

YO ME BAJO EN LA PRÓXIMA

150 AÑOS DEL
PRIMER TRANVÍA
EN MADRID

PUERTA DEL SOL
DE DIEGO DE LEÓN



Comunidad
de Madrid

YO ME BAJO
EN LA PRÓXIMA:
150 años
del primer tranvía
en Madrid



PRESIDENTA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

Isabel Díaz Ayuso

CONSEJERA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTES

Marta Rivera de la Cruz

DIRECTORA GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Elena Hernando Gonzalo

SUBDIRECTORA GENERAL DEL LIBRO

Isabel Moyano Andrés

YO ME BAJO EN LA PRÓXIMA: 150 AÑOS DEL PRIMER TRANVÍA EN MADRID

Del 12 de julio al 26 de septiembre de 2021

EXPOSICIÓN

ORGANIZA

Dirección General de Patrimonio Cultural
Subdirección General del Libro
Subdirección General de Archivos

COMISARIO

Francisco Juez Juarros

DISEÑO

mayo&más

COORDINACIÓN

Unidad de Coordinación y Planificación

CONSTRUCCIÓN

Feltro

COLOCACIÓN DE OBRA

TD Arte

ENMARCADO

Decograf

GRÁFICA

Boomerang

AUDIOVISUALES

Intervento

TRANSPORTE

Edit

CATÁLOGO

EDITA

Comunidad de Madrid

TEXTOS

Francisco Juez Juarros
Eulalia Iglesias
M.ª Nieves Sobrino García

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Acción Gráfica

IMPRESIÓN

BOCM

© de la edición: Comunidad de Madrid

© de los textos: Los autores

© de las imágenes: Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, Archivo Histórico de Protocolos de Madrid (Comunidad de Madrid), Biblioteca Regional de Madrid

DL: M-13815-2021

ISBN: 978-84-451-3922-6

Impreso en España – *Printed in Spain*

Agradecimientos: Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, Archivo Histórico de Protocolos de Madrid (Comunidad de Madrid), Museo del Ferrocarril de Madrid-FFE, Museo EMT de Madrid, Archivo Fotográfico de Metro de Madrid, Instituto del Patrimonio Cultural de España (Ministerio de Cultura y Deporte), Museo del Traje, Centro de Investigación del Patrimonio Etnológico (Madrid), Museo de Historia de Madrid, Andén 0. Metro de Madrid, Asociación de Amigos de la EMT y el Autobús

Índice

[7]

Presentación

[9]

Tranvía a la Biblioteca Regional de Madrid

[21]

Un paseo en tranvía por el Archivo Regional
de la Comunidad de Madrid

[31]

Yo me bajo en la próxima:
150 años del primer tranvía en Madrid



Niños viajando gratis sobre el tepe de un tranvía de la línea 64. 21/11/1945

Fondo fotográfico Martín Santos Yubero

Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, 3344.1

PRESENTACIÓN

LA APARICIÓN DEL TRANVÍA EN MADRID COINCIDIÓ CON la llegada a España de Amadeo de Saboya en 1871. Desde entonces y hasta el último tercio del siglo xx los tranvías formaron parte inseparable del paisaje urbano madrileño. Fueron testigos mudos de los avatares de la vida de la ciudad.

Arraigados en la sociedad madrileña, los recordamos ahora con una exposición que relata desde su aparición en las calles de la capital, con el primer tranvía tirado por mulas en la calle Serrano, hasta su desaparición, desplazado por el automóvil, en 1972.

La Biblioteca y el Archivo Regional de Madrid son dos instituciones fundamentales para acercarnos a su historia gracias a las ricas colecciones patrimoniales que conservan.

Recorremos su historia a través de los impresos, los manuscritos, los carteles, planos, fotografías o películas. Reconstruimos cómo fue ese viaje por nuestras calles, las imágenes de su evolución, de los proyectos e ideas que surgieron a su alrededor y que fueron conformando la ciudad y las costumbres de los madrileños.

De todos estos testimonios, huellas de la memoria de Madrid, se han seleccionado algunas piezas por su importancia, otras por su singularidad y alguna por los recuerdos que produce en los ciudadanos que viajaron en ellos. Todas, sin duda, nos hablan de un medio de transporte que fue seña de identidad de nuestra ciudad y que despierta un sentimiento de melancolía entre aquellos que lo utilizaron en su día a día y que también a veces anhelan recuperar.

Elena Hernando Gonzalo
Directora General de Patrimonio Cultural



Tranvía de la línea 32, Puerta del Sol-Diego de León. 1922

Colección 'Madrileños'. Archivo Fotográfico de la Comunidad de Madrid

Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, MIDE0002_000026

TRANVÍA A LA BIBLIOTECA REGIONAL DE MADRID

SE CUMPLEN 150 AÑOS DE LA LLEGADA A MADRID DEL primer tranvía eléctrico. Un sistema de tracción que cambió la imagen de la capital y facilitó la movilidad de los habitantes en una ciudad que crecía rápidamente.

Aunque, en la actualidad, apenas quedan vestigios en la ciudad que permitan identificar su paso por las calles y bulevares de Madrid, podemos investigar su historia explorando las excepcionales colecciones que custodia la Biblioteca Regional de Madrid (BRM).

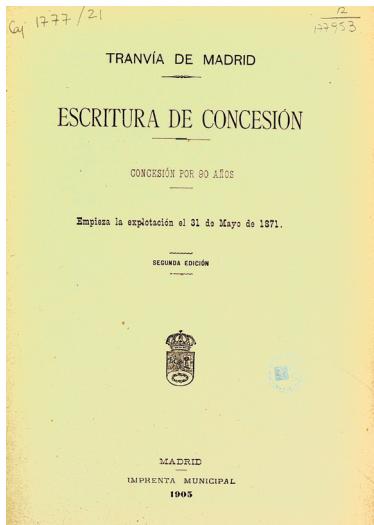
Emprendemos trayecto a través de una selección de materiales bibliográficos singulares para conocer la particular historia del tranvía madrileño.

Inicio del recorrido

A finales del siglo XIX, Madrid había empezado a abrir el perímetro de la muralla que tenía constreñida su expansión, impulsada por el aumento constante de habitantes. Había ido formando nuevos núcleos de población fuera de la cerca. El Plan Castro del Ensanche puso las bases urbanísticas del futuro Madrid y favoreció el desarrollo de una gran ciudad.

El tranvía planteaba realizar largos recorridos y esos trayectos requerían de vías amplias y longitud suficiente para que fuera rentable. Es, por tanto, el medio de circulación idóneo que facilitará el acercamiento de los arrabales y de los pueblos limítrofes como los Carabancheles, Vallecas, Vicálvaro, Hortaleza, y Chamartín de la Rosa hacia el centro, pues la mayoría de las líneas convergían en Sol y la plaza Mayor.

Se daban las condiciones necesarias para la aparición del tram-vía (*tramway*, “línea de carriles”), instalado ya en otras ciudades europeas y americanas. Un vehículo a modo de ómnibus arrastrado por un tiro de mulas o caballos



Tranvía de Madrid: escritura de concesión: concesión por 90 años, empieza la explotación el 31 de mayo de 1871. Madrid: [s.n.], 1905
(Imprenta Municipal). Biblioteca Regional de Madrid, Caj. 1777/21

que se deslizaba sobre unos carriles especiales que no impedían el tráfico de otras gentes y vehículos. De hecho, en 1843 circulaba ya un ómnibus entre la Puerta de Toledo y la Glorieta de Bilbao.

A partir de 1860 se realizan los primeros estudios y la posterior concesión de las primeras líneas de tranvía. Pero no es hasta mayo de 1871 cuando empieza a circular el primero. Era un tranvía de tracción de sangre o tranvía de mulas. La inauguración se celebró por todo lo alto y terminó con un banquete servido por Lhardy. En 1877 se pone en servicio el segundo tranvía que circulaba desde la plaza Mayor al Puente de Toledo, parte de un trayecto que llegaba a Carabanchel y Leganés.

Testimonio de este hecho es el impreso de la escritura de concesión del primer tranvía de Madrid: *Tranvía de Madrid: escritura de concesión: concesión por 90 años, empieza la explotación el 31 de mayo de 1871*. En él se especifican las condiciones económico-administrativas para la concesión de un “camino de hierro movido por fuerza animal para el servicio público de Madrid”.

Sin embargo, no todos los proyectos que se presentaban al Ayuntamiento para su concesión terminaban ejecutándose y es que no era sencillo llevarlos a cabo. Una muestra de ello es el ejemplar titulado *Tranvía eléctrico de la plaza de los Ministerios a la calle de Claudio Coello de Juan Hereza y Sancho (n. 1844) publicado en Madrid, por la imprenta Central a cargo de Víctor Saiz*

en 1883. Contiene la memoria de un proyecto presentado para la concesión de esta línea de tranvía, como indica claramente el peticionario de la concesión de su propia mano. El trazado conecta toda una zona de viviendas nuevas con el centro de la ciudad. Incluye ocho excelentes planos con el trayecto por el Madrid de la época, la máquina a vapor, el sistema de vías, etc.

Primera parada: tranvía eléctrico

A finales del siglo XIX, el 3 de octubre de 1898, dos líneas de tranvía pasan a tracción eléctrica: una desde el barrio de Salamanca a la Puerta del Sol y la otra de la Puerta del Sol al Hipódromo (actual plaza de San Juan de la Cruz). Progresivamente en el resto de la red se pusieron en servicio 55 coches eléctricos de color amarillo, por lo que se les llamó “los canarios”.

