

Iniciativa estatal y modernización del transporte público en el metro de Madrid (1978-1980)

State initiative and modernization of public transport in the Madrid subway (1978-1980)

Carlos González Martínez
Universidad de Valladolid

Resumen

Entre los principales proyectos de modernización urbana llevados a cabo por los gobiernos de UCD, ha de situarse la nacionalización de la Compañía Metropolitano de Madrid. La intervención, realizada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Ley 13/1979, tenía como objetivo poner en marcha un ambicioso proceso inversor que permitiría construir el trazado de cinco nuevas líneas. Además, el proyecto incluía la instalación de las necesarias medidas de seguridad con las que, por la situación económica de la empresa privada, no contaba aún el suburbano. El plan desarrollado por el Gobierno se completaría, una vez llevadas a cabo las citadas inversiones, con el cambio de titularidad, que pasó a manos del Ayuntamiento y la Diputación. La fórmula aplicada en la capital sirvió como modelo para la mejora en infraestructuras y servicios en otras de las grandes ciudades del país.

Palabras clave: Transición española, metropolitano, Madrid, modernización urbana.

Códigos JEL: N7, N9, N94.

Abstract

Nationalization of Metropolitano de Madrid Company was one of the main projects of urban modernization undertaken by the UCD Governments. The Ministry of Transport and Communications carried out the intervention through the Law 13/1979, with the goal of accomplishing an ambitious investing process to build four new lines. Besides, the required security measures were included in the project, since they had not been applied due to the economic situation of the private company. The plan, which was developed by the Government, got consolidated when the ownership became property of the City Council and County Council. The formula applied in Madrid was used as a model to improve infrastructures and services in other towns of the country.

Key words: Spanish transition, subway, Madrid, urban modernization.

JEL Codes: N7, N9, N94.

Iniciativa estatal y modernización del transporte público en el metro de Madrid (1978-1980)

[Fecha de recepción del original: 20/6/2016; versión definitiva: 13/2/2017]

Carlos González Martínez*

Universidad de Valladolid

1. Introducción

El protagonismo de los acontecimientos relacionados con el cambio de régimen nos ha llevado a concebir la Transición española como un fenómeno histórico puramente político. Sin embargo, un análisis de las medidas económicas emprendidas por los gobiernos de la UCD justificaba la existencia de una reforma que, con los Pactos de la Moncloa como eje, permitió modernizar tanto el sistema productivo español, como los servicios y el mercado laboral. Se puede hablar, por tanto, de una Transición en el ámbito de la economía (García Díez, 1998). Un proceso de profunda transformación que, en paralelo al político, afectó también al transporte urbano. Buen ejemplo de ello es la intervención estatal del metro madrileño, que se analiza en este estudio. Una iniciativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que, a través de la Ley sobre el Ferrocarril Metropolitano de Madrid, hizo posible el cambio de titularidad de la empresa encargada de su explotación y, como consecuencia, una importante inversión pública en pro de la citada modernización¹. A su vez, el modelo puesto en práctica en la capital sirvió, posteriormente, para abordar problemáticas similares en otras grandes ciudades del país.

* Contacto: e-mail, carlos.gonzalez.martinez@uva.es. Dirección postal: Universidad de Valladolid, Facultad de Comercio, Plaza del Campus Universitario 1, 47011 Valladolid.

¹ La Compañía Metropolitano Alfonso XIII se fundó el 24 de enero de 1917, tres meses antes del comienzo de los trabajos de la línea Cuatro Caminos-Puerta del Sol. Los principales inversores fueron el Banco de Vizcaya y el propio rey de España, quien se encargó de inaugurar el primer tramo el 17 de octubre de 1919. El advenimiento de la II República no alteró ni el ritmo de crecimiento de la red, ni el régimen de propiedad: el suburbano de la capital continuó siendo una empresa privada controlada por accionistas, entre los que, evidentemente, ya no se encontraba Alfonso XIII. De hecho, pasó a denominarse Compañía Metropolitano de Madrid. Esta situación se mantuvo el Decreto-Ley 22 de septiembre de 1955 de Régimen Compartido de Financiación por el que se nacionalizaba la infraestructura. Desde ese momento, y hasta la intervención estatal que es objeto de este artículo, el Estado se encargó de la construcción de los nuevos tramos de red viaria, mientras que la explotación comercial, el mantenimiento del servicio y la compra de parque móvil continuaron siendo responsabilidad de la Compañía Metropolitano.

Se aborda la cuestión desde tres ámbitos distintos que, si bien en algunos casos se solapan temporalmente, respetan *grosso modo* un criterio cronológico. En primer lugar, se explican los motivos que llevaron al Gobierno a plantearse la intervención en la Compañía Metropolitana. En líneas generales, estos pueden resumirse en uno: la ruina económica de la empresa, que condujo al primer balance negativo de su historia en 1976. Esta situación, unida a los rumores de una inminente actuación del Estado, llevó a una importante reducción en las inversiones relacionadas con la seguridad, el equipamiento y la ampliación del trazado del suburbano. Por tanto, las medidas tomadas por la autoridad pública tenían como objetivo salvaguardar la integridad física de los usuarios y mejorar el servicio, tanto en términos cualitativos como cuantitativos. Al respecto, es necesario señalar que, desde 1974, los directivos de Metro consideraban necesario un aumento de las tarifas que permitiera el sostenimiento de la empresa. Esa medida no fue aceptada por ninguno de los sucesivos gobiernos, de tal modo que, finalmente, la situación se tornó insostenible y requirió la intervención pública. En este sentido, cabe hablar de una responsabilidad estatal en la quiebra de la empresa. Ahora bien, esta ha de entenderse simplemente como posible, pues no se puede demostrar que una subida en el precio del billete hubiera podido salvar a Metro y permitido las nuevas inversiones.

Una vez expuestos los motivos de la intervención, se realiza un análisis de las medidas legislativas aprobadas, así como de las negociaciones abiertas por los responsables gubernamentales. En la primera de estas cuestiones cabe destacar el Real Decreto-Ley que, en junio de 1978, hizo posible aplicar una serie de medidas urgentes a la Compañía Metropolitana, que pasó a estar dirigida por un Comité de Intervención creado por ese mismo texto legislativo. También, como instrumento para dar una solución definitiva al problema de la propiedad de la empresa, se explican los aspectos fundamentales de la Ley sobre el Ferrocarril Metropolitano de Madrid, publicada en el Boletín Oficial del Estado en noviembre de 1979. En el ámbito de la negociación, se distinguen claramente tres actores: el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como representante del Gobierno, el Ayuntamiento de Madrid como futuro propietario de Metro, y la dirección de la empresa privada. Ahora bien, no hay que olvidar la voluntad de los accionistas, protagonistas, tanto de algunas tensiones relacionadas con la incertidumbre y la falta de información, como del canje de los títulos que se llevaría a cabo a partir de diciembre de 1979.

