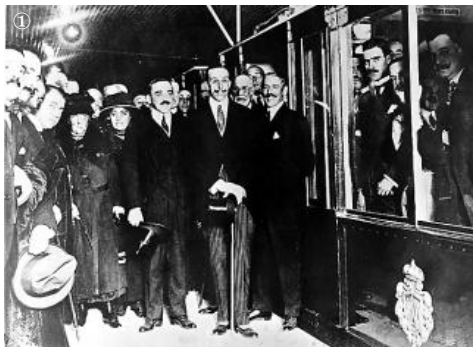


ZOOM / EMPRESAS

90 AÑOS DE METRO DE MADRID

EL SÁBADO SE CUMPLEN NUEVE DÉCADAS DESDE QUE EL REY ALFONSO XIII INAUGURARA EL SUBURBANO MADRILEÑO. EN LA ACTUALIDAD TRANSPORTA 2,5 MILLONES DE VIAJEROS AL DÍA, TIENE LA 4ª RED MÁS LARGA DEL MUNDO, DA EMPLEO A 7.500 TRABAJADORES Y EXPORTA SU EXPERIENCIA AL EXTERIOR.

El metro que a muchos países les gustaría tener



Carlos García-León. Madrid
El 17 de octubre de 1919 a las tres y media de la tarde, Su Majestad el Rey Alfonso XII inauguraba en la estación de Cuatro Caminos el primer tramo de lo que hoy es el Metropolitano madrileño. El monarca, abuelo de Don Juan Carlos, fue uno de los principales artífices de que el proyecto se pusiera en marcha. Cuenta Javier Otamendi, responsable de Relaciones Externas de Metro de Madrid, que su tío abuelo Miguel Otamendi, uno de los tres fundadores de la empresa tuvo una entrevista con el Rey para convencerlo de que un metro era viable en la capital y que ésta se alargó tanto que al monarca no paraban de decirle que se le enfriaba la comida. Finalmente Su Majestad apoyó la iniciativa con un millón de pesetas, y el apoyo Real atrajo a más inversores al proyecto.



1. El rey Alfonso XIII inauguró el primer tramo del metro el 17 de octubre de 1919.
2. La estación de Chamartín sirve como ejemplo de modernidad y accesibilidad.
3. Puesto de mando central del suburbano en Alto del Arenal.

A pesar de que en la red hay 15 líneas, ninguna lleva el número 13.

Catorce días después de la inauguración, el 31 de octubre, tuvo lugar la apertura al público del suburbano madrileño, el primero que se construía en España. Esa jornada utilizaron el nuevo sistema de transporte un total de 56.200 usuarios. Hoy, noventa años después, Metro de Madrid transporta cada día a dos millones y medio de viajeros a lo largo de sus 284 kilómetros de red y sus 292 estaciones, lo que equivale a casi 700 millones de viajes al año (un 50% de la cuota del transporte público de la Comunidad).

La construcción del metro en 1919 situó a Madrid a la altura de las grandes metrópolis del mundo, que ya contaban con este sistema de transporte rápido y eficaz, como Londres (1863), Budapest (1896), París (1900) y Berlín (1902). La evolución del subterráneo ha estado ligada a las constantes transformaciones de la ciudad y la región de Madrid y vice-



AL SERVICIO DE LOS VIAJEROS

Metro de Madrid nació hace 90 años para facilitar la movilidad de los 600.000 habitantes que Madrid tenía entonces. Hoy el suburbano cuenta con más de 700 millones de viajeros al año.



1919

Los madrileños pudieron disfrutar del primer trayecto en metro de Cuatro Caminos a Sol.

1940-1954

En los años 40 la compañía sigue siendo privada, pero la Administración decide el sistema tarifario.



1955

A partir de este año se distribuye la financiación de Metro: el Estado realizará la infraestructura de nuevas líneas y la empresa se ocupa del equipamiento, material móvil y explotación.



1967-1977

El Gobierno aprueba un nuevo plan de ampliación, en el año 1967, llevado a cabo en 1974, que preveía la construcción de nuevas líneas, que corresponden con las actuales: 6, 7, 8, 9 y parte de la 10.



