CincoDías

Metro de Madrid, casi un siglo bajo la ciudad

En su primer año vendió 14 millones de billetes

En la Guerra Civil sirvió de refugio ocasional para unos y de hogar permanente para otros



PABLO SEMPERE DE LA PLATA – 1/07/2015

Madrid no puede entenderse sin el metro que recorre sus profundidades. El suburbano lleva formando parte de la historia de la ciudad desde hace casi ya 100 años. Todo empezó gracias al proyecto de los ingenieros Mendoza, Otamendi y González Echarte y del propio rey Alfonso XIII, que culminó en 1917 con la creación de la Compañía Metropolitano Alfonso XIII. El 17 de octubre de 1919, un tren recorría por primera vez, de forma oficial, las vías del metropolitano de Madrid. Y también de España, ya que hasta cinco años más tarde no se abriría el metro de Barcelona, el segundo del país.

Fue el propio rey quien inauguró el primer ramal, conocido como Norte-Sur. Tenía apenas cuatro kilómetros de longitud y contaba con ocho estaciones: Cuatro Caminos, Ríos Rosas, Martínez Campos (hoy Iglesia), Chamberí (actualmente un museo), Bilbao, Hospicio (Tribunal), Red de San Luis (Gran Vía) y Puerta del Sol. Hoy puede parecernos algo minúsculo, pero en la época, Metro cambió la vida de las más de 600.000 personas que vivían en la capital.

El primer día fue utilizado por 56.200 usuarios y tras un año de actividad el suburbano había vendido 14 millones de billetes. Tal fue la acogida de los madrileños al proyecto que, seis años después de su inauguración, Metro había multiplicado su longitud por cuatro, añadiendo seis paradas desde Sol hasta Puente de Vallecas, una nueva línea con 13 estaciones más (Quevedo-Ventas) y un nuevo ramal que conectaba Ópera con la estación del Norte, hoy Príncipe Pío.

Todo este crecimiento requirió habilitar nuevos espacios para los talleres y las cocheras. En 1936, el ramal Norte-Sur, ya entonces Línea 1, amplió sus estaciones hasta Tetuán y se abrieron los ramales Sol-Embajadores y Goya-Diego de León. El ritmo alcanzado se vio truncado con el golpe de Estado y el comienzo de la Guerra Civil.

Metro se tornó en un importante protagonista de la Defensa de Madrid, convirtiéndose en refugio temporal durante los bombardeos franquistas y en un hogar permanente para miles de refugiados que huían a la capital en busca de cobijo. El ramal Ópera-Norte albergó un hospital subterráneo y dos coches se transformaron en trenes-ambulancia que recogían a los heridos. Los mismos convoyes que durante el día transportaban a los milicianos de un frente a otro, por la noche acarreaban los ataúdes hasta Ventas, la estación más cercana al Cementerio del Este, hoy de la Almudena.

Así como la guerra supuso el cambio de nombre de varias estaciones (Ópera pasó a ser Fermín Galán e Iglesia se convirtió en Sorolla), el franquismo hizo lo propio, rebautizando, por ejemplo, a Gran Vía como José Antonio. En los primeros años de la dictadura, ya arreglados los daños de la guerra, la Administración central se reservó las decisiones en política salarial pese a que Metro continuaba siendo, en teoría, una empresa privada. Es a partir de 1955 cuando el Estado asume las decisiones en materia de infraestructura. En estos años se amplió la Línea 3 y se abrió la 4 (Argüelles-Goya). Además, los andenes comenzaron a ampliarse hasta los 90 metros de longitud –antes eran de 60– para permitir la circulación de trenes más largos.

En 1967, el Gobierno aprobó un plan de ampliación que preveía la construcción de las líneas 5, 6, 7, 8 y 9. La apertura de estos nuevos tramos no llegó hasta los ochenta. Con ellos, Metro superó los cien kilómetros de red. En marzo de 1986, el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid asumen la propiedad del Metropolitano, poniendo en marcha diferentes planes de ampliación. Así, en los noventa, distritos como Arganzuela, Carabanchel, Vallecas, Moratalaz o San Blas ya cuentan con varias estaciones y ya en el siglo XXI se realiza la mayor ampliación, con 90 nuevas estaciones y líneas que llegan incluso a los municipios más cercanos a Madrid. La última parada fue abierta el pasado mes de marzo, con el nombre de Paco de Lucía, en recuerdo al maestro de la guitarra.

Hoy, España cuenta con siete redes de metro. Valencia y Bilbao las inauguraron en 1988 y 1995, respectivamente. Mallorca, Sevilla y Málaga entraron ya en el siglo XXI.