Por último, en tanto que motivo fundamental de la intervención pública, se explicará cómo se llevó a cabo el proceso de inversión económica en materia de seguridad, infraestructuras y equipamiento. Dentro de ese apartado cabe destacar la ampliación de la red viaria hasta superar los 120 kilómetros en 1983. Este proceso de inversión en nuevos tramos de suburbano afectó fundamentalmente a las líneas 6 y 9, si bien la 5, 8 y 10 también vieron aumentado su trazado. Por su parte, la mejora en seguridad y equipamiento se concretó, en un primer momento, en el “Plan de Conservación Extraordinaria Urgente del Ferrocarril Metropolitano de Madrid” de 1978. El deterioro de las estaciones y tramos más antiguos y transitados llevó a su corrección a través del “Plan Quinquenal de Modernización y Mejoras” de 1981.

Para la elaboración de este trabajo se han utilizado documentos del archivo personal de Salvador Sánchez-Terán², ministro que puso en marcha la intervención en la empresa. En concreto, se ha recurrido a las carpetas I, II y VII de los fondos correspondientes a su etapa como miembro de los gobiernos de la UCD, primero en Transportes y Comunicaciones (1978-1980) y más tarde en Trabajo (1980). La mayor parte de esta documentación está formada por apuntes del propio ministro, borradores de discursos y sus versiones definitivas, y correspondencia con otros miembros del Ejecutivo, responsables públicos y empresarios. También se ha recurrido al testimonio personal, a través de varias entrevistas, del propio Sánchez-Terán, así como de otros ministros centristas, como Jaime Lamó de Espinosa (Agricultura) y Rafael Calvo Ortega (Trabajo).

Esa perspectiva parcial de los acontecimientos ha sido contrastada con información publicada por la prensa de la época y bibliografía específica relacionada con la historia del transporte y la modernización económica de la Transición. Por último, teniendo en cuenta la importancia de la legislación en este proceso, se ha recurrido también al estudio de los textos de la intervención y el cambio de titularidad: el Real Decreto-Ley por el que se adoptan medidas urgentes para el ferrocarril metropolitano de Madrid y la Ley sobre el Ferrocarril Metropolitano de Madrid.

2. Los motivos de la intervención

La nacionalización de la Compañía Metropolitano de Madrid se llevó a cabo con el fin de sanear una empresa que, desde mediados de la década de los setenta, empezaba a registrar importantes desajustes de tipo económico. Un descenso del 3,42% en el número de viajeros, unido a un precio de los billetes no acorde al coste real del servicio, condujo a un balance negativo superior a los 75 millones de pesetas en 1976 (Moya, 1990, p. 408). Fue el primer año de la historia de Metro en el que el ejercicio se cerraba con pérdidas, inaugurando una tendencia negativa que se intensificó en 1977 (Matilla y Frax, 2003, p. 94). En ese contexto, considerando inevitable e inminente la intervención por parte del Gobierno, el comité de empresa evitó cualquier tipo de inversión, aún a costa de reducir

² Salvador Sánchez-Terán nació en Logroño el 19 de abril de 1934, cursó estudios de Primaria y Bachillerato en el Colegio San José de los Maristas. Doctor Ingeniero de Caminos por la Escuela Técnica Superior de Madrid, obtuvo un diploma en dirección de empresas por el IESE, fue presidente de la COPE (1993); de Siderúrgicos Independientes asociados (SIDERINSA); de la AIE integrada por varias constructoras; del SEOPAN (1966); de Telefónica (1980-1982); y lo fue hasta 2012 del Consejo Social de la Universidad de Salamanca. En otro orden de actividades, ha sido Presidente Nacional de la Juventud de Acción Católica (1959) y vicepresidente internacional de la Juventud de Estudiantes Católica (1963). En 1968 participó en la fundación del grupo editorial Prolesa, integrado por elementos de ideología democristiana y socialdemócrata. Fue también miembro del Consejo de Administración del INI, director gerente de la Sociedad de Empresas de Obras Públicas de Ámbito Nacional (1966), y director General de RENFE (1970-1973). Desempeñó la función de Vicepresidente del Colegio de Ingenieros de Caminos y de Presidente del patronato del CEU. Recibió la distinción de la Gran Cruz de Carlos III. En cuanto a su actividad propiamente política fue Secretario de Organización de UCD (1977) y diputado por Salamanca en 1977 y 1979. Como Gobernador civil de Barcelona (1976-1977) recibió el encargo de Adolfo Suárez de las negociaciones para el restablecimiento de la Generalitat de Cataluña. Más tarde, fue nombrado Ministro de Transportes y Comunicaciones (desde el 24-2-1978 hasta el 2-5-1980), y de Trabajo (desde el 3-5-1980 hasta el 9-9-1980). Con la desaparición de UCD se retiró de la política activa (Véase Prego, 1999, p. 531-538).

la seguridad de los pasajeros. Desde una óptica puramente empresarial, se trataba de una medida lógica, pues permitía reducir una serie de costes de los que, a medio y largo plazo, solo se beneficiaría el Estado como futuro titular de las acciones. Sin embargo, para las autoridades públicas la situación era bien distinta: se trataba de una cuestión de importancia capital al estar en juego la seguridad de miles de usuarios³. Pues, como se aprecia en el cuadro 1, si bien la siniestralidad de principios de los setenta se había ido reduciendo según avanzaba la década, esta seguía siendo notablemente superior a la de otras capitales de la Europa Occidental. En definitiva, el ambiente de entrega en el que transcurrían los últimos días de la sociedad privada que dirigía Metro, hacía más urgente la ya de por sí necesaria intervención (Moya 1990, p. 426-427).

Cuadro 1. Accidentes de Metro durante los primeros años de la década de 1970

Año	Accidentes por 100 millones de viajeros	Accidentes por 100 millones de kms por coche
1970	3,1	31
1974	3,2	24
1975	2,7	19
1976	1,5	10

Fuente: Moya, Aurora, 1990, Metro de Madrid: setenta años de historia, Metro de Madrid S. A., Madrid.

