

# MADRID desde el TRANVÍA

150 años de la primera línea en la capital

1871-1972



Comunidad  
de Madrid

## MADRID DESDE EL TRANVÍA

150 años de la primera línea en la capital  
**1871-1972**

### INTRODUCCIÓN

---

'MADRID DESDE EL TRANVÍA. 150 años de la primera línea en la capital' es un viaje a través del túnel del tiempo con el que los Archivos de la Comunidad de Madrid conmemoramos aquel 31 de mayo de 1871 en el que se inauguraba la primera línea de tranvía que circuló desde el barrio de Salamanca hasta el de Pozas.

Con la ayuda de 194 imágenes fotográficas y 21 documentos textuales, conservados en el Archivo Regional de la Comunidad de Madrid y el Archivo Histórico de Protocolos de Madrid, volvemos la mirada al pasado y recordamos cómo durante sus cien años de existencia este medio de transporte se convirtió en testigo de excepción que acompañó a los madrileños en gran parte de los acontecimientos históricos ocurridos desde el fin del reinado de Isabel II y la Primera República hasta los últimos años de la Dictadura del general Franco.

Es difícil encontrar una imagen de Madrid durante la primera mitad del siglo XX en la que no aparezca

un tranvía. Los fondos fotográficos de Martín Santos Yubero, Cristóbal Portillo, Gerardo Contreras, las colecciones 'Madrileños' y 'Postales de Madrid' o el Fondo Julio Gómez de Salazar, custodiados en el Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, son fieles testimonios de la presencia de este medio de transporte en la vida social de la capital. Pero también los documentos textuales pertenecientes a los fondos Diputación Provincial de Madrid, Familia Huerta, Nicolás Urgoiti y Comisaría General de Ordenación Urbana de Madrid, conservados en este archivo que, junto a las escrituras notariales del Archivo Histórico de Protocolos de Madrid, nos aportan una valiosa información sobre los antecedentes, compañías pioneras, construcción de nuevas infraestructuras, creación de las numerosas líneas que circularon por la capital o de las profesiones que nacieron al calor de este nuevo medio de transporte.



EXPOSICIONES VIRTUALES\_2021

---

FONDOS DOCUMENTALES DE LOS ARCHIVOS  
DE LA COMUNIDAD DE MADRID

## INTRODUCCIÓN | Madrid desde el tranvía 1871-1972

El tranvía se convirtió en un elemento más del paisaje de la ciudad. Los madrileños aprendieron a convivir con él y lo interiorizaron como parte de su vida cotidiana y de la fisonomía urbana. Esta presencia del tranvía queda reflejada en multitud de instantáneas que nos muestran una ciudad que se adapta a la modernidad y a los cambios que llegan desde otros países, a pesar de que vive años difíciles, con una situación social, económica y política muy convulsa e inestable que culmina con una Guerra Civil y una durísima posguerra.

Así, esta exposición nos muestra imágenes de 1931 en las que vemos a miles de madrileños abarrotando la Puerta del Sol y sus inmediaciones celebrando la proclamación de la II República y, casi camuflados por decenas de personas que se encaraman a ellos, como si de un escudo humano se tratara, los tranvías, que asisten impasibles a una nueva era de cambio y progreso. Junto a estas imágenes, otras de 1936, donde los tranvías también se convierten en espectadores de primera fila con motivo del desfile de la Columna Mangada -una unidad de milicias republicanas que luchó durante los primeros meses de la Guerra Civil en la Sierra de Gredos- y, del mismo año, un reportaje de Martín Santos Yubero que nos lleva hasta el barrio de Fuencarral, donde los

tranvías recogían a decenas de viajeros, entre ellos niños de muy corta edad, que portan cestos de grandes dimensiones con destino a los barrios más céntricos de la capital donde se están realizando labores de abastecimiento para una población sitiada.

Otro de los temas que aborda esta exposición son los antecedentes y medios de transporte público que se adelantaron al tranvía y las compañías pioneras, nacionales y de otros países, que iniciaron la aventura de invertir en este proyecto, que ya funcionaba con éxito fuera de nuestras fronteras. El Archivo Histórico de Protocolos nos muestra interesantes documentos como un dibujo del primer ómnibus (coche de dos plantas tirado por caballos) que circuló por Madrid, inserto en el contrato para el establecimiento de un servicio regular en Madrid, realizado por el Ayuntamiento de la Villa el 24 de mayo de 1869. Especialmente curioso resulta el pliego de condiciones del contrato, donde 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' (parte superior del ómnibus destinada a los pasajeros que iba al aire libre), el paso a viajeros ebrios o con bultos que molesten al resto, o la que informa de que las personas que tomen asiento en

## INTRODUCCIÓN | Madrid desde el tranvía 1871-1972

el interior podrán cambiar de coche en la Puerta del Sol sin obligación de abonar nada por este cambio.

Hasta su implantación, tanto el ómnibus como el tranvía tuvieron que esperar a que se sucedieran diferentes iniciativas empresariales que no prosperaron, como la de Alfonso Laforest, que en 1857 firma un convenio con el Ayuntamiento de la capital para establecer un ómnibus público en seis líneas diferentes de transporte de Madrid o como la escritura de concesión del Ayuntamiento de Madrid, suscrita en 1869 a favor de Domingo Trigo para que construya un ferrocarril con fuerza de sangre en las calles de la capital. El proyecto sería transferido en 1870 a la casa inglesa Guillermo Morris y Cia, siendo esta compañía la que inauguraría la primera línea de tranvía en 1871, hecho del que también encontramos testimonio gráfico gracias a un grabado perteneciente al Fondo Julio Gómez de Salazar, que muestra, con todo lujo de detalles, cómo era ese primer tranvía que circuló por las calles de Madrid.

Otros documentos que pueden verse en este apartado son la escritura de constitución de la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados (1878) de la que el célebre urbanista, Arturo Soria, era socio; la escritura de venta, transferencia de concesiones y explotación de dis-

tintas líneas suscrita entre las compañías The Madrid Street Tramway Company Limited y The Tramways Union Company Limited (1899); el contrato de peaje por el que la Compañía del Tranvía de Madrid cede el uso de su vía electrificada 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 (1898); la 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 (1897) donde podemos encontrar el dibujo de un vagón, sobre calca azul, que acompaña a las características técnicas que debían poseer los vagones.

La creación de nuevas infraestructuras en la capital, como la creación de vías y cocheras, también está presente en esta muestra virtual, donde aparecen imágenes y documentos relacionados con algunas de las cocheras más importantes como fueron las de Magallanes, Cuatro Caminos y La Bombilla, así como fotografías de operarios trabajando en la construcción de nuevas vías en diferentes lugares de la ciudad como la calle Magdalena, las inmediaciones de la Estación de Atocha, el Paseo de San Vicente o la Plaza de España.

## INTRODUCCIÓN | Madrid desde el tranvía 1871-1972

Otro apartado nos muestra el gran entramado de líneas que recorrieron Madrid y que empezaron a unir distintos núcleos urbanos. La Revolución Industrial había provocado profundos cambios, entre ellos la intensa migración de la población rural a las grandes ciudades, que necesitaban descongestionar algunos de sus barrios con mayor densidad demográfica con la creación de nuevos ensanches que habrían de conectarse con el centro. Así, las líneas del tranvía crecían de forma exponencial con el aumento de la población y la progresiva incorporación de nuevos barrios a la capital.

Los fondos fotográficos del Archivo Regional y la colección 'Postales de Madrid' nos muestran gran parte de esas líneas, algunas muy populares, como la línea 8, que unía el parque de La Bombilla con el Hipódromo y era la que utilizaban los chulapos y chulapas para ir al baile del Parque de La Bombilla. Los vagones del tranvía se llenaban de madrileños vestidos con sus trajes típicos y usando ese argot tan característico, que ya sólo puede escucharse en las zarzuelas y películas ambientadas en aquella época. La famosa expresión "más chulo que un ocho" proviene de los vecinos de la zona del Manzanares que, al ver pasar estos tranvías con el número ocho repletos de chulos no tardaron en

acuñar la expresión. Así con mucho humor e ironía enfatizaban el hecho de que no podía existir algo con más chulería que un tranvía repleto de chulapos.

Y, junto a imágenes de esos tranvías portando orgullosos su número de línea colocado en lo más alto de la cabecera, documentos textuales muy curiosos como la carta fechada en 1915 y remitida por Tranvías de Madrid a Nicolás M<sup>a</sup> Urgoiti, presidente de La Papelera Española, en respuesta a otra anterior en la que éste solicitaba la organización de un servicio de tranvía por la calle de La Florida para dar servicio a la nueva sede de la Compañía, lo que da buena cuenta de la importancia que las empresas ubicadas en la capital concedían a tener conectados sus negocios a la red tranviaria.

Las nuevas profesiones que surgieron con el tranvía son también otro apartado de esta exposición. Se trataba de ocupaciones muy variadas para las que fue necesaria una nueva formación, desde las que estaban relacionadas directamente con la circulación de los vagones, como podían ser conductores o revisores, hasta otras de carácter más indirecto como los guardagujas y toda una serie de personal encargado de la fabricación y mantenimiento de los vagones. A través de la imágenes que pueden verse en esta muestra, encontramos a los

## INTRODUCCIÓN | Madrid desde el tranvía 1871-1972

conductores posando muy elegantes con sus nuevos uniformes, a los mandos del vehículo o tomando el almuerzo junto a sus compañeros en tiempo de descanso; a los guardagujas, junto a sus inseparables casetas, concentrados en su labor circulatoria desdoblado las vías; a revisores comprobando que los viajeros han pagado sus billetes; a los cobradores devolviendo el cambio con gran celeridad; al personal de seguridad, que procura evitar la pillería de quienes pretenden colarse o viajar en los topes por la cara; y al famoso cartero del tranvía, un servicio que funcionó desde 1915 hasta los años 30, gracias al cual los madrileños podían depositar sus cartas en un cajón situado en los vagones, a modo de buzón.

¿Y qué sería del tranvía, sus infraestructuras y sus profesionales sin los viajeros? En una época en la que el tranvía fue el principal transporte público de la capital y en la que el vehículo privado estaba reservado a una minoría, es fácil aventurar que muy pocos fueron los madrileños que nunca montaron en este medio de transporte.

La popularidad del tranvía nos ha dejado interesantes testimonios de aspectos de la vida cotidiana de los madrileños. Así, encontramos imágenes donde vemos cómo se formaban las colas para acceder a los tranvías, el aspecto que tenían los

interiores de los vagones, la vestimenta que usaban los madrileños, qué edades y condición social tenían los usuarios o cómo se viajaba en el exterior. Especialmente simpáticas son las de los jóvenes viajando en los llamados 'topes', una práctica tan habitual como peligrosa, pero de la que, a juicio de las instantáneas que llegan a nosotros, parecían disfrutar mucho.

Otro de los apartados que podemos encontrar en esta exposición virtual es el dedicado a la evolución urbana de la capital y su extensión territorial. No hubo edificio emblemático, glorietta significativa, monumento histórico o arteria circulatoria madrileña importante en la que la presencia del tranvía no se hiciera notar convertido en una parte esencial del paisaje urbanístico madrileño. Vemos así imágenes de la colección 'Postales de Madrid', donde tranvías y carros de caballos circulan por la Plaza de Cibeles, la calle Alcalá, la Puerta del Sol o la de Toledo, Cuatro Caminos, el Palacio Real, la Plaza de España y la Plaza de Toros de Las Ventas. También otras desde las que observamos la Ciudad Universitaria con sus primeros edificios; el Viaducto, ya reconstruido tras la guerra; y las obras, en 1954, del Nuevo Estadio Chamartín que, un año después, pasaría a llamarse Estadio Santiago Bernabéu. Fotografías tomadas en 1956 nos

## INTRODUCCIÓN | Madrid desde el tranvía 1871-1972

muestran un incipiente poblado de San Blas, con sus primeros edificios, totalmente aislado sobre un descampado y otra, del mismo año, de la colección 'Madrileños', que nos enseña cómo era la Glorieta de Embajadores con su famosa 'Casa de Baños' al fondo.

La Plaza Mayor adquiere una especial relevancia en este curioso apartado pues, desde 1877, los tranvías "de sangre" (tirados por caballos) fueron un elemento más de su espacio interior por el que también circularon los primeros tranvías eléctricos a partir de 1903. En unas instantáneas, fechadas en los años 50, que ahora nos sorprenden por el uso exclusivo de ocio que se da a este referente de la capital, podemos observar a los tranvías entrando y saliendo por los arcos, circulando en el interior y con paradas establecidas dentro de la propia plaza.

La exposición también se fija en otro aspecto interesante y muy llamativo que estuvo ligado a los tranvías: la publicidad. Su omnipresencia en la ciudad hizo que este medio de transporte se convirtiera, desde sus orígenes, en objeto de deseo del sector publicitario que vio un potente medio de llegar a los consumidores, pues el tranvía circulaba siempre infatigable con el reclamo de grandes carteles dirigidos no sólo a sus usuarios, sino a toda la población.

De este modo, encontramos imágenes donde los tranvías son el escaparate perfecto para las distintas campañas de publicidad de pequeñas y grandes empresas, que publicitaban productos de lo más variopinto: desde cremas a bebidas espirituosas, pasando por productos alimenticios o electrodomésticos.

El último de los apartados vuelve la mirada a otros países europeos a través de varias instantáneas del Fondo fotográfico Gerardo Contreras, que cuenta con miles de imágenes de la etapa en la que el fotorreportero constituyó la agencia gráfica *Contreras y Vilaseca*. Gracias a ellas, conocemos cómo eran los servicios de tranvía a finales de los años 20 en Belgrado (capital entonces de Yugoslavia) y, de esta misma fecha, el recorrido que realizaba un tranvía atravesando un paisaje de montaña muy cerca de Berna (Suiza). De los años 30 encontramos fotografías de los tranvías de París; de unas obras en la Plaza de San Pedro donde se están instalando vías para la comunicación tranviaria entre Roma y la Ciudad del Vaticano; de vagones circulando por las calles de Milán (Italia) y Tiflis (actual capital de Georgia); del paso de un tranvía junto al teatro municipal de Bromberg (Austria); varias de tranvías londinenses; una espectacular vista panorámica de la Münzstrasse en Berlín, a la altura de la Plaza de

## INTRODUCCIÓN | Madrid desde el tranvía 1871-1972

Alejandro, con tranvías, vehículos y gente paseando por las aceras; y los tranvías de una concurrida calle de Estambul con un guardia de circulación protagonizando la escena.

Otras imágenes de este apartado nos llevan más allá de las fronteras del Viejo Mundo, como el grabado de 1893, perteneciente al Fondo Julio Gómez de Salazar, que nos muestra un tranvía con remolque circulando por las praderas de California (EE.UU.); una imagen, de 1930, en la que vemos un tranvía en San Francisco (EE.UU.) especializado en llevar niños al colegio; otra sorprendente fotografía, de 1934, que nos muestra a un grupo de mujeres japonesas observando el examen que están realizando sus compañeras para ser conductoras de tranvía; y otra, de 1939, en la que puede verse un grupo de tranvías en las calles de Tokio (Japón) profusamente adornados con motivo de los festejos por el nacimiento de la princesa Takako.

Esta exposición virtual, que puede visitarse a través del Portal de Archivos de la Comunidad de Madrid, ofrece, además, la posibilidad de visualizar de forma íntegra los documentos textuales que acompañan a las fotografías o de ver únicamente apartados concretos, de manera que tanto investigadores como cualquier usuario tengan un acceso rápido a aquellos

aspectos que les resulten de mayor interés.

Por su parte, el Buscador de Archivos y Documentos de la Comunidad de Madrid ([http://www.madrid.org/archivos\\_atom](http://www.madrid.org/archivos_atom)) ofrece la posibilidad de consultar todas las imágenes del Fondo fotográfico Martín Santos Yubero y de la Colección 'Madrileños' relacionadas con los tranvías. En ellas podemos apreciar cómo este medio de transporte, se convirtió en un protagonista más de la vida social madrileña de toda una época. Aquellos que compartieron sus carreras para no perderlo, que se apretaron contra el resto de viajeros para no quedarse en tierra, que se bajaron en la parada equivocada o que viajaron en el tope, aún recuerdan con nostalgia, y con mucho cariño, aquella máquina que, hace ya algún tiempo, rodó sobre las vías de Madrid.

## índice

---

1. TESTIGO Y PROTAGONISTA | p.12
2. ANTECEDENTES Y COMPAÑÍAS PIONERAS | p.37
3. CONSTRUCCIÓN DE VÍAS Y COCHERAS | p.62
4. LAS LÍNEAS DEL TRANVÍA | p.76
5. NUEVAS PROFESIONES | p.101
6. MILLONES DE VIAJEROS | p.118
7. CIRCULANDO POR MADRID | p.138
8. ESCAPARATE PUBLICITARIO | p.176
9. TRANVÍAS DE OTROS PAÍSES | p.189

## 1. TESTIGO Y PROTAGONISTA

### UN MADRILEÑO MÁS

Es difícil encontrar una imagen de Madrid durante la primera mitad del siglo XX en la que no aparezca un tranvía. Los fondos fotográficos de Martín Santos Yubero, Cristóbal Portillo, Gerardo Contreras, las colecciones 'Madrileños' y 'Postales de Madrid' o el Fondo Julio Gómez de Salazar, que se custodian en el Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, son fieles testimonios de la presencia de este medio de transporte en la vida social de la capital.

El tranvía se convirtió en un elemento más del paisaje de la ciudad y los madrileños aprendieron a convivir con él y lo interiorizaron como parte de su vida cotidiana y de la fisonomía urbana. Esta presencia del tranvía queda reflejada en multitud de instantáneas que nos muestran una ciudad que se adapta a la modernidad y a los cambios que llegan desde otros países, a pesar de que vive años difíciles, con una situación social y política muy convulsa e inestable que culmina con una Guerra Civil y una durísima Posguerra.

