

## 2. ANTECEDENTES Y COMPAÑÍAS PIONERAS

---

## PRIMERAS AUTORIZACIONES

1860 marca el inicio de las primeras autorizaciones para la realización de estudios de tranvías urbanos en Madrid, alguno suburbano como una línea de Madrid a Fuencarral y Chamartín e incluso interurbano (de Alpedrete a la Estación de Villalba). En 1863 comenzó la solicitud de concesiones y autorizaciones para la construcción y explotación de líneas de tranvías. La primera autorizada fue una línea desde la Plaza del Progreso (actual Tirso de Molina) a los Carabancheles, por aquel entonces municipios independientes.

En 1867 tuvo lugar la siguiente autorización, desde la Puerta del Sol a las Ventas y a los Docks (Pacífico). La tercera, en 1869, desde el barrio de Salamanca (calle de Serrano) al barrio de Pozas (calle de la Princesa). Y la cuarta, en 1870, tres líneas urbanas en competencia con la anterior. De todas las concesiones, sólo la del barrio de Salamanca al barrio de Pozas llegó a construirse e inaugurarse. Así el 31 de mayo de 1871 circuló por la ciudad el llamado entonces "Tram-Vía de Madrid".

El segundo tranvía se puso en servicio en 1877 y discurría desde la Plaza Mayor al Puente de Toledo como parte de un itinerario más largo que llegó a los Carabancheles y Leganés. En los años siguientes, cinco grandes compañías de tranvías se repartieron el callejero, estableciendo líneas que llegaban hasta barrios como Chamberí y los Cuatro Caminos, las Ventas del Espíritu Santo, la Prosperidad, la Glorieta de Embajadores, el Pacífico y La Bombilla. El centro nodal de los tranvías madrileños era la Puerta del Sol, donde se cruzaban las líneas de tranvía con trazado este-oeste con las de trazado norte-sur.

En el año 1899 empiezan a funcionar los tranvías eléctricos. Cada coche costó entonces 18.000 pesetas.



1910. Tranvía de la línea 15 (Pacífico - Puerta del Sol - Chamberí) circulando por la Calle Atocha. Colección 'Postales de Madrid'. ARCM.

## EL ÓMNIBUS EN MADRID

El ómnibus fue el primer transporte público de Madrid. Se trataba de un coche con cuatro ruedas, las delanteras más pequeñas que las traseras, e iba tirado por dos caballos que eran guiados por un conductor desde el pescante.

El lugar para los viajeros era muy similar a un vagón de tren, pero de menores dimensiones, y en la parte superior se situaba el "imperial", una zona de asientos al aire libre a la que se accedía por una escalera situada en la trasera, es decir, algo similar a los actuales autobuses turísticos.



24 de mayo de 1869.

Dibujo en perspectiva de un tranvía tirado por mulas y conducido por un cochero. Cartulina. Tintas y aguadas 16,7x30,6 cm. DG 95. Incluido en el contrato para el establecimiento de un servicio regular de ómnibus en Madrid, realizado por el Ayuntamiento de esa Villa, según el pliego y condiciones insertos. T. 27975, f. 1139r-1155v. AHPM.

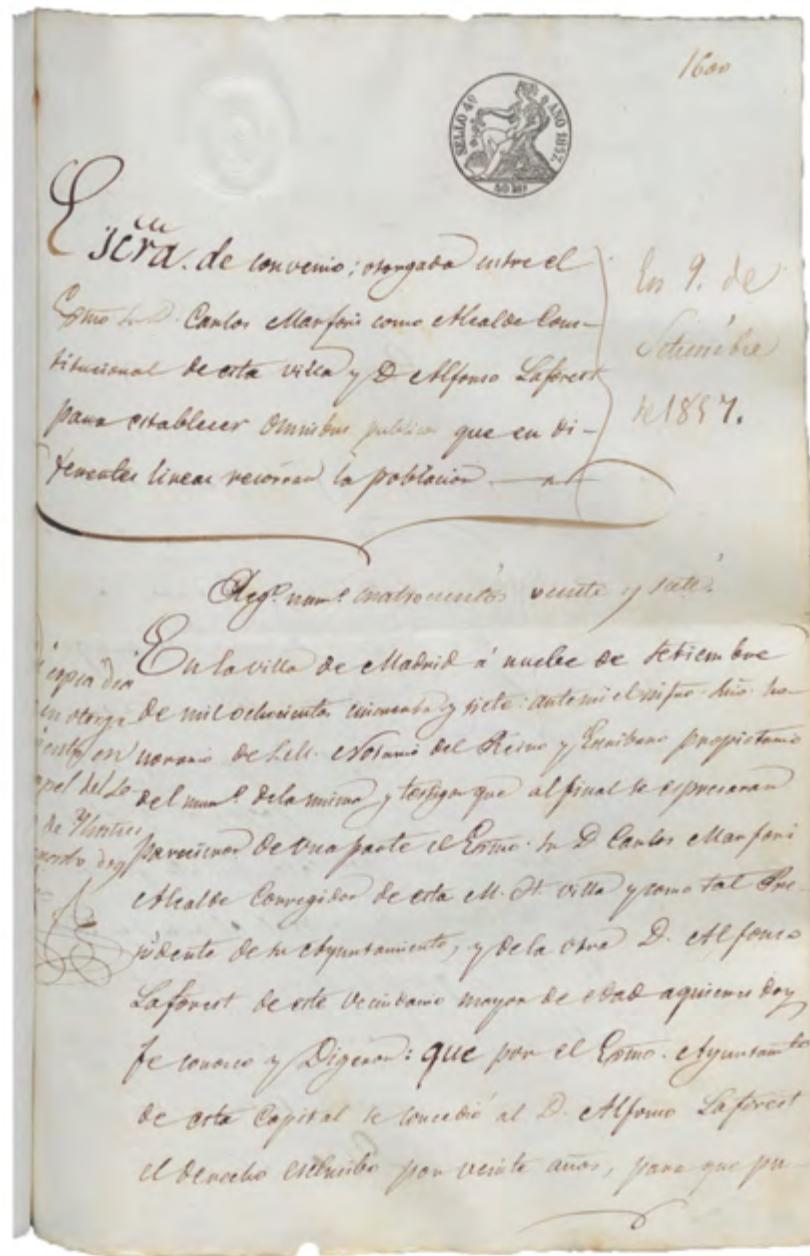
## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

Los primeros pasos de este nuevo transporte urbano en Madrid se dan en 1843 con la propuesta de establecer una línea de ómnibus entre la Puerta de Toledo y la Glorieta de Bilbao, al parecer establecida por la Compañía de Diligencias Generales de España.