A la hora de abordar la problemática del Metropolitano de Madrid, el Gobierno se enfrentaba a una situación heredada del régimen anterior, que tenía como origen la ley de 1955⁴. Según esta normativa, la inversión en nuevas infraestructuras le correspondía al Estado, mientras que el mantenimiento del servicio, la adquisición del parque móvil y su explotación comercial, eran materia reservada a la empresa. Fruto de esta colaboración entre iniciativa privada y sector público, se iniciaron a comienzos de los sesenta los estudios que terminarían por dar lugar al Plan de Ampliación del Metro. Su aprobación definitiva en 1967, y la posterior revisión en 1971, permitieron iniciar la construcción de cinco nuevas líneas en 1974. Ahora bien, el deterioro económico de la Compañía, al que se aludió anteriormente, ralentizó ese ambicioso plan de inversiones. A las evidentes deficiencias en los sistemas de seguridad se añadía, por tanto, la incapacidad de la empresa para llevar a cabo la necesaria ampliación de la red viaria del suburbano. Es en ese contexto, y con esos dos motivos como factores fundamentales, donde hay que situar la intervención del Estado en la sociedad.

El previsible proceso de nacionalización de Metro se inició, finalmente, bajo la ejecutoria del centrista Salvador Sánchez-Terán en Transportes y Comunicaciones. El ministro y sus colaboradores estudiaron con detenimiento la cuestión a lo largo del primer trimestre de 1978. De esta manera, a la vuelta de las vacaciones de Semana Santa, el

³ Entrevista a Salvador Sánchez-Terán, 23 de diciembre de 2010.

⁴ Ley de Régimen Compartido de Financiación de la Compañía Metropolitano de Madrid, 22/9/1955.

Departamento tenía claro un breve esquema de actuación que debía iniciarse con una ronda de conversaciones con las tres partes afectadas: la Compañía Metropolitano, el Ayuntamiento de Madrid y el Gobierno de la nación. Así se expresaba el propio Salvador Sánchez-Terán en una entrevista realizada en 2010:

“El cambio de titularidad que pretendíamos realizar debía hacerse a través de una ley aprobada por el Consejo de Ministros. Por esa razón, puse especial empeño en convencer a mis compañeros de Gobierno. Esa cuestión no resultó complicada, pues todos entendían la grave situación que atravesaba la Compañía Metropolitano y la conveniencia de la intervención. A su vez, entendíamos que debía ser el ente municipal el que dirigiera la empresa una vez fuera saneada por el Ministerio. De ahí las sucesivas reuniones que mi equipo y yo mantuvimos con el alcalde José Luis Álvarez en la Casa de la Villa. Y, todo esto sin dejar al margen al comité de empresa y a los accionistas, con los que tuvimos no pocos encuentros informativos y negociaciones”⁵.

Sin embargo, el inicio de las conversaciones se vio enturbiado por dos accidentes acaecidos los días 5 y 8 de mayo en Avenida de América y Sol, respectivamente. La causa del segundo fue el estacionamiento irregular del tren 20 que, unido a un error de señalización y la circulación del 21 a más velocidad de la permitida, dejó algo más de un centenar de heridos leves y una veintena graves.

Se inició entonces un cruce de acusaciones entre los representantes de la Compañía Metropolitano y la Administración que en nada favorecía la solución de los problemas reales del suburbano. Ante la avalancha de críticas recibidas por parte de las autoridades públicas, los usuarios y los medios de comunicación, el comité de empresa convocó una rueda de prensa el 9 de mayo. En una breve comparecencia, además de explicar los motivos del accidente, inculpaban al Ministerio alegando que desde meses atrás conocían la situación económica por la que atravesaba Metro, así como las consecuencias de esto en el ámbito de la seguridad. Cuestiones como la insuficiencia de material para reparar las instalaciones, la sustitución de “trozos de vía usados por otros utilizados anteriormente”⁶, la falta de formación de la mayoría de los trabajadores o los recurrentes fallos en el sistema de señales, eran conocidos por los técnicos de Transportes y Comunicaciones. Por su parte, el Ministerio, tras dar su versión de los hechos, centró su atención en continuar con su plan de desprivatización de la empresa que, dada la situación, tomaba un marcado carácter de urgencia.

3. El proceso negociador y las medidas legislativas

Como se ha indicado, un mes antes de los accidentes de mayo se habían iniciado las conversaciones del ministro con los accionistas y directivos de Metro. A lo largo de esos encuentros, Sánchez-Terán pudo conocer de primera mano sus principales preocupaciones, centradas fundamentalmente en la contraprestación que recibirían a cambio de sus participaciones, así como en la posibilidad de que el Ministerio recurriera a la expropiación forzosa en caso de que no aceptarse el canje. Al mismo tiempo, Transportes y Comunicaciones mantuvo varias reuniones con otra de las partes

⁵ Entrevista a Salvador Sánchez-Terán, 23 de diciembre de 2010.

⁶ “El comité de empresa acusa a la Administración”, *Arriba*, 10/5/1978.

implicadas, el Ayuntamiento de Madrid. El calendario de desprivatización de la empresa quedó fijado, precisamente, en un almuerzo entre el alcalde José Luis Álvarez y Salvador Sánchez-Terán. Posteriormente, se dio a conocer al comité de empresa de Metro, que en un primer momento no mostró ninguna disconformidad. El plan acordado en la Casa de la Villa preveía la aprobación, en el mes de junio, de un Real Decreto-Ley en donde se especificarían una serie de medidas de urgente actuación. Después, con la empresa intervenida y, por tanto, garantizado su sostenimiento económico por el respaldo estatal, debía aprobarse una ley de ferrocarril suburbano que permitiera llevar de forma rápida el cambio de titularidad.

Las discrepancias con la Compañía llegaron a las pocas semanas, coincidiendo con el cruce de acusaciones posterior a los accidentes de los días 5 y 8 de mayo. De manera provisional, Transportes y Comunicaciones presupuestaba la intervención en 16.000 millones de pesetas. En esa cifra se incluían tanto las inversiones inmediatas en infraestructuras y servicios como la adquisición de las acciones. El precio para estas últimas se situaba lejos de las 2.500 pesetas que esperaban percibir los propietarios por cada una de sus participaciones. A este contratiempo se unían las quejas de los usuarios por la subida de tarifas prevista una vez Metro pasará a titularidad pública. El Ministerio sostenía que los viajeros debían empezar a pagar el coste real del servicio, de ahí que proyectaran situar el billete en 18 pesetas para 1980. Ahora bien, resultaba complicado que los argumentos esgrimidos por Sánchez-Terán convencieran a unos ciudadanos acostumbrados a un precio tres veces menor.