Pero el carácter del madrileño no le deja perder sus costumbres y los tiempos difíciles no son motivo para olvidarse de sus paseos por El Pardo o la Gran Vía, sus meriendas en la Casa de Campo o Puerta de Hierro, sus fiestas de San Isidro, sus tardes de toros, o sus chotis en la Verbena de la Paloma. Y junto a ellos, acompañándoles en sus cuitas y en sus mejores momentos, el tranvía continúa su marcha y es testigo de millones de historias, de curiosas anécdotas, e incluso, el causante de gravísimos accidentes que sacudieron con dureza a la ciudad.

Y así, sin pretenderlo, el tranvía se convirtió en un protagonista más de la vida social madrileña de toda una época. Aquellos que compartieron sus carreras para no perderlo, que se apretaron contra el resto de viajeros para no quedarse en tierra, que se bajaron en la parada equivocada o que viajaron en el tope, aún recuerdan con nostalgia, y con mucho cariño, aquella máquina que, hace ya algún tiempo, rodó sobre las vías de Madrid.



1916. Comida familiar en Puerta de Hierro con el tranvía al fondo. Colección 'Madrileños'.



1904. Paseantes por El Pardo a la llegada del tranvía. Colección 'Postales de Madrid'. ARCM.



1910. Paseantes y tranvías por la Puerta del Sol. Colección 'Postales de Madrid'. ARCM.



**1913.** Plaza de toros de la Fuente del Berro (Plaza de Goya).  
Tranvías, coches de caballos y transeúntes en una tarde de toros. Colección 'Postales de Madrid'. ARCM.



**1906.** Imagen de la Plaza de Castelar (actual Plaza de Cibeles), muy concurrida, con tranvías al fondo. Colección 'Postales de Madrid'. ARCM.



**1906.** Tertulias bajo el Arco de Cofreros, inicio de la calle Toledo. Colección 'Postales de Madrid'. ARCM.

## “AQUÍ SÍ QUE HAY CLASE”

El emisario de esta postal, que aparece manuscrita en su cara delantera, envía a su amigo Enrique, residente en Barcelona, unas líneas tras su llegada a la capital:

“Amigo Enrique: ahí me tienes en la villa y corte procurando asimilarme en algo a las raras costumbres del país. La primera impresión ha sido favorable, mi salud buena, una extensa carta te dará detalles. Recuerdos a toda tu familia, a Rodolfo dile que aquí sí que hay clase. Un apretón de manos de tu amigo”.



**1904.** Plaza de la Cebada y calle Toledo con sus puestos callejeros y sus variopintos comercios. Colección 'Postales de Madrid'. ARCM.

## PERSONAJE HISTÓRICO

Una muestra de cómo los tranvías formaban parte intrínseca de la ciudad, convirtiéndose en protagonistas de excepción de su historia, son las instantáneas que nos muestran su presencia en los acontecimientos más importantes acaecidos en Madrid durante la existencia de este medio de transporte.

Así sucede, tanto en acontecimientos históricos y populares, en los que apenas se ven los propios vagones por la cantidad de gente que está encaramada a ellos, como en manifestaciones o actos de carácter reivindicativo en los que el tranvía es un medio para conseguir los fines perseguidos, en la mayor parte de las ocasiones, interrumpiendo su marcha y creando un colapso circulatorio.



**1936.** Cientos de personas subidas en los tranvías durante el desfile de la Columna Mangada, unidad compuesta por milicianos que combatió en la sierra madrileña. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1931.** Reportaje de la proclamación de la Segunda República en Madrid. Miles de ciudadanos se agolpan en las inmediaciones y en la Puerta del Sol para celebrarlo, muchos de ellos, subidos en los techos de los tranvías. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1933.** Reportaje de la proclamación de la Segunda República en Madrid. Vista de la Puerta del Sol. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**Años 30.** Unos adoquines interrumpen el paso de los tranvías en una calle de Madrid mientras unos guardias de asalto contemplan la escena. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.

## LOS TRANVÍAS DEL HAMBRE

La importancia de los tranvías puede observarse en este reportaje en el que los usuarios probablemente tuvieron como destino el abastecimiento de alimentos y productos de primera necesidad en un Madrid en plena Guerra Civil.

La letra "X", que aparecía como indicativo de ciertos tranvías como este que aparece en la imagen, significaba 'Reservados y Maniobras'.

Sus vagones estuvieron destinados a las labores de evacuación y traslado de cientos de madrileños como consecuencia del conflicto bélico en la capital.

Por supuesto, su recorrido era gratuito para sus viajeros.



1937. Reportaje. Los tranvías de Fuencarral durante la guerra. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1937. Reportaje. Los tranvías de Fuencarral durante la guerra. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## ELEMENTO DEL PAISAJE URBANO

El tranvía no llegó solo y, junto a los vagones que transportaban a los viajeros, se generalizó la presencia en el hábitat urbano de una serie de elementos directamente relacionados con este medio de transporte.

Se trataba de elementos propios y característicos del tranvía que también condicionaron la vida de los ciudadanos y que han quedado reflejados en sus testimonios vitales.

Nos referimos a los cables por los que les llegaba la electricidad a los tranvías, los postes que sujetaban los mismos, los semáforos que regulaban el tráfico o los raíles por los que circulaban los vagones.



1942. Arreglo de los cables del tranvía. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1965. Señal de tráfico de "Tranvías - Pasen - Esperen". Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1968. Pato cruzando por las vías de un tranvía. Fondo Julio Gómez de Salazar. ARCM.

## LOS ACCIDENTES DEL TRANVÍA

Los accidentes y los problemas circulatorios que ocasionaban los tranvías dejaron imágenes alarmantes en el día a día de la ciudad. Además, al tratarse de vagones muy pesados y voluminosos, las fotografías de estos siniestros eran de una notable espectacularidad.

El aumento del tráfico rodado en Madrid y la convivencia de diferentes medios de transporte aumentaron el número de accidentes. El peor de todos ellos se produjo el 28 de mayo de 1952, cuando unos vagones de la línea 31 a Carabanchel descarrilaron y se cayeron por el puente de Toledo. El resultado del siniestro fue de 15 personas fallecidas y 112 heridas. Se trató de un accidente que tuvo una gran repercusión mediática y política, llegando a dimitir el entonces alcalde de la capital.

Quizá estas desgracias fueron una de las causas que jugaron en contra de los tranvías en el debate sobre la idoneidad de los mismos como medio de transporte seguro en una ciudad como Madrid.



1953. Una imagen poco habitual de la Puerta de Alcalá rodeada de humo tras el incendio de un tranvía. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1952.** Reportaje. Catástrofe tranviaria en el Puente de Toledo.  
Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1952.** Reportaje sobre el descarrilamiento del tranvía de la Línea 31 (Plaza Mayor - Carabanchel) a la entrada del Puente de Toledo.  
Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.





1957. Reportaje. Choque de un tranvía con un camión en la calle Segovia. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1954. Reportaje sobre un tranvía accidentado contra el muro del Paseo Imperial. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL TEXTO

La Compañía Madrileña de Urbanización (CMU) fue fundada en 1894 por Arturo Soria con la finalidad de acometer un innovador proyecto urbanístico conocido como "Ciudad Lineal". Formaba parte esencial del citado proyecto el diseño de una red de Ferrocarril-Tranvía que comunicase las localidades circundantes (Fuencarral, Chamartín, Hortaleza, Canillas, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo de Alarcón) con el centro de Madrid. Para ello, en 1898 se concede a la CMU la explotación del tranvía de Cuatro Caminos a Tetuán, acometiendo su expansión hacia el Norte, con un ramal que enlazaba el antiguo barrio de Tetuán con la localidad de Chamartín de la Rosa, y hacia el Sur, con la construcción del ramal desde Ventas al barrio de la Concepción.

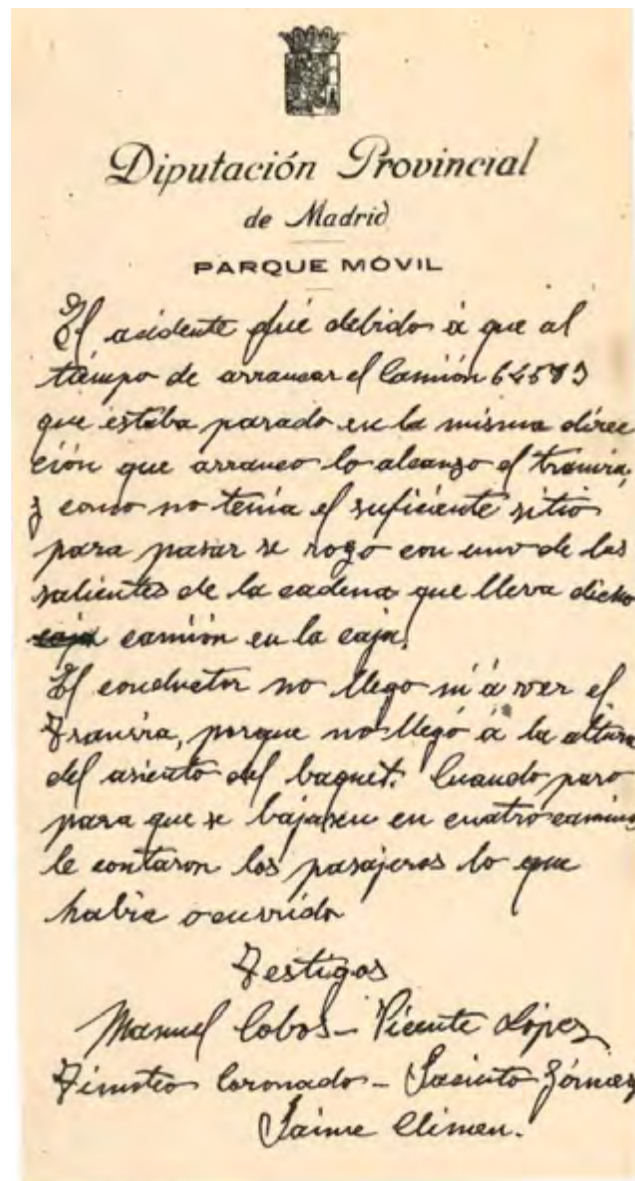
En 1899 construye el tendido del tranvía central que discurría por la actual calle de Arturo Soria, en el tramo comprendido entre la calle de Alcalá y la Avenida de San Luis, y que con una longitud de 5,2 km. sería el único tramo del proyecto inicial que se llegó a ejecutar.

La Guerra Civil supone el abandono del proyecto urbanístico de Ciudad Lineal, si bien la CMU siguió gestionando las líneas de tranvía antes referidas hasta que en 1952 la recién creada Empresa Municipal de Transportes se hace cargo de toda esta red tranviaria.

Los documentos refieren un accidente de tráfico ocurrido en 1948 entre un camión propiedad de la Diputación Provincial de Madrid y un tranvía de la CMU que circulaba por la Avenida del Generalísimo (actual Paseo de la Castellana) a la altura de la calle Marqués de Viana (punto que se sitúa actualmente en la plaza de Cuzco). Previa incoación por el Juez Municipal de Chamartín de la Rosa de un juicio de faltas, el incidente se resuelve con la condena del conductor del camión a una multa de 25 pesetas o arresto domiciliario de 3 días, en caso de declararse insolvente, y al pago a la CMU de 120 pesetas por daños y perjuicios, responsabilidad que recaería en la Diputación Provincial de Madrid en caso de no ser abonada por el penado.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Juicio de faltas choque camión con tranvía



1949. Juicio de faltas nº 879 de 1948 del Juzgado Municipal de Chamartín de la Rosa sobre un accidente de tráfico entre un camión propiedad de la Diputación Provincial de Madrid y un tranvía de la Compañía Madrileña de Urbanización. Fondo Diputación Provincial de Madrid/ Expedientes de procedimientos civiles. Signatura 4277/18. ARCM.

## EL ÚLTIMO ADIÓS

Uno de los primeros lugares donde dejaron de circular los tranvías fue la Puerta del Sol. Un 25 de julio de 1949 el último vagón de la línea 52 (Puerta del Sol-Narvéez) se despidió definitivamente de este enclave singular, favorito de los madrileños.

Veintidós años después, el 31 de mayo de 1971, se organizó un recorrido conmemorativo desde las cocheras de Fuencarral hasta Cuatro Caminos a través de la calle de Bravo Murillo con un coche PCC y un Charleroi II modificado, famoso por su apariencia similar al que aparecía en la película Doctor Zhivago y portar también la calca 477, número que aparecía en el frontal del vehículo. Ya en abril de ese año se había suprimido la línea 73. En enero de 1972 dejó de funcionar la 78. Y el día 1 de junio de ese año, 101 años después de su inauguración, la EMT finalizaba el servicio de las rutas 70 y 77 y con ello la vida del tranvía en las calles de Madrid.



1949. El último tranvía que circuló por la Puerta del Sol. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## 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.

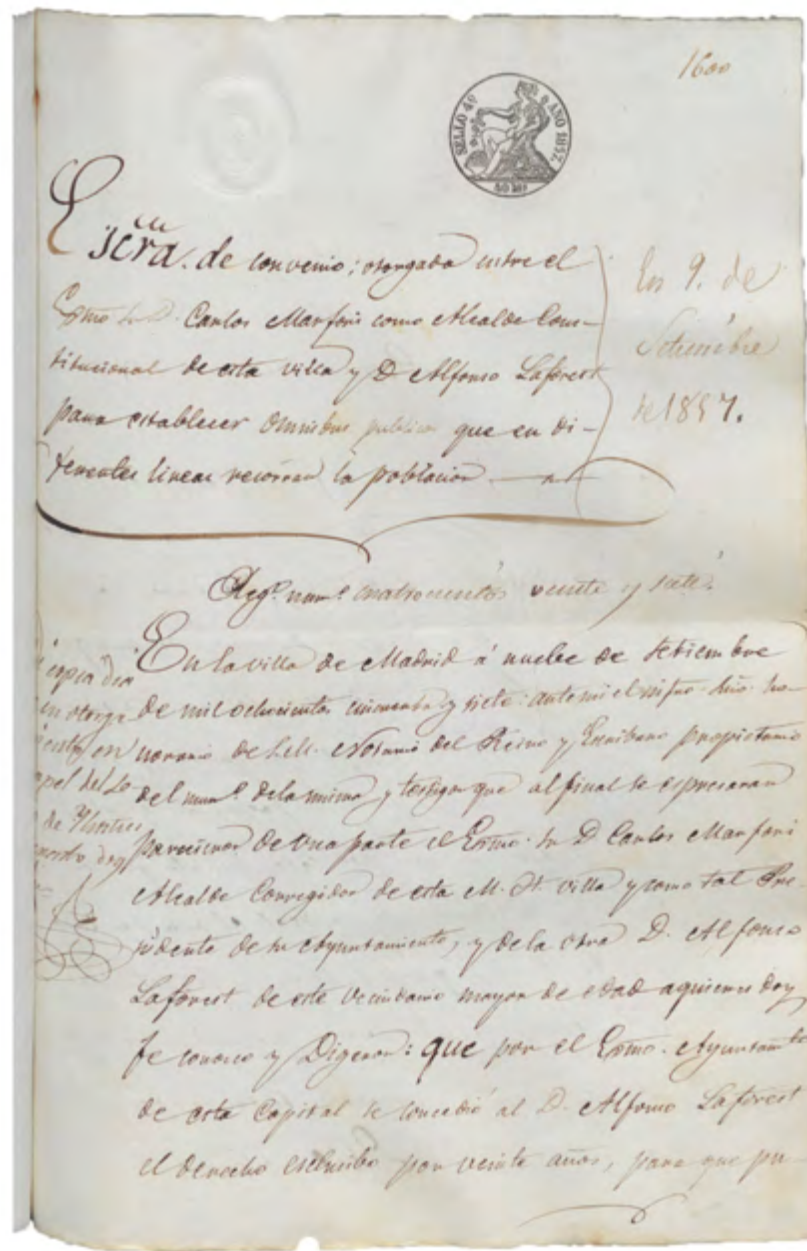
## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

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

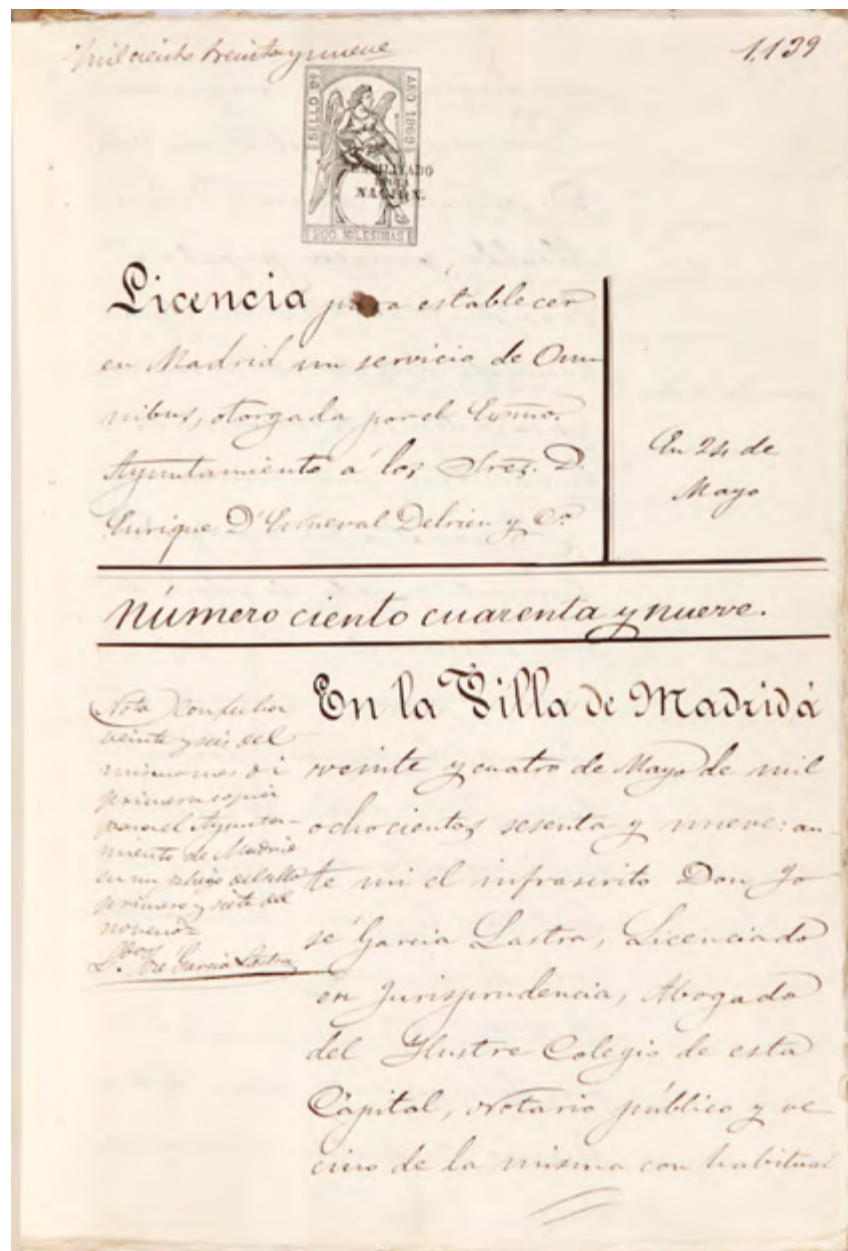
En 1869 el Ayuntamiento de Madrid suscribe un contrato con Enrique d' Eneval, Antonio Delrieu, Pedro Pelons y Juan Esteban Noguera para la puesta en funcionamiento de un servicio de ómnibus en Madrid, que partiría de las estaciones de ferrocarril ya existentes. El pliego de condiciones establece la creación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

