Metro el papel de espina dorsal del tráfico madrileño. En el Plan se decide la terminación de la Línea 6 y la prolongación de la Líneas 1 y 10 hasta los Nuevos Ministerios, y se señala la necesidad de llegar al 60% de cobertura tarifaria del transporte público, quedando a cargo de la Administración el 40% restante. Las tarifas continúan subiendo, aunque los precios del transporte siguen siendo siempre precios políticos.

El 31 de Diciembre de 1986 el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid transfieren sus acciones de la Compañía Metropolitano al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que se convierte de esta manera en el único propietario del Metro. En el momento de la transferencia, el capital social, representado por más de 4 millones de acciones, superaba los 2.300 millones de pesetas. En Octubre de 1989, cuando el Metropolitano cumple setenta años, cambia de nombre una vez más, pasando a llamarse simplemente "Metro de Madrid S.A.", denominación más popular y acorde con los nuevos tiempos.

Durante estas siete décadas el Metro se ha convertido en la pieza clave del transporte colectivo urbano, habiendo sido utilizado por casi 400 millones de usuarios. La vida de la ciudad no puede concebirse en la actualidad sin la existencia del ferrocarril del subsuelo, el único que puede librarse de la tiranía ejercida por el automóvil en la superficie y el único capaz de garantizar al usuario un servicio rápido, eficaz, económico y seguro.

REFERENCIAS

- BRANDIS, D. y MÁS, R. (1981), "La Ciudad Lineal y la práctica inmobiliaria de la Compañía Madrileña de Urbanización, 1894-1931", *Ciudad y Territorio*. Madrid, núm. 3.
- CAYÓN, F., FRAX, E., MATILLA, M^aJ., MUÑOZ, M., SAIZ, J. P. (1998), *Vías paralelas. Invención y ferrocarril en España, 1826-1936*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- COMÍN, F. et al. (1998), *150 años de Historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles españoles y Anaya.

- LÓPEZ GÓMEZ, A. (1969), "Los transportes urbanos de Madrid", I. El ferrocarril metropolitano (Metro)" en *Estudios Geográficos*, pp. 5-105.
- LÓPEZ GÓMEZ, A. (1983), *Los transportes urbanos de Madrid*, Madrid, CSIC.
- MÉNDEZ PÉREZ, E. (2000), *La Compañía Metropolitano Alfonso XIII: una historia económica (1917-1977)*, Madrid, UNED.
- METRO DE MADRID (1994), *Datos estadísticos 1945-1994*.
- MOYA RODRÍGUEZ, A. (1990), *Metro de Madrid (1919-1989) Setenta años de Historia*, Madrid, Compañía Metropolitana.
- OTAMENDI, J. (1920), "La transformación de Madrid. Proyectos y obras de la C.U.M.", en *La Construcción Moderna*, Madrid, 15-XI-1920.
- RUEDA, J.C. (1992), "Antonio Maura. Las pautas inversionistas de un miembro de la elite política de la Restauración", *Historia Social*, Valencia, UNED, núm. 11.