A pesar de todo, tanto por la persistencia del ministro y su equipo como por la ruinosa situación de Metro, el proyecto de Transportes y Comunicaciones siguió adelante. El Real Decreto-ley 13/1978 fue discutido y aprobado por el Gobierno, y finalmente publicado en el Boletín Oficial del Estado de 7 de junio. El Ministerio consideró conveniente justificar los motivos de la intervención en los preliminares del texto –“la compañía concesionaria se encuentra imposibilitada para prestar el servicio en condiciones aceptables”⁷–, para desarrollar a continuación el procedimiento de cambio de titularidad en siete artículos y tres disposiciones finales. En ellos quedaba expuesto el carácter temporal de la intervención, los nuevos órganos de gestión de la Compañía, el destino de los beneficios y las pérdidas, y el papel del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en la empresa.

El aspecto más novedoso se encontraba en su artículo primero, donde se indicaba que la gestión de la sociedad correspondería a un Consejo de Intervención formado a raíz del propio Real Decreto-Ley. También se explicitaba que llevaría esa tarea bajo la autoridad del Consejo de Ministros, con los recursos que éste, a través de Transportes y Comunicaciones, le asignara. Según lo estipulado en ese artículo, correspondía al Departamento presidido por Sánchez-Terán nombrar al presidente y a los diez vocales del Consejo de Intervención. Jaime Badillo Díez, miembro del Consejo de Obras Públicas y del Consejo de Administración de RENFE, y antiguo máximo responsable de los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), fue la persona elegida por Transportes y Comunicaciones para presidir el organismo. Los restantes miembros, tal como explicó el

⁷ “Real Decreto-Ley 13/1978, de 7 de junio (BOE de 8-6-78), por el que se adoptan medidas urgentes para el ferrocarril metropolitano de Madrid.

ministro en su comparecencia pública del día 7 de junio, representaban a los sectores más estrechamente implicados en el proyecto (Moya, 1990, p. 442):

“José Luis García López, director general de Transportes Terrestres; Carlos García Maura, director general de Infraestructura del Transporte; Plácido Álvarez, delegado de Circulación del Ayuntamiento, Gonzalo Ferré delegado municipal de Hacienda; Jesús de Ramón Laca, subdirector general de Empresas y Participaciones Estatales del Ministerio de Hacienda; Ramón García Díez, subdirector general de Control Financiero; Rafael Valero y Emilio Marín, representantes de los accionistas de Metro; y Victoriano Herrero y Gabriel Risco, por el comité de empresa de la Compañía”.

En la rueda de prensa, Sánchez-Terán también se detuvo a explicar los motivos y objetivos inmediatos de la intervención:

“El Ministerio asume la gestión del Metro en un momento difícil, pero entiende que éste es el servicio que debe prestar a la comunidad. Nuestro propósito es realizar una acción urgente de mejora de la calidad del servicio y de su seguridad. No podemos dar garantías absolutas -ni en el Metro, ni en cualquier otro medio de transporte- de erradicación de los accidentes. Pero sí podemos asegurar una mejora progresiva de la calidad del servicio. El Plan de Conservación Urgente los realizaremos con el máximo rigor y con la mayor rapidez compatible con el mantenimiento del servicio. Por otra parte, iniciaremos inmediatamente la terminación de los 13,2 Km. (Alfonso XIII-Esperanza, Ciudad Lineal-Canillejas y Cuatro Caminos-Pacífico) cuya infraestructura está ya realizada”⁸.

Por último, el ministro se mostró convencido de que la municipalización era la mejor solución para el suburbano y sus usuarios. El Ayuntamiento, con un 75% de las acciones, y la Diputación, con el porcentaje restante, serían los beneficiarios de la expropiación forzosa. Así lo había acordado con José Luis Álvarez, con quien había mantenido una estrecha colaboración en los meses anteriores. En definitiva, el objetivo último del Ministerio de Transportes era entregar al Ayuntamiento “el Metro en las mejores condiciones de explotación y seguridad, y con un planeamiento financiero y económico viable”⁹.

La respuesta del Consejo de Administración de la empresa a la desprivatización emprendida por el Gobierno, llegó dos días después de la publicación del Real Decreto-ley. Rafael Valero, vicepresidente de Metro y miembro del recién constituido Consejo de Intervención, culpaba a la Administración Pública de la penosa situación de la compañía (Moya, 1990, p. 444):

“Desde 1975 el Gobierno no ha cumplido su compromiso y el Metro se ha colapsado económica y financieramente, perjudicando a los accionistas con la disminución de su patrimonio en dos mil ochocientos millones de pesetas en tres años, y al pueblo de Madrid que ha visto disminuida la calidad del servicio”.

La tensión dentro de la compañía y el malestar contra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones fueron en aumento hasta llegar a su punto álgido el 28 de junio. La Junta General de Accionistas, convocada con el propósito de estudiar el balance de la empresa entre el 1 de enero y el 7 de junio, se negó a aceptar el canje propuesto por el Gobierno.

⁸ “Declaraciones del ministro de Transportes y Comunicaciones”, *Transporte* 3, 6/1978.

⁹ “Entregaremos el Metro en las mejores condiciones”, *ABC*, 8/6/1978.

Esta decisión se debía, en gran medida, a los rumores que situaban en 500 pesetas el precio de la acción. Meses después se demostraría que esa información no se ajustaba a la realidad, pues acabaron recibiendo el doble de esa cantidad por cada título. A pesar del malestar de los accionistas y de la negativa a aceptar el cambio de titularidad previsto en el Real Decreto-Ley, las cuentas presentadas por el Consejo de Administración para los seis primeros meses del año fueron aprobadas.

Por tanto, una vez logrado el respaldo por parte del Consejo de Ministros, Sánchez-Terán y su equipo debían abordar la complicada tarea de aplicar el articulado de la ley y fijar el precio de las acciones. Sobre ese último punto, el ministro aseguró en su comparecencia del 7 de junio que “la valoración de las acciones de la Compañía Metropolitana sería justa¹⁰. El procedimiento previsto por Transportes y Comunicaciones se basaba en la ley de Expropiación Forzosa, a través de la cual el Gobierno fijaría el precio de cada acción. Previamente, ofrecería “a los accionistas la posibilidad de canjear sus títulos por otros con intervención estatal”¹¹. Ahora bien, los continuos retrasos en la aplicación de las medidas legislativas, hicieron que la cuestión económica no se resolviera hasta diciembre de 1979, año y medio después de la aprobación del Real decreto-Ley. Fue entonces cuando, a modo de canje, se ofrecieron tres acciones de la Compañía Telefónica Nacional de España por dos del suburbano madrileño. Por esta vía pasaron a titularidad pública 4.326.127 de las 4.679.210 acciones de Metro, mientras que las restantes 346.894 se adquirieron a un precio de 1.000 pesetas cada una (Moya, 1999, p. 433).