En abril de 1856 el Ayuntamiento de Madrid concede a Alfonso Laforest y Blanchet la explotación de seis líneas urbanas y en 1857 suscriben un convenio para que la realice durante un período de veinte años. Laforest anunció la creación de una Sociedad que se ocuparía del servicio, pero pasaban los meses y, ni se iniciaba el servicio, ni el concesionario hacía entrega al Ayuntamiento de las cantidades acordadas. Por este motivo, en febrero de 1858 el Ayuntamiento decide rescindir el contrato y la concesión a Laforest y volver a sacar a subasta la línea.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Convenio suscrito por el Ayuntamiento de Madrid y Alfonso Laforest



9 de septiembre de 1857.

Convenio otorgado por Carlos Marfiori, como alcalde constitucional de Madrid, y Alfonso Laforest para establecer un ómnibus público en seis líneas diferentes de transporte de Madrid.

T. 26027, f. 1600r-1605v. AHPM.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

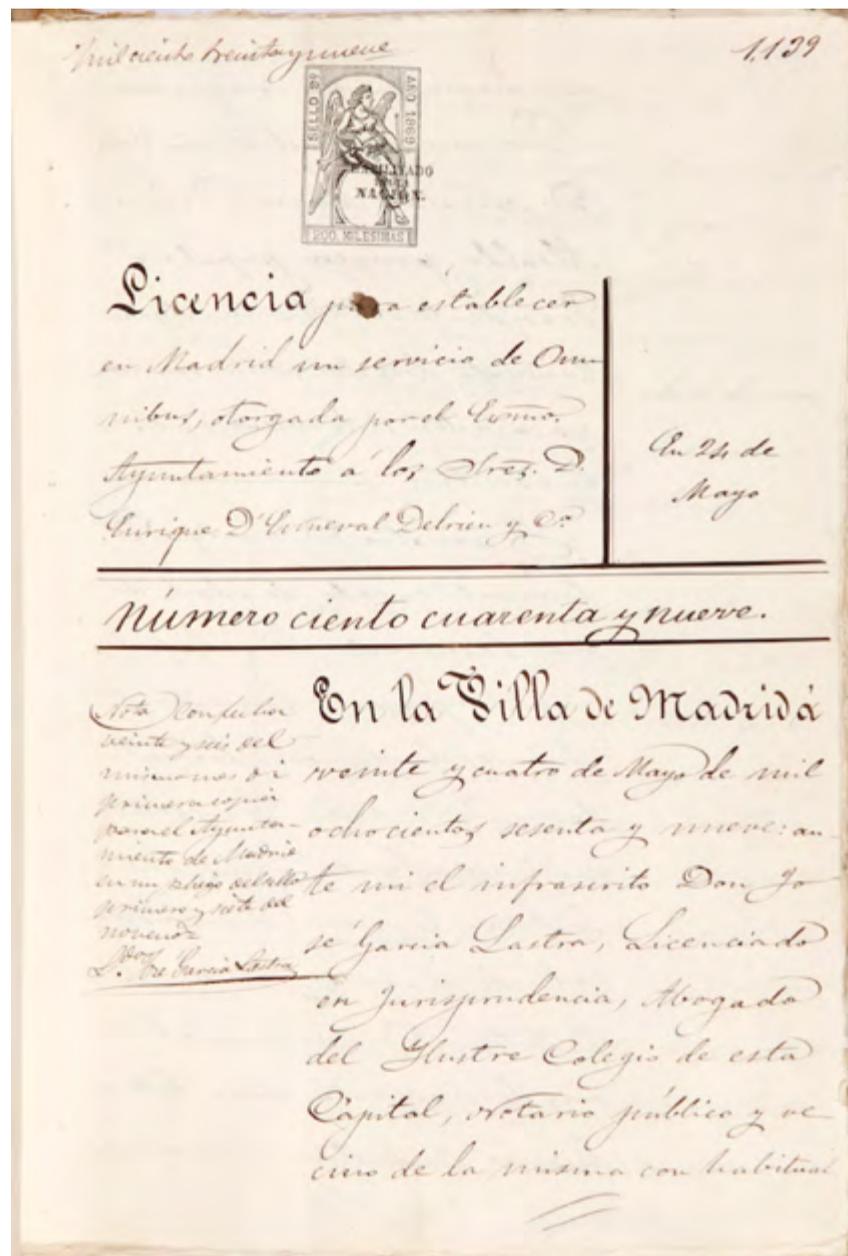
En 1869 el Ayuntamiento de Madrid suscribe un contrato con Enrique d' Eneval, Antonio Delrieu, Pedro Pelons y Juan Esteban Noguera para la puesta en funcionamiento de un servicio de ómnibus en Madrid, que partiría de las estaciones de ferrocarril ya existentes. El pliego de condiciones establece la creación y puesta en funcionamiento de cuatro líneas por un periodo inicial de 10 años.

Esta escritura lleva adjunto un magnífico dibujo del ómnibus y se especifica que "los coches serán nuevos y exactamente arreglados al modelo" e, incluso, describe cómo ha de ser la placa identificativa de cada coche. Pese a no disponer de la imagen, la descripción es lo suficientemente ilustrativa: "En cada costado llevarán los carruajes primero un tarjetón en el imperial que será de veinte centímetros de alto que irá pintado a color blanco sobre fondo negro el número del coche, cuya altura será de dieciséis centímetros... por debajo de las ventanillas un rótulo con el nombre de las principales calles que recorran siendo de caracteres más abultados los de los puntos de subida y llegada...".

En el pliego de condiciones del contrato, se especifican las normas aplicables a los viajeros, que eran muy similares en toda Europa. Entre ellas, destacan las que prohíben viajar a las mujeres en el imperial o el paso a viajeros ebrios o con bultos que molesten al resto; aquellas referidas al pago del servicio y a la presencia de niños menores de cinco años en los coches, que no abonarán asiento, pero tendrán que ir en brazos de sus padres o encargados; y la que informa de que las personas que tomen asiento en el interior podrán cambiar de coche en la Puerta del Sol sin obligación de abonar nada por este cambio.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Contrato para el establecimiento de un servicio de ómnibus



### 24 de mayo de 1869.

Contrato para el establecimiento de un servicio regular de ómnibus en Madrid, realizado por el Ayuntamiento de esa Villa y, en su nombre, por su alcalde, Nicolás María Rivero, con los señores Enrique d' Eneval, Antonio Delrieu, Pedro Pelons y Juan Esteban Noguera, según el pliego y condiciones que se insertan. T. 27975, f. 1139r-1155v. AHPM.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