Este cambio en el sistema de tracción tuvo importantes consecuencias en otros aspectos de infraestructuras, mantenimiento de los vehículos y en la urbanización de la ciudad. Supuso una importante inversión económica y un desafío tecnológico, puesto que hubo que rehacer toda la red tranviaria. Las vías tuvieron que renovarse, también fue muy importante unir eléctricamente todos los raíles para asegurar el retorno de la corriente. Hubo que poner postes en la calle y la instalación de la línea aérea, con sus alimentaciones desde la fábrica de electricidad para garantizar el suministro de corriente eléctrica.

Este proceso queda patente en el álbum de fotografías que recoge la *Construcción del tranvía de Madrid*, fechado hacia 1905-1906. Reúne 96 fotografías de gelatinobromuro con escenarios muy variados. No es una fotografía de encargo, ni artística, parece más bien fotografía de aficionado, posiblemente de un ingeniero encargado de la obra. Retrata momentos del trabajo, maquinaria, cocheras, obras de infraestructura, instalación de los raíles, calles como Carmen, Alcalá, Puente de Toledo y, por supuesto, la Puerta del Sol.

Pero conocemos otros aspectos de las obras que hubo de emprender Madrid por otros documentos que se encuentran en los conjuntos bibliográficos



Obras del tranvía en la Puerta del Sol. Imagen incluida en el *Álbum de fotografías sobre la construcción del tranvía en Madrid. Ca. 1906*
Biblioteca Regional de Madrid, Mg. XXVIII/48

de personalidades madrileñas. Es el caso de la *Colección Personal de Jose María Garay Rowart, Conde del Valle de Súchill (1869-1940)*, alcalde de Madrid, en 1922. La correspondencia de Pedro Núñez Granes, director de los servicios municipales de obras públicas, que dirige al conde del Valle de Súchil, en la que plantea cuestiones relacionadas con la mejora del pavimento, la urbanización del extrarradio de Madrid o, más directamente, sobre la colocación de paralelas de tranvía en la Puerta del Sol para las líneas de Quevedo, Pozas y Bombilla. También documenta la cuestión empresarial de la evolución del tranvía con un informe sobre las competencias de la Sociedad Madrileña de Tranvías, recién constituida.

Hasta la llegada del tranvía eléctrico los sistemas de tracción eran el “de sangre” y el de vapor. Durante algún tiempo convivieron los tres sistemas de propulsión. Pero las ventajas del tranvía eléctrico eran mayores y con el tiempo se



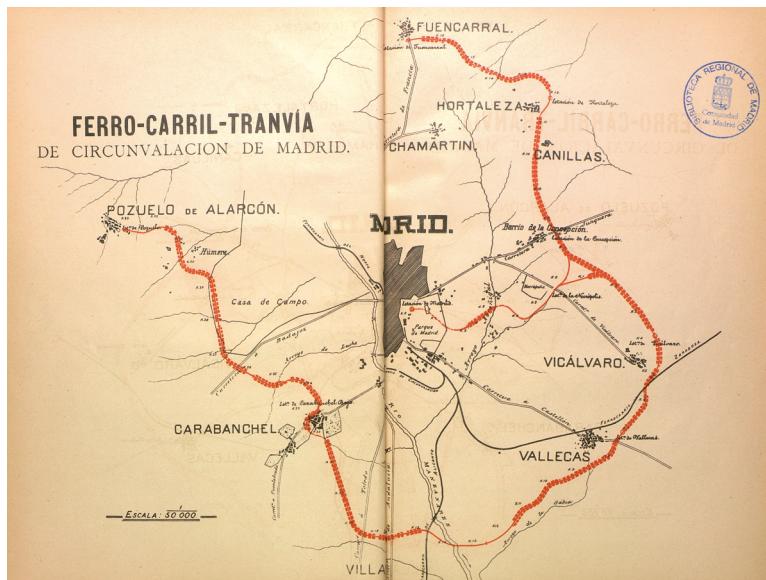
Plaza de Castelar. Foto: Lacoste. Tarjeta postal. Entre 1900 y 1904
Biblioteca Regional de Madrid, Mg. XXVIII-1465

fueron solucionando los inconvenientes: la velocidad alcanzada (en algunos casos el conductor tenía que echar arena delante para reducirla) y principalmente el peligro del tendido de los cables aéreos cuando entraban en contacto con otros cables como los del teléfono o el alumbrado público.

Fueron bastantes los modelos de tranvía que a lo largo del tiempo desfilaron por la capital aportando mejoras en cada momento. En 1901 se produce un cambio en el ancho de vía, empieza a funcionar el tranvía eléctrico de vía estrecha. Se introduce entonces un nuevo modelo eléctrico: Siemens Schuckert. Estos coches eran de color rojo y parece que no demasiado rápidos, de ahí que se conocieran como “cangrejos”.

Es la edad de oro de la tarjeta postal, un modo de mostrar la ciudad moderna y compartirlo con los que viven lejos. Postales como la plaza de Castelar (Madrid. Fot Lacoste, 1900-1904), o la del Banco del Río de la Plata y calle Barquillo (Madrid. Grafos, 1921-1933) transmiten rápidamente el ambiente de la ciudad y dan testimonio de la convivencia de coches, carros, tranvías (“canarios”, “grises” o “cangrejos”) y peatones cruzando por cualquier sitio.

Yo me bajo en la próxima: 150 años del primer tranvía en Madrid



Arturo Soria y Mata. *Ferrocarril-Tranvía de circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo: datos y noticias referentes a su construcción y explotación.*

Madrid: [s.n.], 1892. Biblioteca Regional de Madrid, A-510

La expansión de este medio de comunicación se produce en la segunda década del siglo XX. El proceso de electrificación termina en 1915. No obstante, la red de tranvías en este momento se caracteriza por la heterogeneidad de modelos y de compañías. En 1920 finaliza un proceso de concentración empresarial con la constitución de la Sociedad Madrileña de Tranvías (SMT), con mayoría de capital español. Fue un paso decisivo para la expansión de la red con criterios uniformes, la renovación de los tranvías antiguos, reordenación y numeración de las líneas, con excepción del tranvía de Ciudad Lineal de Arturo Soria.

Si hay un proyecto singular en la historia del tranvía, es la construcción de un tren-tranvía de circunvalación de Madrid proyectado por Arturo Soria

y Mata. El creador de la Ciudad Lineal vio en el tranvía la posibilidad de enlazar el extremo norte de la ciudad con el centro de Madrid a través de la barriada de Cuatro Caminos, y para ello creó el tranvía de la Compañía Madrileña de Urbanización (CMU). Arturo Soria plasmó sus ideas y proyectos en revistas e impresos, de los cuales conserva una parte interesante la Biblioteca Regional de Madrid.

El 6 de agosto de 1892 obtuvo la autorización para construir y explotar por noventa y nueve años un ferrocarril de vía ancha que enlazase con la capital. De esa misma fecha es la publicación *Ferrocarril-Tranvía de circunvalación de Madrid á Canillas, Hortaleza, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo: datos y noticias referentes á su construcción y explotación* que incluye el plano del recorrido del ferrocarril-tranvía.

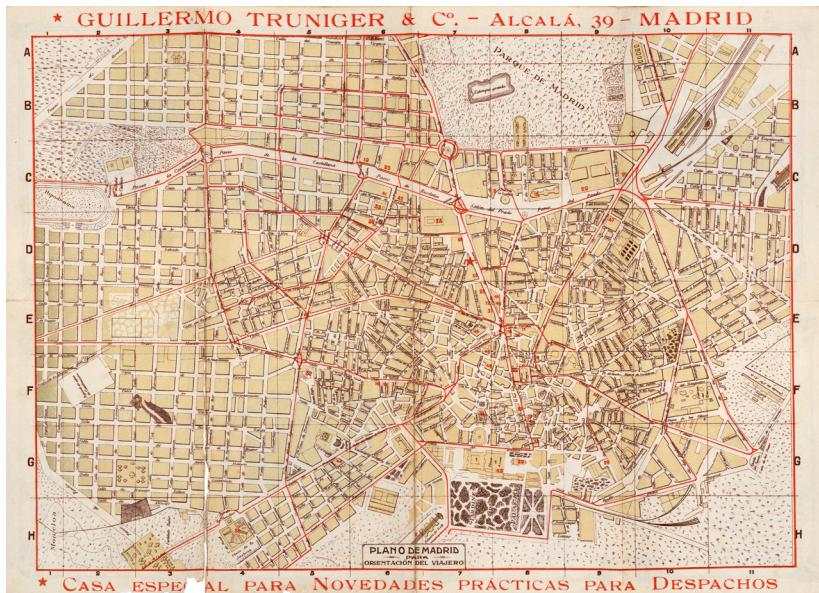
Segunda parada: transporte popular

La popularidad del tranvía se debía, en parte, a la frecuencia de los servicios, su accesibilidad y la penetración en los barrios a través del trazado de las calles. Con la aparición del tranvía eléctrico los habitantes de Madrid podían moverse con mayor comodidad y el centro de la ciudad estaba al alcance de todos. Desde la aparición de las primeras líneas, hacia 1905, prácticamente la mitad tenía punto de partida o llegada en la Puerta del Sol.