Precisamente la lentitud en el desarrollo legal del proceso fue el principal motivo de la dimisión, en marzo de 1979, del presidente del Consejo de Intervención¹². Jaime Badillo mostraba, con ese gesto, su descontento por los retrasos del Gobierno a la hora de dar una solución legislativa definitiva a Metropolitano, así como de llevar a cabo el cambio de titularidad a través del canje y compra de las acciones. Sánchez-Terán era consciente de esa realidad, de ahí que se comprometiera con el nuevo presidente, el socialdemócrata Juan Torres Piñón, a acelerar los tiempos¹³. También el Consejo de Administración de Metro manifestó su descontento por el retraso en el calendario previsto por Transportes y Comunicaciones tras la aprobación del Real decreto-Ley de junio de 1978. Había pasado casi un año y tanto los accionistas como la empresa seguían esperando una resolución legislativa definitiva. En respuesta a esas inquietudes, el ministro se comprometió a abordar la futura Ley de Metro por el trámite de urgencia. Sin embargo, el camino no se recorrió tan rápido como a los protagonistas les hubiera gustado: la Ley sobre el Ferrocarril Metropolitano de Madrid no vio la luz hasta noviembre de 1979¹⁴, mientras que la Orden sobre la oferta de canje, como se ha indicado más arriba, tuvo que esperar hasta diciembre¹⁵.

¹⁰ “Declaraciones del ministro de Transportes y Comunicaciones”, *Transporte* 3, 6/1978.

¹¹ “Crédito de 3.000 millones de pesetas para sanear el Metro”, *El País*, 8/6/1978.

¹² Orden de 24 de mayo de 1979 (BOE de 25-5-79), por la que se modifica la composición del Consejo de Intervención de la “Compañía Metropolitano de Madrid, S. A.”.

¹³ Entrevista a Salvador Sánchez-Terán, 23 de diciembre de 2010.

¹⁴ Ley 13/1979, de 8 de noviembre (BOE de 15-11-79), sobre el Ferrocarril Metropolitano de Madrid.

¹⁵ Orden de 29 de diciembre de 1979 (P. del Gob. BOE de 31-12-79), sobre oferta de canje de acciones de la “Compañía Metropolitano de Madrid” por otras de la cartera del Estado.

El 18 de septiembre de 1979, la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de los Diputados aprobó la Ley sobre el Ferrocarril Metropolitano de Madrid, compuesta por diez artículos, una disposición transitoria y cuatro finales. Todas las enmiendas al proyecto fueron rechazadas, tanto por la Comisión como por el Pleno. De entre ellas cabe destacar la del diputado del grupo parlamentario de Coalición Democrática, Antonio Senillosa, y la del ex alcalde de Madrid, José Luis Álvarez. El primero propuso que, en el plazo de los quince primeros días a partir de la entrada en vigor de la ley, el gobierno pagara a los accionistas 500 pesetas por título a modo de anticipo. La segunda enmienda defendía una subida inmediata de las tarifas que permitiera garantizar el equilibrio económico de la empresa.

El texto tampoco sufrió modificaciones en su paso por el Senado a finales del mes de octubre, por lo que fue publicado en el BOE con fecha de 8 de noviembre. El artículo primero de la Ley sobre el Ferrocarril Metropolitano de Madrid, en virtud de lo acordado meses antes en la Casa de la Villa, reconocía al Ayuntamiento de la capital como titular de la empresa; si bien la Diputación Provincial se beneficiaría del 25% de los títulos expropiados¹⁶. También estipulaba que, de acuerdo con el artículo vigésimo cuarto de la Ley de Expropiación Forzosa, el cambio de titularidad podría llevarse a cabo por esa vía, siendo el Estado el encargado de abonar a los accionistas el precio estipulado por acción¹⁷. Además, el artículo sexto especificaba que la financiación de las inversiones correspondientes a infraestructura, servicios y equipamiento del Metro corresponderían a la Administración Central, que debía ejecutarlas de común acuerdo con los nuevos titulares de la empresa: Ayuntamiento y Diputación¹⁸.

Como se ha indicado, el Gobierno hizo pública la oferta de canje de las acciones de la Compañía Metropolitano en diciembre de 1979. A través de una Orden aprobada por el Consejo de Ministros, se dio a los accionistas un plazo de cuarenta y cinco días para aceptar el intercambio por títulos de Telefónica. El Estado también se ofreció a comprar las acciones, ajustándose el precio de cada una de ellas a su valor en la Bolsa de Madrid al cierre del trimestre anterior. En el caso de expropiación forzosa, el modo de efectuar el pago quedó fijado el 14 de febrero de 1980 a través de una resolución de la Subsecretaría de Transportes y Comunicaciones: el Ministerio se comprometía a pagar, en concepto de anticipo, “un 20 por 100 del valor nominal de los títulos, incrementado, para los titulares de menos de 500 acciones, en un 30 por 100 más de dicho valor nominal”¹⁹. Esto tendría lugar a partir de 16 de febrero, llevándose a cabo los pagos restantes en los meses siguientes.

De esta forma, quedó completado el apartado legal de la intervención pública en la Compañía Metropolitano de Madrid. Había llegado el momento de trabajar en los aspectos causantes de la desprivatización: mejora del servicio, ampliación de la red del

¹⁶ Ley 13/1979, de 8 de noviembre (BOE de 15-11-79), sobre el Ferrocarril Metropolitano de Madrid, artículo 3.

¹⁷ Ibid., artículos 2 a 5.

¹⁸ Ibid., artículo 6.

¹⁹ Resolución de la Subsecretaría de Transportes y Comunicaciones de 14 de febrero de 1980 (BOE de 14-2-80), Sobre la expropiación forzosa de las acciones de la “Compañía Metropolitano de Madrid, S. A.”.

suburbano y prevención de accidentes. Una tarea que, además de importantes sumas de dinero, precisó de una revisión importante sobre el plan inicial, llevada a cabo a través del “Plan Quinquenal de Modernización y Mejoras”.