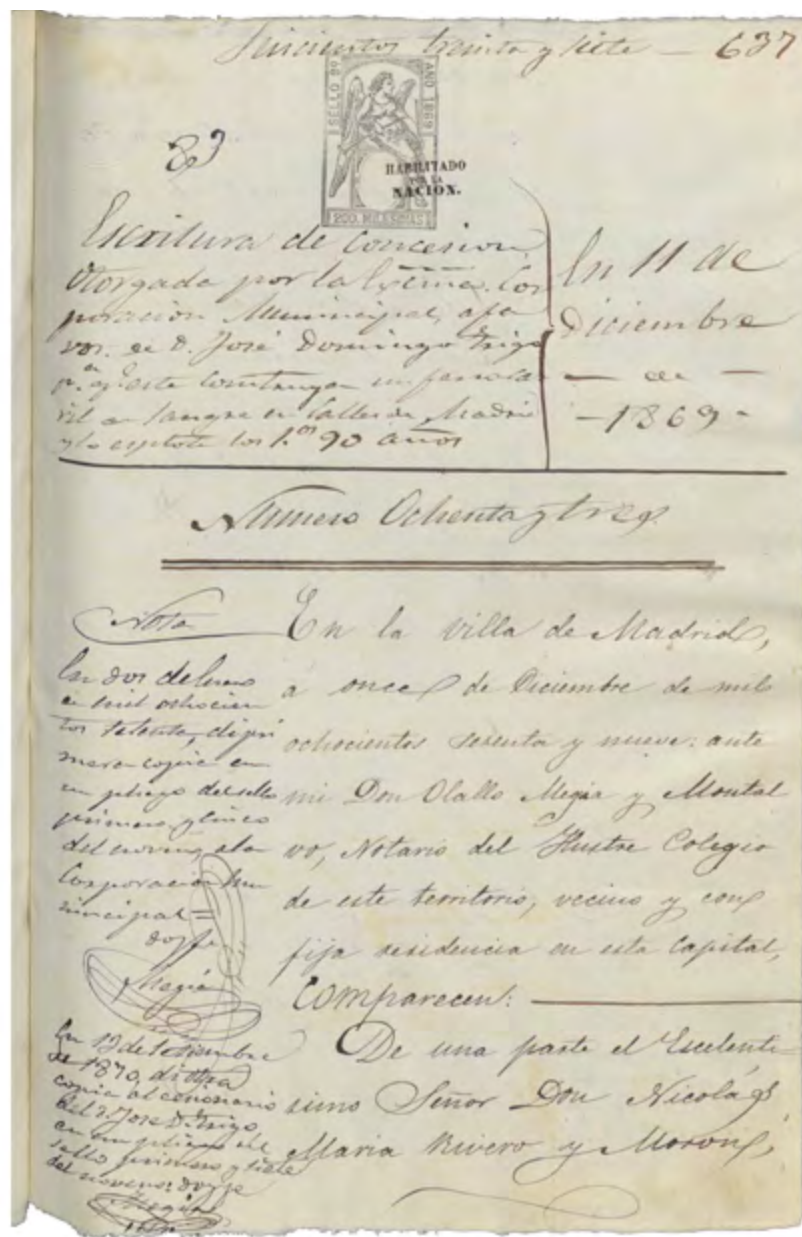
El origen de la primera línea de tranvía en Madrid estaría en este documento de 1869. Se trata de una concesión obtenida por Daniel O'Ryan y José Domingo Trigo, concesionario, este último, de los ferrocarriles urbanos de La Habana.

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.

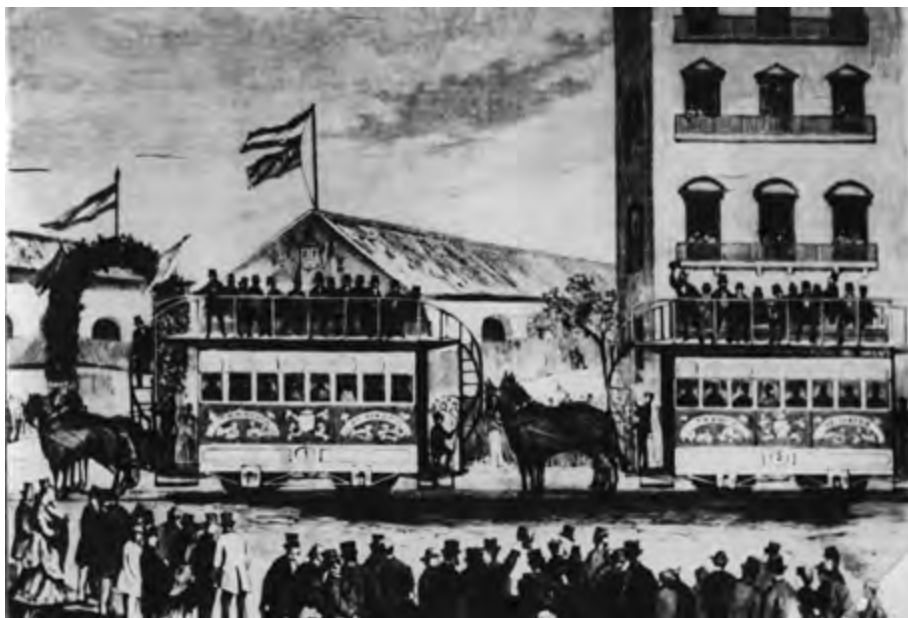
## EL PRIMER TRANVÍA DE MADRID

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'.

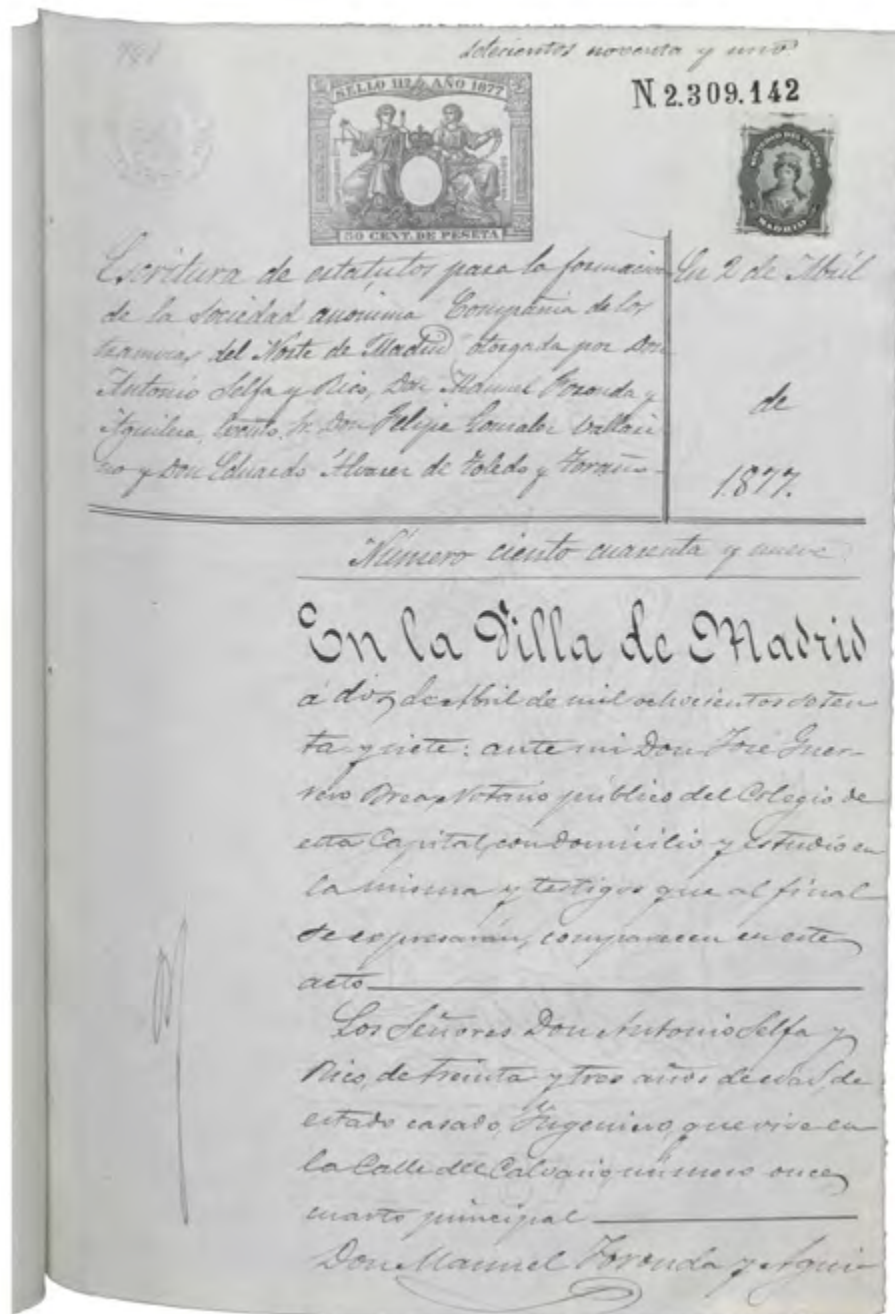
## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

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

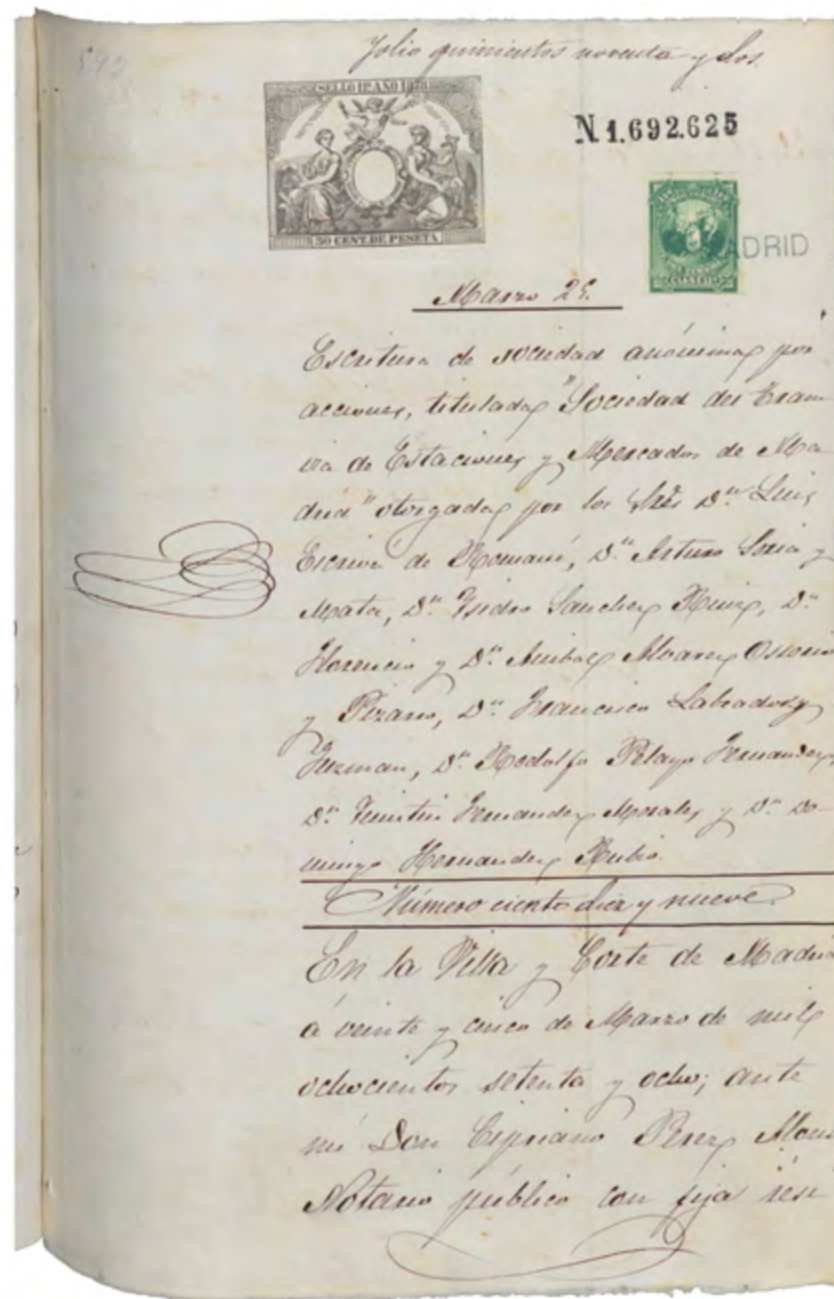
En 1872, Arturo Soria presentaba en el ayuntamiento un proyecto de tranvía para mercancías y viajeros. Este tranvía enlazaría las estaciones de ferrocarril del Norte y Mediodía con los mercados de las plazas de la Cebada y de los Mostenses, con el fin de facilitar el abastecimiento. Este primer intento 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 nació en 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.

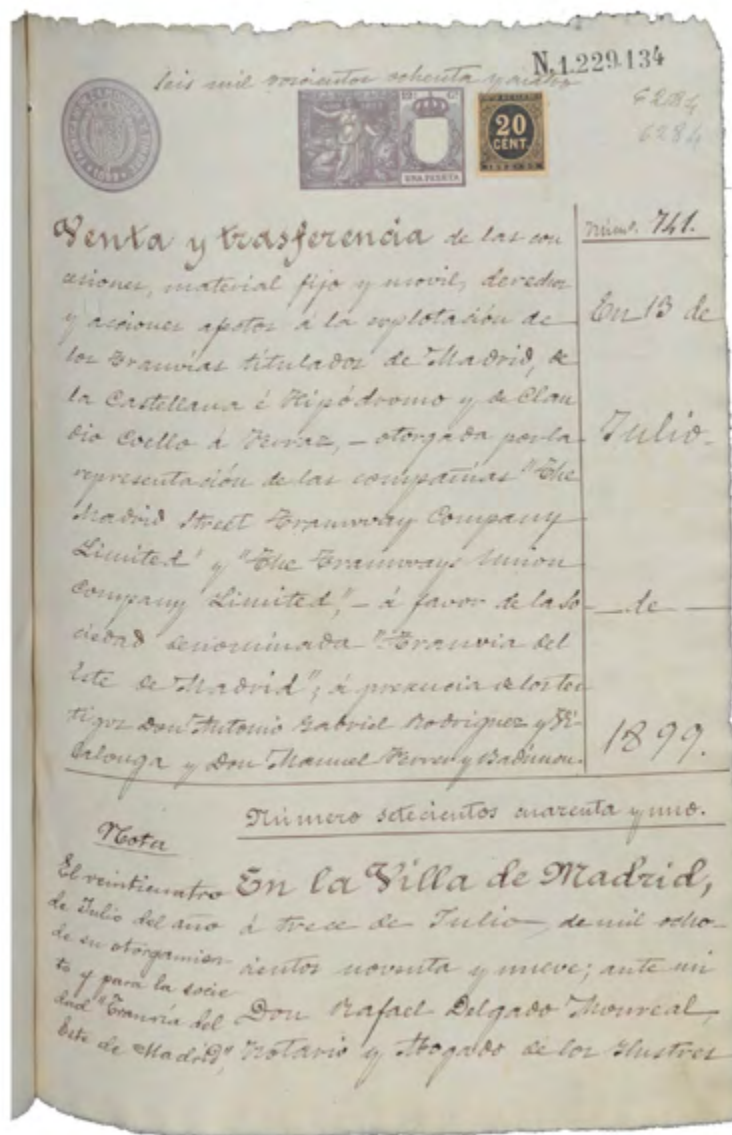
Su primer tramo se inauguraría en 1882 de Ventas a Cibeles. No obstante, esta compañía pronto caerá en manos belgas, como le sucedió a sus coetáneas. La sociedad tendría que dedicarse a otros negocios para sobrevivir. La "Société Générale des Tramways Électriques d'Espagne" la explotará como filial en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