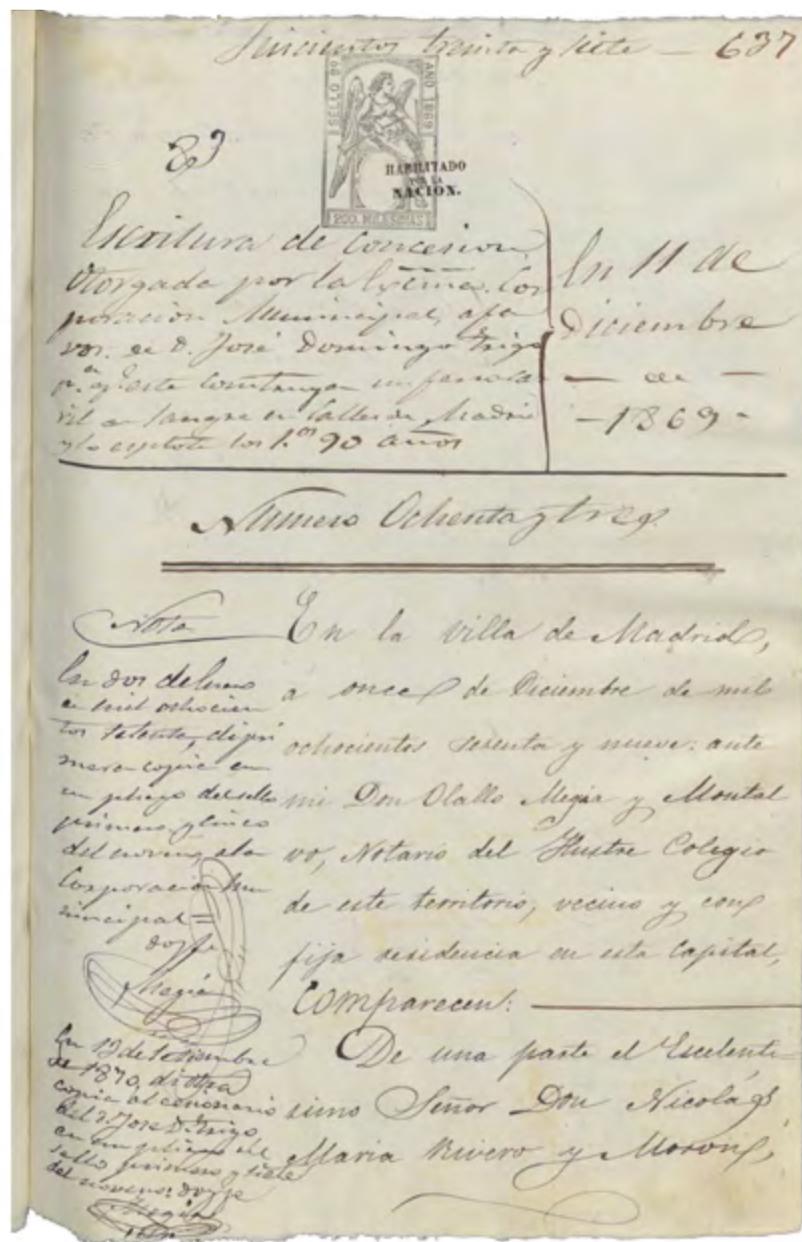
El origen de la primera línea de tranvía en Madrid estaría en este documento de 1869. Se trata de una concesión obtenida por Daniel O'Ryan y José Domingo Trigo, concesionario, este último, de los ferrocarriles urbanos de La Habana.

En él se escrituraba la concesión del Ayuntamiento de Madrid a Domingo Trigo para la construcción de un ferrocarril, que circularía por las calles de Madrid con fuerza de sangre, sobre raíles o, como se refieren los documentos de la época, "caminos de hierro". Estos raíles no sobresalían del suelo, idea del ingeniero francés Loubart, lo que favorecía mucho la circulación.

Este proyecto sería transferido en 1870 a la casa inglesa Guillermo Morris y Cia, siendo esta compañía la que inauguraría la primera línea en 1871.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Concesión para la construcción de un ferrocarril con fuerza de sangre



**11 de diciembre de 1869.**

Escritura de concesión del Ayuntamiento de Madrid a favor de Domingo Trigo para que construya un ferrocarril con fuerza de sangre en la calles de Madrid y lo explote los próximos 90 años. T. 28437, f. 637r-654v. AHPM.

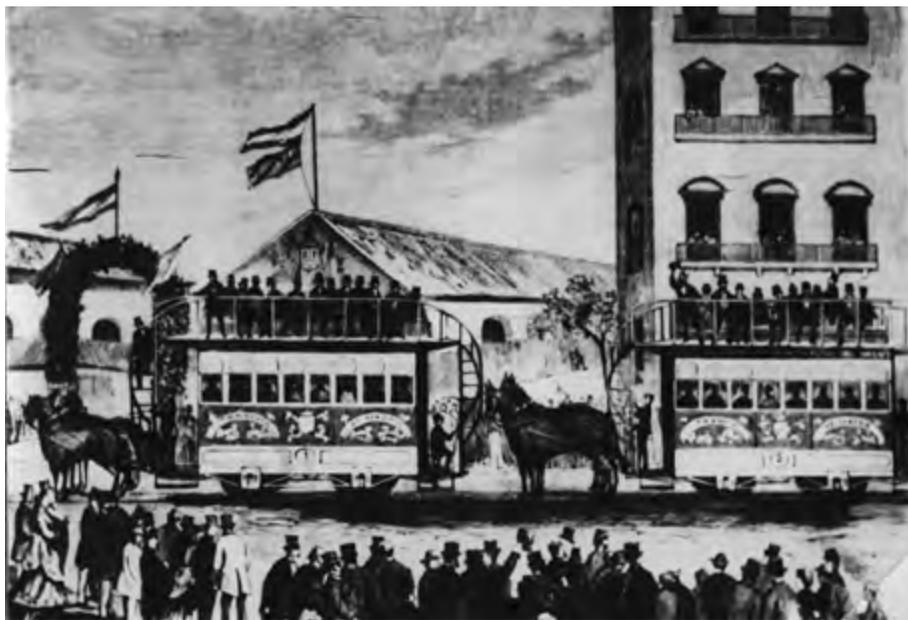
## EL PRIMER TRANVÍA DE MADRID

El 31 de mayo de 1871 circuló por la capital un nuevo medio de transporte al que se denominó "Tram-Vía de Madrid". Se trataba de un vehículo arrastrado por mulas, sistema también conocido como "tracción de sangre", que unía el barrio de Salamanca (desde la calle de Serrano esquina a la de Maldonado) con el barrio de Pozas (en la calle de la Princesa esquina a la de Alberto Aguilera) pasando por Cibeles, la Puerta del Sol, calle Mayor y calle Bailén.

