LÍNEA 1. LA COMPAÑÍA DEL METROPOLITANO EN MADRID

La actual empresa pública Metro de Madrid, S.A. se constituyó el 24 de enero de 1917 como sociedad anónima con la denominación "Compañía Metropolitano Alfonso XIII" en agradecimiento y homenaje a la intervención decisiva del rey cuando decide adquirir dos mil cédulas de fundación, luego transformadas en acciones, por valor de un millón de pesetas, hecho que una vez anunciado animó a otros suscriptores de modo que pudieron conseguirse los cuatro millones de pesetas que había exigido el Banco de Vizcaya para aportar los otros cuatro prometidos. Esta entidad financiera consideraba que los madrileños tenían que implicarse en el proyecto porque eran quienes iban a disfrutarlo.

Los tres ingenieros fundadores, Antonio González Echarte, Carlos Mendoza y Sáez de Argandoña y Miguel Otamendi y Machimbarrena, se dirigieron a los bancos de Madrid para conseguir el resto del dinero; como respuesta obtuvieron la negativa a invertir en lo que consideraban un proyecto prematuro tras la reunión a la que habían sido convocados por Enrique Ocharán y Rodríguez, director gerente del Banco de Vizcaya. El representante de alguno de estos bancos llegó a manifestar que el metro "no era viable porque los madrileños preferían pasear tranquilamente por la calle piropeando a las modistillas". Con un capital social de diez millones de pesetas y conseguido el 80 por 100 del total era posible cumplir el sueño de los tres ingenieros fundadores. Fue fundamental la intervención de Enrique Ocharán, director gerente del Banco de Vizcaya desde su fundación en 1901 y hasta 1923, y presidente desde 1917 hasta 1935 del primer Consejo de Administración de la Compañía, a la vez que hombre de confianza del rey. Desde que conoció el proyecto presentado manifestó sin titubeos a los tres fundadores que creía firmemente en su viabilidad al tiempo que ofrecía el apoyo económico de la entidad financiera que dirigía.

Carlos Mendoza declaraba en una entrevista fechada en 1944 sobre las dificultades para sacar adelante el proyecto tras la concesión otorgada el 12 de enero de 1917: "Pero el calvario comenzó después de conseguirla. Nadie creía en el Metro. Milagrosamente reunimos los ocho millones iniciales necesarios para las

obras. Gracias al Banco de Vizcaya y al inolvidable don Enrique Ocharán, que nos ofreció cuatro millones si Madrid daba los otro cuatro. Pero Madrid no los daba. Hasta que, al fin, el entonces rey, don Alfonso XIII, suscribió un millón y acabó por decidir a los remisos. Y el Metro se hizo."[1]

El representante del rey y defensor de sus derechos como accionista en el Consejo de Administración de la Compañía fue el duque de Miranda, Luis de Silva y Carvajal, que ejercía como secretario de este órgano a la vez que desempeñaba el papel de *hombre puente* entre el rey y los ingenieros fundadores de la Compañía. El rey conocía el proyecto con todo detalle porque al poco tiempo de solicitada la concesión, en concreto el 29 de septiembre de 1914, llamó a Palacio a Miguel Otamendi para que se lo mostrara manifestando un gran interés y un decidido apoyo para el progreso de Madrid.

Sobre la aportación de Alfonso XIII se creó una importante polémica originada por Vicente Blasco Ibáñez que haciéndose eco de algunas publicaciones periodísticas escribía en 1924 en el sentido de que las dos mil cédulas de fundación se le entregaron al rey liberadas sin que realizara desembolso alguno o que su importe le fue devuelto manteniendo la titularidad de las mismas por su apoyo a una concesión que consideraba ilegal al imponer el rey su criterio al del alcalde de la capital a pesar de que había otros proyectos solicitados anteriormente. Los tres ingenieros fundadores publicaron el 10 de diciembre de ese año un comunicado en el diario Abc en el que desmentían las afirmaciones de Blasco Ibáñez desde París remitiendo a los apuntes existentes en los libros contables y al testimonio de las personas que intervinieron en las operaciones financieras para que se pudiese conocer directamente los plazos y el importe de los desembolsos realizados por los accionistas. También escribió en defensa de la aportación del rey José María Carretero Novillo, *El Caballero Audaz*, que calificaba como folleto infame las publicaciones de Blasco Ibáñez además de estar llenas de falsedades y deshonra para España. Lo cierto es que en la sesión de la Junta General de Accionistas de la Compañía celebrada el 14 de marzo de 1919 figura que el duque de Miranda representa las dos mil acciones de S.M. el rey. En la sesión del 11 de marzo siguiente el número de estas acciones ya era de 3.000, que en la de 17 de marzo de 1923 ascendían a 4.030 y en la de 14 de marzo de 1924 a 4.446.