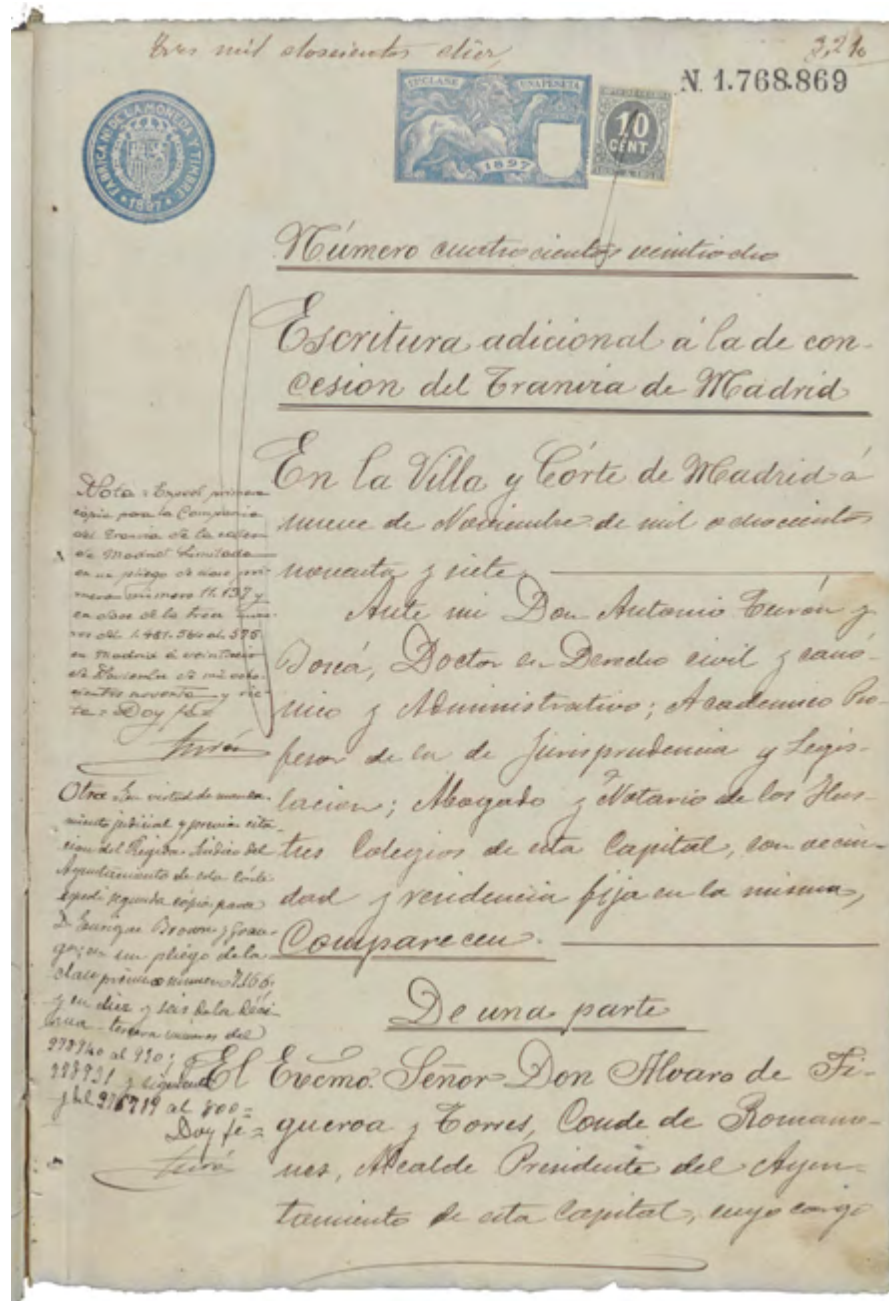
## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

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.

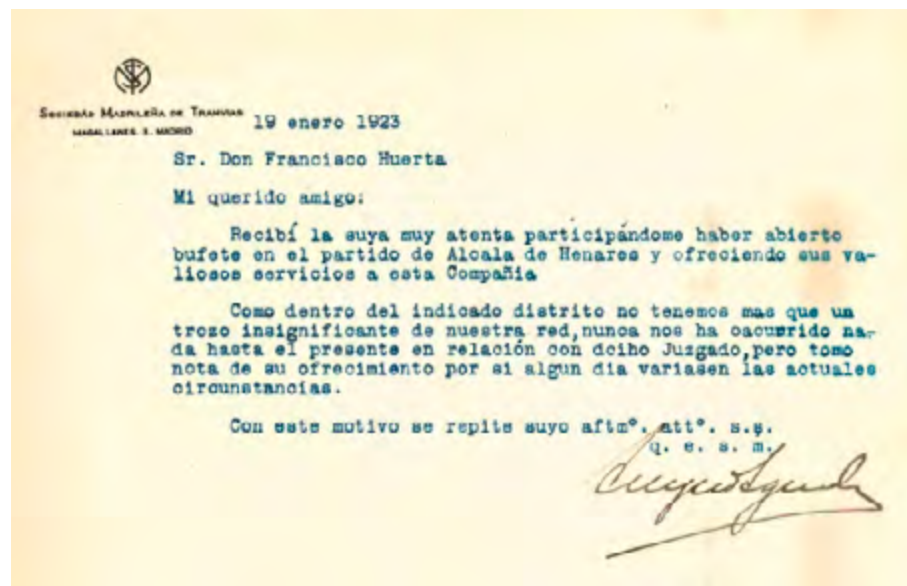
Ajena a este proceso permaneció la Compañía Madrileña de Urbanización (CMU), empresa promotora y urbanizadora creada por Arturo Soria en 1894, concesionaria de los tramos de explotación de tranvías de la línea Cuatro Caminos-Fuencarral.

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.

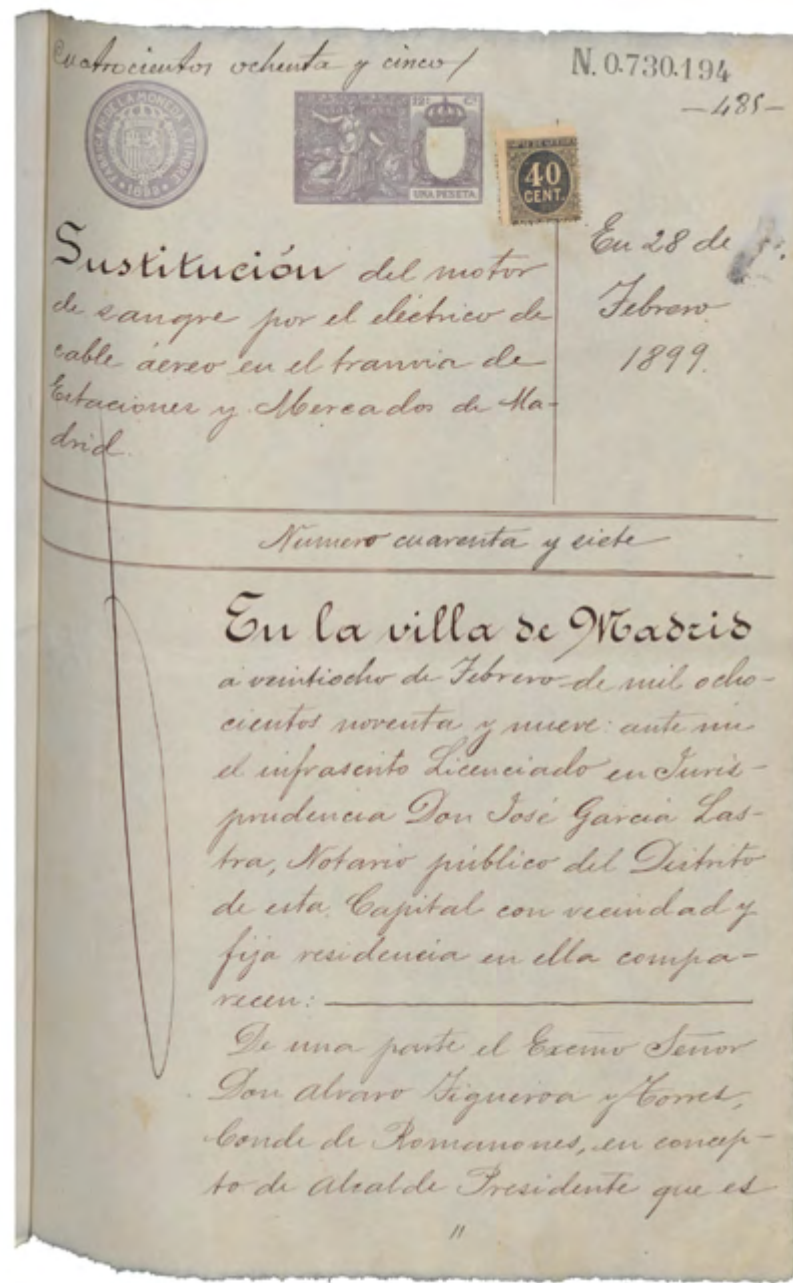
## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

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.

### 3. CONSTRUCCIÓN DE VÍAS Y COCHERAS

#### ■ CREACIÓN DE NUEVAS INFRAESTRUCTURAS

Entre 1871 y 1906 existían en Madrid 19 cocheras destinadas a los tranvías. Entre ellas, las más destacadas eran las de Magallanes, las de Cuatro Caminos y las de La Bombilla.

Sólo en el centro urbano de la capital coexistían con las de Pacífico, Alcántara, Santa Engracia, Moncloa-Pozas, Salamanca, Ventas, Canteras de Vallecas, Puerta de Toledo y FF.CC. Metropolitano. Y ya, en el extrarradio, se ubicaban las del Tranvía de Colmenar, Prosperidad, Fuencarral, Tetuán, Mataderos, Buenavista y las de la CMU (Compañía Madrileña de Urbanización).

La llegada de los tranvías eléctricos supuso rehacer al completo la red tranviaria, todo un desafío técnico y económico para la época. La vía tuvo que ser renovada o, al menos, hubo que proceder a unir eléctricamente todos los carriles para asegurar el retorno de la corriente. También fue necesario hacer la implantación de los postes en las calles y la instalación de la línea aérea, con sus alimentaciones desde la fábrica de electricidad.

En las cocheras sobraban las cuadras y los depósitos de paja y grano para alimentar a las mulas, lo que exigió un esfuerzo en la formación de mecánicos y conductores y se implementaron talleres para los equipos eléctricos.

Varias cocheras se cerraron por innecesarias y en otras se hicieron nuevas todas las edificaciones.



1935. Estación de Magallanes. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

En la última década del siglo XIX se produce un crecimiento exponencial de Madrid llegando a alcanzar el medio millón de habitantes. Surgen así nuevos barrios urbanos y la creación del Ensanche.

En este marco, se hace necesaria la conexión de la parte más histórica con los nuevos asentamientos. Para unir Madrid con la zona norte se llevaron a cabo varios proyectos llegando el primer tranvía a Chamartín en 1898 y, progresivamente, barrios como Tetuán o Cuatro Caminos fueron conectados con distintas líneas en los siguientes años.

El tranvía del Norte había obtenido la concesión de tres ramales distintos que partían desde el centro de Madrid e irían configurando progresivamente la zona norte de la capital. Uno de ellos era el que unía la Puerta del Sol con Cuatro Caminos. De este modo, quedaba configurado el este de Madrid como un barrio proletario mientras que la Castellana se caracterizaba por ser un barrio de estilo más señorial.

Para dotar esta línea del Norte, se construyeron las cocheras de Cuatro Caminos, que estuvieron en uso por los transportes públicos madrileños hasta 1994. En el Archivo Histórico de Protocolos de Madrid se custodia la escritura de venta de los terrenos para la construcción de esas cocheras de Cuatro Caminos.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Plano de rectificación y de deslinde



19 de enero de 1888.

Terreno de la estación de Cuatro Caminos [de Madrid]. Plano de rectificación y de deslinde. Incluido en escritura de declaración de venta de terrenos. T. 36180, f. 4514r-4528r. AHPM.

## LAS COCHERAS Y TALLERES DE MAGALLANES

En 1899 se produjo la fusión administrativa de casi todas las compañías de tranvías existentes en Madrid, conformándose la Société Générale des Tramways Électriques d'Espagne, conocida como la "Sociedad General". Dicha unión fue dando lugar a la unificación de instalaciones y medios técnicos dentro del proceso de electrificación iniciado un año antes.

Uno de los activos aportados por la Compañía del Tranvía del Este fue la propiedad de una parcela de 71.022 m<sup>2</sup> delimitada por las calles de Magallanes, San Bernardo, Rodríguez San Pedro, Vallehermoso y Fernando el Católico. Justamente en esa zona se encontraba la central termoeléctrica, ubicada en la esquina de la calle de Rodríguez San Pedro con San Bernardo, con que se inició el suministro de energía a los tranvías en 1898.

Con la idea de crear unas grandes cocheras y talleres centralizados, además de oficinas, la compañía solicitó el 9 de marzo de 1912 que no se abriesen las calles de Meléndez Valdés (entre Vallehermoso y Magallanes), la de Magallanes (entre Rodríguez San Pedro y Meléndez Valdés) y Escosura (entre Meléndez Valdés y Fernando el Católico). Dichas instalaciones conocidas como cocheras y talleres de Magallanes, o de Vallehermoso, entraron en servicio en 1916 y motivaron el abandono de las cocheras de Princesa, Serrano y Pacífico, que habían sido proyectadas para albergar tranvías de tracción sangre.



1948. Cocheras de Magallanes. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1935.** Reportaje. Estación de Magallanes, también conocida como Estación de Vallehermoso, por estar ubicada entre ambas calles. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



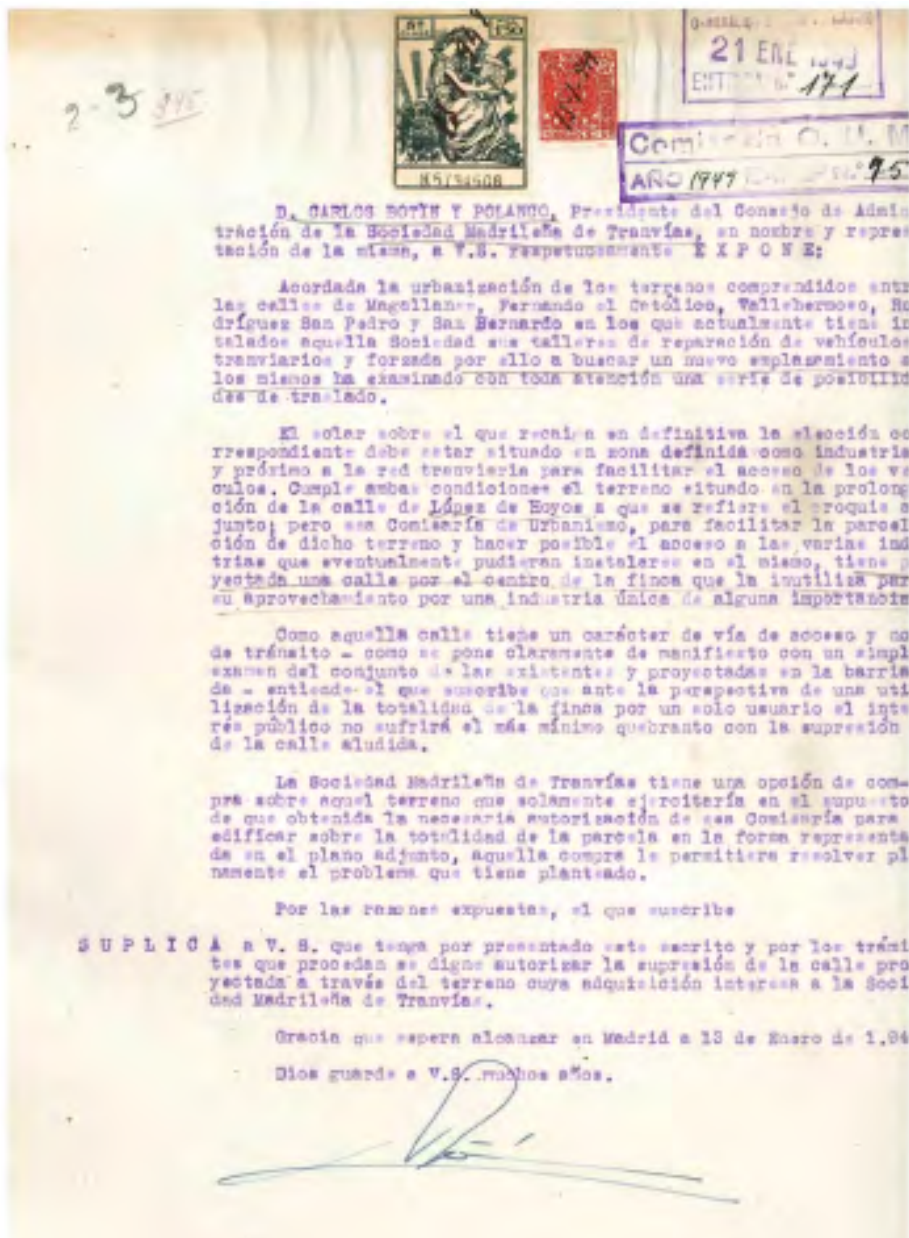
**1948.** Reportaje. Desguace de tranvías en las Cocheras de Magallanes. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

La Avenida del General Mola toma ese nombre después de la Guerra Civil en honor de uno de los militares más destacados del bando nacional, fallecido en accidente de avión durante la contienda, al igual que se hizo con otras calles de Madrid. Es la actual calle Príncipe de Vergara y el documento hace referencia a la modificación parcial de una parte de la avenida con el fin de instalar en ella los talleres de reparación de vehículos tranviarios que debían trasladarse desde las "cocheras de Magallanes" por proyectarse la urbanización de esa zona. Parece que pudiera tratarse de unos terrenos situados en la calle López de Hoyos, próximos al lugar en el que finalizaba la línea de tranvía que unía el barrio de Salamanca con los nuevos barrios de La Guindalera y Prosperidad.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Modificación parcial de la calle López de Hoyos



### Sesión del 26 de enero de 1949.

Acuerdo 31/1949 sobre solicitud de rectificación del proyecto parcial de la Avenida del General Mola para construcción de talleres de reparación de vehículos tranviarios. Planos. Fondo Comisaría General de Ordenación Urbana de Madrid / Expedientes de acuerdos de ordenación territorial y urbana. Signatura 531369/8. ARCM.