A salvo de las bombas

Durante la Guerra Civil española (1936-1939) el metro permaneció abierto y sirvió de refugio para miles de personas ante los incasantes bombardeos que sufrió Madrid. Durante el asedio de las tropas de Franco a la capital, los vagones de Metro transportaban tanto ataúdes como cadáveres hacia los cementerios situados al este. Además, la línea Goya-Diego de León fue clausurada y se utilizó como arsenal, sufriendo el 10 de enero de 1938 una fuerte explosión que produjo un número de víctimas desconocido. Tras la toma de Madrid por las tropas nacionales en 1939, los empleados socialistas y comunistas del suburbano fueron despedidos y algunas estaciones cambiaron de nombre.

“El desarrollo presente de Madrid nunca se hubiera podido llevar a cabo sin la actual red de metro”, apunta Javier Otamendi. Las sucesivas ampliaciones de Metro han intentado facilitar la movilidad de los ciudadanos de la región y sus visitantes. “En la actualidad el 77% de la población de los municipios madrileños donde Metro presta servicio tiene una estación de metro a menos de 600 metros de su domicilio”, afirma Ildefonso de Matías, director gerente de la compañía. “Esto es muy importante, porque hay un 30% de la población que por distintas circunstancias no tiene acceso al coche privado, y Metro tiene que garantizar esa cohesión social, para que todos los ciudadanos tengan garantizado llegar al trabajo, a un centro educativo e, incluso, a un lugar de ocio”, explica De Matías. Metro de Madrid, que es una de las mayores empresas de la Comunidad

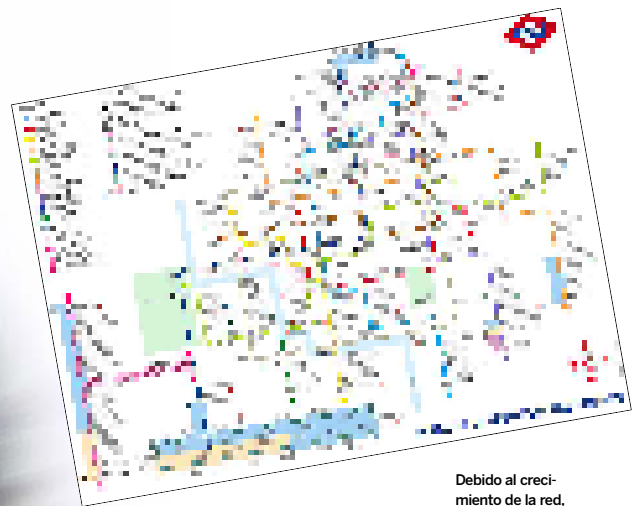
de Madrid, con más de 7.500 empleados, 1.300 proveedores y millones de clientes cuida especialmente los aspectos de sostenibilidad y responsabilidad corporativa. De Matías añade que “además de garantizar la accesibilidad universal, intentamos reducir el tráfico en superficie, combatir el cambio climático y mejorar la calidad del aire en la ciudad (el metro es el modo de transporte con menores emisiones de CO₂ por viajero y kilómetro, hasta 4,5 veces menos que el vehículo privado).

Clientes y demanda

En nueve décadas el perfil del viajero de Metro de Madrid ha sufrido algunos cambios significativos. En los primeros años de actividad, según varios historiadores, los obreros eran quienes más utilizaban este nuevo medio de transporte, y en unas condiciones bastante más incómodas que ahora. Hoy en un viaje en metro conviven personas con miles de profesiones u oficios distintos, y la mujer, a medida que se ha ido incorporando al mundo laboral es ya el sexo mayoritario en el suburbano (58,3%) frente a hombre (41,7%). Por edades, tres de cada diez usuarios del suburbano tienen entre 25 y 34 años, seguidos por los que tienen entre 35 y 44 años (21,9%) y los menores de 24 años (21,5%). Y en cuanto a procedencia, el 26% de los clientes de Metro son de origen extranjero, algo impensable hace 90 años cuando Alfonso XIII reinaba en España.

El principal motivo para viajar por el subterráneo madrileño sigue siendo trasladarse al lugar de trabajo, aunque

El perfil del actual usuario de Metro de Madrid es el de una mujer de 24 a 35 años que lo utiliza para trabajar



Debido al crecimiento de la red, en 2007 se cambió el plano tradicional con proporciones reales de Madrid por otro más funcional.