Su construcción e inauguración corrió a cargo de la compañía inglesa Guillermo Morris y Cía. Disponía de 24 coches, cada uno de los cuales costó 2.000 pesetas, y de 120 caballerías. La capacidad de los coches era para 34 pasajeros, 16 en el interior y 18 en la imperial, al descubierto.

El tranvía se desplazaba a doce kilómetros por hora, tiraban de él dos mulas en llano y cuatro cuesta arriba, y viajar en aquellos primeros tranvías costaba dos reales.

En 1872 la concesión fue transferida a The Madrid Tramway Co. Ltd., filial de The Tramway Union Co. Ltd., que consolidó el servicio con sucesivas ampliaciones del trazado hasta que, en 1900, sus tres concesiones -Tranvía de Madrid, Castellana-Hipódromo y Claudio Coello-Ferraz- fueron transferidas a la Compañía del Tranvía del Este de Madrid.



**31 de mayo de 1871.** Grabado. Inauguración de la primera línea de tranvía de Sol a Serrano. Fondo Julio Gómez de Salazar. ARCM.

## TRANVÍAS DE SANGRE

Circular a través de un trazado de railes convertía al tranvía en un medio de transporte cómodo y fiable. Los primeros que se implantaron en Madrid eran coches de dos pisos tirados por mulas que recibían el nombre de tranvías "de sangre". Con el buen tiempo, se utilizaban unos coches especiales llamados jardineras, muy abiertos por los laterales y con una cubierta para protegerse del sol.

El tranvía se convirtió en la competencia directa de los ómnibus, hasta que estos últimos desaparecieron. Los ómnibus eran carros también tirados por mulas, más baratos, pero mucho más incómodos, ya que transitaban por el pavimento de las calles, que solía estar en mal estado y era muy irregular.



**1890.** Tranvía "de sangre" que conectaba el barrio de Salamanca con la Puerta del Sol a su paso por la Plaza de Cibeles. El modelo de la imagen recibía el nombre de "jardinera" y se caracterizaba por estar abierto en los laterales y tener unas cortinillas que protegían del sol. Colección 'Madrileños'.

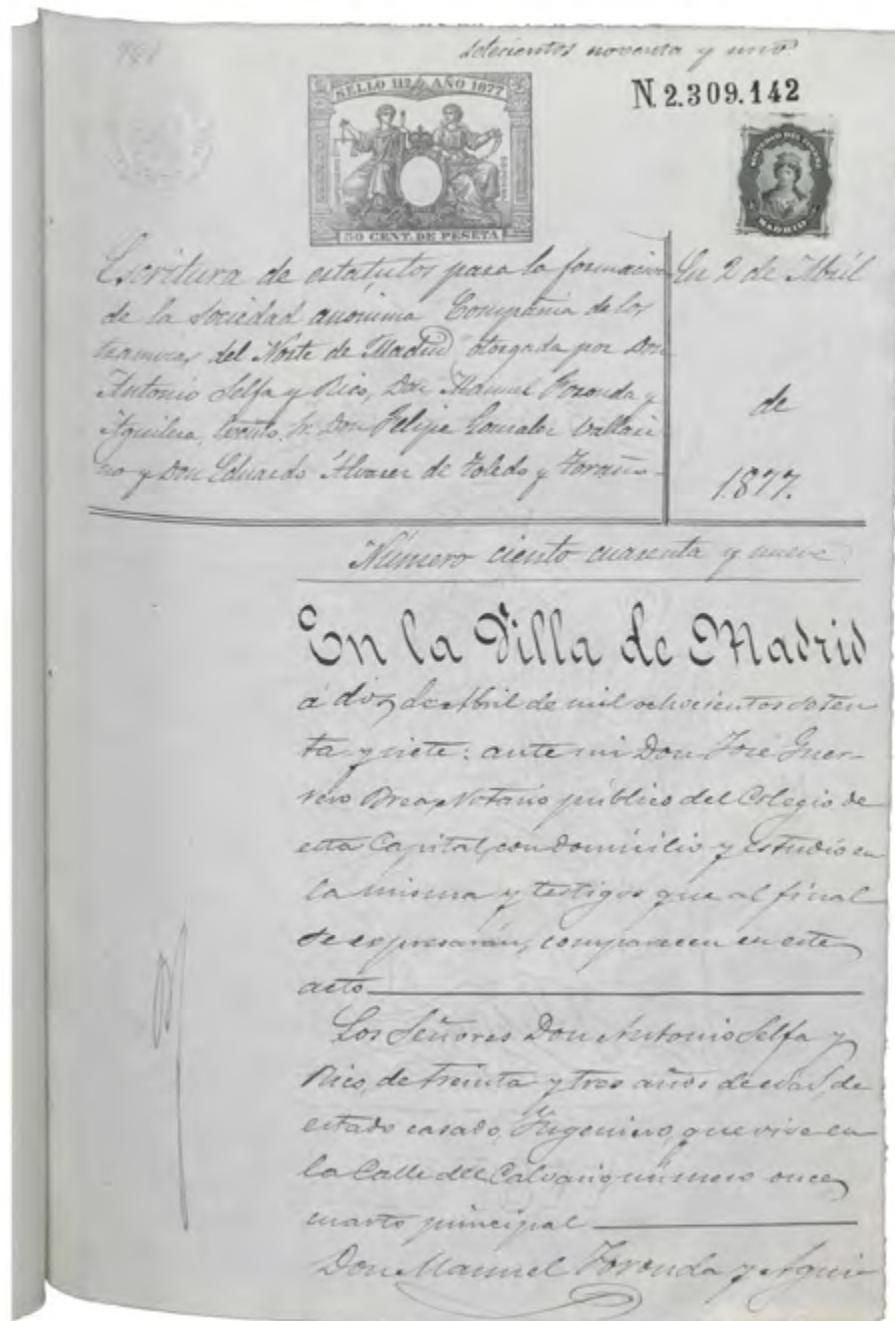
## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

En febrero de 1876, vecinos y propietarios del barrio de Chamberí instaron al ayuntamiento para que se llevara a cabo una subasta para la construcción y explotación de una línea de tranvía en el castizo barrio.