1946. Obras de instalación de las vías del tranvía en Plaza de España. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



**1944.** Reportaje. Operarios trabajando en el arreglo de las vías del tranvía en el Paseo de San Vicente. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

### ■ LAS COCHERAS DE BOMBILLA

Las Cocheras de Tranvías de Bombilla, ubicadas en el madrileño distrito de Moncloa-Aravaca, fueron construidas en 1898 y se situaron en la Avenida de Valladolid, cercanas al parque que le da nombre. Fueron concebidas para albergar tranvías de tracción animal y en ellas, junto con los vagones, hubo caballerías y mayorales.



**1946.** Cocheras de Tranvías de Bombilla. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1947.** Obras para el tranvía en la calle Magdalena.  
Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1961.** Obras en las vías del tranvía junto a la Estación de Atocha.  
Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1960.** Tranvía en el túnel de lavado de los talleres de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT). Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



**1960.** Tranvías en los talleres de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) en el distrito de Fuencarral-El Pardo. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.

## 4. LAS LÍNEAS DEL TRANVÍA

### PRIMERAS AUTORIZACIONES

La primera línea del tranvía en Madrid surgía en 1871 por iniciativa empresarial de las sociedades inglesas que ya gestionaban los servicios de este nuevo medio de transporte en diferentes ciudades británicas. El recién nacido tranvía continuaría coexistiendo con el modelo de transporte anterior, el ómnibus, hasta los primeros años del siglo XX.

A partir de entonces, nuevas iniciativas de diferentes compañías consiguieron configurar un entramado de líneas que recorrieron Madrid y empezaron a unir distintos núcleos urbanos. La Revolución Industrial había provocado profundos cambios, entre ellos la intensa migración de la población rural a las grandes ciudades, que necesitaban descongestionar algunos de sus barrios con mayor densidad demográfica, así como crear conexiones con las nuevas barriadas.

Todo ello, unido a las grandes transformaciones urbanísticas que fueron configurando el Madrid actual, hicieron del tranvía el medio de transporte más utilizado hasta la década de los años 60. Las líneas del tranvía crecían de forma exponencial con el aumento de la población y la progresiva incorporación de nuevos barrios a la capital.



1922. Línea 32 (Puerta del Sol - Diego de León). Colección 'Madrileños'.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

La imparable extensión de Madrid en el último tercio del siglo XIX tiene su influencia en los centros urbanos colindantes con la capital al hacerse necesario establecer medios de transporte que unan estos territorios.

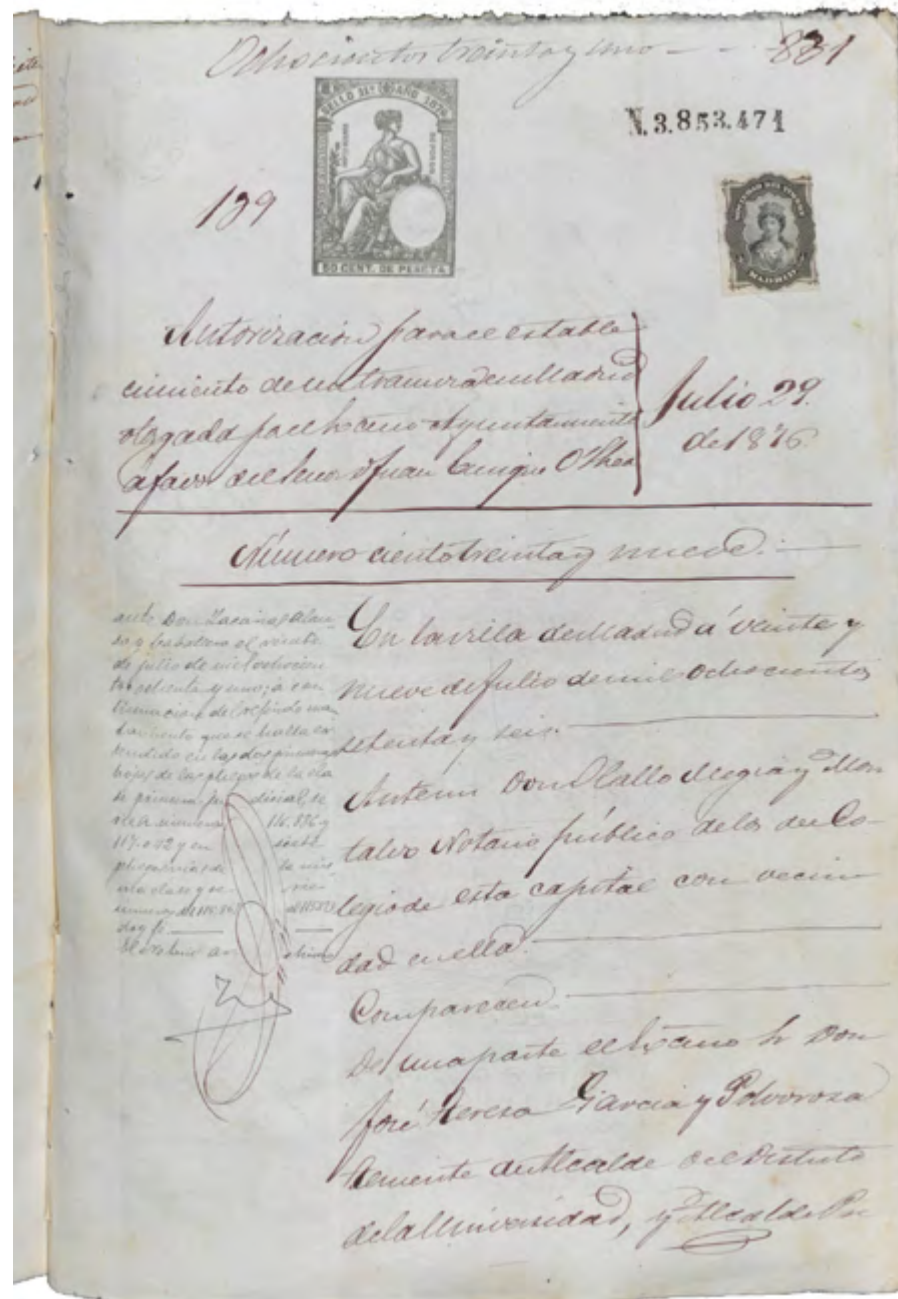
Para ello, el tranvía fue el principal medio articulador de esa interdependencia como prueba la Línea a Leganés, que enlazaba Madrid con zonas como los Carabancheles y Leganés, y cuya concesión fue obtenida en 1876.

En esta escritura de autorización se hace referencia al establecimiento de un ferrocarril de sangre cuyo recorrido sería de 11.227 metros, partiría de la Plaza Mayor de la capital, recorrería la Carretera de Carabanchel y pasaría por los Carabancheles hasta terminar en Leganés.

Esta línea de tranvía vería la luz en 1879 y se convertiría en una de las más famosas de Madrid por su popularidad y frecuencia de uso.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Escritura autorización tranvía Leganés



29 de julio de 1876.

Escritura de autorización para el establecimiento de un ferrocarril de sangre (tranvía) en esta capital, otorgada por el Excmo. Ayuntamiento de Madrid a favor del Sr. D. Juan Enrique O'Shea y Hurtado de Corcuera, ante D. Olallo Megía y Montalvo. T. 33894, f.831r-842v. AHPM.



**1906.** Tranvía de la línea 23 (Puerta del Sol - Fuentecilla) a su paso por la Plaza de la Cebada. Colección 'Postales de Madrid'. ARCM.



**1915.** Tranvía de la línea 3 (Salamanca - Puerta del Sol - Quevedo) circulando por el Paseo de Recoletos. Colección 'Postales de Madrid'. ARCM.



**1916.** Tranvía de la línea 23 (Puerta del Sol - Fuentecilla) circulando por la Calle de Toledo. Colección 'Postales de Madrid'. ARCM.

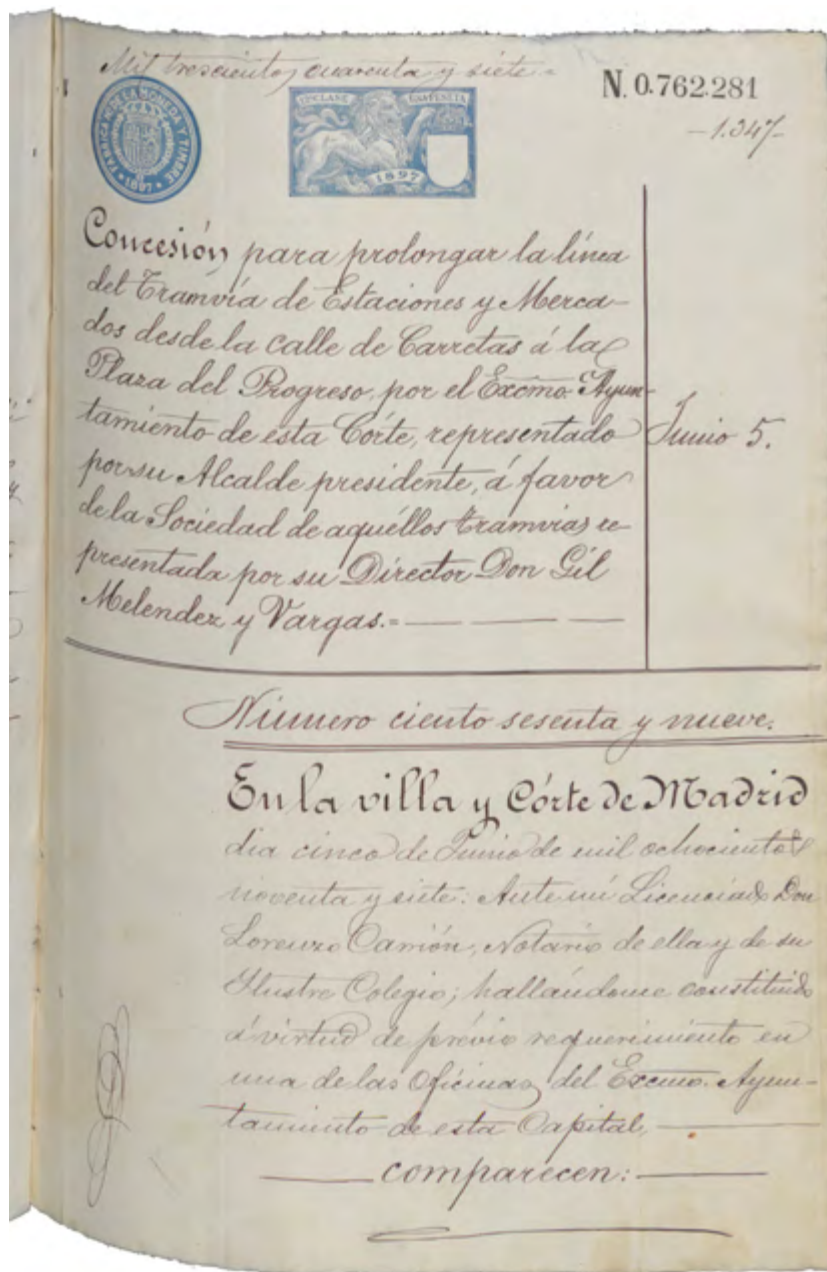
## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

La línea de Estaciones y Mercados surge en 1876 para unir las Estaciones del Norte y del Mediodía con los Mercados de la Cebada y Mostenses. Para llevarla a cabo, aparece la compañía Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados como concesionaria y encargada de construir y explotar la concesión de la línea, a la que pertenecía el primer tranvía que entró en la Estación de Atocha.

De la línea que unía las dos estaciones partían dos ramales: el que arrancaba de la calle Atocha y enlazaba la Plaza Mayor con la línea de Leganés, y un segundo, que transcurría desde la Plaza de la Cebada al Mercado del mismo nombre.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Concesión de la prolongación de la Línea de Tranvía de Estaciones y Mercados



**5 de junio de 1897.**

Concesión del Ayuntamiento de Madrid, a favor de la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid, de la prolongación de la Línea del Tranvía de Estaciones y Mercados desde la calle Carretas a la Plaza del Progreso de Madrid. T. 39782, f. 1347r-1389r. AHPM.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

La Compañía Madrileña de Urbanización había sido creada por Arturo Soria y tenía como uno de sus principales objetivos continuar con la labor que el urbanista había comenzado años antes en la Compañía Tranvía de Estaciones y Mercados.

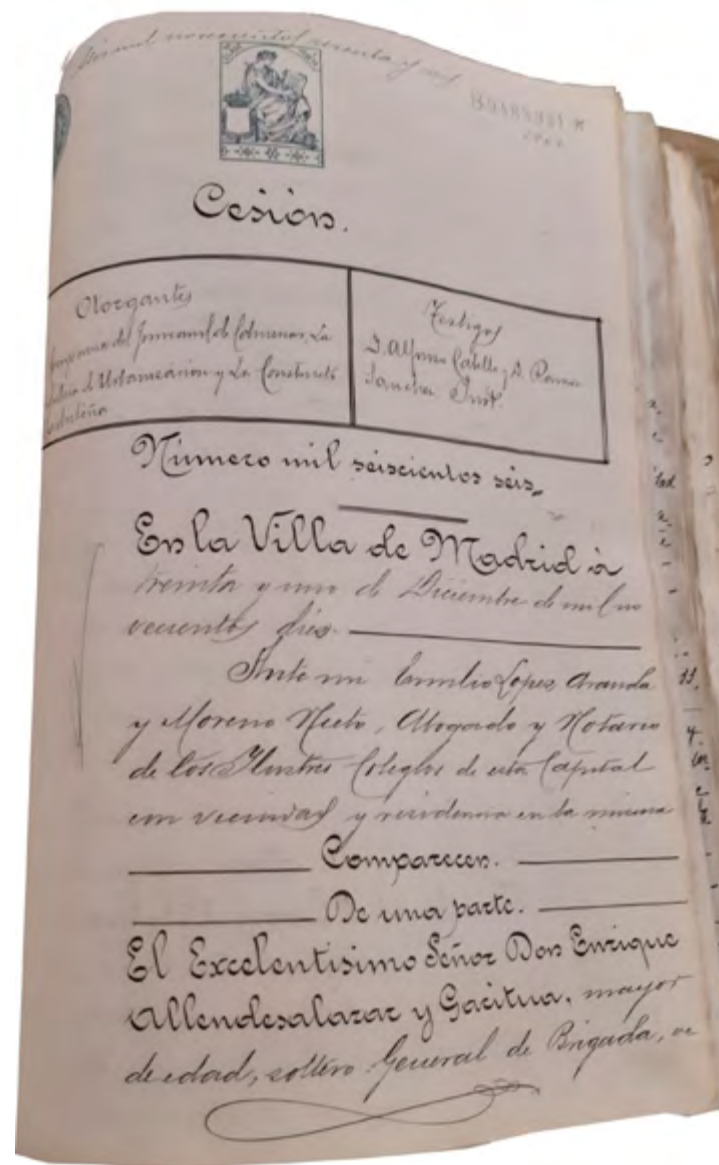
De este modo, con la idea de desarrollar su innovador proyecto de "ciudad lineal", comienza la creación de nuevas líneas de tranvía para unir las distintas zonas urbanísticas que se están conformando en Madrid. La compañía se creaba con objeto de explotar el Ferrocarril - Tranvía de Circunvalación que discurría por localidades en el extrarradio de Madrid (Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo) y, en 1908, comprará la Compañía del Tranvía de Madrid - Vallecas.

En esta escritura del Archivo Histórico de Protocolos de Madrid se hace referencia a una de esas líneas, concretamente la que unía Madrid con Chamartín de la Rosa. La compañía concesionaria había sido creada, el 6 de julio de 1894, como Sociedad Anónima Tranvía a Vapor de Madrid a Colmenar Viejo y Ramal a Chamartín de la Rosa ante el notario Bruno Pascual Ruilópez.

En el documento de la concesión inicial, se encuentran las tarifas que incluían las condiciones para el transporte de viajeros, equipaje y mercancías. También se hace referencia al transporte de piedras, que fue una práctica habitual por la proximidad de las canteras de Colmenar Viejo y Morata de Tajuña.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Cesión de la concesión del tranvía de Madrid a Colmenar



31 de diciembre de 1910.

Cesión de la Sociedad Anónima del Tranvía a Vapor de Madrid a Colmenar Viejo y Ramal a Chamartín de la Rosa y de la Sociedad Anónima Constructora Madrileña a favor de la Compañía Madrileña de Urbanización, de la concesión para la construcción y explotación del tranvía a vapor de Madrid a Colmenar Viejo y Ramal a Chamartín de la Rosa. T. 44156, f. 6966r-7029v. AHPM.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

La Papelera Española es fundada por Nicolás M<sup>a</sup> Urgoiti y Rafael Picavea en 1901 a partir de la fusión de pequeñas industrias papeleras, situadas inicialmente en el País Vasco y extendidas después al resto de España, llegando a constituir un casi monopolio sobre el mercado español del papel desde los años 20 hasta el inicio de la Guerra Civil.

En 1915, se inaugura la sede de la Compañía Papelera Española en Madrid en un edificio de nueva construcción, obra de José Antonio Mendoza Ussía, situado en la antigua calle Florida nº 8, (llamada de Mejía Lequerica desde 1941). En los sótanos se instalan los almacenes de papel y talleres y en las primeras plantas las oficinas, estando el resto de plantas disponibles para alquiler.

