ÍNDICE

Prólogo y consideraciones del autor 11
1. Introducción 15
2. Los primeros «Ferrocarriles metropolitanos» 1886-1888 19
   2.1. Un Metropolitano «radial» 19
   2.2. El Metropolitano «circular» 23
   2.3. El ferrocarril metropolitano de circunvalación de Gil Meléndez (1888) 25
3. El «Ferrocarril Eléctrico» de D. Pedro García Faria (1892) 27
4. Los proyectos de D. Arturo Soria para enlazar su Ciudad Lineal 49
   4.1. El ramal de enlace del Ferrocarril-tranvía de circunvalación (1892) 49
   4.2. El ramal subterráneo a la Puerta del Sol (1898) 51
   4.3. El largo e infructuoso camino del Ferrocarril subterráneo a la Ciudad Lineal 59
   4.4. D. Arturo Soria y el proyecto de D. Ramón Aguado (1905-08) 66
   4.5. De la Puerta del Sol a la Ciudad Lineal por Alcalá (1913-14) 76
5. Otros proyectos menores (1899-1906) 83
   5.1. Un ferrocarril metropolitano elevado (1899) 83
   5.2. Ferrocarril metropolitano para abastecimiento (1905) 84
   5.3. Ferrocarril subterráneo eléctrico del Sr. Sanchíz (1906) 85

6. Proyectos competidores del Metropolitano «Alfonso XIII» (años 20) 89
6.1. El metropolitano del Banco Español de Crédito (1923) 89
6.2. El F.C. metropolitano de Alfonso García de Mercadal (1924) 99
7. Proyectos de FF.CC. Subterráneos de enlace 103
7.1 Ferrocarril metropolitano de D. Fernando Reyes (1917) 103
7.2 Ferrocarril Suburbano y Estación Central (1924-25) 108
7.3 Metropolitano Transversal de Enlace Norte-M.Z.A. (1925) 111
8. Proyectos abandonados por el Metropolitano Alfonso XIII 113
8.1. El ramal Progreso-Fuentecilla (1924) 113
8.2. La línea de la Gran Vía: Banco-Callao-Ferraz 117
8.3. Sustitución del proyecto de la primitiva línea 3: Independencia-Dº de León 122
8.4. Otros cambios sobre la concesión de 1917 125
9. El «Metro» de la República (1932) 127

APÉNDICES
I. El Ferrocarril Metropolitano de Madrid 137
II. Enlace Goya - Estación Imperial 145
III. El Aero-Tracto-Carril 149
Última Página 157

PROYECTOS Y CONCESIONES NONATAS DE FERROCARRILES METROPOLITANOS PARA MADRID

A MODO DE PRÓLOGO

Nosotros, ciudadanos del espacio globalizado y madrileños del mundo, no podríamos imaginarnos esta ciudad apabullante, bulliciosa, inquietante y trasnochadora sin el metropolitano.

Esta viva gusanera en constante movimiento desde el clarear del día hasta la noche más cerrada es, ya sin remedio, parte de nuestra vida.

Solo pensar en un parón de este medio de transporte nos hace temblar; pensar en algún acontecimiento que paralice el «Metro» y con ello Madrid nos espanta. Ya lo hemos sufrido alguna vez y hemos comprobado sus terroríficos efectos.

Todo esto viene al caso querido lector, para intentar certificar por mi parte que, Madrid ya no es sin su metro ni el Metro sería sin su Madrid.

Noventa años cumplió hace algún tiempo y camina este viejo rejuvenecido hacia su siglo de existencia.

Pero alguna vez se han preguntado: ¿hubo algo antes…?

Sí, hubo muchos proyectos, algunos ingenuos, otros más principales que de no ser por la ceguera de nuestros políticos –de antes y de siempre–, hubiesen configurado este Madrid como otra ciudad distinta, diferente, quizá algo mejor.

La cuestión es: ¿el metro ha hecho Madrid o Madrid al metro?

Pues ni lo uno ni lo otro, o mejor dicho, las dos premisas al tiempo.

Nació este entonces novedoso medio de transporte de la mente de un ingeniero madrileño que después tomó por las bridas otro ingeniero, esta vez vasco y aprovechándose de unas nuevas leyes, imaginaron una ciudad descongestionada, limpia y salubre, habitando en el extrarradio y desplazándose rápidamente hasta el centro laboral en un Madrid atascado por tranvías, carros y viandantes; lleno de tabucos infectos.