5. El programa de inversiones

Una vez aprobado el Real Decreto-Ley de medidas urgentes, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones comenzó a elaborar un ambicioso programa de inversiones para el periodo 1978-1983. En él se contemplaba un gasto cercano a los 32.000 millones de pesetas para la mejora del servicio, la adquisición de material móvil y la ampliación del trazado. En lo que respecta a este último aspecto, el objetivo era incrementar en un 75% la red existente, superando así los 100 kilómetros de recorrido²⁰. A su vez, con el fin de garantizar la seguridad se elaboró el “Plan de Conservación Extraordinaria Urgente del Ferrocarril Metropolitano de Madrid” (Matilla y Frax, 2003, p. 95).

El programa de inversiones se inició de manera oficial en septiembre de 1978, con la aprobación, por parte del Gobierno, de una partida de 900 millones de pesetas destinada a la mejora y ampliación de las líneas 4 y 6. Esto permitió iniciar las obras entre Alfonso XIII y Esperanza que, con un coste cercano a los 150 millones de pesetas, suponía una ampliación de 2.796 metros en el trazado del Metro. El tramo, que incluía además tres nuevas estaciones –Avenida de la Paz, Arturo Soria y Esperanza–, fue inaugurado el 4 de enero de 1979 (Moya, 1990, p. 450). En los meses siguientes, solo durante la ejecutoria de Sánchez-Terán, se abrieron al público tres más: Cuatro Caminos-Pacífico, Ciudad Lineal-Canillejas y Moratalaz-La Estrella²¹. De esta manera, entre 1978 y 1980, la red viaria del suburbano madrileño se vio ampliada en casi 17 kilómetros, lo que situó el total de su trazado en los 73 kilómetros (Matilla y Frax, 2003, p. 95). Tanto las fechas de inauguración de esos tramos, como su longitud, pueden consultarse en el cuadro 2.

De entre las inauguraciones de esos años cabe destacar, por su simbolismo, la del tramo Cuatro Caminos-Pacífico, llevada a cabo el 10 de octubre de 1979. Se conmemoraba en esa fecha el sexagésimo aniversario de la apertura de la primera línea de Metro por parte de Alfonso XIII, motivo por el cual el acto contó con la presencia de don Juan Carlos y doña Sofía. Esta ampliación de la línea 6 en 7.217 metros, la convertía en la más larga de las existentes hasta entonces²². A su vez, suponía un importante avance para el proyecto de recorrido circular que, por aquel entonces comunicaba Cuatro Caminos y Pacífico atravesando Nuevos Ministerios, República Argentina, Avenida de América, Diego de León, Manuel Becerra, O'Donnell, Sainz de Baranda y Conde de Casals. Según el ministro, el nuevo trazado, con capacidad para prestar servicio a 72.000 usuarios cada hora, contribuiría a descongestionar el transporte público de la capital²³. No en vano, la línea 6 tenía correspondencias con las líneas 2, 4, 5, y 7.

²⁰ “Cien kilómetros de Metro en cuatro años”, *El Periódico*, 15/4/1979.

²¹ “El Metro de Madrid, en la gestión de Sánchez-Terán. Piedra angular”, *Pueblo*, 2/5/1979.

²² “El Rey inaugura hoy la línea VI del Metro”, *Diario 16*, 10/10/1979.

²³ “El Rey inauguró una nueva línea d Metro entre Pacífico y Cuatro Caminos”, *El País*, 11/10/1979.

Otra de las ampliaciones realizadas bajo la dirección del Consejo de Intervención fue la de la línea 5 entre Ciudad Lineal y Canillejas. Sánchez-Terán inauguró, el 17 de enero de 1980, un trazado de 2.950 metros que contaba, además, con dos estaciones intermedias: Suanzes y Torre Arias. Como aspecto a destacar del acto inaugural, hemos de señalar el proyecto presentado por el ministro para comunicar la capital con el aeropuerto de Barajas. Planes que, a pesar del plazo de tres años marcado por Transportes y Comunicaciones, no se llevaron a cabo hasta el año 1999, bajo el mandato municipal de Alberto Ruiz Gallardón. Los motivos que llevaron a este retraso tuvieron que ver con un cambio de las prioridades del transporte público madrileño, tal como veremos más adelante al abordar la cuestión del “Plan Quinquenal de Modernización y Mejoras”.

Cuadro 2. Inauguraciones del Metro durante la etapa de Salvador Sánchez-Terán

Tramos	Fechas	Metros
Alfonso XIII-Esperanza	4 de enero de 1979	2.796
Cuatro Caminos-Pacífico	10 de octubre de 1979	7.217
Ciudad Lineal-Canillejas	17 de enero de 1980	2.950
Sainz de Baranda-Pavones	30 de enero de 1980	3.983

Fuente: Archivo Personal de Salvador Sánchez-Terán, “Carpeta I: Ministerio de Transportes y Comunicaciones: Discursos y Declaraciones. Febrero 1978 a abril 1980”.

Pocos días después, el 30 de enero de 1980, se inauguró el primer tramo de la futura línea 9, con casi 4 kilómetros de longitud. El trazado transcurría entre Sainz de Baranda, donde enlazaba con la 6, y Pavones a través de las nuevas estaciones de La Estrella, Vinateros y Astilleros. La inversión realizada por el Gobierno en este tramo superó los 3.000 millones de pesetas y, según cálculos de Transportes y Comunicaciones, 150.000 madrileños se beneficiarían al día del nuevo servicio²⁴.

Sin embargo, tras ese importante esfuerzo en la construcción de nuevas líneas, el Consejo de Intervención tuvo que replantearse su programa inversor para el suburbano. Los tramos inaugurados, receptores de la mayor parte del gasto durante esos años, no alcanzaron la demanda prevista, mientras que los antiguos, que apenas habían recibido fondos para dar respuesta a su progresivo deterioro, continuaban colapsados. Con el fin de dar respuesta a esta problemática, se elaboró, con José Luis Álvarez como ministro de Transportes y Comunicaciones, el “Plan Quinquenal de Modernización y Mejoras” para el periodo 1981-1985. Este contemplaba, entre otras cuestiones, una importante inversión en materia de seguridad y calidad del servicio en las líneas más afectadas por el uso y el paso del tiempo. A su vez, el Consejo de Intervención consideraba necesaria la coordinación con otros medios de transporte público, pues determinadas áreas de la ciudad presentaban un exceso de oferta y otras, por contra, notables carencias. En este

²⁴ “Moratalaz: hoy llega el Metro”, *Ya*, 30/1/1980.

documento se estaba desarrollando, aún de forma embrionaria, la idea de un consorcio de transportes públicos como mejor solución para el área metropolitana (Matilla y Frax, 2003, p. 96).

