



unimos Personas



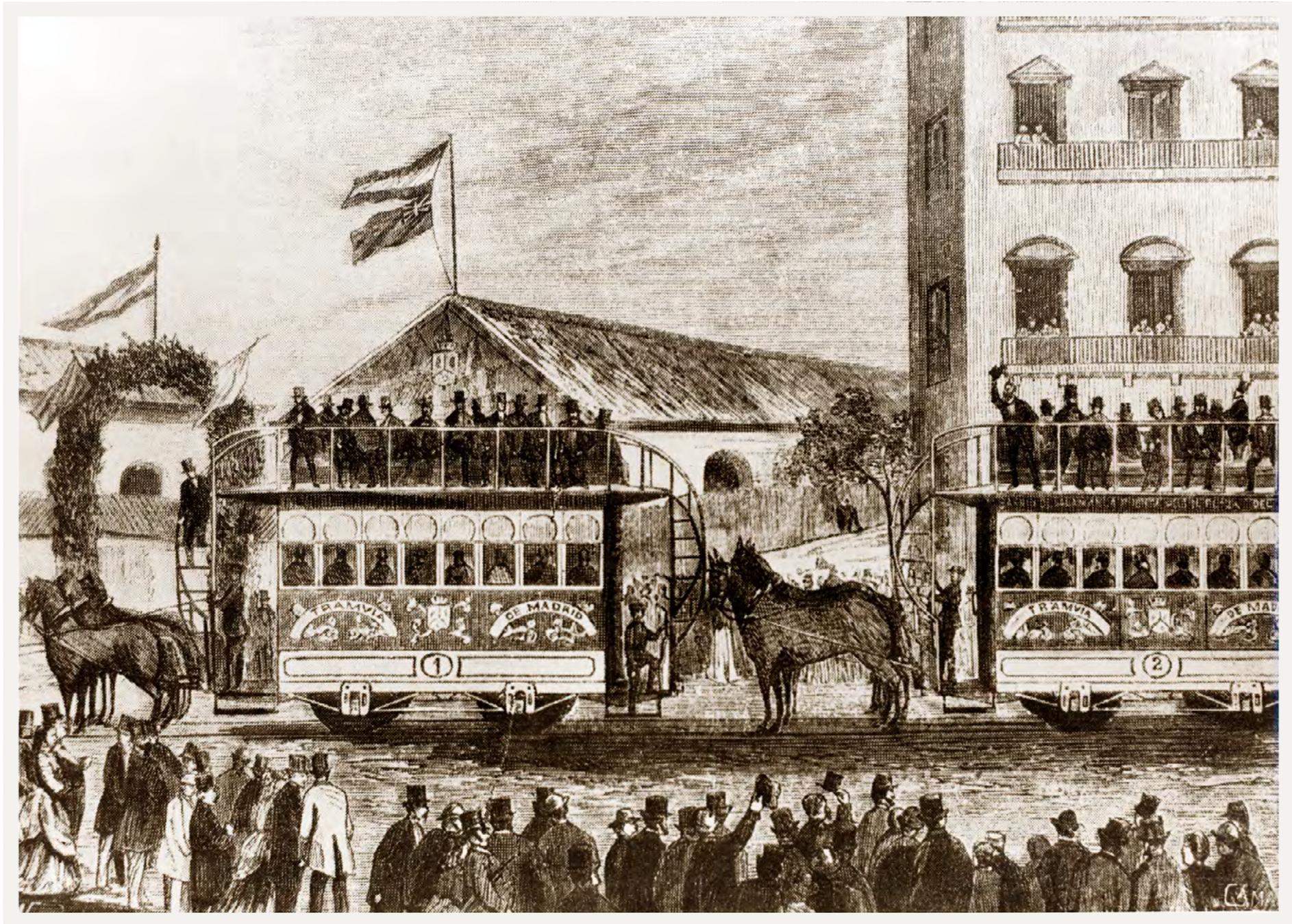
Tu sistema de transportes



150 aniversario del primer tranvía de Madrid

(1871-2021)





Llegada de los tranvías a la cochera de Serrano el día de su inauguración. La Ilustración Española y Americana.

La primera línea tranviaria de la capital, el *Tranvía de Madrid*, fue inaugurado el 31 de mayo de 1871, hace ahora 150 años. Se trataba de un tranvía arrastrado por una pareja de mulas en un recorrido que unía el Barrio de Salamanca con el de Pozas (Princesa), pasando por Cibeles, la Puerta del Sol y la calle de Bailén. Os invitamos a subir a bordo de aquel tranvía para conocer cómo era el Madrid de la época y lo que supuso la llegada de este nuevo medio de locomoción en la transición al siglo XX.