Para comprender la red de líneas que atravesaba Madrid de punta a punta se publicaron planos, que servían como soporte publicitario, dirigidos a los viajeros que visitaban Madrid. En ellos se identificaban numéricamente lugares significativos, líneas de tranvía trazadas a lo largo de las calles y, además, estaban plegados para llevarlos cómodamente. Un ejemplo es el *Plano de Madrid para orientación del viajero*, publicado por la Compañía mecanográfica Guillermo Trúniger, de los que la BRM conserva sendos mapas de 1916 y 1923.

La historia del tranvía se percibe también en pequeñas piezas que por su carácter efímero raramente llegan a nosotros. Son los *billetes de tranvía*, entre 1905-1940, y los *de ómnibus*, entre 1881-1902, que se conservan en

Yo me bajo en la próxima: 150 años del primer tranvía en Madrid



Plano de Madrid para orientación del viajero. Barcelona, Guillermo Trúniger & C°, [1916?]. Biblioteca Regional de Madrid, Mp. IV-46

la BRM. Antes de que se estableciera el “trayecto único” el cobrador del tranvía llevaba unos tacos de billetes, de distintos colores, según las posibilidades que tenía el pasajero de subirse o apearse en las distintas paradas del trayecto. El cobrador era el responsable de lo que ocurriera dentro y fuera, en la plataforma del tranvía, por lo que tenía mucho cuidado de vigilar quién subía, bajaba, y que pagara el trayecto.

Fin de trayecto

A partir del último cuarto del siglo XIX el tranvía es insuficiente para absorber el gran aumento de población de Madrid que vive en los nuevos barrios y municipios del entorno. Se hace necesario entonces apoyar nuevas formas de transporte. En 1916 se aprueba el expediente de concesión

del proyecto de cuatro líneas del Ferrocarril Central Metropolitano, que se inauguró en octubre de 1919. El autobús llegó algo más tarde, cuando la Sociedad General de Autobuses puso en funcionamiento una red de cinco autobuses, en octubre de 1924.

Comienza el camino hacia la integración del transporte público que da lugar en 1933 a la formación de la Empresa Mixta de Transporte. La red de tranvía gana estabilidad empresarial. En 1935 se incorporan a la red 24 coches General Electric y se inicia la modernización de los tranvías de las series Charleroi II a V. En paralelo, la implantación de una moderna red de autobuses llegó a tener 9 líneas y 43 vehículos.

Prueba de esta integración es la publicación del plano, línea de autobuses, tranvías y metropolitano, Concurso de autobuses de Madrid. Sociedad Anónima de Transportes (Madrid), 1931, donde queda patente la necesidad de convivencia de los distintos medios de comunicación que fue fraguándose a partir de 1916 y materializándose en la constitución de distintas sociedades hasta 1933 con la creación de la Empresa Mixta de Transporte.

La Guerra Civil afectó de manera considerable al tranvía, tanto a los vehículos como a las infraestructuras, solo pararon los vehículos de los trayectos de la margen derecha del Manzanares. Con el fin de la contienda se va restaurando el servicio y en 1946 llegan 41 coches President Committee



Plano de la línea de autobuses, tranvías y metropolitano. En: Sociedad Anónima de Transportes Automóviles. *Concurso de autobuses de Madrid*. [Madrid], 1931. Biblioteca Regional de Madrid, Mp. XXIX/2

Conference (P.C.C.) importados de Italia. Se hace un gran esfuerzo para reparar la red y se construyen nuevas líneas. En 1947 se crea la Empresa Municipal de Transportes y se rescatan todas las concesiones. El modelo de tranvía más representativo fue el conocido 5000.

En 1954, la red alcanza la máxima extensión con 188 km de vías, y en 1953 se registra el máximo número de tranvías, 512 coches. Sin embargo, hay otros datos que muestran su próxima desaparición: supresión de la red del centro histórico, antigüedad del parque móvil, cuestionamiento del papel del tranvía en la movilidad de Madrid.

La industria del automóvil iba en aumento y la ampliación de las redes de autobús y metro a partir de los años 50 contribuyó a la pérdida de viajeros, pues se solapaban algunos de los recorridos. Se va produciendo una mejora en los autobuses que se perciben como un medio más rápido, cómodo y flexible mientras se procede al desmantelamiento de la red de tranvías. En 1970 se mantienen solo cuatro líneas que irán desapareciendo hasta la supresión definitiva el 2 de junio de 1972 de las línea 70 (plaza de Castilla-San Blas) y la 77 (Pueblo Nuevo-Ciudad Pegaso).

La prensa y las revistas reflejan el día a día de la historia del tranvía en Madrid con noticias de actualidad y sucesos: apertura de nuevas líneas, subida de tarifas o el relato de accidentes que parece que eran bastante frecuentes al realizar las maniobras para el cambio de vía en la carrera de San Jerónimo. Algunos títulos seleccionados para esta exposición son *El Año político* (1896-1928) o *El Gráfico* (1904); muy diferente es la información del *Boletín Oficial de la Provincia*, donde aparecen los proyectos de tranvía aprobados e información de carácter oficial.

La literatura y el arte no son ajenos a la historia del tranvía. Símbolo de progreso, con el paso del tiempo su percepción ha ido cambiando hasta la visión romántica de nuestros días. Algunos testimonios literarios son los artículos publicados en prensa, en la sección de coplas madrileñas del *Heraldo de Madrid*, entre 1923-1926, por Antonio Casero. Los recortes de sus artícu-

los fueron reunidos por el poeta y dramaturgo madrileño de corte costumbrista, y se conservan hoy en la Colección Personal de Antonio Casero (1874-1936) en la BRM.

También son memoria de la vida del tranvía las películas del cine español. Muchas de ellas rodadas cuando todavía circulaba el tranvía por Madrid, desde *Surcos a Margarita se llama mi amor*, etc., reflejan el significado de este medio de transporte en la vida de los habitantes de Madrid.

Hemos intentado resumir en estas páginas un siglo de una historia singular como la del tranvía en Madrid a través de las colecciones patrimoniales de la BRM. Para obtener la visión más completa posible hemos contado con todas las Secciones de la biblioteca. Lo expuesto es únicamente una pequeña parte de los testimonios que se conservan en ella. Sin embargo, es una muestra suficientemente destacada para adentrarnos como pasajeros en el recorrido de un momento de la historia madrileña.

Eulalia Iglesias Matas
Directora de la Biblioteca Regional de Madrid

COPLAS MADRILEÑAS
EN EL TRANVÍA

DE SOL A CUATRO GANIMOS

No despierta más al charro,
porque el charval ya dormidímos.

—Sí, pero es que...

—...Nada importa;

yo doy por el los días confirmas...

...que ve nata a la creatura,

yo pongo en el mundo

que, ¡ah! Dios won qui cosa

así, que cosa...

—Es usté un gentil-hombre!

—Soy un genial caballero,

que no soy torero ni de lana,

ni cobrador, ni soy borrico

ni soy padre de familia

...que l'entendí...

...que a uno no le importa

que a uno no le importa

que aquí nadie s'ha metido

con la creatura...

—Hueso...

a otra cosa, y devuélvame

la vinita, que con esto

no me tendré telegrama

de la casa...

—Al momento...

—Obedez...

—Se l'estima a usté el obsequio,

y al respetivo del nieto...

—Tú no me lo mereces...

...si yo tengo seta en casa

que me llegan al trastero;

—Tú no me lo mereces...

...que no te entiendo...

—Tú no me lo mereces...

...que se ve el enanito en su cuerpo;

...que no te entiendo...

...que yo no me entiendo...

...que con su tarterilla al hombro

...que yo no me entiendo...

—¡Qués!...

Viváis mató de sorprendido

que yo no me entiendo...

—¡Qués!...

—¡No!... ¡No!... ¡No!...



Cabecera del tranvía 24, bajo la nieve, en la plaza Mayor. 1/01/1942

Fondo fotográfico Martín Santos Yubero

Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, 031531.1

UN PASEO EN TRANVÍA POR EL ARCHIVO REGIONAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID

EN LOS AÑOS 90 DEL PASADO SIGLO XX, LA COMUNIDAD de Madrid adquirió un conjunto de casi medio millón de imágenes fotográficas de un autor por aquel entonces bastante desconocido para el gran público, Martín Santos Yubero, y tomó la decisión de conservar esas imágenes en el Archivo Regional de la Comunidad de Madrid por considerar que era el lugar más apropiado para evitar su pérdida o deterioro.

De esta forma se inició la relación del Archivo Regional con la fotografía. Y lo que comenzó siendo algo casi fortuito y con pocos puntos en común con la finalidad principal de este archivo —custodiar los documentos producidos por la Administración autonómica madrileña— se acabó convirtiendo en una de sus señas de identidad, hasta el punto de poder decir que el Archivo Regional es hoy en día un referente en el campo de la fotografía.

