

~~L-470-7~~

F-4837

Inauguración ~~Caja 146~~

del

Metropolitano

Artículo publicado en el periódico "El Liberal" el día 13 de Octubre de 1919.



B. 5896.

FM 13188

F-41837

Inauguración del Metropolitano
de Madrid.

"Artículo publicado en el periódico
"El Liberal" el día 18 de Octubre
de 1919.

Recorte en 4.º - Print

(Folleto - Ley 470 - n.º 7.)

R. 5890

Mod. núm. 1.

Caja 116



INAUGURA —

ACION DEL

METRO —

POLITANO

17 de Octubre 1919.

UNA GRAN OBRA

- 2 -

Desde ayer cuenta Madrid con un nuevo e importantísimo lazo de comunicación que unirá las populosas barriadas exteriores con el centro de la capital, haciendo desaparecer casi por completo las distancias, ya que la más larga no ha de tardar en recorrerse por diez minutos.

Nos referimos al ferrocarril Metropolitano que ayer inauguraron el rey y las autoridades, y cuyo «metro» como ya le llama el vecindario, ha servido para que a su costa dé nuevas pruebas de su agilidad el ingenio popular madrileño.

Esto quiere decir que la inauguración del Metropolitano constituyó ayer un acontecimiento para Madrid, y especialmente para los barrios del Norte, a los cuales interesa tanto la línea que ayer se inauguró.

Esta obra de tan grande utilidad para la vida madrileña, base de una futura extensión de la villa, es, como ya hemos indicado, la primera que se ha llevado a cabo en el plazo que hubo de fijarse, y ello debe ser señalado en elogio para la Sociedad constructora.

Ofreció ésta, en efecto, que en el mes de Octubre se inauguraría el primer trozo del ferrocarril, y así lo cumple.

El «Metro» realizará un importante beneficio para Madrid, contribuyendo a extender la población por las afueras, comenzando por esa amplia e higiénica zona, que a la izquierda se dirige hacia la Moncloa y la Dehesa de la Villa, y por la derecha hacia el Hipódromo.

Cuando en ambas zonas, y avanzando hacia Tetuán se construyan barriadas de casas para obreros y hoteles económicos para la clase media, buena parte de la población modesta de Madrid se desplazará hacia esos sitios, favorecida por la rápida comunicación del «Metro», como luego hacia las barriadas del Sur y de la periferia, al lado del paseo de Ronda.

El Metropolitano será un poderoso elemento de vida y progreso para la transformación de la capital de España, como lo fué en París, Londres, Berlín y Nueva York.



Las líneas proyectadas.-Detalles interesantes de la obra

La Compañía Metropolitano Alfonso XIII se fundó con un capital de 10 millones de pesetas.

Fue solicitada la concesión en Mayo de 1914, y en Enero del 17 se otorgó para las siguientes líneas:

Núm. 1, que es la inaugurada ayer. —Norte-Sur: Cuatro Caminos-Puerta del Sol, con prolongación a Progreso, y después a la estación del Mediodía.

Línea núm. 2.—Ferraz, plaza de San Marcial, Puerta del Sol y calle de Alcalá, hasta Goya. Más adelante se enlazará la plaza citada con la estación del Norte.

Línea núm. 3.—Plaza de la Independencia y calle de Serrano, hasta Diego de León.

Línea núm. 4.—Ferraz, bulevares, calles de Sagasta, Génova y Goya, enlazando los extremos de la línea número 2.

La primera línea, que tiene una longitud aproximada de cuatro kilómetros, sigue el recorrido de las calles de la Montera, Fuencarral, Luchana y Santa Eufracia, y llega hasta la Glorieta de los Cuatro Caminos, ciñéndose su traza sensiblemente al eje de las citadas calles.

La línea es de doble vía, de 1'44 metros de anchura, la misma de los tranvías de Madrid.

Las estaciones están siempre en horizontal; cuando a continuación de alguna de ellas viene una rampa, se prolonga la horizontal en 25 metros para facilitar el arranque de los trenes. El túnel tiene dimensiones suficientes para que circulen amplios coches de 2'40 metros de anchura.

En cuanto a su profundidad, puede dividirse la línea en dos trozos perfectamente distintos: el primero desde la Puerta del Sol a la Glorieta de Bilbao, a una cota media de unos 20 metros bajo la rasante de la calle, fuera, por tanto, de la zona ocupada por los diversos servicios de distribución que la vida moderna acumula en el subsuelo. El segundo, desde esta glorieta hasta los Cuatro Caminos, a pequeña profundidad.