Ómnibus con "imperial" precedida de una diligencia camino a la Plaza de Toros.

Antecedentes del tranvía de 1871

Un primer esbozo del transporte urbano madrileño aparece en el año 1843 cuando una línea de ómnibus comenzó a prestar servicio entre la Puerta de Toledo y la Glorieta de Bilbao que por aquel entonces eran los límites sur y norte del casco urbano. El ómnibus era un carro cerrado y tirado por caballos o mulas originario de Francia. La empresa operadora de la línea era la Compañía de Diligencias Generales de España y sólo funcionaba durante eventos o fiestas especiales como verbenas, corridas de toros o representaciones teatrales.



Cochera del barrio de Salamanca en la fase de obras del tranvía. Este edificio se encontraba en Serrano esquina con Maldonado.

Proyecto y construcción de la primera línea de tranvía

El Ayuntamiento autorizó en el verano de 1869 la construcción de una línea de tranvía proyectado con un trazado muy parecido al finalmente inaugurado dos años más tarde. El titular de la concesión era José Domingo Trigo, empresario con gran experiencia en las concesiones de los tranvías de La Habana. Cuando apenas había transcurrido un año del inicio de las obras, en agosto de 1870, José Domingo Trigo transfirió la concesión de su tranvía al empresario británico William Morris quien, con respaldo de capital británico, concluyó las obras.



Tranvía descendiendo por la calle Serrano llegando a la plaza de la Independencia. El vehículo circula por la izquierda.

Ancho de vía y sentido de marcha

Los ingenieros británicos encargados de la obra del tranvía implantan para esta línea un ancho de vía de 1.445 milímetros entre las caras internas de los carriles, similar al internacional y el mismo que años más tarde adoptaría el Metro de Madrid. Desde entonces las sucesivas líneas de tranvía de tracción animal construidas en años posteriores fueron diseñadas con el mismo ancho de vía. Los tranvías, al igual que el resto del tráfico de la ciudad, circulaban por la izquierda de la calzada. El cambio de sentido de circulación al lado derecho se realizó en Madrid en abril de 1924.