Así pues, el metropolitano surgió como descongestivo viario y herramienta de trabajo para la clase obrera que, entonces se hacinaba en el centro o vivía en los confines de la Villa como en un aduar africano.

Para solventar esta infrahumana condición de vida y posibilitar el desplazamiento obrero desde su casa saludable en las afueras a su lugar de trabajo, ya había surgido junto con la Ciudad Lineal de D. Arturo Soria un proyecto revolucionario para nuestro país y quizá por ello paralizado por la burocratizada Municipalidad de entonces: El Ferrocarril subterráneo.

Se quejaba D. Arturo al nuevo alcalde –que visitaba su Ciudad Lineal– de las trabas impuestas a su ramal subterráneo:

> [...] Concebí este propósito cuando no había en el mundo más que el primer ferrocarril subterráneo de Londres. Mientras se tramita mi expediente se han construido seis ferrocarriles en las principales capitales. Y las trazas que lleva el asunto son que otros sujetos más influyentes que yo se aprovecharán de mis ideas, de mi trabajo y de los gastos hechos triunfando en la desleal competencia de la política […]

Murió este pionero proyecto como después habrían de morir otros.

Cierto es que, a diferencia del metro londinense –ferrocarril paradigma de la anticipación en el crecimiento de la ciudad–, el metro madrileño ha crecido casi siempre a la zaga de la expansión urbana y, solo desde unos años atrás, ha comenzado a desbordarse como una araña a la que le crecen las patas hacia confines inimaginables, para convertirse en un ente desproporcionado de cabeza pequeña, abandonando la expansión de su retícula interior menos proclive a los votos electorales.

Nada tiene que ver aquel Madrid de 1919 –de escasos setecientos mil habitantes– el de hoy (cerca de seis millones en su área de influencia).

En 1919, cuando se inaugura el metropolitano de Echarte, Mendoza y

Otamendi, el metro londinense había cumplido 56 años, y el de París, en esta fecha, tenía más de ochenta kilómetros y dos compañías explotadoras.

Además de estas dos grandes ciudades, Glasgow, Budapest, Nueva York, Hamburgo y Buenos Aires ya tenían metro cuando el nuestro se abrió.

Hubo muchas causas de este retraso. Pero quizá hubiésemos sido pioneros si esa ceguera y ese provincianismo propio de nuestros políticos madrileños –y nacionales afincados *en la teta* de la Corte–, hubiesen dado un paso adelante.

Fue en 1886 cuando París tuvo su primer plan –que hubo de esperar hasta 1900– y en esa fecha la influyente prensa madrileña publica el primer proyecto que hubiese sido revolucionario de haberse construido y que seguramente, hubiese dado un giro abismal a la configuración de nuestra ciudad.

Desde 1886 hasta 1919, fecha de inauguración del Metropolitano Alfonso XIII, hubo muchos otros proyectos y pasaron 33 años desaprovechados para el impulso y europeización de Madrid.

Quizá si todos estos planes nonatos hubiesen tenido los apoyos y las oportunidades con que contó la actual compañía explotadora, como dice el dicho: «otro gallo nos hubiese cantado».

Consideraciones del Autor:

Es imposible escribirlo todo sobre los proyectos que aquí presento.

Transcribirlos por completo no sería ni útil ni necesario, pues en su sitio descanso, permanecen los respectivos archivos esperando a que los desempolven todas las veces que se quiera investigar a fondo.

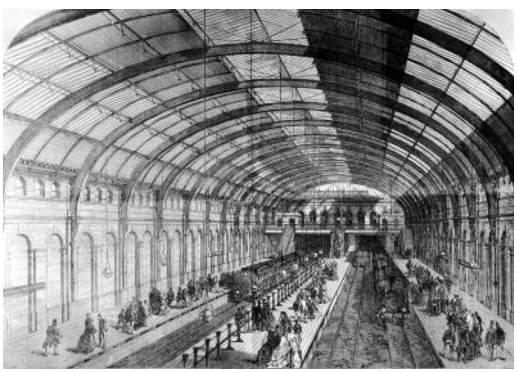
En este manual, primero de su clase, he esbozado cada proyecto de forma extractada, apuntando –bajo mi punto de vista– lo esencial y más interesante.