Ese mismo año finaliza el proceso de electrificación de la red viaria en los tranvías, lo que provoca la desaparición del viejo sistema de tracción animal o a vapor con el que se había iniciado la historia de este medio de transporte en la capital en el último tercio del XIX. El tranvía se convierte en el medio de transporte más popular y aceptado por los madrileños, con una frecuencia más que aceptable en el servicio, tarifas asequibles y capaz de llegar a la mayoría de los barrios que configuraban el antiguo Madrid.

Sin embargo, en una urbe que superaba entonces los 600.000 habitantes y vivía una época de intenso crecimiento con la urbanización de zonas que excedían las antiguas cercas de la capital (Ensanche, Guindalera, Pozas, Cuatro Caminos o Ciudad Lineal), comienzan a oírse las voces de los nuevos inquilinos, entre los que se encuentra Nicolás M<sup>a</sup> Urgoiti, que solicitan a las compañías concesionarias de las líneas de tranvía la ampliación de las mismas para dar servicio a estos nuevos núcleos industriales y residenciales.

La petición a la que se refiere este documento no se materializa hasta 1932, fecha en que se inaugura el tramo de tranvía de la calle Florida, con varias paradas de la línea 46 que transcurría entre Moncloa y Cibeles.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Carta de Tranvías de Madrid a Nicolás Urgoiti



**9 de julio de 1915.**

Carta remitida por Tranvías de Madrid a Nicolás M<sup>a</sup> Urgoiti, presidente de La Papelera Española, en respuesta a otra anterior en la que éste solicitaba la organización de un servicio de tranvía por la calle de La Florida para dar servicio a la nueva sede de la Compañía.  
Fondo Nicolás Urgoiti/Correspondencia. Signatura 462088/21. ARCM.



1935. Línea 48 (Quevedo - Cibeles - Atocha) a su paso por la Plaza de Cibeles.  
Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## EL TRANVÍA DE LA BOMBILLA, MÁS CHULO QUE UN OCHO

El 22 de octubre de 1905 se numeraron las líneas tranviarias de la red madrileña y se le asignó el número 8 a la línea que unía el parque de La Bombilla con el Hipódromo, que era la que utilizaban los chulapos y chulapas para ir al baile del Parque de La Bombilla.

Los vagones del tranvía se llenaban de madrileños vestidos con sus trajes típicos, usando ese argot tan característico, que ya sólo puede escucharse en las zarzuelas y películas ambientadas en aquella época. La famosa expresión "más chulo que un ocho" proviene de los vecinos de la zona del Manzanares que, al ver pasar estos tranvías con el número ocho repletos de chulos no tardaron en acuñar la expresión. Así con mucho humor e ironía enfatizaban el hecho de que no podía existir algo con más chulería que un tranvía repleto de chulapos.



**1936.** Línea 9 (Bombilla - Puerta del Sol), un servicio corto de la línea 8, a su paso por la Glorieta de San Vicente. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1939.** Tranvía de la Línea 47 (Plaza Mayor - Mataderos) pasando por el Puente de Toledo. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1936.** Línea 3 (Salamanca - Puerta del Sol - Quevedo) a su paso por la Puerta del Sol. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## PUNTO DE ENCUENTRO ENTRE LAS LÍNEAS

Los tranvías atravesaron la Puerta del Sol durante casi 80 años. Desde el paso de los primeros vehículos de tracción animal o "de sangre", en mayo de 1871, hasta el tránsito del último Fiat PCC, en el verano de 1949, el tranvía ha sido testigo mudo de los grandes acontecimientos de la capital: huelgas generales, inauguración del Metropolitano Alfonso XIII, proclamación de la II República, bombardeos en la Guerra Civil...

El 22 de octubre de 1905, ya es posible ir en tranvía desde la Puerta del Sol directamente y sin trasbordo a: Argüelles, Bombilla, Chamberí, Cuatro Caminos, Embajadores, Fuentecilla, Guindalera, Goya, Hipódromo, Moncloa, Noviciado, Obelisco, Pacífico, Pardiñas, Pozas, Progreso, Prosperidad, Puente de Toledo, Puente de Vallecas, Quevedo, Salamanca, San Francisco y Ventas.

También era punto de partida hasta las estaciones del Mediodía y Príncipe Pío y a los municipios de Carabanchel Alto, Carabanchel Bajo y Leganés.



**1941.** Tranvía modelo 1001 cubriendo la línea 8 (Sol - Hipódromo). Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1942.** Tranvía de la línea 35 (Ferraz - Sol - Atocha - Delicias). Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1943.** Nuevos remolques con freno de aire comprimido. Línea 49 (Argüelles - Goya). Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1945. Tranvía de la línea 49 (Argüelles - Goya). Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1944. Subiendo a la línea que cubría el trayecto Cuatro Caminos - Ciudad Lineal - Ventas. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1944. Línea 60 (Norte - Atocha). Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1944.** Muchachos viajando en el tope del tranvía que cubría la línea 35 (Plaza Mayor - Puerta del Ángel). Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1949.** Tranvía número 72 (Quevedo - Cibeles - Atocha - Pacífico). Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



**1944.** Cola en la calle Tetuán para coger el tranvía de la línea 4 (Ventas - Quevedo). Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1949.** Tranvía número 24 (Plaza Mayor - Carabanchel Bajo) a su paso por la Plaza Mayor. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

Se conoce como trolebús al autobús conducido por energía eléctrica mediante una catenaria de dos cables colocados en el techo, que se desliza con neumáticos de caucho, por lo que no requiere el uso de vías o carriles en la calzada.

Aparece por primera vez en Madrid en 1949, cuando la Empresa Vallecana de Trolebuses incorpora este sistema en la línea que discurría por el entonces municipio independiente de Vallecas.

En 1950, la recientemente creada Empresa Municipal de Transportes (EMT) pone en marcha la primera línea de trolebuses en la capital entre la Puerta del Sol y El Viso. A ella se suman otras más, repartidas de forma radial como sistema para unir el centro urbano con los barrios periféricos.

En 1959 se decide que la numeración de las 7 líneas del trolebús comenzase con el número 101, evitando así confusiones con las líneas de tranvía y de autobús que discurrían de forma paralela por las calles de Madrid.

En la década de los 60 se produce la decadencia del sistema, el trolebús se sustituye por una expansiva flota de autobuses urbanos, dotados de total independencia de movimiento y maniobra al no depender del trazado de la catenaria.

El 30 de abril de 1966 se suprimen las últimas líneas de este servicio (líneas 104 y 107) que, curiosamente, prestaban servicio en el barrio de Vallecas.

Respecto a los documentos seleccionados, relativos al establecimiento de una nueva línea de trolebuses entre Moncloa y Diego de León, resulta sorprendente que ya en los años 50 los técnicos del propio Ministerio de Obras Públicas justifiquen su viabilidad a partir de aspectos urbanísticos y medioambientales de total actualidad, con el uso de expresiones como "disminución de ruidos y emanaciones de gases tóxicos" o "economía de establecimiento y explotación".

**VER EL DOCUMENTO COMPLETO**  
Informe de la Sección de Fomento



**1956.** Informe de la Sección de Fomento sobre el proyecto emitido por la Sección de Tranvías y Transportes por Carretera de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas, sobre el establecimiento de una línea de trolebuses desde la plaza de Isaac Peral a la calle de Diego de León. Fondo Diputación Provincial de Madrid/ Informes. Signatura 1074/53. ARCM.



**1955.** Línea 72 (Moncloa - Paraninfo). Estudiantes de la Universidad Central de Madrid subiendo al tranvía. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



**1951.** Tranvía de Circunvalación, letra C, pasando por la Plaza Mayor. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## 5. NUEVAS PROFESIONES



## NUEVAS PROFESIONES

La llegada del tranvía supuso también la creación de nuevas profesiones a las que iba asociado este medio de transporte y para las que fue necesaria una nueva formación.

Se trataba de ocupaciones muy variadas, desde las que estaban relacionadas directamente con la circulación de los vagones como podían ser conductores o revisores, hasta otras de carácter más indirecto como los guardagujas y toda una serie de personal encargado de la fabricación y mantenimiento de los vagones.

De este modo, el tranvía supuso también un aumento de las posibilidades laborales de los madrileños, al convertirse en un medio de ganarse la vida para cientos de ellos.



1935. Empleados del tranvía posando con sus nuevos uniformes. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## LOS CONDUCTORES DEL TRANVÍA

De todas las profesiones relacionadas con los tranvías la de conductor era la más visible de todas. Y esto era así, tanto por su situación preminente dentro del vagón, como por la responsabilidad que llevaba aparejada, al ser el máximo responsable de la seguridad del trayecto.

Debido a que la conducción de los tranvías era mucho más manual de la que en la actualidad precisan los trenes modernos o el metro, la figura del conductor adquiría un gran protagonismo. Debía tratarse de una persona con fuerte capacidad de concentración (al ser las rutas idénticas podía incurrir en una cierta mecanización en la realización de los recorridos); con una buena calidad visual y unos excelentes reflejos que acreditaran una óptima reacción ante los posibles imprevistos que ocurrieran en los trayectos.

También debía tratarse de personas con unos amplios conocimientos de las calles madrileñas (especialmente las que conformaban su ruta) al poder ser preguntados por los usuarios. Y esto nos enlaza con otra de las características principales que debían concurrir en un buen conductor de tranvía: la cualidad de saber tratar a los usuarios.



1922. Dos conductores de tranvía conversan en la calle. Colección 'Madrileños'.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

La necesidad de incorporar a la mujer al mercado laboral se pone de manifiesto durante la Guerra Civil, en un momento en que los hombres se encuentran en el frente y es necesaria la continuidad de los servicios esenciales, como el transporte urbano en las grandes ciudades. En Madrid, la situación se complica en 1938 en un momento en que las tropas nacionales avanzan y sitian la capital. Este hecho choca con el alto índice de analfabetismo en las mujeres, lo que obliga a recurrir a las más jóvenes y mejor formadas -en este caso las hijas de Venancia tienen 13 y 15 años y están escolarizadas-, que son reclamadas por la Compañía de Tranvías para ocupar los puestos tradicionalmente ocupados por los hombres (conductoras, cobradoras, mecánicas, etc).

Las niñas son alumnas del Colegio de Nuestra Señora de las Mercedes, centro asistencial creado en 1887 y sostenido con fondos de la Diputación Provincial de Madrid, en el que se acoge y escolariza a huérfanas residentes en la provincia mayores de 5 años. En 1936 el Centro cambia su denominación por el de Escuela Hogar Manuel Bartolomé Cossío, en honor al ilustre pedagogo miembro de la Institución Libre de Enseñanza. Durante la Guerra el colegio se desaloja y las niñas son trasladadas a diversas colonias escolares que se organizan en Valencia, lugar desde el que, en este caso, son reclamadas por la Compañía de Tranvías para su incorporación laboral.

En 1938, los frecuentes bombardeos aéreos que sufre la capital ocasionan desperfectos en las vías, líneas eléctricas y vehículos, si bien no se produjo en ningún momento una interrupción del servicio de tranvías, sino que, muy al contrario, se utilizó este medio de transporte en el centro de la ciudad para extraer los escombros de los edificios o repartir víveres entre la población.

Las líneas más afectadas fueron las que circulaban por los ejes terrestres de acceso a la capital (carretera de Extremadura, Moncloa y Ciudad Universitaria, puente de Toledo y Glorieta de San Vicente).

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Solicitud de Venancia Martín Sanz



**1 de octubre de 1938.** Solicitud de Venancia Martín Sanz para que se le devuelvan a sus dos hijas, alumnas de la Escuela-Hogar "Manuel Bartolomé Cossío", evacuadas en Valencia, para ponerlas a disposición de la Compañía de Tranvías, ya que han sido reclamadas para tal efecto. Fondo Diputación Provincial de Madrid. Signatura 4370/14. ARCM.



**1935.** Conductor luciendo el nuevo uniforme de los empleados de tranvías.  
Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1944.** Tranviarios descansando durante el tiempo en que les cortaban la corriente.  
Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1933.** Conductor de un tranvía.  
Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1949.** Conductor y revisor del último tranvía  
que circuló por la Puerta del Sol.  
Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1963.** Reportaje de un conductor a los mandos del tranvía y posando junto al mismo. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.

## LA VIGILANCIA EN LOS TRANVÍAS

Al tratarse de un transporte popular y, al menos en la primera mitad del siglo XX, con la posibilidad de asirse al exterior y viajar en él, existió también la picaresca de intentar no pagar el billete.

Esta circunstancia motivó situaciones de lo más rocambolescas, como el hecho de que algunos usuarios descolgaran los troles de los vagones, obligando al cobrador a bajar a la calzada para colocarlos. Este momento era aprovechado tanto por los que querían colarse como por aquellos que quedaban en tierra por falta de espacio en el vagón y decidían subirse sin pagar, acuciados por la necesidad de llegar puntuales a su lugar de destino.

Otro modo de intentar eludir el pago del servicio de tranvía era el de realizar el trayecto en los topes de los vagones. Una práctica, hoy inconcebible, que ponía en peligro la integridad de niños y jóvenes, que eran los que principalmente viajaban de este modo.

Estos usos desembocaron en la necesidad de contar con nuevos profesionales que controlaran estas situaciones y así surgieron vigilantes y revisores.



**1918.** Vigilante del tranvía en la segunda década del siglo XX. Colección 'Madrileños'.



**1936.** Llamando la atención a un niño en el exterior del tranvía.  
Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1935.** Revisor de tranvía. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1951.** Un revisor en el tranvía de circunvalación, letra C. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1951.** Revisor comprobando los billetes de los viajeros. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## COBRADORES

Del cobrador del tranvía tenemos clara su función principal ya que lo indica su propio nombre. Pero no era su única misión, ya que era el encargado de facilitar el acomodo a los viajeros, debía avisar al conductor cuando terminaban de subir o bajar los usuarios en una parada y, por supuesto, tenía que mantener el orden dentro del vagón.



1947. Cobrando el billete en el interior del tranvía. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## EL GUARDAGUJAS

Estamos ante una profesión exclusiva del mundo ferroviario y, por lo tanto, también presente en los tranvías. Su misión estaba circunscrita a mover las agujas de los tranvías.

Las agujas ferroviarias son unas estructuras que permiten desdoblarse la vía, lo que permitía a los tranvías realizar los cambios de dirección. Con ello se facultaba a los vehículos de distintas líneas a circular por un mismo sitio y, luego, desviarse en el punto en el que el guardagujas realizaba su labor.

El trabajo de estos empleados tenía gran importancia en la circulación diaria de los tranvías ya que, de no realizarse correctamente, podía dar lugar a accidentes por colisión entre vagones de distintas líneas.

Característica de estos empleados era la caseta o garita a la que estaban asociados y junto a la que realizaban su labor. Esta caseta fue evolucionando con el paso del tiempo y, de estar compuesta simplemente por tela, pasó a ser más robusta. En cualquier caso, su misión principal era la de preservar al guardagujas de las inclemencias de la meteorología madrileña.



1940. Guardagujas del tranvía. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1936. Guardagujas. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1972. Corrigiendo la dirección del tranvía. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

### EL CARTERO DEL TRANVÍA

A partir de 1915 los vagones tuvieron una plataforma junto a cada puerta donde los usuarios madrileños podían depositar sus cartas cuando accedían al tranvía, lo que suponía un servicio de gran comodidad para los viajeros, al no tener que desplazarse de su ruta habitual para enviar sus cartas, que eran recogidas por el cartero en un sitio centralizado, como la Puerta del Sol, y llevadas a una oficina de Correos.

En los años 30 hubo un conflicto entre Correos y la Sociedad Madrileña de Tranvías sobre quién debía hacerse cargo del mantenimiento de los buzones. Al no llegarse a ningún acuerdo, poco a poco se fue dejando de utilizar este servicio al no instalarse buzones en los nuevos vagones que se construían para renovar la flota de tranvías madrileños.

De ese modo, se llegó a la extinción del servicio y, con ello, el de los carteros dedicados a recoger las cartas de los buzones del tranvía.



1933. El cartero de los buzones del tranvía. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## PRUEBAS Y PRÁCTICAS

Los empleados de los tranvías también estuvieron sujetos a la realización de determinadas pruebas y comprobaciones que asegurasen el buen funcionamiento del vehículo y la eficiencia de la línea.

Así mismo, los conductores noveles debían superar una fase de prácticas antes de incorporarse a la ocupación de su puesto con todas las garantías de seguridad para los viajeros.



**1954.** Pruebas en la nueva línea Cibeles - Plaza de Castilla. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1955.** Tranvía en fase de prácticas. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## 6. MILLONES DE VIAJEROS

### USUARIOS DEL TRANVÍA

En una época en la que el tranvía fue el principal transporte público de la capital y en la que el vehículo privado estaba reservado a una minoría, es fácil aventurar que muy pocos fueron los madrileños que nunca montaron en este medio de transporte.

La popularidad del tranvía nos ha dejado interesantes testimonios de aspectos de la vida cotidiana de los madrileños. Así, encontramos imágenes donde vemos cómo se formaban las colas para acceder a los tranvías, el aspecto que tenían los interiores de los vagones, la vestimenta que usaban los madrileños, qué edades y condición social tenían los usuarios o cómo se viajaba en el exterior.



1941. Interior de un tranvía con cobrador y pasajeros. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1934.** Rafael Salazar Alonso, alcalde de Madrid, viajando en un tranvía.  
Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1954.** El Conde de Mayalde, alcalde de Madrid, inaugura la línea de tranvías Cibeles - Plaza de Castilla.  
Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1949.** Una periodista entrevista al cobrador del último tranvía que circuló por la Puerta del Sol.  
Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1960.** Interior de un tranvía con viajeros. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



**1959.** Vista interior de un tranvía modelo 1001. Colección 'Madrileños'.

## LOS BILLETES DEL TRANVÍA

La aparición del tranvía en Madrid casi coincide con la de la peseta (1868) por lo que será en esta moneda en la que se contabilizará el coste de los billetes de tranvía (sólo el primer tranvía que iba del barrio de Salamanca a Sol tuvo una tarificación en reales).