Con un volumen cercano a los dos millones de imágenes fotográficas fechadas entre el último tercio del siglo XIX y principios del siglo XXI, el Archivo Regional es parada obligatoria para todo aquel que desee conocer o investigar sobre la fotografía o sobre la historia gráfica de Madrid y su comunidad. Y todo ello porque a la llegada de las imágenes de Santos Yubero le siguieron las de otros fondos con los que paulatinamente se ha ido incrementando y enriqueciendo el abanico fotográfico del archivo. La heterogeneidad de sus autores, el modo de ingreso de los fondos, el volumen de imágenes de cada uno de ellos y su temática son algunas de las razones que explican el que durante las últimas dos décadas fotoperiodistas convivan con fotógrafos de estudio, retratistas de paisajes, oficios y costumbres o representantes de movimientos culturales; que las compras compartan espacio con donaciones y depósitos, y que los fondos íntegramente fotográficos coexistan con otros que, además, tienen una parte textual.



Tranvía a su paso por la plaza de Cibeles. 1915.

Archivo Fotográfico de la Comunidad de Madrid, Colección 'Madrileños'. Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, ES 28079 ARCM
COMO0003_000118

Esta diversidad no impide, sin embargo, que estos fondos participen de un nexo común: todos ellos son documentos. Porque más allá del valor afectivo de una imagen, de su belleza o de las técnicas utilizadas para conseguir encuadres o calidades más perfectas, la fotografía no deja de ser el testimonio y la captación de personas, hechos y lugares concretos en un instante preciso. Ese carácter testimonial es lo que convierte la fotografía en documento —bien es verdad que con formatos, soportes y características diferentes a los que habitualmente tiene un documento en papel— y, como tal, encuentra en los archivos el lugar natural apropiado para su custodia, conservación, tratamiento y difusión.

No es exagerado afirmar que es posible encontrar imágenes de casi cualquier temática en los fondos fotográficos del Archivo Regional y el tranvía en Madrid, su nacimiento, desarrollo y desaparición, no es una excepción. Sorprende observar hasta qué punto fotografía y tranvía viajan juntos: a las imágenes en las que el tranvía es el claro protagonista, se añaden otras en las que, puesto el foco de atención en otros temas, personas o lugares, el tranvía se cuela como artista invitado y, a veces, accidental. Son imágenes en soportes y formatos variados, tomadas en momentos cronológicos diferentes, por autores distintos y, por tanto, con enfoques diversos, pero todas ellas irradian tal fuerza, riqueza y singularidad que se convierten casi sin pretenderlo en testimonio excepcional de cómo fue y cómo influyó este medio de transporte, arquetipo de la modernidad en sus inicios, en la vida de la ciudad y sus habitantes, y de cómo se fusionó con el paisaje urbanístico madrileño.

Este paseo fotográfico por los tranvías que se muestran en esta exposición transita por cuatro de las colecciones y fondos fotográficos que custodia el Archivo Regional, todos ellos relevantes por diferentes motivos. Una de las joyas más valiosas y, quizá algo desconocida, es la Colección ‘Postales de Madrid’, por cuanto que sus algo más de mil postales, fechadas entre finales del siglo XIX y mediados del siglo XX, y realizadas, entre otros, por imprentas y fotógrafos de la talla de Hauser y Menet, Lacoste o Laurent, permiten conocer lugares que ya no existen, la moda de cada época, la evolución urbanística de la ciudad, los usos y costumbres de cada momento o acontecimientos históricos de gran importancia, reflejado todo ello de forma natural pero con un exquisito cuidado técnico.

Esta misma diversidad temática puede encontrarse en la Colección ‘Madriñanos’: Archivo Fotográfico de la Comunidad de Madrid, pero, en contraposición con las postales, el valor de las más de veinticuatro mil imágenes digitales que conforman esta colección se encuentra en que sus fotografías no están hechas por fotógrafos conocidos y consolidados en su profesión, sino por ciudadanos anónimos que, desde fechas tan tempranas como finales del siglo XIX, comienzan a reflejar el pulso de la ciudad en fotografías familiares y personales, lo que les confiere una intimidad, heterogeneidad y, al mismo tiempo, una frescura y espontaneidad de la que quizás adolecen otros fondos fotográficos.

Un fotoperiodista y un fotógrafo de estudio que también ejerció de redactor gráfico firman los dos fondos más voluminosos del archivo, Martín Santos Yubero y Cristóbal Portillo respectivamente, con casi un millón y medio de imágenes fotográficas entre ambos, cifra que por sí sola da idea de su amplitud cronológica y diversidad temática. Sus fotografías reflejan el talento y la trayectoria profesional de ambos autores, así como sus visiones, técnicas y uso de soportes, pero, sobre todo, son el fiel espejo de ese siglo XX en el que se enmarcan repleto de acontecimientos de toda índole, pero también de profundas emociones y sentimientos, lo que les da una impronta especial que les diferencia del resto de imágenes del archivo.



Comida familiar al aire libre con el tranvía 41 al fondo, posiblemente en la última parada: Puerta de Hierro. 1916. Archivo Fotográfico de la Comunidad de Madrid, Colección 'Madrileños'. Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, ES 28079 ARCM ALSU0001_000021

En el marco incommensurable que ofrecen estas colecciones y fondos, el viajero de este paseo encuentra multitud de aspectos, temas y detalles en los que fijarse y perderse; ahí reside el encanto de estas imágenes. Al observar este conjunto de fotografías, llama rápidamente la atención la capacidad de unión que tuvo el tranvía, pues, sin prisa pero sin pausa, posibilitó que lo que a finales del siglo XIX y principios del XX era periferia se acercara cada vez más al resto de la ciudad. Y de ese modo, como puede apreciarse en algunas de las imágenes más antiguas, fue posible ir a pasear al Pardo, acceder más fácilmente a alguno de los merenderos de Las Ventas del Espíritu Santo, acudir a la plaza de toros de Goya o de Las Ventas o llegar hasta el estadio de fútbol de Chamartín.

Las fotografías captan de forma vibrante y extraordinaria las calles y plazas por las que transita el tranvía: Sol, plaza Mayor, Cibeles, Puerta de Alcalá, barrio de Salamanca, Puerta de Toledo, Ciudad Universitaria... se convierten en lugares de acceso fácil y rápido para sus viajeros, ya vayan estos a sus trabajos y quehaceres diarios, ya se dirijan a otro tipo de actividades de carácter social. Niños, mujeres, estudiantes, políticos, toreros, empresarios que hasta firmaban contratos en la cola de espera del tranvía..., no quedó nadie sin utilizar este servicio público y desde sus asientos asistieron al cambio y transformación de la ciudad durante el siglo xx, a su crecimiento imparable y a su modernización, aunque esta, paradójicamente, acabara siendo una de las causas de su desaparición. Las últimas líneas de tranvía —cuyos posteriores recorridos quedan plasmados en estas imágenes— dejarán de transitar la ciudad a principios de los años 70 del siglo xx, cuando la progresiva expansión del vehículo particular y la consolidación de otros medios de transporte más rápidos y modernos le ganen la partida.

Pero, hasta ese momento, el tranvía fue, salvando las distancias, *trending topic* y se convirtió rápidamente en uno de los transportes más utilizados hasta la aparición del metro e, incluso, después de él. A ello contribuyeron muchos factores, siendo sin duda uno de los más importantes su precio popular y asequible para casi todos. Pero ni estos precios ni tampoco la contundente intervención de los agentes de la autoridad —tan bien documentada en estas imágenes— pudieron evitar que los topes del tranvía fueran utilizados por aquellos que no querían, o no podían, pagar el billete y por niños y jóvenes que, en ocasiones, se valían de él como diversión. Las fotografías dan buena idea del riesgo y peligro que supuso viajar de esta forma en una ciudad cada vez más atestada de vehículos.

Porque si algo dejan ver las imágenes de este paseo, es que las calles madrileñas eran un espacio compartido por viandantes, carruajes, carros, tranvías y, según fue avanzando el tiempo, coches, motocicletas y autobuses en lo que podría definirse como un caos organizado. No es de extrañar, pues, que el tranvía sufriera toda clase de accidentes y percances: atropellos, choques con otros vehículos o descarrilamientos fueron frecuentes desde



Choque de un tranvía con un camión en la calle de Segovia. 28/10/1957.

Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, 15378.008

que el tranvía inició su andadura y las imágenes que los muestran —como es el caso del siniestro ocurrido en el Puente de Toledo en los años 50 del siglo xx— aún hoy provocan estremecimiento al observar los graves daños personales que ocasionaron.

Más de allá de calles, pasajeros e itinerarios, las imágenes del tranvía conservan el alma y esfuerzo de quienes trabajaron en ellos y dedicaron su vida a tratar de dar el mejor servicio público. Las imágenes de este paseo permiten conocer a algunas de estas personas, siempre correctamente uniformadas, y reflejan como nadie al conductor que dirige cada vehículo; al revisor que controla que todos los viajeros han abonado su billete; al cartero que se encarga del correo del buzón instalado en la parte trasera de los vagones, algo casi impensable en una época en la que el correo electrónico ha desplazado a otras formas de comunicación interpersonal; al guardaguas de Cibeles, y a los muchos obreros que trabajaron en los distintos ta-



Guardagujas trabajando en el último día en el que circuló el tranvía en Madrid. 1/06/1972. Fondo fotográfico Martín Santos Yubero. Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, Santos Yubero 28477.2

llerías y cocheras que se levantaron en distintos puntos de la ciudad. Hablar de la Bombilla, Cuatro Caminos, Fuencarral o Magallanes es evocar esas grandes naves donde se aunaban esfuerzos por arreglar los vehículos estropeados o donde estos se dejaban abandonados a modo de desguace cuando ya no podían seguir siendo útiles. Grandes espacios que se fueron adaptando a la evolución tecnológica que experimentó el propio tranvía, de ahí que la paja y el heno para las caballerías que tiraban de los primeros tranvías de tracción animal fueran dejando paso a vías y catenarias eléctricas y al resto de avances tecnológicos que trajo el siglo xx.