A todo lo largo del túnel hay cada 25 metros pequeños refugios de 1'50 metros de ancho para guarecerse el personal de la vía.

Dada la gran anchura de las calles de Santa Engracia y Luchana, la construcción del túnel ha sido a zanja abierta.

A causa de la intensa circulación de las calles de la Montera y Fuencarral, y de la estrechez de éstas, no podía soñarse en construir el túnel del Metropolitano a zanja abierta, y se profundizó la traza, situándola debajo de la zona ocupada por los servicios de alcantarillas y distribución de agua y luz.

En el curso de la línea del Metropolitano se han encontrado frecuentemente grandes socavones, que ha sido necesario rellenar. También fué preciso desviar y reconstruir alcantarillas.

La construcción de la estación de la Puerta del Sol presentó dificultades extraordinarias a causa de que la capa de agua apareció a los 10 metros de profundidad, y la cota inferior de la estación es de 15'21 metros; además, el trazado obligaba a romper y rehacer todas las alcantarillas.

A estas graves dificultades hay que añadir que allí convergen también, a cuatro metros de profundidad, las galerías de la tubería principal del Canal de Isabel II que surte de agua a toda esta parte de Madrid; a la misma profundidad de cuatro metros se encuentra el evacuatorio subterráneo núm. 1.

El carril es Vignole, de 40 kilogramos por metro lineal, tipo «Andaluces», fabricado por Altos Hornos, de Bilbao. Cada carril es de 13 metros de longitud y descansaba en traviesas de roble por intermedio de placas de asiento.

Para la electrificación se ha adoptado el sistema de toma aérea de corriente para la alimentación de los vehículos; disposición mucho más ventajosa que la de tercer carril, adoptada en los Metropolitanos de París, Londres, etc., pues permite colocar los conductores eléctricos en la parte superior del túnel lejos, por tanto, del alcance de los viajeros.

El hilo aéreo de toma de corriente corre así a lo largo del eje de cada una de las dos vías.

El sistema de señales de seguridad adoptado es del tipo Hall, muy generalizado en los Metropolitanos del extranjero. En esencia consiste en dividir la línea en secciones, y en cada una de ellas colocar una señal, que presenta la luz blanca indicadora de vía libre.



cuando la sección de la línea en que va a penetrar el tren y la sección anterior están libres y mientras esto no suceda presenta una luz roja. Dichas señales son movidas por un pedal colocado junto a la vía, y que es accionado por el paso de las ruedas de los vehículos.

La corriente es suministrada por la Unión Eléctrica Madrileña desde su Central Norte, situada justamente en el punto medio de la línea Cuatro Caminos-Sol.

La Compañía del Metropolitano ha instalado en la mencionada Central una batería de acumuladores Tudor con capacidad suficiente para prestar todo el servicio del Metropolitano durante una hora para caso de interrupción.

Las cocheras y talleres están instaladas en el encuentro del paseo de Ronda con la calle de Squilache.

Las estaciones

La línea del Metropolitano inaugurada ayer tiene ocho estaciones:

Cuatro Caminos, que es la de partida; Ríos Rosas, Martínez Campos, plaza de Chamberí, Glorieta de Bilbao, Hospicio, Red. de San Luis y Puerta del Sol.

Todas las estaciones tienen 60 metros de longitud, y la anchura de los andenes es de cuatro metros en las estaciones de Cuatro Caminos y Puerta del Sol, y de tres metros en las restantes; debajo de cada una de ellas hay una galería visible para alojar los cables, tuberías etcétera. Una distribución completa de agua, con sus bocas de riego en los andenes y vestíbulos, permite efectuar fácilmente la limpieza de estaciones y accesos.

En las estaciones podrán alojarse trenes compuestos de cinco coches de 12 metros de largo capaces de transportar en total 400 viajeros.

La distancia media entre una y otra estación es de 500 metros.

Con objeto de que los viajeros jamás crucen a nivel de las vías, se han colocado en las estaciones pasaderas a altura suficiente para que por debajo circulen los trenes.

Admitiendo una separación de trenes de dos minutos y medio, o sea una frecuencia por hora de 24 trenes, compuestos de cinco coches y capacidad de 400 viajeros por tren se llega a una intensidad de tráfico de 9.600 viajeros por hora en cada dirección, cifra muy suficiente

para prever el futuro desarrollo de Madrid.