El ingeniero Antonio Sefa presentó en 1877 un proyecto para la creación de la Sociedad de los Tranvías del Norte de Madrid, fundada por capitalistas locales y que explotará varias líneas que comunicaban los barrios de Chamberí y Cuatro Caminos con la Puerta del Sol. La empresa se disolvió en 1889 y sus concesiones fueron adquiridas por la Société Générale de Tramways de Madrid et d'Espagne, empresa belga fundada en 1886.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Constitución Compañía Tranvías del Norte



9 de abril de 1877. Escritura de constitución de la Compañía de los Tranvías del Norte de Madrid. T. 34004, f. 79r-804v. AHPM.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

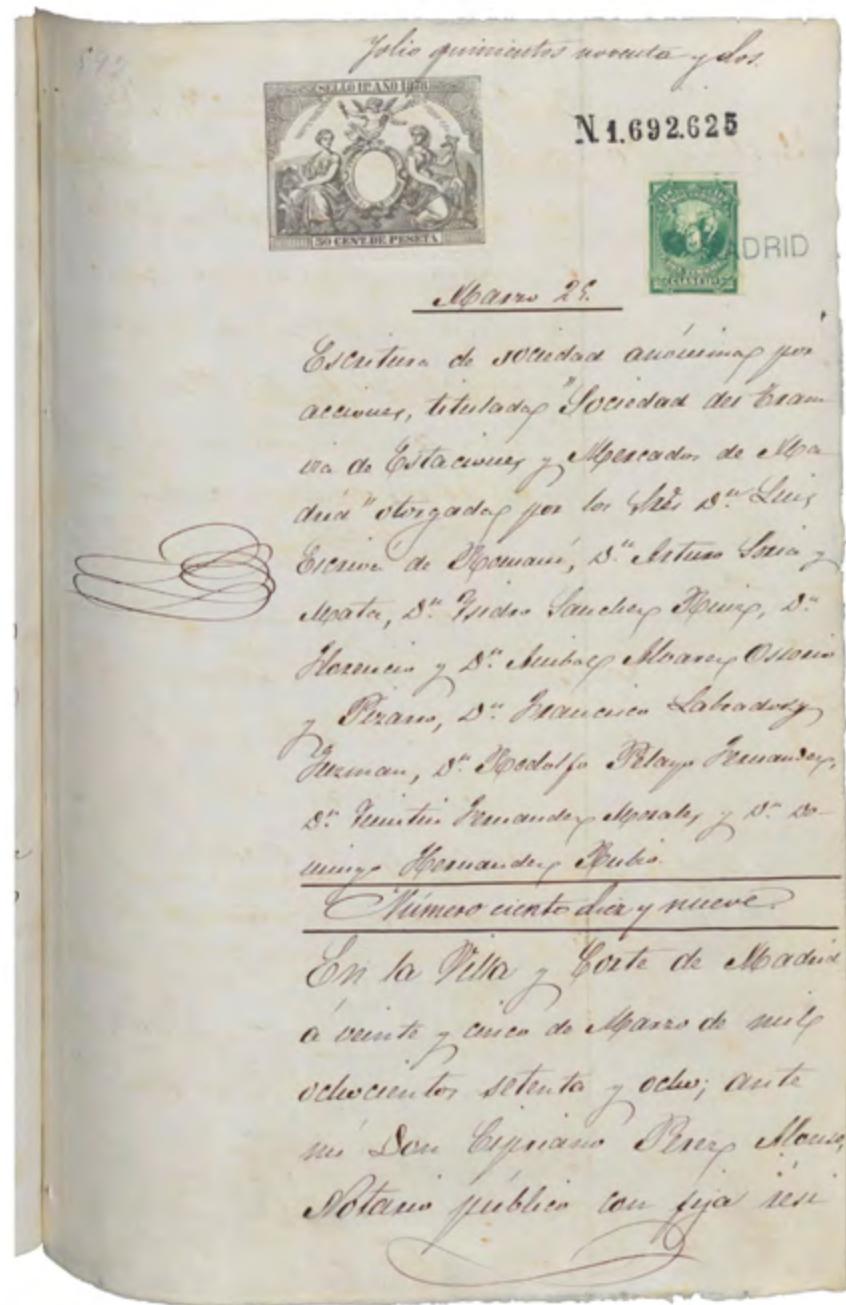
En 1872, Arturo Soria presentaba en el ayuntamiento un proyecto de tranvía para mercancías y viajeros. Este tranvía enlazaría las estaciones de ferrocarril del Norte y Mediodía con los mercados de las plazas de la Cebada y de los Mostenses, con el fin de facilitar el abastecimiento. Este primer intento fracasó. De hecho, fueron varios los proyectos que el urbanista presentó ante las continuas negativas de la corporación madrileña. Finalmente, acabó presentando diversas variantes en el trazado y se comprometió a respetar las líneas que ya existían.

En el Archivo Histórico de Protocolos de Madrid podemos encontrar la escritura de fundación de la sociedad de la que Arturo Soria era socio, que nacería 1878 con el nombre de Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid, con el objeto de unir el portillo de Embajadores con las Ventas.

En 1882 quedaría inaugurada la nueva línea. Seis años más tarde, fue transferida por la casa francesa Société Tramways Réunies, pasando a formar parte de la Société Générale des Tramways Électriques d'Espagne.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Constitución Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados



25 de marzo de 1878. Escritura de constitución de la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados. T. 33969, f. 592r-631v. AHPM.

### 1898: LLEGADA DEL TRANVÍA ELÉCTRICO

La tracción eléctrica llega a Madrid de la mano de la Compañía del Tranvía de Madrid (CTM), que también implantó el primer tranvía de tracción animal.

A finales del siglo XIX, explotaba tres líneas, inaugurando la tracción eléctrica el 3 de octubre de 1898 en dos de ellas: desde el barrio de Salamanca a la Puerta del Sol y de la Puerta del Sol al Hipódromo, (actual plaza de San Juan de la Cruz) por la Castellana.

Se pusieron en servicio 55 coches eléctricos, que se caracterizaban por su vistoso color amarillo, por lo que rápidamente el pueblo de Madrid los bautizó como "canarios".

La compañía belga Société Générale des Tramways électriques d'Espagne, que compr  la mayor parte de las compa as de tranvías urbanos de Madrid, se encargó también de electrificar toda la red. Entre 1900 y 1901 se pusieron en servicio 137 coches motores de fabricación belga decorados en color gris, a los que se denominó los "grises", así como 28 jardineras (tranvías abiertos).