Los ocho millones de pesetas presupuestados eran el coste total de poner en funcionamiento la línea Norte-Sur, distribuidos entre la infraestructura (4.079.775,00), superestructura (979.231,15), reposición de servicios (551.724,85),

1 Entrevista de Ramón Escohotado incluida en el epílogo del libro *Mendoza. Vida ejemplar de un ingeniero.* Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid 1945

Tren clásico de la Compañía Metropolitano de Madrid.
Tipo Cuatro Caminos. MR-9.

material móvil y cocheras (1.640.000,00), y constitución de la sociedad, aportación del proyecto e interés durante el segundo año de construcción (749.269,00).

La escritura de constitución se otorgó ante el notario de Madrid D. Dimas Adánez y Horcajuelo, indicándose en la misma una duración de noventa y nueve años y definiendo como objeto social "la construcción y explotación de ferrocarriles y tranvías de tracción eléctrica y, de modo especial, aquellos que son denominados comúnmente metropolitanos, pudiendo también dedicarse a cuantos negocios se deriven de los indicados o se relacionen con la electricidad"; la tramitación del expediente se había iniciado en mayo de 1914 con la presentación del proyecto que contó durante su tramitación con los informes favorables de todos los estamentos oficiales con la única excepción del Ayuntamiento de Madrid.

A seguido, tras la firma de constitución, se reunieron los señores Venancio Echeverría Olalquiaga, en representación del Banco de Vizcaya, y los tres ingenieros de Caminos, Canales y Puertos fundadores de la Compañía, tomando la decisión de nombrar con carácter interino secretario a Miguel Otamendi y presidente

a Carlos Mendoza, respectivamente. Deciden fijar el domicilio social de la Compañía en la madrileña calle de Jacometrezo, 66, piso segundo, puerta izquierda, en la oficina de la empresa "Mengemor" y aprueban la instancia presentada por Miguel Otamendi para el cambio de nombre del ferrocarril concedido como Metropolitano de Madrid, así como la transferencia a los tres ingenieros de la concesión otorgada a Otamendi, quien había sido el solicitante y firmante del proyecto.

La primera piedra del futuro Metro de Madrid se colocó el 23 de abril de 1917 en la Puerta del Sol frente al Café de Levante con una gran expectación y la asistencia de dos técnicos del Estado y otros dos del Ayuntamiento; se marcó el emplazamiento del pozo de extracción en el espacio en el que se iban a iniciar las obras de construcción, instalándose por la noche una valla de 15 metros de largo por 12 de ancho; en julio siguiente se puso en la misma la siguiente inscripción: COMPAÑÍA METROPOLITANO ALFONSO XIII. INAUGURACIÓN DE LA LÍNEA NORTE-SUR OCTUBRE 1919. El día 17 de este mes, tal como se había comprometido Miguel Otamendi, se inaugura el metro con el recorrido de ida y vuelta de un tren entre la glorieta de Ruiz Jiménez, en los Cuatro Caminos, y la Puerta del Sol, conducido por el Ingeniero Sr. Zapata en el que viajan las autoridades madrileñas con el rey Alfonso XIII al frente. El 31 siguiente se abren al público las dos estaciones de cabecera, normalizándose el servicio de manera paulatina con la apertura del resto de estaciones durante el mes de noviembre: Iglesia y Bilbao el día 14, y Ríos Rosas, Chamberí, Tribunal y Gran Vía el 18. A los madrileños no les sentó nada bien la llegada de una nueva forma de desplazarse: ya no iban a tener disculpa para llegar tarde a sus citas.