En las seis estaciones desde la glorietta de los Cuatro Caminos al Tribunal, la disposición general del acceso es la misma. Sobre la calle, al exterior aparece una escalera de bajada con su barandilla y su fábula visible desde larga distancia; esta escalera conduce al viajero a un vestíbulo subterráneo, en el que se encuentra la taquilla de venta de billetes y desde él descenderá al andén de un lado o cruzando la pasadera al andén del otro.

Cuando el emplazamiento lo ha permitido se han dispuesto lucernarios en los vestíbulos para que durante el día queden iluminados con luz cenital.

Estos accesos son sencillos y cómodos y no entorpecen la circulación pública.

Las estaciones de la Red de San Luis y Puerta del Sol, se han levantado sobre altos soportes de granito amplias marquesinas que cubren los pozos de los ascensores.

Los ascensores, cuya velocidad será de un metro por segundo son capaces para 40 personas; no se han podido instalar todavía a causa de las huelgas de Milán, en cuya población se está construyendo la maquinaria.

No se cobrará a los viajeros suplemento alguno de precio por subir o bajar en ellos.

Los coches

Venciendo las grandes dificultades que ha producido la guerra europea, la Compañía ha podido adquirir de momento 11 coches motores y 10 remolques, la mayor parte de ellos debidos a las fábricas nacionales.

Cada coche tiene 12'65 metros de longitud; su ancho es de 2'40 y su altura de 3'385. El coche motor lleva dos motores de 175 caballos de fuerza cada uno.

Los coches son metálicos, y, por consiguiente, completamente incombustibles; tienen por cada lado tres anchas puertas de corredera que se abren y cierran automáticamente, y como el piso del coche queda a la misma altura del andén de las estaciones, los viajeros entran y se apean de los coches con extraordinaria facilidad. Llevan 24 asientos, y en sus tres amplias plataformas y pasillos pueden ir hasta 76 personas.



Llevar todos los coches motores y remolques, frenos de aire comprimido, además de los frenos corrientes.

El alumbrado de los coches consta de 10 lámparas de 50 bujías.

Los coches van pintados exteriormente de rojo vivo y en su interior de blanco; un cierre aísla dentro de cada coche la parte destinada a primera clase de la destinada a segunda clase, y que tan sólo difieren en el guarnecido de los asientos.

Los trenes se compondrán, por ahora de un coche motor y remolques como máximo, y que podrán transportar hasta 200 personas. La instalación se ha previsto para llegar a formar trenes de cinco unidades, capaces para 500 viajeros.

El servicio de viajeros y las tarifas

En cada estación hay una taquillera encargada de la venta de billetes, que ella propia fabrica en el acto de venderlos mediante una pequeña máquina semejante a las cajas registradoras; dos revisoras para taladrar los billetes a la entrada de los viajeros, e impedir que éstos entren en mayor número de los que caben en el tren, y un jefe de estación para dirigir todos los servicios y dar los avisos telefónicos.

Cada tren lleva un conductor y un jefe de tren, que es el encargado de dar la salida cuando han subido todos los viajeros y están cerradas las portezuelas.

Cuando exista afluencia de viajeros, circulará cada tres minutos un tren compuesto de motor y remolque.

Las tarifas son las siguientes, cualquiera que sea el recorrido:

Segunda clase, ida y vuelta, 0'20 pesetas.

Segunda clase, ida, 0'15.

Primera clase, ida y vuelta, 0'30.

Primera clase, ida, 0'20.

Los billetes son valederos solamente para el día en que se expidan.

Antes de la inauguración.-Entusiasmo en los Cuatro Caminos

La populosa y alegre barriada de los Cuatro Caminos demostró ayer tarde su satisfacción por el acontecimiento de inaugurarse la línea del Metropolitano.

Anunciado este acto para las tres y media, desde las dos el vecindario se echó a la calle comentando con gran contento la gran mejora que para la

barriada constituía la apertura de la nueva vía de comunicación con el centro de Madrid.

Así, la barriada de los Cuatro Caminos estaba de fiesta.

Los balcones se hallaban adornados con colgaduras y miles de personas se congregaron en los alrededores de la estación del «Metro» para presenciar la llegada del rey, que había de inaugurar la importante reforma.

Como decimos al principio, la alegría se desbordaba en las calles y el ingenio se agotaba en frases y chistes ocurentes.