1915. Tranvía de la línea 4 (Puerta del Sol - Ventas) a su paso por la Plaza de Cibeles. Colección 'Madrileños'.

### COMPA AS PIONERAS

El servicio de tranvías en Madrid estaba explotado por seis compa as (la Red Inglesa formada por: Tranvía de Madrid, Tranvía de Castellana e Hipódromo y Tranvía de Claudio Coello a Ferraz; el Tranvía de Estaciones y Mercados; la Compa a de los Tranvías del Norte de Madrid; la Compa a General de Tranvías y Tranvía del Este; y la Compa a Madrileña de Urbanización); todas con vía de 1.435 mm. de ancho (ancho internacional o ancho UIC) y la Compa a Eléctrica Madrileña de Tracción con vía de 1.000 mm. de ancho (ancho métrico) de las que cinco se fundieron en 1920, en la Sociedad Madrileña de Tranvías, que en 1933 creó una empresa mixta con el Ayuntamiento para la explotación del servicio.

La Compa a Madrileña de Urbanización, creada por Arturo Soria, quedó fuera de la fusión con la línea que daba servicio a la Ciudad Lineal, construida por dicha compa a, línea que acabó siendo absorbida en 1951 por la Empresa Municipal de Transportes (EMT).

Los coches de la Compa a Eléctrica Madrileña de Tracción estaban pintados de color encarnado y los madrileños de la época los llamaban "cangrejos".



1930. Retrato de Cayetano Aguado Ibarra, director de la compa a Sociedad Madrileña de Tranvías, S.A., entidad constituida en 1920, tras la absorción de la Compa a de Tranvías del Este y de otras entidades menores que, desde principios de siglo, se habían encargado de la explotación de las diferentes líneas de tranvías de la capital. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

El 20 de julio de 1881 se constituye la Sociedad Anónima Compañía del Tranvía del Este, con un capital social de 350.000 pesetas e integrada por José López Sánchez, José Linares Morales, Agustín Subirat y Gaspar Tous y Cisnero ante el notario Zacarías Alonso y Caballero. El nacimiento de la misma surge a raíz de la concesión en pública subasta ganada por José López Sánchez para la construcción y explotación de un tranvía que uniese las Ventas del Espíritu Santo con Embajadores.

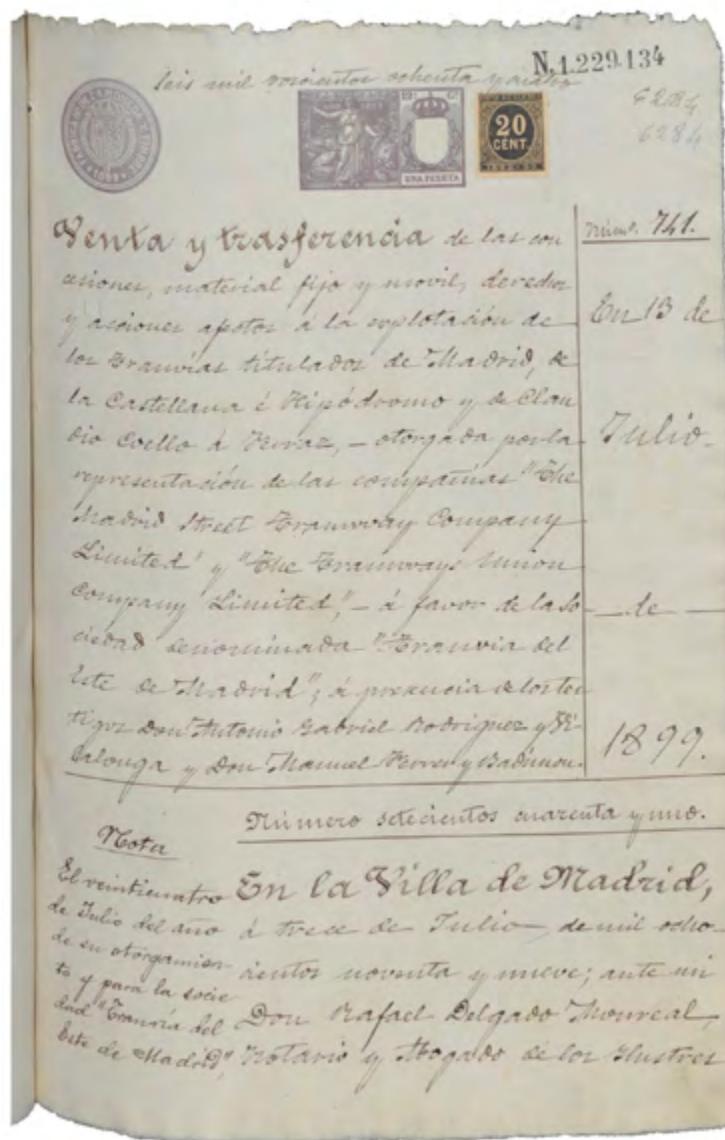
Su primer tramo se inauguraría en 1882 de Ventas a Cibeles. No obstante, esta compañía pronto caerá en manos belgas, como le sucedió a sus coetáneas. La sociedad tendría que dedicarse a otros negocios para sobrevivir. La "Société Générale des Tramways Électriques d'Espagne" la explotará como filial en el año 1898.

En el Archivo Histórico de Protocolos de Madrid se conserva la escritura que testimonia cómo las compañías The Tramway Company Limited y The Tramways Unión Company Limited eran dueñas de las líneas y concesiones de los tranvías de los barrios de Salamanca, Pozas y Argüelles, de la Castellana e Hipódromo y de la calle de Claudio Coello a la de Ferraz, todos conocidos con el nombre de "Tranvía de Madrid".

Este documento resulta muy interesante porque en él se detallan todos los aspectos relativos a la explotación de dichos tranvías, sus instalaciones, derechos y el material fijo y móvil de las líneas.



Detalle del sello presente en la escritura en el que puede leerse el nombre de la compañía: Madrid Street Tramway Company Limited.



VER EL DOCUMENTO COMPLETO  
Escritura de venta y transferencia

### 13 de julio de 1899.

Escritura de venta, transferencia de concesiones y explotación de distintas líneas ("Madrid", de la "Castellana e Hipódromo" y de "Claudio Coello a Ferraz") suscrita entre las compañías The Madrid Street Tramway Company Limited y The Tramways Union Company Limited. T. 40311, f. 6284r-6324r. AHPM.