Miguel Otamendi había cumplido con su palabra; cuando se colocó en la valla de la Puerta del Sol el texto de su compromiso hubo quien puso en duda que en tan corto plazo pudieran disfrutar los madrileños de su metro; interrogado en diversas ocasiones por los periodistas y otros miembros de la Compañía sobre el asunto, la respuesta siempre era la misma: "Es muy sencillo; como va a llover, el agua borrará las letras; si puedo cumplir con mi palabra, las vuelvo a pintar; y si no llegamos en fecha, las dejamos borradas."

Conflictividad laboral: 1925 y 1934

Dos conflictos laborales importantes van a afectar al desarrollo de las relaciones entre los agentes (empleados y obreros) y la dirección de la Compañía en el momento del estallido y desenvolvimiento de la Guerra Civil.

El primero en 1925 cuando los mozos y empleados de las estaciones y los obreros de los talleres inician una huelga en la madrugada del 10 al 11 de enero en

demanda del abono de los jornales correspondientes a un día de descanso por semana; la dirección de la empresa se negaba a ello y manda una nota que se publica en la prensa el día 15 con el siguiente texto: "La Compañía Metropolitano Alfonso XIII tenía establecido en sus talleres, desde su fundación, el descanso semanal, o sea la semana de cuarenta y ocho horas, a razón de ocho horas diarias. Una gran parte del personal de explotación, por acuerdo convenido, tenía el descanso quincenal en lugar de semanal, pero en compensación cobraba el día de descanso su jornal completo. Por disposición del director general de Orden Público, el 12 de enero los trenes circularon con una pareja de Seguridad en cada coche para evitar sabotajes.

El fallo del Tribunal Ferroviario Regional, que respetuosamente acata la Compañía, ordena se establezca la jornada de ocho horas y el descanso semanal "legal". En el pequeño servicio de Obras de explotación, de acuerdo con los obreros, se trabajaba normalmente diez horas diarias, y al intentar la Compañía, en cumplimiento del fallo, reducirlo a ocho horas, el personal abandonó el servicio, exigiendo se les abonase la jornada de ocho horas, pero trabajando solamente

Trabajadores en los talleres de las Cocheras de Cuatro Caminos.

siete horas. Al mismo tiempo, el personal de talleres de explotación exigió que el descanso semanal "legal" se aplicase cobrando su jornal íntegro los domingos, sin trabajar.

La Compañía se ha negado a ello, pues entiende que no existe disposición legal alguna que obligue a las Empresas a abonar el jornal el día de descanso. El transigir en este extremo sería un precedente funesto para toda la industria ferroviaria española, y se propagaría a toda la industria nacional, que por este sólo concepto se encontraría con sus jornales elevados en un sexto, o sea, en un 16,66 por 100."

Con los agentes de estaciones se alcanzó un acuerdo en horas evitando que se produjeran consecuencias importantes para la prestación del servicio de viajeros, circulando los trenes con grandes precauciones. Con los empleados de talleres el conflicto se prolongó tras el abandono de sus puestos de trabajo. Los obreros, a través del Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria, enviaron una nota a la prensa el 14 de enero para aclarar que no se encontraban realizando una huelga en el sentido que lo entendía la empresa sino una protesta contra la dirección del Metropolitano por proceder incorrectamente con los empleados inferiores y tratarlos con desconsideración. Ante la falta de acuerdo durante las negociaciones para resolver el conflicto, el director general de Orden Público dispuso que cada coche del metro fuera escoltado por una pareja de Seguridad para evitar actos de sabotaje, al tiempo que se estrechaba la vigilancia en las estaciones para evitar coacciones y la propagación de la huelga a otros trabajadores de la Compañía. Fueron despedidos 15 obreros del servicio de Vía y Obras y 50 de Talleres por negarse a firmar las Bases de trabajo que les presentaron los capataces. El conflicto se agravó cuando la Compañía anunció que iba a adjudicar las obras del servicio ferroviario relacionadas con la explotación a una empresa externa ya que afectaba esta decisión al personal que se consideraba como fijo tras el fallo judicial.