Los guardias de Seguridad, a pie y a caballo, difícilmente podían dejar expedita la calle por donde había de llegar el rey; tal era la aglomeración de curiosos.

La concurrencia

En la glorieta de Ruiz Jiménez, ante la entrada de la estación del Metropolitano, fueron congregándose las personas que habían de esperar al soberano.

Con la infanta doña Isabel, a quien acompañaba la Srta. Margot Bertrán de Lis, con la duquesa de Talavera y con los infantes D. Fernando y D. Carlos, se hallaban los ministros de Fomento, Instrucción pública y Abastecimientos, el subsecretario de Fomento, Sr. Galvez Cañero; el director de Obras públicas, Sr. Piniés; el gobernador civil, señor Cavestany; el gobernador militar, general Romero Civantos; el presidente de la Diputación, Sr. Núñez Maturana; el capitán general de la región, señor Aguilera; el director de Seguridad, Sr. Torres Almunia; el subdirector, señor Ródenas, y otras personas del elemento oficial.

También se encontraban, en representación de la Empresa, los señores Otamendi, Mendoza y otras distinguidas personas, entre las que figuraban los señores duque de Miranda, conde de Zubiría, Echarte y muchos significados políticos, ingenieros y arquitectos.

Los numerosos invitados a presenciar el acto inaugural entraban directamente a la estación y bajaban al andén de la izquierda.

El aspecto que la entrada a la estación ofrecía era, desde luego, immejorable. En la decoración de los muros dominan la sobriedad y el buen gusto; los adornos de reflejos metálicos son muy bonitos.



Mientras llegaba el rey, todos los invitados dedicaban grandes elogios a la obra realizada por los ingenieros directores de la Empresa y a los consejeros de ésta, tanto por el acierto de los trabajos realizados como por la excelente disposición de aquéllos para dar facilidades conducentes a conseguir que las fábricas metalúrgicas que han intervenido en la construcción del material empleado en esta gran obra lo facilitasen sin retraso alguno.

Asimismo se hacía notar la competencia demostrada por los ingenieros señores Otamendi, Echarte, Mendoza y Valentí, los cuales han podido ver con la natural satisfacción cómo se han terminado los trabajos de esta primera línea sin que apenas ocurriesen accidentes entre los obreros.

En los andenes, amplios y muy limpios, fué congregándose el público invitado; en el de la izquierda, los que sólo se hallaban convidados a ver el acto; en el de la derecha, los que habían de ir en el tren real. En este mismo andén, y en su centro, se elevaba un altar: más allá se extendía la mesa del «buffet», y al final otra mesa dispuesto para el «lunch» de las personas reales.

Llega el rey

Pocos minutos antes de las tres y media de la tarde llegó el rey, acompañado del marqués de la Torreçilla y de su ayudante el coronel Molins.

Su majestad vestía de chaquet.

La banda de música del Asilo de la Paloma, colocada en la plaza, tocó la Marcha real, y el público prorrumpió en vivas y aplausos.

Antes de entrar en la boca de la línea, inauguró el paseo de Ronda, que está completamente urbanizado y con nuevo pavimento, cortando una cinta con los colores nacionales que cerraba de lado a lado el paseo.

Inmediatamente se dirigió a la gorieta, y descendió por la escalera de la estación del «Metro».

Los aplausos y vivas del público se repitieron con gran entusiasmo.

En la estación.-Visita previa

Al descender el rey a la estación del «Metro» fué saludado por los miembros del Consejo de la Compañía y los ingenieros González, Echarte y Men-

doza y Otamendi (D. Miguel), autor este último del proyecto y director de las obras.

D. Alfonso felicitó efusivamente a Otamendi y a sus dos colaboradores.

Inmediatamente se celebró una pequeña ceremonia religiosa. El obispo de Madrid-Alcalá, D. Prudencio Melo, de pontifical, bendijo las obras.

El soberano, seguido de sus acompañantes, entró en la estación, examinando la entrada y el despacho de billetes, descendiendo luego al andén de la derecha, viendo las bóvedas y los detalles de instalación, y felicitaron nuevamente a los directores de la Compañía.

El primer tren.-Momento de emoción.-Ceremonia religiosa

Inmediatamente, obedeciendo a una orden del jefe de estación, surgieron del túnel los primeros coches que iban a hacer el recorrido de la línea.