Ahora bien, la puesta en marcha del “Plan Quinquenal de Modernización y Mejoras” no supuso la paralización del proceso de ampliación. De esta manera, entre 1981 y 1983 se inauguraron seis nuevos tramos de Metro (Pacífico-Oporto, Plaza de España-Alonso Martínez, Fuencarral-Nuevos Ministerios, Oporto-Laguna, Herrera Oria-Plaza de Castilla y Plaza de Castilla-Avenida de América), alcanzando la red los 120 kilómetros de longitud. Además, una vez finalizada la intervención legislativa en el suburbano de la capital, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones comenzó a plantearse la aplicación de medidas similares en otras de las principales ciudades del país. En septiembre de 1979, tras reunirse con el alcalde de Barcelona, Salvador Sánchez-Terán se comprometió a financiar 20 kilómetros de metro para esa ciudad en un plazo de cuatro años²⁵. Además, se realizaron estudios para iniciar su construcción en Valencia, Sevilla y Bilbao²⁶.

6. Conclusiones

El estudio de la modernización del transporte público permite reivindicar la existencia e importancia de un proceso de transición económica en la España post-franquista. Un conjunto de cambios que, si bien cada vez más reconocidos por la historiografía, suelen limitarse al marco macroeconómico, quedando relegadas a un segundo plano las medidas concretas de ámbito doméstico. La intervención estatal en el Metropolitano de Madrid, en tanto que modelo para otras actuaciones públicas, sirve para reclamar el papel de la economía en general, y de la modernización urbana en particular, en las transformaciones acaecidas en España a partir de 1975.

A su vez, la cuestión del Metro permite sacar a la luz la labor de las personas que, con mayor o menor acierto, llevaron a término una labor cuyas consecuencias todavía afectan hoy día a miles de personas. Al fin y al cabo, al margen de los acontecimientos políticos y de las cifras económicas, no hemos de olvidar que las decisiones y los acuerdos son fruto de la actuación de una serie de actores individuales. Al respecto, en estas páginas se ha puesto el foco de atención fundamentalmente en Salvador Sánchez-Terán. Esto es debido tanto al papel protagónico que desempeñó como a la posibilidad que se nos presentaba de acceder a su archivo y persona.

La intervención en el Metro de Madrid es también la historia de una oportunidad bien aprovechada. El Gobierno, y más en concreto, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, supo convertir el problema del suburbano en una ocasión para cambiar la estructura del transporte público y emprender un ambicioso programa de modernización. Los responsables públicos no se conformaron con dar una solución coyuntural a la mala situación de la empresa. Abordaron la cuestión con la profundidad que requería, de tal modo que la intervención no se limitó a salvar una serie de

²⁵ “Se construirán 20 km. de metro en los próximos tres o cuatro años”, *La Vanguardia*, 13/9/1979.

²⁶ “En tres años, Valencia puede tener Metro”, *Cinco Días*, 13/9/1979.

dificultades circunstanciales del momento, sino que se llevó a cabo pensando a largo plazo. Es cierto que una actuación estatal anterior podía haber evitado, no ya algunos de los accidentes, sino la desprivatización de Metro. Pero también es verdad que, una vez puestos manos a la obra, los representantes públicos desarrollaron esa tarea con la urgencia y seriedad que requería. La posterior expansión de la red viaria del suburbano madrileño, en tanto que reflejo de los planes realizados a finales de los setenta, es deudora de esta intervención.

En definitiva, aunque es evidente que la situación de la Compañía Metropolitano llegó al límite por los errores cometidos por sus directivos y por la escasa atención prestada al problema por parte de las autoridades públicas, la operación llevada a cabo a partir de 1978, así como sus posteriores correcciones, plasmadas fundamentalmente en el “Plan Quinquenal de Modernización y Mejoras”, ha de ser calificada como positiva. Las negociaciones a tres bandas entre el Gobierno, el Ayuntamiento de Madrid y los representantes de la empresa, se desarrollaron en un clima de entendimiento y con clara voluntad de alcanzar una solución. Episodios como el cruce de reproches posterior a los accidentes de Sol y Avenida de América constituyeron excepciones dentro del proceso. De igual modo, a pesar de las tensiones existentes como consecuencia de la incertidumbre en torno al canje, el trato dispensado a los accionistas fue correcto. En ese ámbito, solo se puede reprochar a Transportes y Comunicaciones cierta opacidad en lo relativo al precio final de las acciones. Si bien, finalmente, la mayoría de los propietarios terminaron conformes con la oferta recibida.

La principal objeción que se puede poner a la acción del Gobierno es la lentitud en el desarrollo legal de la municipalización de la Compañía. Tanto el Real Decreto-Ley de 1978, como la Ley sobre el Ferrocarril Metropolitano de Madrid del año siguiente, demostraron ser herramientas eficaces para solucionar los problemas del suburbano e iniciar un periodo de expansión. Sin embargo, el tiempo transcurrido entre la aprobación de ambas podía haberse reducido notablemente. Ese retraso está en la base del descontento de los accionistas, comentado anteriormente, pero sobre todo en la dimisión de Jaime Badillo, presidente del Comité de Intervención. Una mayor diligencia en ese aspecto hubiera ahorrado problemas a los responsables de Transportes y Comunicaciones, facilitando así la intervención.

Fuentes

Archivo personal de Salvador Sánchez-Terán. Fondos documentales de su mandato ministerial en Transportes y Comunicaciones (1978-1980) y Trabajo (1980).

- Recortes de prensa desde febrero de 1978 a mayo de 1980.
- Carpeta I: Ministerio de Transportes y Comunicaciones: Discursos y declaraciones. Febrero 1978 a abril 1980.
- Carpeta II: Transportes. Manuscritos Sr. Ministro. Trabajo. Correspondencia de Gobierno tr. Ministro.
- Carpeta VII: Ministerio de Trabajo. 20 discursos y declaraciones (Ministro de Trabajo). Otros documentos (sin clasificar) (UCD, Pactos Moncloa, Congreso UCD).

Entrevistas a Salvador Sánchez-Terán Hernández.

- Madrid, 24 de febrero de 2009.
- Madrid, 5 de junio de 2009.