El 28 de enero de 1925 los agentes que se mantenían en el conflicto con la dirección de la Compañía se dirigen al Tribunal Regional del Trabajo Ferroviario de Compañías Agrupadas presentando un informe detallado sobre los motivos por los que consideran que tienen derecho a su solicitud al entender que la Empresa interpreta de manera torcida el fallo recaído con fecha 24 de noviembre anterior en el Tribunal Regional. Un total de 78 trabajadores que finalmente habían sido despedidos fueron readmitidos en esa última fecha. Entre estos se encontraba Rufino Sanz Camarillo, con la categoría de peón en el servicio de Obras, que reingresó en 1936 por imposición del Frente Popular y el Comité de Control, figurando tras el proceso de depuración al que fue sometido al finalizar la Guerra Civil en la relación de bajas definitivas acordadas por el Consejo de Administración en sesión celebrada el 6 de marzo de 1940; después se ganó la vida como pocero. Había na-

cido en la provincia de Guadalajara, en la localidad de Cañizar; falleció en Madrid en 1985 a los 86 años.

El segundo conflicto se produce en 1934 durante la huelga revolucionaria de octubre, aunque ya se habían producido algunos incidentes el 1º de mayo anterior cuando agentes de la Compañía impidieron a otros compañeros tomar servicio y les indicaron que debían dirigirse a la Casa del Pueblo a recibir instrucciones, a pesar de que el Consejo de Ministros, tras el paro general convocado con motivo de la celebración de la Fiesta del Trabajo, había acordado expresamente que los coches del Metro debían funcionar todo el día sin interrupción por su carácter de servicio público y estar sujeto a una normativa especial como lo es la Ley general de ferrocarriles. Lo cierto fue que hubo multitud de agentes que no se presentaron voluntariamente en su puesto de trabajo al entender que se podían tomar el día libre como había ocurrido en años anteriores y desconocer las medidas adoptadas por el Ministerio de Obras Públicas. Se produjeron diversos incidentes por actos de sabotaje que alteraron la prestación del servicio y se preparó un decreto en previsión de que se iniciara una huelga el día 2, lo que finalmente no se produjo. El ministro de Obras Públicas se dirigió a los medios de comunicación mediante una nota escrita transmitiendo su convencimiento de que la Sociedad de Obreros y Empleados del Metro integrada en el Sindicato Nacional Ferroviario no amparaba los hechos, pero le generaba dudas que entre las 2 y las 6 de la madrugada del Primero de Mayo se hubieran inutilizado levemente varias agujas, desaparecieran algunos fusibles de los coches y se hubiesen levantado las escobillas de la dresina de servicio; al intentar poner en servicio la subestación eléctrica de Quevedo se comprobó que se habían cometido actos de sabotaje en los cables de alimentación descubriendo que habían sido soltados los empalmes, tanto en los conductores que alimentaban la línea 1 como la 2, tal como comprobaron los técnicos de la Compañía, y añadía su extrañeza de que los autores pudieran ser elementos externos a la Empresa. Aunque los daños materiales no suponían un coste económico destacable no fue posible abrir servicio dada la dificultad para conseguir rápidamente nuevos elementos y la exigencia de tiempo para reparar los daños causados. Se subsanaron los desperfectos permitiendo poner en funcionamiento la línea 1 a partir de las 10 de la mañana con un tren de cuatro coches entre las estaciones de Cuatro Caminos y Atocha con parada en las de Bilbao y Sol; a continuación, partió otro hacia Ventas por la línea 2 y regresó sin novedad a Cuatro Caminos. El servicio se prestó desde ese momento con algunas interrupciones hasta las nueve de la noche, momento en que se decidió suspenderlo para evitar incidentes.

Trabajaron personal civil y militar pertenecientes a diversos organismos: ingenieros de la Asociación de Ingenieros Civiles de España, Centro Electrotécnico