En los primeros 20 años del siglo XX, las tarifas de los tranvías dependían de dos cosas: del recorrido de la línea y de la concesión administrativa que hubiera firmado la compañía de tranvía adjudicataria con el Ayuntamiento de Madrid.

En 1920 (tras unas manifestaciones en contra del aumento del precio del billete) se procedió a la unificación de las tarifas al constituirse la Sociedad Madrileña de Tranvías como única empresa que aglutinara la gestión de las líneas de tranvía en Madrid.

Tras la Guerra Civil, la escasez de moneda hizo que se aceptaran vales de canje para viajar (hasta se llegó a aceptar en un primer momento, moneda republicana). También se habilitan "pases" especiales como el de "caballeros mutilados".

En cualquier caso, será a partir de 1951 cuando se normalicen las tarifas de los billetes unificando el precio del billete a 40 céntimos.



**1918.** Foto para el abono de transporte público. Válido para el servicio de tranvía de Estaciones y Servicios. Abono especial de libre circulación en los coches de la Línea Sol - Atocha - Pacífico. Colección 'Madrileños'.

## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

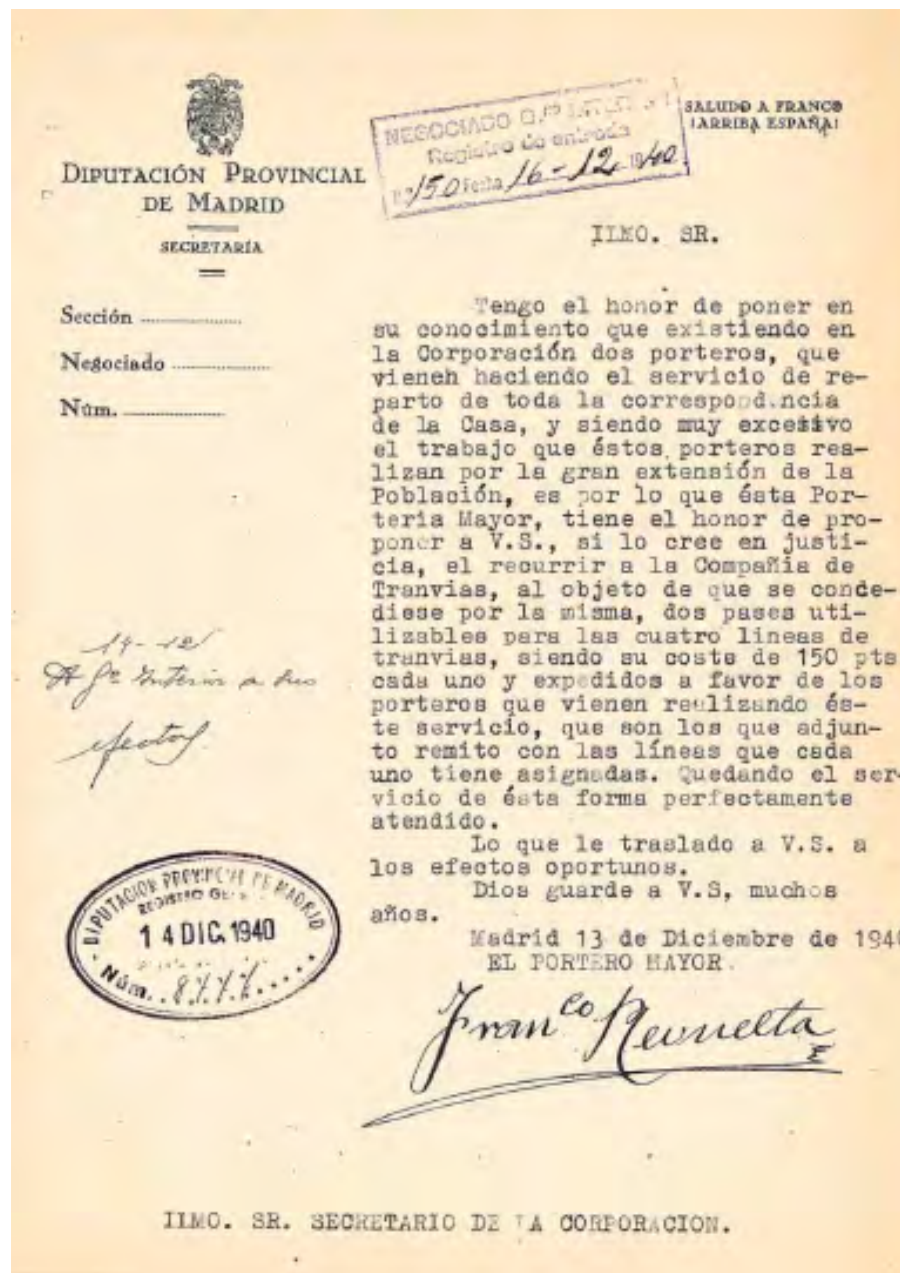
El uso del tranvía en el Madrid de posguerra es básico para el traslado de trabajadores desde el extrarradio al centro de la ciudad, así como de ciertos colectivos que, en el desempeño de su trabajo, se veían obligados a viajar con frecuencia -como en este caso los porteros de la Diputación Provincial de Madrid encargados del reparto de correspondencia entre oficinas adscritas a la misma-.

El empleo de pases especiales para este tipo de trabajadores se había iniciado en 1884, momento en el que las compañías concesionarias de las redes, a petición de la Dirección General de Correos y Telégrafos, acceden a que los carteros encargados del reparto diario de correspondencia dispongan de estos pases para el uso de los tranvías.

Con el tiempo, esta condición se amplía a miembros de las organizaciones sindicales, militares y miembros de las fuerzas de seguridad, destacando el caso de los conocidos como "caballeros mutilados" que, además de pases especiales, contaban con asientos reservados en el interior de los tranvías.

Estos pases se personalizaban en tarjetas o carnets personales e intransferibles de cartón, en los que se visualizaba una fotografía del titular, junto a un texto que explicaba las circunstancias de su uso y disfrute. Existían diferentes modelos entre los que destacan, por un lado, los pases de libre circulación, concedidos, como ya se ha mencionado, a colectivos profesionales, que podían limitarse a ciertas líneas o extenderse a todo el uso de la red viaria y, por otro, los pases de reducción de tarifa, que facultaban a su titular al abono de un billete de la Compañía concesionaria por un precio más reducido. Expedidos para la población con bajos recursos o cargas familiares, su uso generalmente se habilitaba para días laborables y determinadas líneas, coincidentes con los trayectos empleados entre su residencia y lugar de trabajo.

**VER EL DOCUMENTO COMPLETO**  
Solicitud de dos pases para porteros



**1940.** Comunicaciones entre el Portero Mayor, el Secretario de la Corporación y la Sociedad Madrileña de Tranvías sobre la solicitud de dos pases para los porteros que realizan el reparto de toda la correspondencia de la Diputación. Diputación Provincial de Madrid. Signatura 102/19. ARCM.

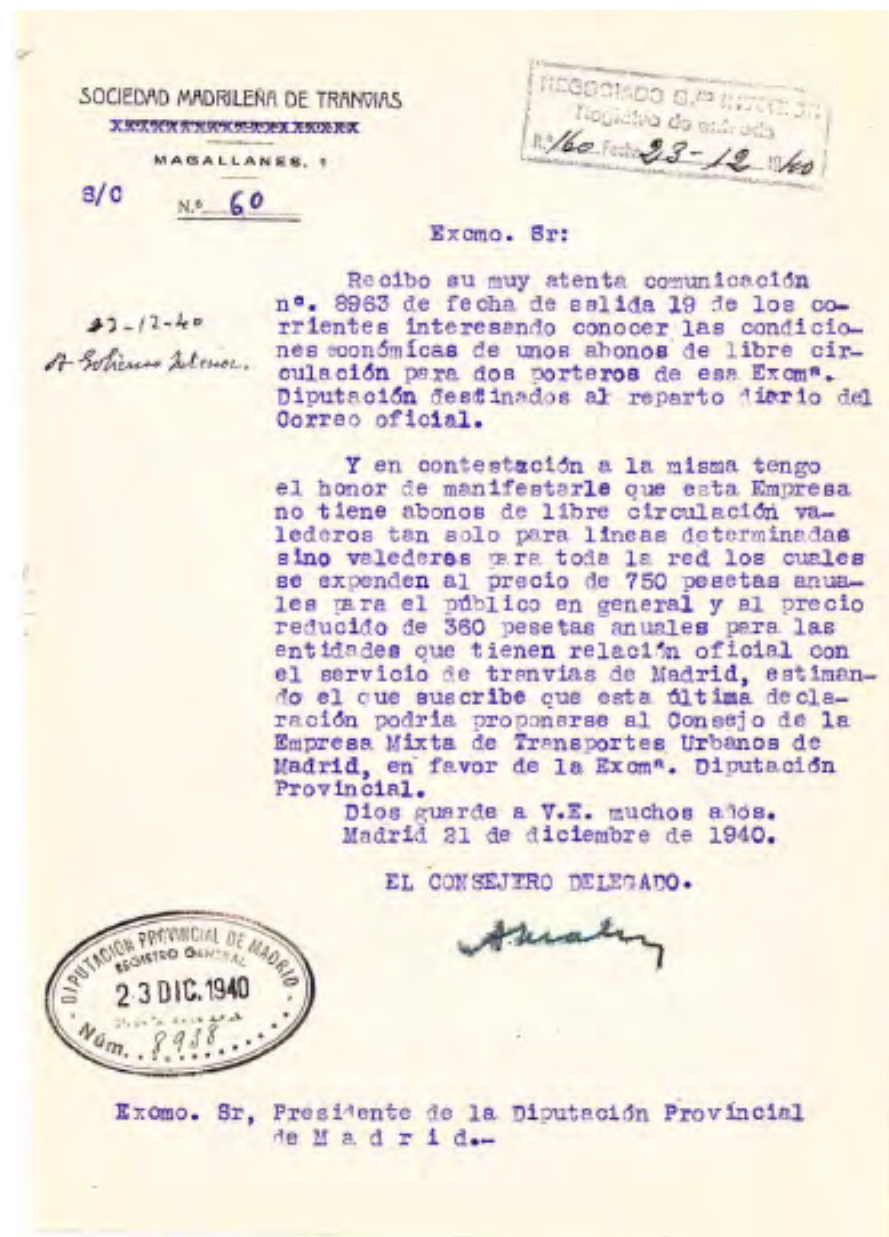
## CONTEXTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

En este caso, se observa cómo la Sociedad Madrileña de Tranvías argumenta la inexistencia de pases de libre circulación limitados a líneas, e indica la posibilidad de adquirir billetes de tarifa reducida en toda la red bajo su control, en cuyo caso la petición debe ser remitida a la Empresa Mixta de Transportes de Madrid, organismo competente para su autorización.

Esta entidad se había creado en 1934, mediante la firma de un convenio de explotación entre el Ayuntamiento de Madrid y la Sociedad Madrileña de Tranvías con la finalidad de regular el sistema de concesiones de la red viaria municipal. Permanece en funcionamiento hasta 1947, año en el que el gobierno franquista decreta la municipalización de los servicios de transporte de superficie de Madrid y la creación de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) para su administración.

### VER EL DOCUMENTO COMPLETO

Oficio denegando los pases para porteros



1940. Oficio del Portero Mayor al Secretario comunicando que la Compañía de Tranvías ha denegado los pases solicitados para los ordenanzas que realizan el reparto de la correspondencia de la Corporación, y solicitando autorización para sufragar el gasto con cargo al Presupuesto. Diputación Provincial de Madrid. Signatura 4958/15. ARCM.

### LOS POLIZONES DEL TRANVÍA: VIAJANDO EN LOS "TOPES"

No cabe duda, de que las imágenes más simpáticas que nos acerca el tranvía son las de los jóvenes viajando en los llamados 'topes', una práctica tan habitual como peligrosa, pero de la que, a juicio de las instantáneas que llegan a nosotros, parecían disfrutar mucho.

Esta forma de usar el transporte, utilizando el pescante, se debía a la alta ocupación de los vagones, pues la oferta de tranvías en relación a la demanda de los mismos era muy escasa. Pero también había quienes preferían realizar el trayecto como polizones, sin ninguna intención de abonar el billete. Esto añadía otro ingrediente al peligro de viajar sin ninguna protección en el exterior de tranvía: la pillería. Así encontramos divertidas imágenes de pequeños granujas intentando hacerse invisibles ante la atenta mirada de los revisores, que también se las sabían todas.



**1947.** Tranvía de la línea 67 (Legazpi - Atocha - San Jerónimo - Alcalá) con unos jóvenes subidos en el tope. Colección 'Madrileños'.



**1936.** Guardia intentando disuadir a un niño de viajar en el pescante. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1938.** Tranvías repletos de viajeros. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1957. Tranvía con chicos en los topes en un día de lluvia. Colección 'Madrileños'.



1944. Jovenzuelos viajando gratis en el tope del tranvía. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1949. Viajando 'por la cara' por el Paseo de las Delicias. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## SUBIENDO AL TRANVÍA

Desde principios del siglo XX la popularidad del tranvía en Madrid fue inmediata. La facilidad que suponía para la movilidad dentro de la ciudad supuso un éxito total.

El lado negativo de la gran acogida de este medio de transporte fue precisamente el alto número de usuarios que lo demandaban.

Esto provocó que se produjeran grandes colas y aglomeraciones para subir a los vagones de las distintas líneas.



**1937.** El tranvía de Fuencarral durante la Guerra Civil. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1946.** Instalación de un toldo para resguardo de los pasajeros en la Plaza Mayor. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

**1949.** Reportaje. Un tranvía, en distintos lugares de su recorrido, con viajeros subiendo y bajando del mismo. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



**1955.** Estudiantes de la Universidad Central de Madrid bajando del tranvía. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



**1955.** Grupo de gente accediendo a un tranvía en la Plaza de Cibeles. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.

## 7. CIRCULANDO POR MADRID

### ■ CIEN AÑOS EN MOVIMIENTO

Los tranvías estuvieron durante mucho tiempo recorriendo las calles de Madrid. Sus vagones han sido, hasta su desaparición, protagonistas y testigos de la evolución urbana de la capital y su extensión territorial.

No hubo edificio emblemático, glorieta significativa, monumento histórico o arteria circulatoria madrileña importante en la que la presencia del tranvía no se hiciera notar.

El tranvía fue algo más que un medio de transporte. Durante cien años se convirtió en una parte esencial del paisaje urbanístico madrileño.

A través de los tranvías podemos contemplar los cambios que se han producido en la capital de España: en sus calles, en sus aceras, en la decoración de las fachadas; pero también en la forma en la que los madrileños han vivido su ciudad: la forma de utilizar los vagones, cómo convivían los peatones con ellos, de qué manera compartían la calzada con coches, motos o carros,...



1922. Vista general de la Puerta del Sol. Colección 'Madrileños'.

## LA PUERTA DEL SOL: CRUCE DE CAMINOS

Con la progresiva ampliación del Madrid original, la Puerta del Sol se conformó como un cruce de caminos y punto de encuentro de madrileños. Al tener esta creación espontánea, fue objeto de distintas modificaciones urbanísticas para regular el tráfico a su paso por ella.

El tranvía fue protagonista de sucesivas reformas en la Puerta del Sol, pero también observador del trasiego y del intercambio de actividades que se daban cita en este concurrido espacio, referente de la capital.

Hasta mediados del siglo XX, la progresiva salida del tranvía de la Puerta del Sol demanda nuevas reformas urbanísticas que culminan con el paso del último vagón, en 1949.

Todo esto dejó un abundante testimonio gráfico de esa especie de orden desordenado que ha conferido a la Puerta del Sol su tradicional característica de lugar bullicioso, dinámico y enriquecedor.



**Años 30.** Puerta del Sol con tranvías, coches y peatones. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



**1920.** Paisaje urbano con tranvía en la zona de la Puerta del Sol. Fragmento de placa estereoscópica. Foto: Cano. Colección 'Madrileños'.



**1920.** Vista panorámica de la Puerta del Sol con carromatos de caballos y tranvías de diferentes modelos. Colección 'Madrileños'.

## ■ POR LA CALLE DE ALCALÁ

La calle Alcalá, llamada así por ser la vía para llegar a dicha localidad, es desde sus orígenes una de las principales arterias que comunican el este con el oeste de Madrid.

Por esta vía transitó el primer tranvía que circuló por Madrid en 1871 y fue quizás el trayecto por el que más vagones rodaron, debido a la cantidad de líneas que tenían esta calle como parte de su itinerario.



1939. Coches y tranvías en la calle Alcalá. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



1910. Un tranvía sube por la calle Alcalá a su paso junto al Banco de España. Colección 'Postales de Madrid'. ARCM.



1905. Panorámica de las calles Alcalá y Sevilla con tranvías circulando por ellas. Colección 'Postales de Madrid'. ARCM.



1920. Vista de la calle Alcalá con los tranvías transitando por el centro de la vía, carruajes y hombres vestidos a la moda de la época. Colección 'Madrileños'.



1936. Tranvías en la parada de Banco de España. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1920. Transeúntes y tráfico de tranvías entre las calles Sevilla y Alcalá. Fragmento de placa estereoscópica. Foto: Cano. Colección 'Madrileños'.



1920. Vista de la calle Alcalá donde destaca la Iglesia de la Concepción Real de Calatrava, conocida como Iglesia de las Calatravas. Colección 'Madrileños'.



**1947.** Cola de tranvías parados en la calle Alcalá. La popularidad de este medio de transporte puede verse en esta imagen y en la cantidad de vagones necesarios para satisfacer la demanda de los usuarios madrileños. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.

## LA PLAZA DE CIBELES Y SU ENTORNO

Una de las zonas más emblemáticas de Madrid es la Plaza de Cibeles, no sólo por el famoso conjunto escultórico, sino por encontrarse rodeada de edificios tan representativos como el Banco de España y el Palacio de Telecomunicaciones, actual sede del Ayuntamiento de Madrid.