Nadie antes había recopilado tantos proyectos en conjunto, pero este libro no es el definitivo, sino el punto y seguido para los amantes de los metropolitanos.

1 INTRODUCCIÓN

EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE EN EL SIGLO XIX

La concentración de la población en grandes ciudades o grandes áreas metropolitanas, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, supuso la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de éstas.



En el centro de las urbes el tráfico en superficie se paralizaba al confluir un gran número de carros, carretas, caballos y diligencias, en un precario orden circulatorio de mercancías, animales y personas. Mientras, las compañías ferroviarias disponían sus cabeceras de línea en una zona más o menos exterior y dirigida hacia las áreas que pretendían servir. Ir de una estación a otra requería tiempo y dinero, así como un gran movimiento de pasajeros y mercancías por estos centros urbanos congestionados.

En este contexto nace en 1863 el Ferrocarril Metropolitano de Londres (Metropolitan Railway) –primero en su especie y concepción– que, a través de un túnel bajo la *city* y arrastrado por locomotoras de vapor, comunicaba

subterráneamente y libre del tráfico de superficie, las diversas cabeceras de las principales líneas ferroviarias de Londres. Su éxito fue inmediato y marcó un antes y un después en el transporte de las ciudades.

La idea imperante en esta época era la unión de cabeceras de líneas ferroviarias suburbanas a través de otro ferrocarril «interno» que moviese estas masas de viajeros. Tendrá que llegar el «tube» (tubo) –en 1890– totalmente subterráneo y electrificado para que el verdadero sentido de «underground» como transporte urbano tomase conciencia en los ciudadanos y en los propios técnicos.

En abril de 1886, la Cámara de los Diputados franceses recibió el proyecto de *ferro-carril metropolitano* con 64 estaciones, una línea circular y varias longitudinales, por un valor de más de 500 millones de francos en dos fases. Pronosticaban su finalización en 1889 para la Exposición Universal. Hacía 23 años que los ingleses tenían «Metro», y por lo visto, los franceses estaban en ello. No obstante, también nuestros vecinos lucharían contra las adversidades demorándose algo más de 10 años y posponiéndolo para la siguiente Exposición.

Nuestros antepasados, al rebufo de estos dos industriosos países, sueñan con un ferrocarril metropolitano que alivie el intenso tráfico en el centro de la

Villa. En aquellos años Madrid contaba con menos de medio millón de habitantes, disponía de tres estaciones principales de ferrocarril: la del Mediodía, de la «todopoderosa» Compañía M.Z.A. (Madrid-Zaragoza-Alicante) situada en Atocha, y aún un simple embarcadero; la de la Compañía del Norte, a la salida de la puerta de San Vicente, en una hondonada junto al río; y la no menos importante estación de las Delicias –que enlazaba Madrid con Lisboa– bastante a trasmano en el paseo del mismo nombre. Un Madrid que acaba legalmente en el arroyo del Abroñigal y físicamente en el Foso del Ensanche o paseo de Ronda y en lo que a vecinos se refiere, no más allá de los Bulevares o la calle de Serrano por el Norte, y la puerta de Atocha o el puente de Segovia por el Sur.

El centro era –como hoy en día– la Puerta del Sol, punto neurálgico y atestado de todo tipo de personas, medios de transporte y mercancías; casino de la población ociosa.

Un Madrid y una Puerta del Sol de la que Mesonero Romanos decía:

> Lo mejor del mundo es la Europa (¡cosa clara!);
> la mejor de las naciones de Europa es
> la España (¡quién lo duda!);
> el pueblo mejor de España es Madrid (¿de veras?);
> el sitio más principal de Madrid es la Puerta del Sol…,
> ergo, la Puerta del Sol es el punto privilegiado del globo.

Por esta Puerta del Sol circuló en 1871 el primer tranvía de España; se instaló en 1875 el primer foco eléctrico; el primer tranvía de tracción eléctrica pasó en 1897 y en 1919 se abrió la primera línea de Metro.

A este emblemático lugar se le contemplaba entonces como ombligo de un caduco Imperio e imagen del lento paso del tiempo: puntualmente, al mediodía, caía la «Bola de la Gobernación»...