Entrevista a Jaime Lamo de Espinosa.

- Madrid, 20 de julio de 2012.
- Entrevista a Rafael Calvo Ortega.
- Madrid, 15 de abril de 2013.

Prensa.

- “El comité de empresa acusa a la Administración”, *Arriba*, 10/5/1978.
- “Declaraciones del ministro de Transportes y Comunicaciones”, *Transporte* 3, 6/1978.
- “Crédito de 3.000 millones de pesetas para sanear el Metro”, *El País*, 8/6/1978.
- “Entregaremos el Metro en las mejores condiciones”, *ABC*, 8/6/1978.
- “Cien kilómetros de Metro en cuatro años”, *El periódico*, 15/4/1979.
- “El Metro de Madrid, en la gestión de Sánchez-Terán. Piedra angular”, *Pueblo*, 2/5/1979.
- “Se construirán 20 km. de metro en los próximos tres o cuatro años”, *La Vanguardia*, 13/9/1979.
- “En tres años, Valencia puede tener Metro”, *Cinco Días*, 13/9/1979.
- “El Rey inaugura hoy la línea VI del Metro”, *Diario 16*, 10/10/1979.
- “El Rey inauguró una nueva línea d Metro entre Pacífico y Cuatro Caminos”, *El País*, 11/10/1979.
- “Moratalaz: hoy llega el Metro”, *Ya*, 30/1/1980.

Bibliografía

Aguirre Rodríguez, José Antonio, 1981. La política económica de la transición española, 1975-1980. Unión Editorial, Madrid.

Bermejo Cabrero, José Luis, 1992. El arte de gobernar: historia del Consejo de Ministros y de la Presidencia del Gobierno. Tecnos, Madrid.

- Baena de Alcázar, Mariano, 1999. *Élites y conjuntos de poder en España (1939-1992): Un estudio cuantitativo sobre Parlamento, Gobierno y Administración y gran empresa*. Tecnos, Madrid.
- Cabrera, Mercedes y Fernando del Rey Reguillo, 2002. *El poder de los empresarios. Política y economía en la España contemporánea (1875-2000)*. Taurus, Madrid.
- Carr, Raimond y Juan Pablo Fusi, 1979. *España de la dictadura a la democracia*. Planeta, Barcelona.
- Calvo Ortega, Rafael, 2007. “Reflexiones sobre los principios rectores de la política social y económica en la Constitución”, *Anales de la Real Academia de Jurisprudencia y legislación*, nº 37, pp. 615-652.
- Cortiña Martínez, Rafael, 1990. *La transición económica de España*. Ediciones de las Ciencias Sociales, Madrid.
- Delgado Ruiz, Miguel y Tomás Melero Izquierdo, 2010. *Destino Madrid: del tranvía al metro ligero*. Consorcio Regional de Transportes de Madrid, Madrid.
- Fernández Lafuente, Francisco, 1995. “La financiación del transporte metropolitano”, *Jornadas de Financiación de Infraestructuras de Transporte*, Madrid, 21 y 22 de junio de 1995) Vol. 4, 1995 (Transporte urbano, puertos y aeropuertos), pp. 11-26.
- Fuentes Quintana, Enrique, 1979. “La crisis económica española”, *Papeles de economía española*, nº 1, pp. 84-136.
- _____, 1983. “La prioridad política de la economía en la transición española”, *Pensamiento iberoamericano*, nº 3, pp. 118-127.
- _____, 2005. “De los Pactos de la Moncloa a la entrada en la Comunidad Económica Europea (1977-1986)”, *Revista de Economía*, nº 826, pp. 39-71.
- García Díez, José Antonio, 1998. “La economía política de la Transición, 1975-1978”, *Historia Contemporánea*, nº 17.
- López Gómez, Antonio, 1969. “Los transportes urbanos en Madrid. El ferrocarril metropolitano (metro)”, *Estudios geográficos*, nº 114, pp. 5-105.
- Martínez Cortina, Rafael, 1990. *La Transición económica de España*. Ediciones de Ciencias Sociales, Madrid.
- Matilla Quiza, María Jesús y Esperanza Frax Rosales, 2002. “De la compañía metropolitana Alfonso XIII al metro de Madrid”, *Ferrocarril y España: historia de un progreso*, Congreso de Historia Ferroviaria, pp. 181-199.
- Méndez Pérez, Ester, 1994. *Historia económica de la Compañía Metropolitano Alfonso XIII, 1917-1977*. Tesis doctoral, UNED, Madrid.
- Moya, Aurora, 1990. *Metro de Madrid: setenta años de historia*, Metro de Madrid S.A, Madrid.
- _____, 2009. *Metro de Madrid 1919-2009: 90 años de historia*, Metro de Madrid S.A, Madrid.
- Ortiz, Jesús, 2015. “Metro de Madrid. 95 años de historia en el subsuelo”, *Escritura pública*, nº 91, pp. 70-74.

- Prego, Victoria, 1999. *Diccionario de la Transición*, Plaza & Janes, Barcelona.
- Redero San Román, Manuel, 1994. *La transición a la democracia en España*, *Ayer*, nº 15.
- Sánchez-Terán Hernández, Salvador, 2008. *La Transición. Síntesis y claves*, Planeta, Barcelona.
- Soto Carmona, Álvaro, 1998. *La transición a la democracia. España. 1975-1982*, Alianza Editorial, Madrid.
- Trabada Guijarro, Jesús, 2006. “Plan de ampliación de la red de metro de Madrid 2003-2007”, *Cauce 2000: Revista de la ingeniería civil*, Madrid, nº 132, pp. 42-51.
- Trabada Guijarro, Jesús y Raúl Talavera Mansoñola, 2010. “Perspectiva tras 90 años de construcción en el Metro de Madrid”, *Ingeniería civil*, nº 158, pp. 3-28.
- Trollen i Thomas, Joan, 1993. *Fundamentos económicos de la transición política. La política económica de los acuerdos de La Moncloa*, Ministerio de Trabajo, Madrid.
- Tusell Gómez, Javier y Álvaro Soto Carmona, 1996. *Historia de la Transición 1975-1986*, Alianza Universidad, Madrid.
- Urquijo Goitia, José Ramón, 2001. *Gobiernos y ministros españoles en la Edad contemporánea*, CSIC, Madrid.
- Velarde Fuertes, Juan, 1994. “Un maestro reformista: semblanza biográfica de Enrique Fuentes Quintana”, *Hacienda pública española*, nº extra 2, pp. 11-35.