Un plano cambiante

El plano de la red de Metro de Madrid ha sufrido infinidad de transformaciones en sus noventa años de historia. En 1919 la primera línea, la llamada Norte-Sur o 1, tenía un recorrido de 3.480 metros y ocho estaciones. Poco a poco el mapa se fue agrandando, se amplió la línea 1 hacia el sur, se empezó a construir la 2, se adjudicó la línea 3, etc. En 1956 se aprueba un plan de transportes a 20 años vista que contempla diversas ampliaciones. El crecimiento ya era imparable. Entre 1995 y 2007 Metro de Madrid sufre el mayor crecimiento de su historia en poco más de una década. Se construyen más de 80 kilómetros de vías y se inauguran 90 estaciones nuevas, incluyendo la llegada al aeropuerto de Barajas en 1999, lo que supuso las mayores ampliaciones en el mundo en subterráneo. Pero no sólo la transformación en esos años fue en tamaño de la red. "En este periodo de tiempo se han empleado las nuevas tecnologías y se ha conseguido un sistema de transporte más eficiente, confortable y seguro", explica el director gerente, Ildelfonso de Matías. En la actualidad la red de Metro de Madrid, que llega a doce municipios de la región, es la tercera del mundo en número de estaciones ferroviarias, por detrás de Nueva York y París, y la cuarta en extensión por detrás de Nueva York, Londres y Moscú, siendo el primer metropolitano del mundo en lo que a kilómetros de túnel se refiere. En cuanto a accesibilidad, el metro madrileño es hoy la red con mayor número de escaleras mecánicas (1.619), con mucha ventaja sobre Moscú (598), y también en ascensores instalados (458).

0,15 pesetas

Era el precio del primer trayecto completo de metro en clase única, entre las estaciones de Cuatro Caminos y Puerta del Sol.

2.310 coches

Es el número al que asciende el actual parque móvil de Metro, todos con sistema de protección, calefacción, aire acondicionado, etc.

214 campos fútbol

Es el equivalente de la extensión total de los 14 talleres principales de Metro distribuidos por toda la red con 1.501.873 m².

La gran mayoría de la red de Metro de Madrid es subterránea, pero también cuenta con algunos tramos en superficie.

en los últimos años los desplazamientos por motivo de ocio han ido adquiriendo relevancia. Sin embargo, esta proyección se ha roto por la actual coyuntura económica. "La demanda de metro ha descendido en 2009 con la crisis en consonancia con el resto de transportes públicos, por dos razones fundamentales: el alto número de desempleados que no van a sus lugares de trabajo, y la reducción de visitas a sitios de ocio y centros comerciales", asegura Ignacio González Velayos, consejero delegado de Metro de Madrid. Lo curioso, es que cuando llegaron los primeros síntomas de crisis en 2008, fecha que coincidió con los altos precios del petróleo, Metro incrementó sus viajeros porque los ciudadanos dejaban el coche en casa como medida de ahorro. Según González Velayos, "en cuanto acabe la crisis, seguro que la demanda del metro repuntará".

LUCES APAGADAS

Para que todos los viajeros puedan utilizar el metro cada día a partir de las 6 de la mañana, miles de personas trabajan cuando el suburbano está cerrado con importantes tareas de limpieza, mantenimiento, seguridad, energía... tanto en los coches como de las estaciones.

Mientras tanto, Metro de Madrid cumple esta semana 90 años con una envidiable salud de hierro, siendo un sistema de transporte cada vez más ecológico y seguro, y trabajando día a día para que, por ejemplo, las personas con

movilidad reducida encuentren una red más accesible. El nuevo plan de ampliación llevará el metro a La Fortuna, Las Rozas y Montecarmelo, y se estudia la llegada a Torrejón y Majadahonda.

Pero Metro no sólo trabaja ya en Madrid. El éxito de las grandes ampliaciones de la última década y la experiencia en el diseño, desarrollo y explotación del suburbano en la región ha originado la demanda para exportar la experiencia al extranjero. La compañía española ha participado en la puesta en marcha del Metro de Santo Domingo y realiza labores de consultoría y asistencia técnica a países como Argentina, Reino Unido, México, Túnez o China, abriendo una nueva línea de negocio de unos 13 millones de euros al año. "Toda la experiencia que estamos acumulando en estos lugares del mundo, se aprovechará luego en Madrid", destaca De Matías.



1979

A partir de este año y hasta 1983, se ponen en servicio nuevos tramos y la longitud de la red se incrementa en un 50%. Metro supera los 100 km, contando los fondos de saco de las líneas.



1999

Metro de Madrid conectó la capital (Nuevos Ministerios) con el aeropuerto de Barajas en 1999, inaugurando una primera estación en la Terminal 2. En 2006 se llevó también el suburbano a la nueva Terminal 4.

2009

Metro ha participado en el diseño, a imagen del de Madrid, y ejecución del metro de Santo Domingo.