Todos estos cambios tuvieron también su impacto sobre el diseño y entramado de la ciudad. La instalación de vías y postes tras la llegada de la electricidad, la ampliación de la red tranviaria tras el surgimiento de nuevos barrios, la adaptación de esta red a los nuevos modelos de vehículos..., fueron todos causa de que las calles madrileñas y sus vecinos sufrieran los rigores e incomodidades

de constantes obras. Las imágenes que las reflejan producen gran impresión en el espectador no tanto por su magnitud como por poder conocer de primera mano las difíciles condiciones de trabajo en que se llevaron a cabo.

Algunos de los detalles de este paseo fotográfico atraen casi instintivamente la mirada del espectador. Así ocurre con las imágenes que muestran el papel que desempeñó el tranvía durante la Guerra Civil, años en los que realizó labores de guerra —señalizando en ocasiones sus vagones con una letra “X” para indicar que esos vehículos se utilizaban para servicios reservados y maniobras— mientras continuó siendo medio de transporte de una población muy castigada por el conflicto. Algunas de las imágenes de esa época commueven profundamente al ver a ancianos, mujeres y, sobre todo, niños acceder al tranvía portando grandes cestos, quizá para abastecerse de comida, momento que algunos de sus protagonistas más pequeños aprovechan para mirar de frente al objetivo de la cámara y mostrar al fotógrafo una tierna sonrisa infantil y adolescente.

La publicidad —esa forma de comunicación que, erróneamente, parece tan ligada a nuestra época actual— es otro de los aspectos que casi de forma involuntaria atraen la atención del paseante, pues casi desde los primeros momentos de su aparición el tranvía fue un medio habitual para que marcas de todo tipo de productos —Aguas de Carabaña, Aspirina, Maicena, Philips o Anís la Castellana— intentaran captar la atención de pasajeros y viandantes aprovechando cualquier espacio exterior e interior de los vagones para resaltar las bondades de sus productos.

El tranvía es nostalgia del pasado: para algunos, de su niñez y juventud; para otros, de los recuerdos oídos contar una y otra vez a sus padres y abuelos; y para todos, de una época en la que este medio de transporte simbolizó modernidad y progreso. Y de todo ello dan fiel testimonio las fotografías del Archivo Regional.

Este texto no puede terminar sin una mención a las personas de las Unidades de Planificación y Programación Archivística, de Difusión y Divulgación y



Dibujo en perspectiva de un tranvía tirado por mulas y conducido por un cochero. Tinta y aguada sobre cartulina, 16,7 x 30,6 cm. 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 de condiciones insertos*. Anterior a 1868. Archivo Histórico de Protocolos de Madrid, T. 27975, f. 1139r-1155v

de Restauración y Reproducción de Documentos de la Subdirección General de Archivos y Gestión Documental, cuya contribución ha hecho posible, de una forma u otra, tanto esta presentación como la preparación de las imágenes que se incluyen en esta exposición, así como al Archivo Histórico de Protocolos de Madrid, cuyo préstamo de un dibujo original de un ómnibus fechado en 1868 contribuye de forma sobresaliente a conocer los orígenes del tranvía en Madrid.

Con ello, solo resta por decir al pasajero de este paseo fotográfico: “¡Señores viajeros, próxima parada: Archivo Regional de la Comunidad de Madrid!”.

M.ª Nieves Sobrino García
Directora del Archivo Regional
de la Comunidad de Madrid



Personas que suben al tranvía de Fuencarral durante la guerra para conseguir víveres en el centro de la ciudad. 1937

Fondo fotográfico Martín Santos Yubero

Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, 033069.6

YO ME BAJO EN LA PRÓXIMA: 150 AÑOS DEL PRIMER TRANVÍA EN MADRID

HA SIDO LARGO Y COMPLICADO EL PROCESO PARA QUE se pusiera en marcha, pero ya está aquí. Antes de que el tranvía llegara a Madrid lo había hecho un vehículo de extraño nombre, el ómnibus, un carroaje de gran capacidad tirado por mulas, que no iba sobre raíles, sino que intentaba circular sobre el accidentado pavimento madrileño. Luego se presentaron propuestas, se autorizaron estudios y se crearon compañías para traer a Madrid el nuevo vehículo que se desplazaba sobre raíles, con la promesa de mejorar la comodidad de los pasajeros e incrementar la rapidez de los traslados, pero durante casi veinte años ningún proyecto llegó a fructificar. Hasta hoy, 31 de mayo de 1871, en el primer año de reinado de Amadeo I.

Estoy esperando, nervioso, al tranvía en la calle de Serrano, cuando un joven con bigote, elegantemente vestido, de mirada aguda y acento canario, me dice:

— Yo me subo en el próximo, ¿y usted?

Creo que es ese escritor, cuyo nombre ahora no recuerdo, que ha publicado ya su primera novela, ambientada en el Trienio Liberal. Le digo que yo también me subo, que estoy deseando disfrutar del nuevo medio de transporte que ha llegado a Madrid.

¡Ya se aproxima! Es un tranvía de dos pisos tirado por mulas y realiza el trayecto entre el extremo norte del moderno barrio de Salamanca y la Puerta del Sol, aunque pronto se prolongará hasta la plaza de Oriente y luego hasta el barrio de Pozas. No tardará en desaparecer el piso alto y además se incorporarán unos vehículos muy ligeros, con plataformas abiertas y solo equipadas con livianas estructuras para proteger del sol a los viajeros, llamados “jardineras”.

Con el escritor y conmigo el vehículo está completo, no cabe nadie más. Iniciamos un viaje que tiene como destino la Biblioteca Regional, donde una exposición, ciento cincuenta años después, tratará de recordar una historia que se inicia hoy.

No he podido sentarme con el escritor, pero tengo a mi lado a un parlanchín compañero de viaje que me cuenta que ha viajado a Londres y que allí los tranvías llevan circulando más de diez años y que él ya se había subido a uno de ellos en la capital británica.

— ¿Sabía usted que es de capital inglés la compañía que ha puesto en marcha este ingenio?, me indica mi anglófilo amigo.

Prefiero no decirle que poco después los belgas se harán con esta y con otras futuras empresas. En efecto, la historia empresarial del tranvía madrileño a lo largo de un siglo ha sido muy compleja. Inicialmente se pusieron en marcha diferentes compañías, que se fueron fusionando, hasta alumbrar la Sociedad General en 1899, de capital belga, que asumió todas las concesiones, salvo el Tranvía de la Compañía Madrileña de Urbanización (CMU), presidida por Arturo Soria y que vertebraba su Ciudad Lineal y la conectaba con Madrid. En 1920, la Sociedad Madrileña de Tranvías, de capital español, absorbió la Sociedad General, que en 1933 se convirtió en la Empresa Mixta de Transportes Urbanos, con participación del ayuntamiento; fue el origen de la Empresa Municipal de Transportes, nacida en 1947 y que cinco años después se hizo cargo de la red de la CMU.

El desarrollo de las líneas ha sido también complejo. Como hemos visto, la primera conectaba dos jovencísimos barrios del incipiente ensanche pasando por la Puerta del Sol. Poco después Arturo Soria ideó un tranvía que enlazaba las estaciones ferroviarias y los mercados, a través también del centro de Madrid. A continuación, se pusieron en marcha líneas que iban desde el casco histórico hasta el límite septentrional del ensanche, donde se encontraba el Hipódromo, así como a los arrabales de Cuatro

Caminos, Prosperidad o Ventas, e incluso a los municipios de la periferia, como Carabanchel y Leganés. También, todavía en el siglo XIX, se pusieron en funcionamiento líneas que discurrían por las rondas del ensanche.

Pero dejemos este repaso a la historia de las primeras líneas de Madrid. Hemos llegado a Cibeles. El tranvía ya no avanza tirado por las mulas, sino que es de tracción eléctrica. Es un moderno Thomson Houston, de color amarillo, al que los madrileños conocen como “canario”. Hace un par de años tuvo lugar el desastre del 98, por lo que estamos en plena regencia de María Cristina y los tendidos de cables van formando poco a poco en las calles esa “gran tela de araña con que las compañías eléctricas tienen cazados a todos los ciudadanos”, como decía Ramón Gómez de la Serna¹.

Los viajeros vamos sentados en asientos corridos. En la calle, junto a su garita, el guardaguas realiza la maniobra necesaria para que podamos dirigirnos por la calle de Alcalá hacia Sol. El tranvía va abarrotado. El transporte urbano es un fenómeno que se relaciona con el surgimiento de las masas y el crecimiento de las ciudades. Es el año 1900 y Madrid ya supera sobradamente el medio millón de habitantes.

El “canario” coincide en la subida de la calle de Alcalá con tranvías de mulas, ómnibus, simones, calesas, carretas y peatones, muy aficionados a circular por mitad de la calzada. También veo un ripert, un ómnibus muy ligero, con un sistema patentado de ruedas que le permite aprovechar las vías de los tranvías, lo que da lugar a numerosos conflictos y pleitos. Sin embargo, algunas empresas tranviarias cuentan con sus propios ómnibus que utilizan sus vías gracias al sistema Canterac. Los conocidos en Madrid como “maquinillas”, es decir, los contaminantes tranvías de vapor, sin embargo, solo circulan por la periferia.