Son preciosos de línea, blancos por dentro y rojos por fuera e iluminados de un modo radiante. Eran dos coches de segunda, motor y remolque, conducidos por el montador, Sr. Zapata.

La entrada en la estación de los coches fué acogida con un entusiasmo indescriptible. El público, numerosísimo, porque la estación, como todas, es enorme, atronó con sus vivas la bóveda y dió estentóreos vivas a España y a Madrid.

El momento fué de una emoción intensa.

Parado el tren ante el altar, procedió el prelado a la bendición del convoy, de la línea y de la estación, haciéndolo en la forma acostumbrada.

El tren en marcha

Acto seguido entraron en el tren los invitados. Las reales personas subieron al coche motor. El Sr. Mendoza explicó al soberano el funcionamiento del coche y su distribución interior. Minutos después, la trompetilla del jefe de estación anunció la partida.

El rey iba junto al conductor. El tren se puso suavemente en marcha, adquiriendo en seguida velocidad, y desapareció camino de la Puerta del Sol entre los aplausos del público.

Eran las cuatro y doce minutos.

Mientras tanto, fuera, en la plaza, la banda de la Paloma tocaba «La bandera pasa» y «La canción del olvido».



La impresión que recibimos al ponerse en marcha el tren es gratísima. Los coches parecen no moverse. Tal es la perfección del ajuste y de sistema de suspensión que no se nota la menor molestia.

Cuarenta segundos a la primera estación

El tren inaugural de la línea tardó cuarenta segundos justos en recorrer la distancia desde los Cuatro Caminos hasta la estación de la calle de Ríos Rosas.

En ésta se detuvo el convoy inaugural, y el rey descendió del coche, recorriendo detenidamente las dependencias de la estación.

Un grupo de señoritas ataviadas con la clásica mantilla le entregó ramos de flores. El rey dió un beso a la señorita que le dirigió la palabra.

El público estaba en el andén de la izquierda, porque el de la derecha era el reservado a los viajeros. Lo mismo ha sucedido en las restantes estaciones.

También la entrada de los coches en la estación fué acogida con frenéticos vivas y aplausos.

Lo que se tardó en llegar a las demás estaciones

Conviene advertir que el tren hacia este primer viaje a velocidad menor de la que utilizará ordinariamente el «Metro».

Y a pesar de ello, los viajeros se quedaron ayer sorprendidos del escaso tiempo empleado en el recorrido.

Puesto en marcha el convoy, se llegó a la estación de la iglesia de Chamberí. De Ríos Rosas a aquel lugar se tardó veinte segundos.

En esta estación también descendió el rey y visitó las dependencias. El público aplaudió desde el andén de la izquierda.

A la otra estación, la de Chamberí, se llegó después de cincuenta y cinco segundos!

A la glorieta de Bilbao se tardó desde esa última cuarenta y cinco segundos.

De la glorieta al Tribunal, un minuto, treinta segundos.

De ésta a la Gran Vía (Red de San Luis), un minuto, veinticinco segundos, y de ésta a Sol, cincuenta segundos.

El «Metro» fuése deteniendo en todas las estaciones, y el rey bajó a los ande-

nes y los examinó, elogiando su instalación, como elogió también toda la construcción del túnel.

En todas las estaciones, ocupando el andén opuesto a la línea por donde circulaba el convoy, había numerosos invitados, en su mayoría, señoras.

Al llegar el tren regio saludaban con entusiastas ovaciones y daban vivas a España, al rey y, bien merecidos, a los ingenieros.

En la Puerta del Sol

En la grandiosa estación de la Puerta del Sol hubo otro momento emocionante. Descendieron las personas reales, el elemento oficial y los invitados, y subieron por las amplias escaleras, que forman un conjunto de la más atrevida y hermosa arquitectura.

En el descansillo del primer tramo, a unos cinco metros de profundidad el rey descubrió una lápida, oculta detrás de una bandera española.

Sin ceremonia alguna, D. Alfonso descendió la bandera, y todos pudieron leer la inscripción de la lápida, que dice así:

«Sus Majestades los reyes D. Alfonso y Doña Victoria Eugenia inauguraron la línea de Cuatro Caminos a Puerta del Sol el día 17 de Octubre de 1919.»

Al descubrirse la lápida, las personas que acompañaban al Soberano aplaudieron y vitorearon de nuevo.

En dicha estación central no había invitados.