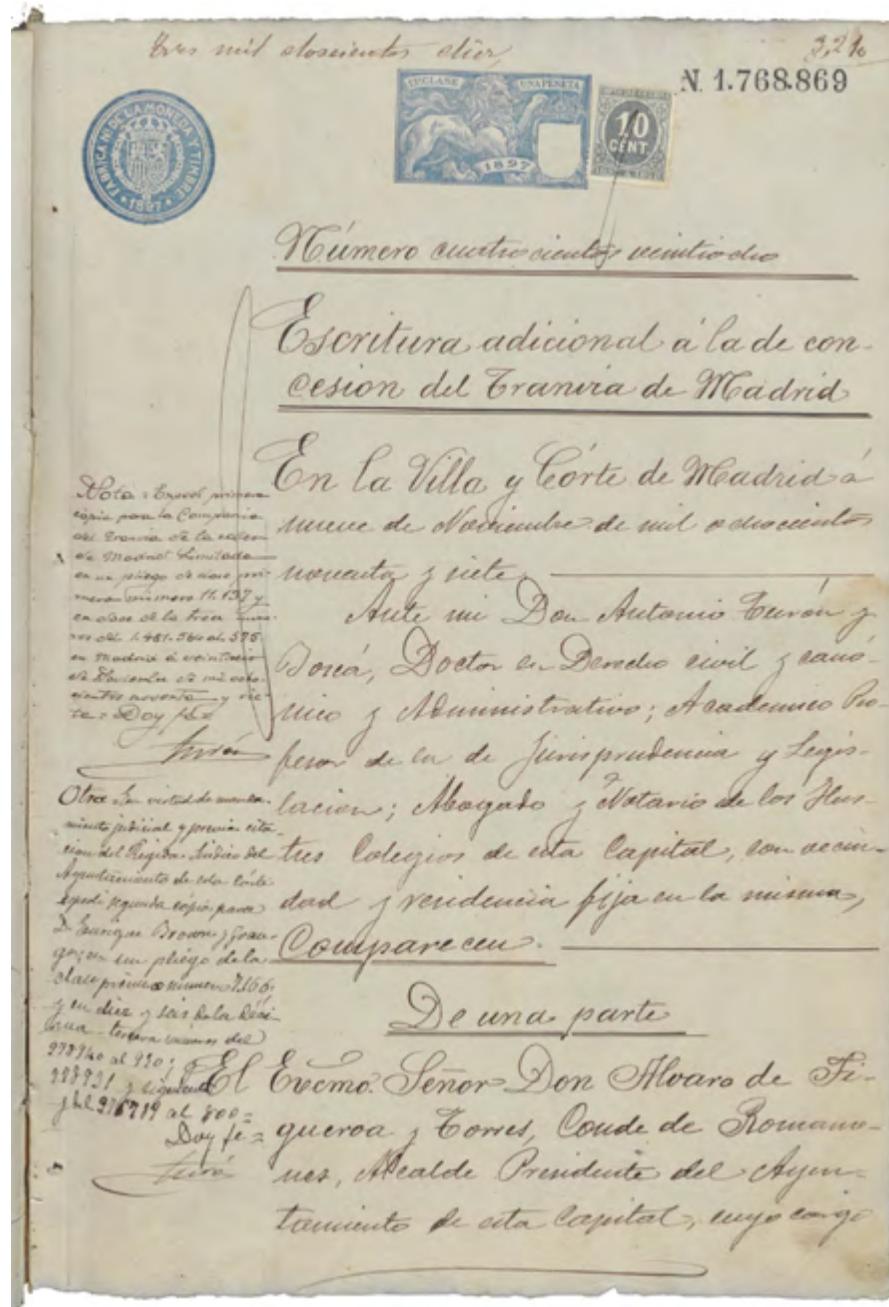
## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

Una de las primeras iniciativas para el cambio de motor de fuerza animal por el eléctrico de cable aéreo se produjo en 1897, cuando Luis García Ortega, en nombre de The Madrid Street Tramway Company Limited, acude al Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Públicas, solicitando autorización para efectuar dicho cambio.

Esta concesión aparecería publicada en la Gaceta de Madrid el 31 de julio de 1897, culminando en una nueva escritura ante el notario Antonio Turón, el 9 de noviembre de 1897.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Escritura de concesión para cambio a motor eléctrico  
("The Madrid Street Tramway Company Limited")



9 de noviembre de 1897. Escritura de concesión adicional para efectuar el cambio de motor de fuerza animal por el eléctrico de cable aéreo en todas las líneas que explota la The Madrid Street Tramway Company Limited. T. 39780, f. 3210r-3242v. AHPM.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

La Compañía del Tranvía de Madrid y la Compañía del Tranvía del Este de Madrid, que eran las más importantes de aquel momento, suscriben este contrato de peaje con el fin de que la Compañía del Este pudiera utilizar la vía electrificada, de la que ya disponía la Compañía del Tranvía de Madrid, para cubrir la línea entre la Plaza de Madrid y la Puerta del Sol.

Establece, efectivamente, un sistema de peaje, fijando las condiciones de utilización, económicas y técnicas para este uso, así como los plazos de vigencia del contrato. Precisamente para homologar el tipo de vagones que debían utilizar ambos, la escritura acompaña este magnífico dibujo de la sección vertical del vagón.

El documento concreta que "los coches del Tranvía del Este, serán de igual capacidad y peso de su caja que los actuales, lo mismo los automóviles que los remolcados, o sea de diez y seis asientos y seis personas por plataforma los coches cerrados y treinta y dos asientos y seis personas por plataforma los abiertos o jardineras... Los coches estarán bien nivelados, en buenas condiciones, sus ruedas y motores tendrán un rendimiento mínimo de ochenta y cinco por ciento...".

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Contrato de peaje



**2 de octubre de 1898.** Contrato de peaje por el que la Compañía del Tranvía de Madrid cede el uso de su vía a la Compañía del Tranvía del Este de Madrid, para el establecimiento de una línea de transporte entre la Plaza de Madrid y la Puerta del Sol. T. 39921, f. 2370r-2385r. AHPM.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

La unificación empresarial de las compañías madrileñas de tranvías supone la expansión del ámbito territorial en el que opera la Sociedad Madrileña de Tranvías, incorporando este medio de transporte a los nuevos barrios entonces periféricos de la capital como Argüelles y Ventas.