¹ Gómez de la Serna, Ramón (1988): *Elucidario de Madrid*. Madrid: Ayuso D.L., (1.ª ed. 1931), p. 99.

Yo me bajo en la próxima: 150 años del primer tranvía en Madrid



Tranvía a vapor de Madrid a Colmenar Viejo y Ramal a Chamartín de la Rosa: acción de 25 pesetas. Madrid: [s.n.], 1894
Biblioteca Regional de Madrid, Mg. XXX/23

Sube gente en cualquier punto del trayecto, todavía no hay paradas establecidas. Sin duda, es el primer transporte público de la ciudad digno de ese nombre, es decir, con servicio regular y organizado. Además, permite poner en relación el centro, el ensanche y la periferia, y, de ese modo, vertebrar mejor la ciudad. El tranvía es, en definitiva, un verdadero democratizador del transporte.

No obstante, cada línea se distingue por un ambiente propio, un perfume característico, como el tranvía del barrio de Salamanca, en el que “en vez del olor chotuno que suelen exhalar los cargamentos de obreros allá en las líneas del Pacífico y del Hipódromo, vagan por la atmósfera del tranvía emanaciones de flores, vaho de cuerpos limpios y brisas del iris de la ropa blanca”².

Pero, además de a los pasajeros, la exposición hacia la que se dirige este vehículo pretende hacer un pequeño homenaje a todos los trabajadores del tranvía

² Pardo Bazán, Emilia (1900): “En tranvía”, en *El Imparcial*, 24/02/1900.

madrileño desde su puesta en marcha en 1871. Hombres (durante la guerra también algunas mujeres) que han trabajado duramente para conducir a los madrileños a sus labores, encuentros, compras o actividades de ocio.

Un señor que va de pie en un extremo del tranvía enciende un cigarro, pero, tras recibir la inmediata recriminación del cobrador, lo apaga. Un joven estudiante sentado a mi lado me dice:

— El viajero que penetra en un tranvía está obligado a pagar en cuanto sube, a conservar el billete, a no escupir, a no bajarse en marcha, a no desceder por la entrevía, a salir por la puerta delantera, a no fumar, a no hablar con el conductor y á enseñar el billete a cualquier empleado que así lo exija. Milagro ha sido que las compañías no hayan obligado al viajero a recitar unos versos de Unamuno o a cantar el tango de moda para que el cobrador fuese distraído³.

Asomado a la ventanilla veo edificios que no se conservan en el siglo xxi y otros que sí permanecen en pie. Pienso sobre la importancia de cuidar nuestro patrimonio y me apena que los madrileños no hayamos sido capaces de conservar casi nada de este protagonista de la vida de la ciudad desde hace 150 años que es el tranvía. Apenas sobreviven tres vehículos de



³ Palabras literales extraídas del artículo “El tranvía en su trole”, en *Alegria!*, 27/11/1907, pp. 9-10.



Celebración popular por la proclamación de la Segunda República. 14/04/1931.
Londres: Planet News. Biblioteca Regional de Madrid, Mg. XXVIII/1460

los cientos que han circulado por las calles de Madrid. Y muy pocos objetos. En la exposición del sesquicentenario del tranvía que se celebra en la Biblioteca Regional hemos reunido buena parte de ellos.

Nos cruzamos con un vehículo con el número 8 en su tablilla, repleto de chulapos y chulapas que van a la Bombilla.

— Con razón se dice “más chulo que un ocho”, ¡naturaca! —me dice un señor gordo que se abanica con el diario de la tarde.

Gracias al tranvía, durante décadas los madrileños pudieron alejarse un poco de la ciudad para disfrutar de la naturaleza cercana y civilizada de la Bombilla, la Moncloa, Puerta de Hierro o El Pardo, ir a disfrutar de la fiesta de los toros en las plazas de la capital y los arrabales, llegar a los merenderos y bailes de las Ventas del Espíritu Santo o los Cuatro Caminos o ir al fútbol. Y a todas las verbenas y romerías siempre se ha ido en tranvía.

Ya hemos llegado a la Puerta del Sol. Me asomo por la ventanilla y me entretengo viendo el incesante movimiento de gentes de todo tipo que atraviesan la plaza o que están plantadas en ella. Me fijo en las chicas que sirven en Salamanca y que se suben en el tranvía de regreso a ese barrio, ya que “vuelven de comprar en la plaza del Carmen. Dejan las cestas en la plataforma delantera, o debajo de los asientos, y establecen su tertulia”⁴.

Sin duda, los tranvías superan al metro en este aspecto: el viajero puede recrearse no solo observando a sus compañeros de trayecto, sino también divisando el paisaje madrileño, porque “son como balcones en los que tranquilamente se ve a los que pasan”⁵. Simultáneamente, los peatones pueden ver pasar los tranvías por sus calles, hecho que ha animado a las marcas comerciales a aprovechar su visibilidad y omnipresencia en la ciudad para situar sus anuncios publicitarios en sus espacios exteriores e interiores.

Las líneas existentes se fueron electrificando, incluida la de la CMU, y pronto surgieron otras nuevas. La Puerta del Sol era ya a principios del siglo xx el centro de toda la red y lo fue durante medio siglo. Los nuevos vehículos eléctricos alcanzaban elevadas velocidades, pero también tuvieron detractores, pues provocaban accidentes.

Avanzamos por la carrera de San Jerónimo. El tranvía es ahora de color rojo, uno de los que entraron en funcionamiento en 1901, modelo Schuckert, y que los madrileños denominan “cangrejos”. Los raíles por los que se desplaza están separados por un metro de anchura, por lo que pertenece al grupo de los de vía estrecha.

Estamos en pleno reinado de Alfonso XIII. Viajamos ahora unos quince pasajeros sentados en bancos transversales de madera y apenas otros cinco

⁴ Frontaura, Carlos (1887): *Lances de la vida*. Madrid. (Est. Tipográfico de Ricardo Fé), p. 264.

⁵ Gómez de la Serna, Ramón (1986): *Pombo*. Madrid: Trieste, (1.^a ed. 1918), pp. 12-13.



Tranvías de Madrid por LCV. Información sobre las líneas de tranvía y publicidad de Aguas de Carabaña. Tarjeta postal. Anterior a 1949. Colección 'Postales de Madrid'. Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, 1064R

de pie. El cobrador recorre el vehículo con su cartera de cuero en bandolera llena de calderilla y con un cajetín metálico en el que lleva los tacos de billetes. Los desecha en función del trayecto, por lo que va controlando que todo el mundo cumpla con lo que ha pagado.

Un señor malencarado que está sentado a mi lado entrega el dinero al cobrador, que lo guarda distraídamente mientras charla con otro pasajero. Mi compañero se impacienta:

- Deme usté la vuelta, que no te tenido telegrama de la peseta.
- Al momento... Ochenta y un capicúa —responde el cobrador⁶.

El cliente se guarda sus monedas y me dice, señalando al cobrador con la cabeza:

- Esperemos que no vayan de nuevo a la huelga. La semana pasada los tranviarios convirtieron a Madrid en una Meca, pues todos parecíamos peregrinos. Los habitantes de los barrios extremos han pasado las de Caín⁷.

⁶ Diálogo basado en el artículo de Casero, Antonio (1923): "En el tranvía", en *El Heraldo de Madrid*, 25/05/1923.

⁷ Comentario inspirado en el artículo anónimo "Cosas de la vida", en *Instantáneas: revista semanal de artes y letras*, 25/11/1899, pp. 10-11.

Intento explicarle que las condiciones laborales que sufren son muy duras y su remuneración escasa, pero está muy enfadado y no admite justificaciones. La capacidad de los tranviarios de paralizar la ciudad les otorgó una fuerza de negociación importante y fueron varias las huelgas sectoriales que organizaron a finales del siglo XIX y principios del XX. No se sumaron a la general del 13 de agosto de 1917 y los huelguistas trataron de impedir el funcionamiento de los tranvías, pero fueron protegidos por las fuerzas de seguridad. Sí se sumaron a la de octubre del 34, pero los soldados del cuerpo de ingenieros pusieron en marcha los vehículos.

Veo desde la ventanilla, además de “canarios” y “cangrejos”, algunos “grises”, es decir, los tranvías de los modelos Westinghouse series I y II, Unión I y II y Charleroi I. En la Biblioteca Regional se conserva un álbum de 96 fotografías, publicado seguramente en 1906, que ilustra de manera extraordinaria el proceso de los inicios del tranvía eléctrico en Madrid.

Al otro lado de la calle, el limpiavías, con una especie de cazoleta que sujetaba con un largo mango, va retirando la suciedad que se ha ido alojando en el interior del raíl. Me entretengo viendo cómo trabaja, mientras un señor sentado a mi lado despliega un pequeño plano con los trayectos de los tranvías. Con la extensión de las líneas se hicieron necesarios estos documentos, muchos de los cuales se conservan también en la Biblioteca Regional.