Desde la escalera de la estación se escuchaba el ruido del enorme público que se había aglomerado en la Puerta del Sol.

Después se supo que en aquel lugar se había formado una verdadera manifestación, en la que figuraban algunos estudiantes, pues el enorme público allí aglomerado creía que D. Alfonso saldría por la estación.

El viaje de regreso en menos de ocho minutos

Terminada la sencilla ceremonia que hemos relatado, el rey, los infantes y todas las personas que les acompañaban, volvieron a ocupar los coches del «Metro» para regresar a la estación de partida.

La vuelta a los Cuatro Caminos se hizo directamente, sin parada alguna. El paso de los coches por las estaciones era saludado con vivas y aplausos.



Se tardó, yendo a poca velocidad, siete minutos y cincuenta y seis segundos.

Por lo tanto la velocidad del Metropolitano supera a la de los automóviles en población.

Contando con las paradas no se tardará más de ocho minutos en hacer el recorrido total Sol-Glorieta de los Cuatro Caminos.

Un «lunch».-Felicitaciones.-Termina la ceremonia.-Detalles complementarios

Llegado el tren a los Cuatro Caminos, sirvióse a las reales personas un espléndido «lunch», dispuesto en la misma estación.

El soberano tuvo un rasgo de delicada atención. Supo que entre las personas que presenciaban la ceremonia estaba la señora madre del ingeniero don Miguel Otamendi, hermano del arquitecto D. Joaquín, que como éste, constituye un legítimo orgullo para los ingenieros y arquitectos españoles. Rogó entonces el monarca a la señora de Otamendi que tomara asiento a su lado en la mesa, ya que era legítimo y justo que compartiera íntimamente la alegría del triunfo de su hijo.

En una mesa se sentaron los reyes y los infantes con los ministros y las autoridades y los ingenieros. En otra mayor sirvióse a los invitados.

Con excelente acuerdo se omitieron los brindis, substituyéndose los discursos con los elogios que las reales personas y todos los concurrentes hicieron del Metropolitano y de sus constructores.

Coincidían todos en hacer resaltar el alto ejemplo de seriedad dado por esta Sociedad, que ha realizado obra tan importante en el plazo que ha fijado.

El rey que, como es sabido ha sido uno de los más entusiastas alentadores de esta gran obra, pues incluso suscribió como accionista importante suma, se enteró con gran interés de todos los detalles de la construcción.

A la Sociedad no le ha faltado en ningún momento la confianza del capital.

Solamente el Banco de Vizcaya suscribió 6 millones de pesetas.

La conducta patriótica y altruista observada por los consejeros de esta gran Casa bancaria mereció también grandes elogios por parte de todos los invitados.

Se hacía resaltar el desinterés con

que han contribuido a la realización de esta magna obra y la actitud que han observado en cuantas ocasiones se presentaron, para facilitar el desarrollo de los trabajos del personal técnico, empleando su influencia para que la nueva línea se construyese en las condiciones de normalidad que han hecho asombrar a los madrileños ante la exactitud con que la Empresa del Metropolitano ha cumplido su ofrecimiento de dotar a la corte de un adelanto que sólo poseen muy contadas capitales extranjeras.

Con el «lunch» se dió por terminado el acto de la inauguración oficial.

El soberano que se retiró a poco con las demás reales personas, fué despedido con nuevos vitores y aplausos. El vicedario de los Cuatro Caminos se asoció de nuevo a la manifestación con gran entusiasmo.

El rey, que retuvo todo el trayecto al Sr. Otamendi y que no cesó de elogiar la maravillosa obra, orgullo de la ingeniería española, se despidió del Consejo y de los directores y regresó a Palacio en automóvil.

A la salida de la estación era imponente el gentío que vitoreó al monarca con entusiasmo.

Después de la ceremonia oficial, otros dos coches, con nuevos invitados, hicieron el recorrido de la línea.

El servicio público no se abrirá hasta fines de mes, pues quedan por ultimar algunos detalles.

Parece sin embargo, que la Compañía pondrá en circulación algunos trenes, como ensayo, invitando a ello a muchas personas.

Muy pronto comenzarán los trabajos para prolongar la línea Cuatro Caminos-Sol hasta la estación del Mediodía.

Ya está hecho el vaciado de la bóveda hasta la mitad de la calle de Carretas.





BIBLIOTECA HISTORICA MUNICIPAL



1200037561

Ayuntamiento de Madrid