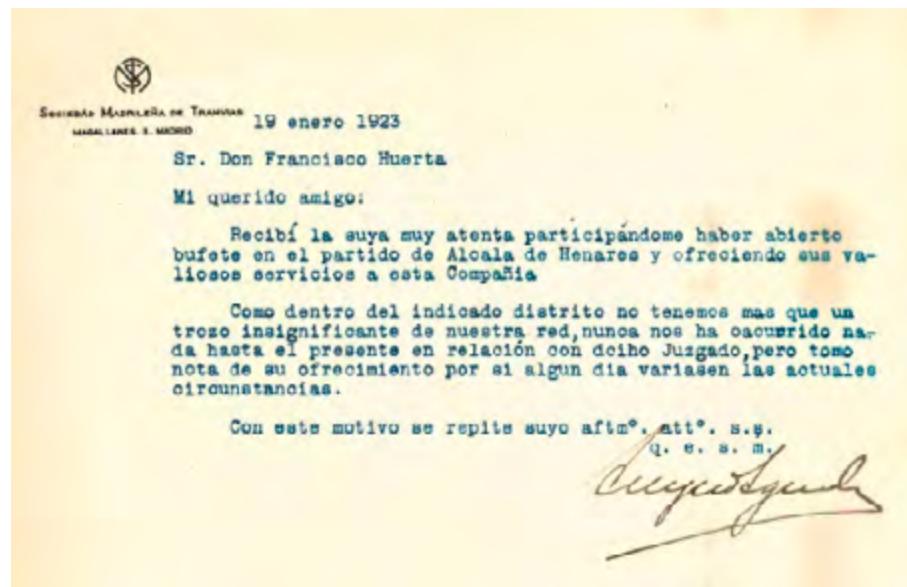
Ajena a este proceso permaneció la Compañía Madrileña de Urbanización (CMU), empresa promotora y urbanizadora creada por Arturo Soria en 1894, concesionaria de los tramos de explotación de tranvías de la línea Cuatro Caminos-Fuencarral.

Por otra parte, es preciso tener en cuenta que el partido judicial de Alcalá de Henares –ámbito en el que desarrolla su actividad laboral el abogado Francisco Huerta Calopa, destinatario de la carta-, se había configurado en 1833 y abarcaba una extensa área geográfica compuesta por 11 municipios de la zona este de la provincia de Madrid, cuyo límite oeste con el partido judicial de Madrid quedó fijado en el curso del arroyo Abroñigal (actual M-30).

Ambos hechos, competencia empresarial y extensión del ámbito jurídico, explican la respuesta dada por la SMT al abogado, señalando que en el "indicado distrito no tenemos nada más que una parte insignificante de nuestra red"

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Carta de la Sociedad Madrileña de Tranvías



**19 de enero de 1923.** Carta remitida por la Sociedad Madrileña de Tranvías al abogado Francisco Huerta Calopa, en respuesta a otra anterior en la que éste informaba de la apertura de su nuevo bufete en el partido judicial de Alcalá de Henares y ofrecía a esta Compañía sus servicios. Fondo Familia Huerta/Correspondencia. Signatura 75692/036. ARCM.

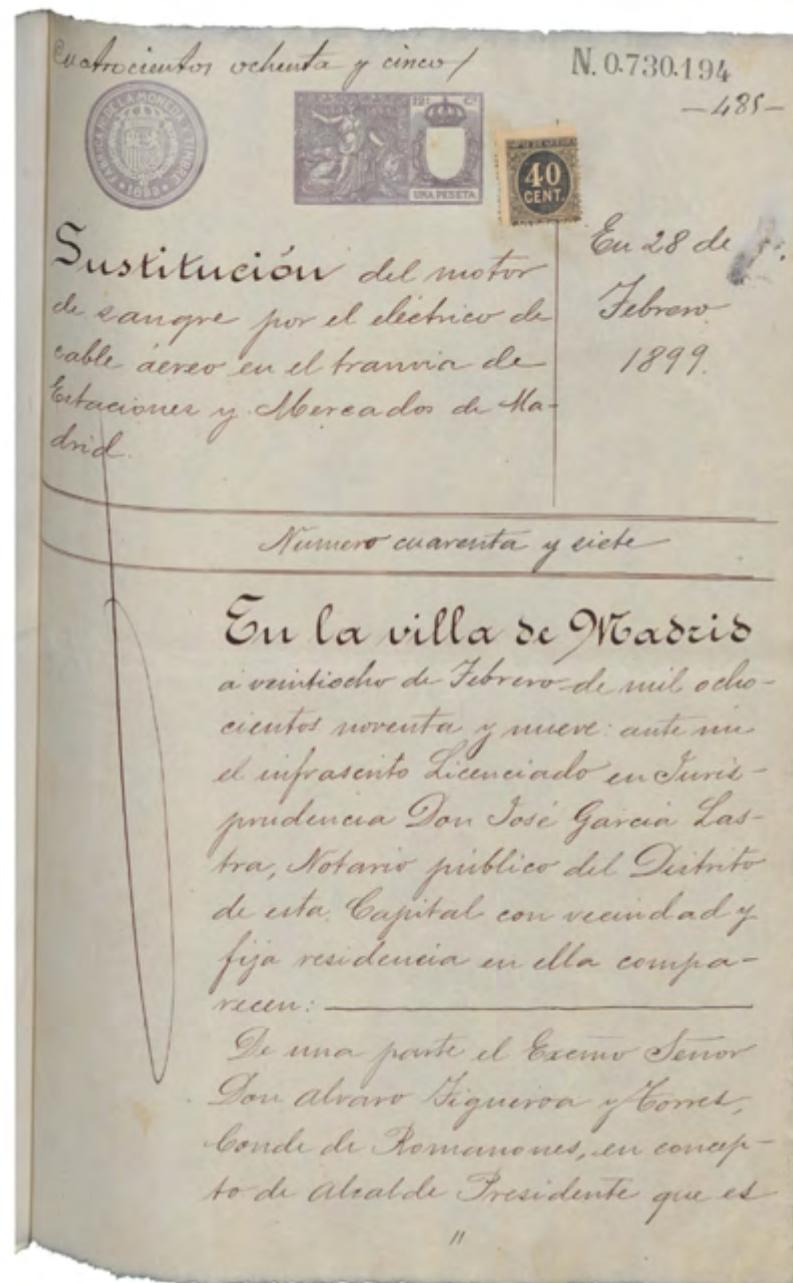
## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

Otro ejemplo de concesión de tranvía eléctrico conservada en el Archivo Histórico de Protocolos de Madrid nos habla del progresivo cambio de la tracción animal a este nuevo sistema.

En este caso, se trata de una concesión realizada por el Ayuntamiento de Madrid a la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados, compañía promovida por Arturo Soria, en 1872, para trasladar mercancías entre las estaciones de ferrocarril y los mercados de la ciudad.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Escritura de concesión para cambio a motor eléctrico ("Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados")



**28 de febrero de 1899.** Concesión del Ayuntamiento de Madrid, de la autorización para efectuar el cambio de motor de fuerza animal por el eléctrico de cable aéreo en todas las líneas que explota la "Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados". T. 40158, f. 485r-536v. AHPM.