El tranvía en el que viajo se dirige por la carrera de San Jerónimo en dirección al paseo del Prado. Se ha transformado en un Charleroi V. Conduce el tranvía una mujer. La fuente de Neptuno está completamente cubierta por una protección que la defiende de los bombardeos. Pero, pese a la guerra, el tranvía sigue desempeñando un papel importante en la ciudad. Aunque los barrios del sur y el suroeste, al otro lado del frente, están sin servicio, las infraestructuras se encuentran dañadas y el personal ha sido sustituido en parte por gentes menos expertas. Algunos tranvías se han reconvertido para trasladar escombros, víveres, tropas o evacuados. Pero siguieron funcionando como medio de transporte de los habitantes de la ciudad durante todo el conflicto.

Un joven miliciano se sube al tranvía en marcha, con un decidido salto, que revela la frecuencia con que realiza la acción. El revisor está pidiendo los billetes, que son de colores diversos y sus tarifas dependen del trayecto. Yo le muestro el mío. Lástima, no es un capicúa.

De repente, un grito nos corta la respiración. A punto hemos estado de atropellar a una niña, pero, afortunadamente, todo ha quedado en un susto. Los detractores del tranvía siempre han dicho que es peligroso e intimida a los que no tienen costumbre de convivir con él, como doña Berta, la anciana pueblerina que llegó a Madrid, a la que “el tranvía le parecía un monstruo cauteloso, una serpiente insidiosa”⁸. La verdad es que a lo largo de la historia se produjeron algunos terribles accidentes, pero, evidentemente, la mayoría de los trayectos acababan sin problemas. Atropellos, choques, descarrilamientos, incendios de los vehículos, caídas de cables y también de viajeros al subir o al bajar. También eran frecuentes otro tipo de accidentes: los robos de carteras, aprovechando la habitual alta densidad de población en el interior de los tranvías.

Recuerdo cómo en 1902 un remolque de tipo jardinera volcó en la calle de San Jerónimo y causó tres muertes. En 1904 la indignación popular por el atropello de un niño llegó hasta el límite de prender fuego al 13. Un camión y un tranvía chocaron en el puente de Toledo en 1935. En 1946, la estatua de Goya se quedó sin cabeza, como su modelo, por culpa de un tranvía. El accidente más grave se produjo en 1956, de nuevo en el puente de Toledo, con 15 fallecidos oficialmente. Al año siguiente chocaron un camión y un tranvía en la calle de Segovia. Y Juani, una estudiante madrileña, fue mortalmente atropellada en la Ciudad Universitaria y hasta se escribió un libro sobre ella. Incluso en el año de la desaparición del tranvía, 1972, uno de ellos chocó con un camión que transportaba vigas.

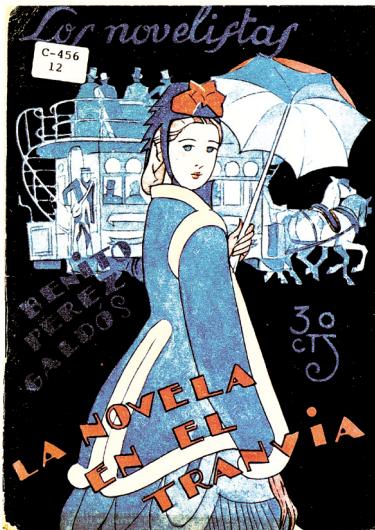
⁸ Alas “Clarín”, Leopoldo (1892): *Doña Berta; Cuervo; Superchería*. Madrid: Librería de Fernando Fé, p. 73.

Pero dejemos este repaso a la crónica de sucesos. Lentamente se fueron recuperando las infraestructuras tranviarias tras el año 1939 y las líneas volvieron a extenderse por toda la ciudad y la periferia, algunas con trayectos nuevos. Muchos coches de diferentes modelos se modificaron: son los unificados.

Tras un parón de dos horas a causa de los cortes en el suministro eléctrico, el tranvía se ha puesto en marcha. Es ahora un Fiat PCC, de patente norteamericana y fabricación italiana, con puertas automáticas, frenos de aire comprimido y potentes motores, así como un moderno y elegante diseño. Acaba de incorporarse a la red de Madrid, es el año 1945.

Pasamos por delante del Museo del Prado. Un niño se entretiene con un tranvía de juguete. Junto a él, su madre va leyendo ensimismada. Me fijo en el título: *La novela en el tranvía*. El primer escritor en subirse a uno de estos vehículos, recién inaugurado, en 1871, fue Benito Pérez Galdós, autor del texto que va leyendo mi compañera de viaje y con el que compartí el inicio de mi actual periplo. Galdós fue el primero en apreciar las grandes posibilidades que ofrecía el nuevo medio de transporte.

El relato breve parece ser el género más propio de la literatura de tranvía, si podemos llamarla así. Son muchos los que han utilizado el trayecto de este medio de transporte urbano como recurso narrativo, por lo que no soy muy original al escribir estas líneas. Las interrupciones del vehículo, el cambio constante de los viajeros que suben y bajan, la posibilidad de observar a los



Benito Pérez Galdós. *La novela en el tranvía*. Ilustraciones de Varela de Sejas. Madrid: Prensa Moderna, [1928] (1.^a ed. 1871). Biblioteca Regional de Madrid, Caj. 456/12

compañeros de trayecto, escuchar sus conversaciones o charlar con ellos, la capacidad de fantasear sobre sus vidas y también de mirar por la ventanilla se pueden engarzar, como demostró Galdós, en un hilo de continuidad.

Por ejemplo, Carlos Frontaura escribió en 1887 *El amigo del tranvía*, relato en el que se centra en las relaciones que se establecían en los tranvías. Emilia Pardo Bazán alumbró también un brillante cuento naturalista con desenlace inesperado, *En tranvía* (1900), vehículo en el que confluían diferentes clases sociales. En *Doña Berta*, novela corta de Leopoldo Alas *Clarín*, el tranvía representa, como hemos visto, el terror de una anciana pueblerina en la gran ciudad. Ya después de la Guerra Civil, Wenceslao Fernández Florez publicó varios relatos de humor con el tranvía de Madrid como escenario.

Pero además irrumpió con fuerza en la poesía de vanguardia y en las nuevas expresiones literarias de principios del siglo XX como una poderosa imagen de la modernidad, eléctrica y dinámica, cosmopolita. Ramón Gómez de la Serna les dedicó algunas greguerías, como esta: “Hay mujeres audaces y generosas que suben al tranvía dejando una pierna al acaso, como simiente de alegres piernas en el vivero de las paradas”. Xabier Bóveda escribió en 1919 un poema ultraísta al tranvía, Gerardo Diego lo comparó con un “gusano de cables”, Antonio Espina escribió en verso todo un trayecto por las calles de Madrid en uno de estos vehículos y Rafael Alberti, en *Cal y canto* (1926-1927), dedicó un madrigal al billete del tranvía. Giménez Caballero escribió un texto en prosa poética que hablaba de tranvías que “bogan por el horizonte. Fragatas de un solo palo. Amarillas de ocaso y lontananza. Rielando en alta mar. Olas de asfalto. Sin poder acercarse”⁹. Y Francisco Vighi Fernández también le dedicó un poema a este vehículo, “que se lava los pies en los rieles” y al que califica de “equilibrista de alambre cabeza abajo”¹⁰.

⁹ Del poema “Procesión”, publicado en: Giménez Caballero, Ernesto (1981): *Julepe de menta*. Barcelona: Planeta (1.^a ed. 1929), p. 14.

¹⁰ Poema “El tranvía”, publicado en Vighi, Francisco (1959): *Versos Viejos*. Madrid: Revista de Occidente, p. 97.

En las escenas costumbristas del primer tercio del siglo xx los tranvías emergen como un elemento imprescindible en el paisaje madrileño. Azorín proyecta su mirada sobre el paisaje castellano desde el tranvía de vapor de El Pardo en un artículo de 1904. Ramón Gómez de la Serna subraya como uno de los aspectos favorables de la calle Carretas, donde está su “sagrada cripta de Pombo”, la presencia en ella de los tranvías. En *Libro nuevo* (1920) Ramón relata la historia de un niño sin techo que viaja en los topes para no pagar el billete. En *Elucidario de Madrid* (1931) también hace referencia a los tranvías de la calle Montera, de la Puerta del Sol y de otros lugares de la ciudad.

Asimismo, José Gutiérrez Solana, en su *Madrid: escenas y costumbres* (1913), retablo de imágenes negras de la ciudad, o en *Madrid callejero*, se refiere a los tranvías de la Puerta del Sol y, sobre todo, a los que llevan a las gentes humildes al Rastro o a las verbenas, bailes y merenderos de la periferia.

En el caso de una novela, como *El lento adiós de los tranvías*, de Manuel Rico, el trayecto no puede estructurar la obra. Pero el desarrollo de una trama en torno a una búsqueda entusiasta tiene como telón de fondo el Madrid de finales de los 60, el de los últimos tranvías de Madrid, cuyo final es una verdadera metáfora de una compleja ciudad en transformación. También Francisco Umbral publicó en 1984 una novela autobiográfica en la que Madrid era su protagonista y que tenía en su primera parte los tranvías como referente: *Trilogía de Madrid*.