Su especial emplazamiento hizo de este enclave uno de los más transitados por los tranvías madrileños, de ahí la gran cantidad de imágenes que pueden encontrarse ya desde los primeros tiempos en que comenzó a circular este medio de transporte.



**1911.** Tranvía en la Plaza de Cibeles. Colección 'Madrileños'.



1902. Tranvías y carros de caballos en la Plaza de Cibeles. Colección 'Postales de Madrid'. ARCM.



1936. Chicos en los topes del tranvía a su paso por Cibeles. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1949. Vista general de la plaza de Cibeles tomada desde el Palacio de Linares, donde ya se observa el aumento de tráfico respecto a períodos anteriores. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



1949. Vista aérea del Paseo del Prado. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



1920. Panorámica aérea del paisaje urbano donde se aprecia la circulación rodada en la Plaza de Cibeles. Colección 'Madrileños'.



**Años 50.** Tranvías frente a la fachada del Banco de España. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



**1962.** Paso por Cibeles del último tranvía de la Línea 17 (Cuatro Caminos - Vallecas). Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## UN TRANVÍA PARA VER LOS TOROS

Hubiera sido inconcebible que ninguna línea de tranvía hubiese visitado la catedral de la tauromaquia madrileña. Y más aún, si nos retrotraemos a una época en la que las corridas de toros constituían el mayor fenómeno de masas de España, que sólo quedaría desplazado, pocos años después, con un deporte en auge: el fútbol.

Tanto la Plaza de Toros de Las Ventas como en el anterior coso de Madrid, situado en la calle Goya, contaron con líneas propias de tranvía que llevaron a miles de aficionados a disfrutar de aquellas tardes gloriosas, en la Feria de San Isidro, de toros, sol y moscas.



**1934.** Tranvía de la Ciudad Lineal parado junto a Las Ventas. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1950.** Fachada de la Plaza de Toros de Las Ventas con un tranvía saliendo. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## POR LA PUERTA DE ALCALÁ

Desde 1882 hasta 1958, la Puerta de Alcalá fue testigo del paso de multitud de vagones de distintas líneas como las populares Circular "C", la Línea 4 (Ventas-Quevedo) o el que iba a Carabanchel. Esta abundancia de líneas se debe a que el barrio de Salamanca fue uno de los primeros destinos del tranvía y a que la Puerta de Alcalá forma parte de uno de los ejes principales del centro urbano madrileño (Puerta del Sol-Alcalá-Cibeles-Plaza de la Independencia).

Dentro del período de su presencia en las calles madrileñas, hay que destacar que durante la guerra civil muchas líneas de tranvía sufrieron desperfectos, teniendo que ser resueltos en los días siguientes de haber sido bombardeadas o haber sufrido cortes de tensión. También hubo un gran número de esas líneas que estuvieron interrumpidas por estar cerca del frente. En estas imágenes vemos algunos de esos vagones que pudieron volver a pasar por la Puerta de Alcalá una vez terminada la contienda.



1910. Tranvías en la calle Alcalá con la Puerta de Alcalá al fondo. Colección 'Postales de Madrid'. ARCM.



1944. Parada junto a la Puerta de Alcalá. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1958. Tranvía pasando por última vez por la Puerta de Alcalá. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## EL TRANVÍA DE PALACIO

En la actualidad el entorno del Palacio Real de Madrid se ha convertido en una concurrida zona de paseo donde turistas y viandantes confluyen a diario.

Hoy no es posible el tráfico rodado en esta zona, sin embargo, durante muchos años el tranvía transitó frente a sus muros y fue testigo de la presencia de sus últimos inquilinos: el rey Alfonso XIII y, posteriormente, Manuel Azaña, como presidente de la II República, aunque durante ese periodo fue conocido como «Palacio Nacional».



**1920.** Tranvía pasando junto al Palacio Real. Colección 'Madrileños'.



**1942.** Tranvía por la Carrera de San Jerónimo junto al Congreso de los Diputados. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1939.** Tranvía a Carabanchel con la Puerta de Toledo al fondo. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1944.** Tranvía a su paso por la Ronda y Puerta de Toledo. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1951.** Vistas de la Puerta de Toledo desde el punto de vista del conductor del tranvía de Circunvalación, Letra C. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1943.** Tranvía circulando por la Plaza de Colón. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**Años 50.** Un tranvía a su paso por la Glorietta de Quevedo. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



**1962.** Reportaje. Tranvías a su paso por la Castellana junto a la Plaza de Emilio Castelar. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

### DESTINO: CIUDAD UNIVERSITARIA

La Ciudad Universitaria fue un proyecto que se alargó mucho en el tiempo. Ideada durante el reinado de Alfonso XIII, tuvo un importante impulso en la II República, momento en el que se construyeron la mayoría de los edificios.

Pero este impulso quedó paralizado por la Guerra Civil, volviéndose a retomar una vez terminado el conflicto, pero abordándolo desde una perspectiva más general de reconstrucción de la ciudad en su conjunto.



**1946.** La Ciudad Universitaria desde la cabina de un conductor de tranvía. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1946.** Vistas de la Ciudad Universitaria desde un tranvía de la Serie 1.000. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## EL VIADUCTO DE MADRID

Una de las principales infraestructuras viarias de Madrid es el Viaducto, que fue reformado y abierto a la circulación en 1934, aunque poco después tuvo que ser reconstruido debido a los desperfectos que sufrió durante la Guerra Civil.

En 1942 se terminaron las obras para que los tranvías pudieran volver a transitar por este eje de circulación fundamental para el Madrid de las décadas de los 50 y 60 del siglo XX.

En cualquier caso, al estar diseñado en los años 30 pensando en los tranvías existentes en los años 20, tuvo que ser reformado de nuevo en los años 70 para adecuarlo a la circulación de coches y camiones.



1948. Tranvía a su paso por el Viaducto de Madrid. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.

## PRÓXIMA PARADA: PLAZA MAYOR

La Plaza Mayor, uno de los principales símbolos de Madrid, contó desde 1877 con la presencia de los tranvías por su calzada. Y, casi desde el principio de su instalación en Madrid, también circularon por ella, a partir de 1903, los primeros tranvías eléctricos.

En unas instantáneas que ahora nos sorprenden, podemos observar a los tranvías entrando y saliendo por los arcos, circulando en el interior y con paradas establecidas dentro de la propia plaza.

Un uso muy diferente del espacio urbano al meramente ocioso que tiene en nuestros días y que nos muestra hasta qué punto estaba integrado el tranvía en la vida urbana de la ciudad de Madrid.

Entre 1947 y 1948 empieza el comienzo del fin de los tranvías en la Plaza Mayor, al abandonarse los trazados excepto el que atraviesa el arco de Toledo que se mantendrá hasta el final. Así, en 1956, circulará el último vagón de tranvía de la Línea "C" por la Plaza Mayor de Madrid.



1956. Tranvías circulando por la Plaza Mayor. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1956.** Tranvía entrando en la Plaza Mayor a través de uno de sus arcos. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1951.** El tranvía de Circunvalación, Letra C, a su paso por la Plaza Mayor. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1956.** Vistas de la Plaza Mayor con tranvías. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## NOTARIOS DEL CAMBIO URBANÍSTICO DE MADRID

A lo largo de toda su historia, los tranvías han visto cómo cambiaba la fisonomía de Madrid, a la par que ellos mismos se iban modernizando.

Como notarios de la historia de la capital, han sido observadores de primera línea de su extraordinario cambio urbanístico porque, a través de sus ventanas, miles de viajeros han visto la progresiva evolución de Madrid, con la construcción de nuevos ensanches que albergaran la rápida expansión de la ciudad, así como la construcción de edificios emblemáticos, o de grandes coliseos deportivos y culturales.



**1954.** Viajeros observando desde un tranvía las obras del Nuevo Estadio Chamartín que, un año después, pasaría a llamarse Estadio Santiago Bernabéu. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1956.** Reportaje. Nueva línea de tranvías en el poblado de San Blas. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## EL PRIMER RASCACIELOS DE MADRID

El tranvía madrileño también fue testigo de excepción de la construcción de edificios icónicos de la ciudad. Sin duda, uno de los más emblemáticos es el Edificio España.

Este edificio, situado en la misma Plaza de España, se empezó a construir en 1948, siendo terminado e inaugurado en 1953.

Durante muchos años, se trató del rascacielos más alto de la capital hasta que ese título honorífico le fue arrebatado por la Torre Madrid.

El Edificio España se destinó a albergar el famoso Hotel Plaza, tan popular en el Madrid de la segunda mitad del siglo XX, siendo en la actualidad un hotel de cuatro estrellas (de otra cadena) y un edificio que también acoge restaurantes... y hasta una piscina en la planta 21.



1957. Tranvía con el Edificio España de fondo. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## EMBAJADORES Y LA CASA DE BAÑOS

En esta panorámica de la Glorieta de Embajadores observamos cómo los ciudadanos se arremolinan y hacen cola junto a distintos tranvías. Se trata de una glorieta muy concurrida tanto por su ubicación (entre la Puerta de Toledo y la Estación de Atocha) como por la presencia del edificio que se observa: la Casa de Baños.

Era esta una instalación pública por la que el ayuntamiento facilitaba la posibilidad de higiene a los vecinos, ya que la mayoría de las casas del barrio carecían de posibilidades de aseo.



1956. Tranvías en la Glorieta de Embajadores. Colección 'Madrileños'.

## ■ CUATRO CAMINOS

La glorieta de Cuatro Caminos debe su nombre a las cuatro grandes vías que desembocan en ella y es un núcleo fundamental en el transporte del norte de Madrid.

A principios del siglo XX los tranvías llegaban hasta este punto, que entonces era un barrio obrero situado en el extrarradio de Madrid. Sin embargo, no tardaría mucho tiempo en ser fagocitado por la ciudad convirtiéndose en una de las salidas naturales de la capital.



1964. Reportaje. La circulación en la Glorieta de Cuatro Caminos. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



1964. Reportaje. Vistas de la Glorieta de Cuatro Caminos. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.

## 8. ESCAPARATE PUBLICITARIO

### ANUNCIOS SOBRE RAÍLES

El tranvía, como medio de transporte público madrileño, tuvo un gran protagonismo en la vida de los ciudadanos, pues era utilizado a diario por miles de personas. Por este motivo, enseguida se convirtió en objeto de deseo del sector publicitario que vio un potente medio de llegar a los consumidores, pues el tranvía circulaba imparable por las calles con el reclamo de grandes carteles dirigidos no sólo a sus usuarios, sino a toda la población.

De este modo, podemos observar cómo los vagones de los tranvías, a lo largo de los años que estuvieron en funcionamiento, fueron objeto de distintas campañas de publicidad de pequeñas y grandes empresas, que publicitaban productos de lo más variopinto: desde cremas a bebidas espirituosas, pasando por productos alimenticios o de electricidad.



**1941.** Fotografía de un tranvía con el anuncio de la crema 'Bella Aurora'. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.

## UBICACIÓN DE LA PUBLICIDAD

Lo más habitual es que la publicidad en los tranvías se encontrara en la parte exterior de los vagones. Se trataba del lugar más visible para quienes iban a subir, pero también para los peatones que los veían circular.

Además, era el lugar más amplio por lo que tenía una mayor visibilidad y más opciones para desarrollar la originalidad en el mensaje y la composición de la propaganda.

No obstante, la publicidad no se circunscribió al exterior sino que también estuvo presente en otros lugares del tranvía. Así, nos podemos encontrar muchas veces con anuncios publicitarios en el techo de los vagones y en el interior de los mismos, encima de las ventanas.

Incluso hay algún caso en el que se usaron los topes exteriores de los vagones para insertar el mensaje publicitario.



**1936.** Tranvía con publicidad de 'Anís de la Asturiana' en el techo, sobre las ventanas. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1956.** Vistas de la Plaza Mayor con un tranvía anunciando las máquinas de coser 'Alfa'. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1936.** Niño subido a un tope en el que se publicita 'Lotería de la Ciudad Universitaria'. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



**1946.** El lugar más común, y el más visible, para la publicidad era el exterior de los vagones como vemos en estos dos tranvías que comparten recorrido. En la imagen superior la publicidad correspondía a 'Heno de Pravia'; la de abajo, a 'Sepsa'. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



## TEMÁTICA Y MENSAJES PUBLICITARIOS

Además de ver el diseño de los rótulos, los anuncios en los tranvías madrileños nos permiten comprobar, tanto la evolución de la tipología de empresas que se anuncian, como la evolución del mensaje publicitario a lo largo del tiempo.

Hay marcas empresariales que siguen existiendo en nuestros días y nos permiten observar la evolución de sus eslóganes y la forma de dirigirse a sus potenciales clientes.

Por otro lado, hay empresas de productos muy presentes en el tranvía que ahora mismo no pueden anunciarse como lo hacían en esa época.

**1960.** Imagen de un tranvía antiguo con publicidad de 'Rhum Negrita', una bebida alcohólica de origen francés. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.





1958. Tranvía con publicidad del detergente 'Ono' y el eslogan 'Lava más blanco'. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1949. Tranvía por la calle Alcalá con publicidad del popular 'Anís del Mono'. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.



1953. Anuncio de la empresa de aparatos eléctricos 'Edesa' con la promesa de '¡¡Garantía indefinida!!'. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



**1955.** Reportaje sobre un tranvía con publicidad de la bebida italiana 'Campari'. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.

## LOS GRANDES ANUNCIANTES

La popularidad del tranvía, el gran número de líneas existentes y la cantidad de zonas que recorrían, hizo que las grandes corporaciones internacionales, dentro de las estrategias de implantación de sus productos en el territorio español, contemplaran la publicidad en el tranvía como parte esencial de las mismas.

De este modo, nos encontramos con publicidades en los tranvías de grandes empresas internacionales como Coca-Cola, que poco tiempo después de iniciar su actividad en España (la primera embotelladora en territorio nacional es de 1953) ya se publicitan en el tranvía. También se da el caso de empresas, como Philips, que llegaron a adaptar su color corporativo a las características del tranvía con el objetivo de tener más visibilidad.



**1960.** Tranvía, con publicidad de 'Coca-Cola', a la altura de la Plaza de Colón. Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



1954. Tranvía con una llamativa publicidad de 'Radio - Válvulas' de 'Philips' a su paso por la Puerta de Alcalá. Colección 'Madrileños'.



**1960.** Un tranvía circula por la Plaza de Cibeles con publicidad de los chocolates 'Lloret' de Villajoyosa (Alicante). Fondo fotográfico Cristóbal Portillo. ARCM.



**1949.** Tranvía con un cartel de la marca de dentífricos 'Denticlor' sobre las ventanas. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. ARCM.

## 9. TRANVÍAS DE OTROS PAÍSES



## PRESENTE EN MEDIO MUNDO

La Oystermouth Railway fue la primera compañía en el mundo que inició la aventura de poner en funcionamiento un servicio de tranvías con pasajeros. Así, en 1807, comenzaron a circular por Gales carruajes especialmente diseñados en una línea sobre carriles, tirado por caballos, construida para el transporte de mercancías.

Esta técnica llegó muy pronto al Nuevo Mundo, introduciéndose en Nueva York en 1832. Poco después, en 1858, se inauguran las primeras líneas en Ciudad de México, La Habana y Santiago de Chile, además de Río de Janeiro, Buenos Aires, Callao y Lima, donde se inauguraron entre 1859 y 1864.

En Europa de nuevo, el tranvía comenzó a recorrer las calles de París en 1854, a la España peninsular llegó en el año 1871 y a Düsseldorf, (Alemania) en 1876.

El tranvía tuvo un desarrollo considerable entre el comienzo del siglo XX y el período de entreguerras con la innovación de la tracción eléctrica, la multiplicación de las líneas y el incremento del número de pasajeros, convirtiéndose en el principal transporte urbano. El transporte a caballo había desaparecido prácticamente de todas las ciudades europeas y americanas alrededor de 1910, y los autobuses aún estaban en fase de desarrollo, aumentando su fiabilidad mecánica, pero aún no superaban al tranvía en prestaciones, mientras que el automóvil estaba aún (por poco tiempo) reservado a una clientela limitada.



1893. California. Grabado de tranvía con remolque. Fondo Julio Gómez de Salazar. ARCM.



**Finales del siglo XIX.** Mujer cayendo de un tranvía en Londres. Fondo Julio Gómez de Salazar. ARCM.



**1926.** Imagen del tranvía que sube a las montañas más cercanas a Berna (Suiza). Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1929.** Imagen de una calle de Belgrado en la que se están instalando los raíles del tranvía. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1930.** Guardia de circulación en Estambul (Turquía) con semáforo, tranvía y detrás un minarete. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1930.** Calle de Carlo Alberto (Milán) con un tranvía y personas paseando. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1930.** Tranvía de París. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1931.** Vista general de la plaza de San Pedro donde se están instalando vías para la comunicación entre Roma y la Ciudad del Vaticano mediante tranvías. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1930.** Vista de un tranvía pasando por una calle de la nueva Tiflis (Georgia). Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1934.** Imagen de mujeres japonesas observando el examen que están realizando algunas de ellas para ser conductoras de tranvía. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1930.** Tranvía en San Francisco (EE.UU.) especializado en llevar niños al colegio. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1935.** Antiguo tranvía y nuevo autobús londinenses. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



1935. Tranvía sin trolley practicando en Twickenham (Londres, Inglaterra).  
Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1935.** Conductor de un tranvía londinense ajustando las nuevas luces que han incorporado a estos vehículos para mejorar la seguridad en los días de niebla. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1930-1939.** Vista panorámica de la Münzstrasse en Berlín, a la altura de la plaza de Alejandro, con tranvías, vehículos y gente paseando por las aceras. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1939.** Vista del teatro municipal de Bromberg (Austria) y de un tranvía. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



**1939.** Imagen de tranvías adornados en las calles de Tokio, con motivo de los festejos por el nacimiento de la princesa Takako. Fondo fotográfico Gerardo Contreras. ARCM.



Archivos  
de la  
Comunidad  
de Madrid