Este entrañable medio de transporte era un magnífico observatorio de la realidad, por lo que no debe extrañar que filósofos y ensayistas se hayan subido a él. José Ortega y Gasset en *La estética del tranvía* (1916) descubre, aparentemente de manera paradójica, en este medio de transporte un lugar de observación y reflexión, de soledad entre la multitud, de pausa frente al frenesí del movimiento interrumpido continuamente, de estabilidad ante la agitación de los pasajeros que suben y bajan: “Pedir a un español que al entrar en el tranvía renuncie a dirigir una mirada especialista sobre las mujeres que en él van, es demandar lo imposible. Se trata de uno de

los hábitos más arraigados y característicos de nuestro pueblo. A los extranjeros y algunos compatriotas les parece incorrecto ese modo insistente y casi táctil con que mira el español a la mujer. Yo soy uno de estos: me produce una gran repugnancia. Y, sin embargo, creo que esa costumbre, suprimida la insistencia, la petulancia y la tactilidad visual, es uno de los rasgos más originales, bellos y generosos de nuestra raza. Como con otras manifestaciones de la espontaneidad española acontece con esta; tal y como se presentan, impolutas, toscas, mezclando lo puro y lo torpe, ofrece un aspecto de barbarie. Mas si se las depura, liberando lo exquisito de lo grosero y potenciando su germen noble, podrían constituir un sistema de ademanes originalísimo”¹¹.

Innumerables son los artículos literarios, coplillas, sucedidos y parodias publicados en la prensa de Madrid con el tranvía como protagonista. Incluso en obras de teatro, zarzuelas y revistas está presente el tranvía, al menos en el título, lo que es una prueba incontestable de la popularidad de este medio de transporte.

El vehículo en el que viajo ahora es un Charleroi modernizado, con su exterior pintado en azul y crema. Estamos a finales de los años 60. Desde 1947 la red tranviaria está integrada en la Empresa Municipal de Transporte (EMT), a la que pertenecen también además los autobuses y hasta hace poco los trolebuses, que ya han desaparecido: eran similares a aquellos, con neumáticos, pero utilizaban la energía eléctrica a través de los cables, como los tranvías.

Pasamos bajo el *scalextric* de Atocha, recientemente inaugurado. Se ha sentado junto a mí un joven trajeado y con bigote, gafas oscuras y ciertos ademanes autoritarios, que me expresa su fastidio por tener que utilizar

¹¹ Ortega y Gasset, José (2004): “Estética del tranvía”, en *Obras Completas*, vol II. Madrid: Santillana Ediciones Generales y Fundación Ortega y Gasset (1^a ed. del texto, 1916), pp. 176-182 (p. 176).

este vehículo. Va a buscar su flamante SEAT 850 y me jura que es la última vez que se subirá en un tranvía:

— Estos trastos ya no sirven para nada, solo para entorpecer el tráfico.

En efecto, los automóviles fueron desplazando a los tranvías, primero del centro (en 1949 desaparecieron de la Puerta del Sol) y luego, paulatinamente, del resto de la ciudad, cuya población creció espectacularmente en los años 50 y 60. En 1953, la red de la CMU se integró en la EMT y el tranvía dijo adiós a la plaza Mayor; sin embargo, fue el momento en el que la red alcanzó su mayor expansión, con 512 coches y 188 kilómetros de vías.

Desde entonces, se generalizó la idea de que el tranvía suponía un obstáculo para la expansión del automóvil privado, al que se consideraba adalid del progreso y todo el urbanismo madrileño se supeditó a su beneficio. Se fueron retirando los tranvías más viejos, aunque todavía se abrieron nuevas líneas en los años 50 y en 1956 se alcanzó el récord de pasajeros por año: 260 millones.

Durante la década de los 60 los tranvías fueron “muriendo como esquifes en la altamar del hormigón”¹². El automóvil fue expulsándolos de las calles, mientras el metro seguía creciendo y los autobuses mejoraban sus vehículos y sus infraestructuras. En 1963 solo quedaban 13 líneas de tranvía; en 1965, nueve. En 1970 sobrevivían cuatro líneas y solo dos llegaron al final. En 1971 se celebró con tristeza el centenario con un recorrido de ida y vuelta desde las cocheras de Fuencarral hasta Estrecho, llevando a los directivos de la empresa e invitados en un Charleroi modificado y en un Fiat PCC: el primero de ellos se conserva y está expuesto en la estación de metro de Pinar de Chamartín. El 1 de junio de 1972 circularon los últimos tranvías por Madrid: las líneas 70 (plaza de Castilla-San Blas) y 77 (Pueblo Nuevo-Ciudad Pegaso).

¹² Umbral, Francisco (1984): *Trilogía de Madrid*. Barcelona: Planeta, p. 10.



Tranvía 70 pasando por última vez por la calle Alcalá. 9/09/1958

Fondo fotográfico Martín Santos Yubero

Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, 16256.4

El tranvía en el que viajo se dirige ahora hacia la fábrica de cerveza El Águila. De pronto se sube alguien conocido: es José Luis López Vázquez. Se sienta lejos de mí, pero me acerco a él y lo saludo. Después de charlar de otras cosas, recordamos la escena de *El pisito* en la que va en el tranvía con Mary Carrillo y, por supuesto, rememoramos *Se vende un tranvía*, genial mediometraje, la única obra en la que este vehículo es el protagonista. Pero aparece en otras muchas películas, formando parte indispensable del escenario de las calles de Madrid durante décadas, incluso el de tracción animal, como en *Doña Francisquita* de Ladislao Vajda y en *La verbena de la Paloma* de Benito Pérez Galdós. Más modernos son los tranvías que aparecen en *Esa pareja feliz*,

en *Surcos*, en *Manolo, guardia urbano* o en *Las muchachas de azul*. Antonio Casal quiso suicidarse atropellado por un tranvía en *El hombre que se quiso matar*. En el interior de otro le roba la cartera Tony Leblanc a Fernando Delgado y descubre en ella una foto de su mujer (*Entierro de un funcionario en primavera*). Pepote (Pablito Calvo) y su tío lo esperan y se suben en los topes en *Mi tío Jacinto*, y otro niño, interpretado por José Moratalla, viaja también del mismo modo en *El golfo que vio una estrella*. En *¡Hombre acosado!* un ciclista sube la calle de Segovia agarrado a un tranvía. Y en *Margarita se llama mi amor* está omnipresente en las escenas de la Ciudad Universitaria.

Pero el tranvía madrileño es tan cosmopolita que no solo aparece en el cine español. Es inolvidable la carrera de Omar Shariff en *Doctor Zhivago* hasta subirse en marcha al tranvía que no es sino un Charleroi de Madrid, que también participó en el centenario y en la despedida del tranvía, como ha explicado muy bien José Antonio Tartajo. Al final de la película, vuelve a protagonizar una escena importante, cuando el doctor, a bordo del tranvía, reconoce a Lara por la calle e intenta bajar. Es el mismo que aparece en *Las bicicletas son para el verano*, pese a que durante la Guerra Civil, cuando transcurre la acción de la película, el modelo Charleroi modernizado no existía y los tranvías no eran de color azul y crema.

Ya estamos llegando a la Biblioteca Regional, instalada en el bello edificio industrial de El Águila, y el vehículo es ahora un “tren ligero”, que, de algún modo, supone una cierta resurrección del viejo y entrañable tranvía. Efectivamente, en los últimos años hemos asistido a un modesto renacimiento de este medio de transporte. El PGOU de 1985 propuso la creación de una red de trenes ligeros o modernos tranvías para algunos puntos de la periferia a los que no llegaba el metro. Hasta 2007 no entró en funcionamiento la primera línea, entre Pinar de Chamartín y las Tablas y luego se pusieron en marcha otras dos, desde Colonia Jardín a Boadilla y Aravaca, respectivamente. Sin embargo, el llamado “tren ligero” no ha seguido creciendo.

Miro por la ventanilla hacia el exterior y veo a una chica que está fotografiando, no con un móvil, sino con una cámara, el moderno tranvía en el que voy. Me recuerda a los fotógrafos, y, en menor medida, a los pintores y dibujantes que han hecho del tranvía el protagonista de algunas de sus obras. No hay muchos cuadros en los que aparezcan los tranvías de Madrid, pero recuerdo uno que me fascina, de Enrique Martínez Cubells, fechado en 1902. Hay dos versiones, una en el Museo Carmen Thyssen de Málaga y otra en el Museo de Historia de Madrid. Es una instantánea de la Puerta del Sol, con el suelo mojado por la lluvia, en la que conviven los viejos simones con los novísimos tranvías.

Recuerdo también maravillosas imágenes en blanco y negro de fotógrafos, con miradas muy dispares, como Alfonso Sánchez García, Antonio Passaporte, Alfonso Sánchez Portela, Otto Wunderlich, Cristóbal Portillo, Martín Santos Yubero, Francesc Català-Roca, Campúa, Paco Gómez Martínez, Urech y Horácio Novais. En todas aparece el tranvía de Madrid como un elemento característico del paisaje madrileño. Algunas de estas fotos se conservan en el Archivo Regional de Madrid, junto a otras de artistas anónimos no profesionales y muchas de ellas se pueden ver en la exposición que conmemora los 150 años del primer tranvía que circuló por las calles de Madrid.

Precisamente un caballero, que se parece a un autor y actor teatral cuyo nombre no recuerdo, me dice, con impecable dicción y cierta ironía: “Yo me bajo en la próxima, ¿y usted?”. Le indico que yo también, que voy a ver la exposición sobre el tranvía de Madrid en la Biblioteca Regional, que no es la primera vez que la visito y que se la recomiendo encarecidamente.

Francisco Juez Juarros
Comisario