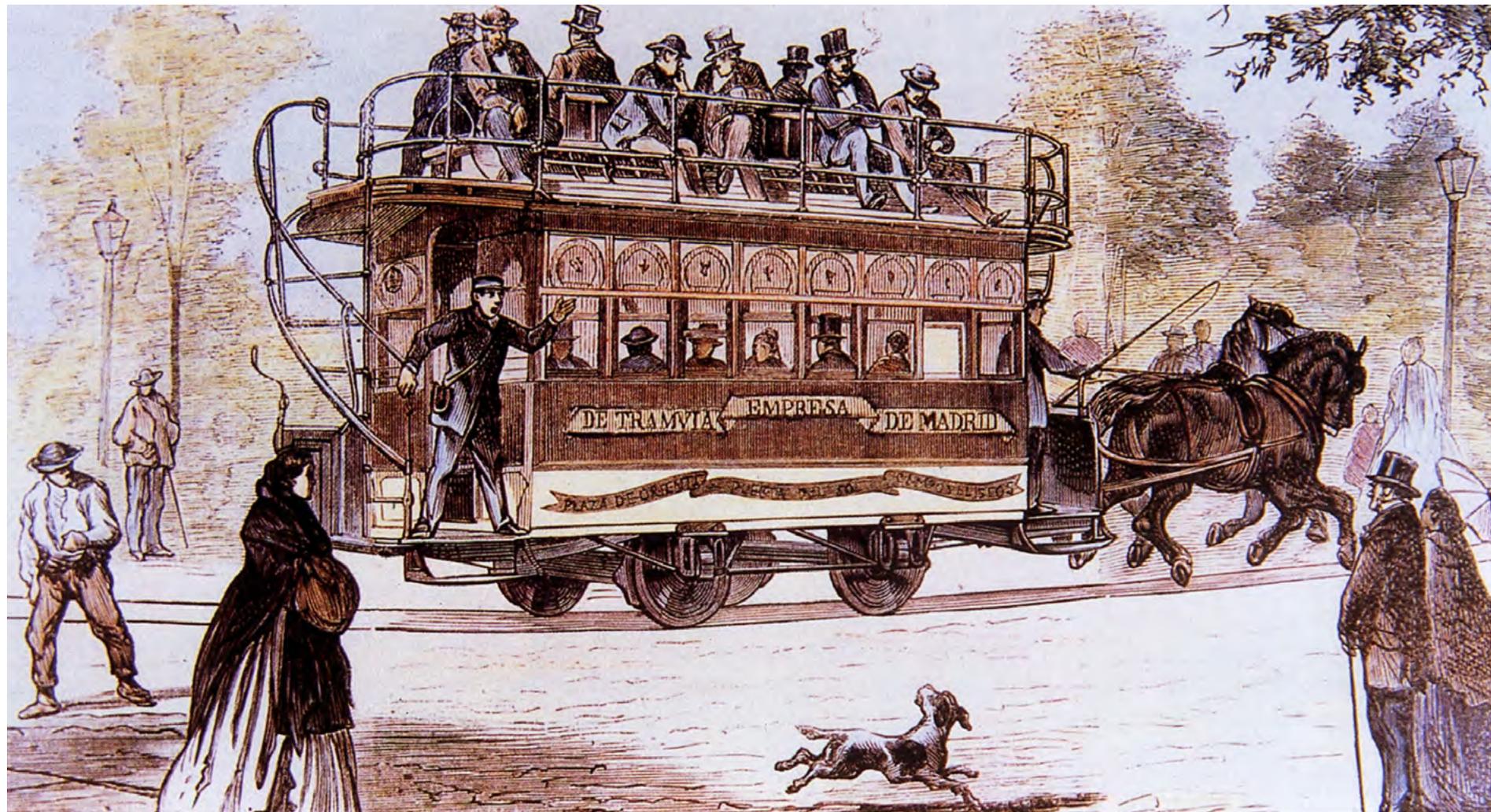


Ilustración de la prensa de la época de un tranvía con imperial en un contexto costumbrista de la vida cotidiana de Madrid.

Los vehículos y sus peculiaridades

La línea comienza a operar con 24 coches y 120 caballerías. Cada coche tenía un coste de 2.000 pesetas y capacidad para 24 pasajeros, 16 en el interior y 8 en la imperial, un espacio habilitado en el techo y que pronto sería eliminado. A los tranvías cerrados, ya sin imperial, pronto se unieron las “jardineras”, unos coches abiertos de sencillo diseño, apenas unos bancos transversales coronados con una cubierta y unos tupidos cortinajes que se podían abrir o cerrar a voluntad del viajero. Las jardineras tuvieron mucho éxito en Madrid ya que eran vehículos muy adecuados para los rigores del verano.



La Puerta del Sol en la época de la inauguración del tranvía. Se puede ver cómo algunos coches usan el bucle de vía para regresar a Serrano.

Más tranvías de tracción animal en Madrid

El segundo tranvía de Madrid se inaugura en 1877 discurriendo desde la Plaza Mayor al Puente de Toledo como parte de un itinerario que se extendería a los Carabancheles y Leganés. En años venideros cinco grandes compañías de tranvías se repartieron el callejero, estableciendo líneas que llegaban a barrios como Chamberí y Cuatro Caminos, las Ventas, la Prosperidad, Embajadores, el Pacífico o la Bombilla. El centro nodal de los tranvías madrileños era la Puerta del Sol. La implantación de la tracción eléctrica casi coincidiendo con la llegada del siglo XX supuso la paulatina desaparición de la tracción animal.



Ilustración para la prensa de la época con la imagen de un "Ripert".

El éxito de un nuevo sistema de transporte

Los tranvías de mulas nacen en competencia directa con los ómnibus, también de tracción animal. Mientras que los vehículos del tranvía de mulas circulaban suavemente sobre raíles de metal, eran más cómodos y veloces (aunque también más caros), los ómnibus tenían que rodar sobre malos pavimentos, en su mayoría adoquines mal nivelados o incluso sobre zonas embarradas por lo que resultaban incómodos.. Un tipo de ómnibus conocido como Ripert hizo coincidir la anchura de sus ejes al ancho de vía tranviario para rodar durante la mayor parte del recorrido, de manera "poco honesta", sobre los raíles..



Postal de la Puerta del Sol con un tranvía "jardinera" de tracción animal y diversos tranvías eléctricos.

Convivencia entre sistemas de tracción

La primera línea en ser electrificada lo hace en 1898, y desde esa fecha hasta 1906 con la culminación de la electrificación, conviven en las calles tranvías de mulas con los nuevos tranvías eléctricos sin mayor dificultad que el entorpecimiento que los vehículos de mulas causaban a la circulación de los nuevos coches eléctricos. La prensa de la época recoge que el tramo más conflictivo para esa convivencia fue el de la calle Mayor entre la Puerta del Sol y el acceso a la Plaza Mayor donde el tranvía de Leganés todavía usaba tracción animal.



Encuartero a lomos de una mula de tiro.

Los oficios tranviarios en la época de la tracción animal

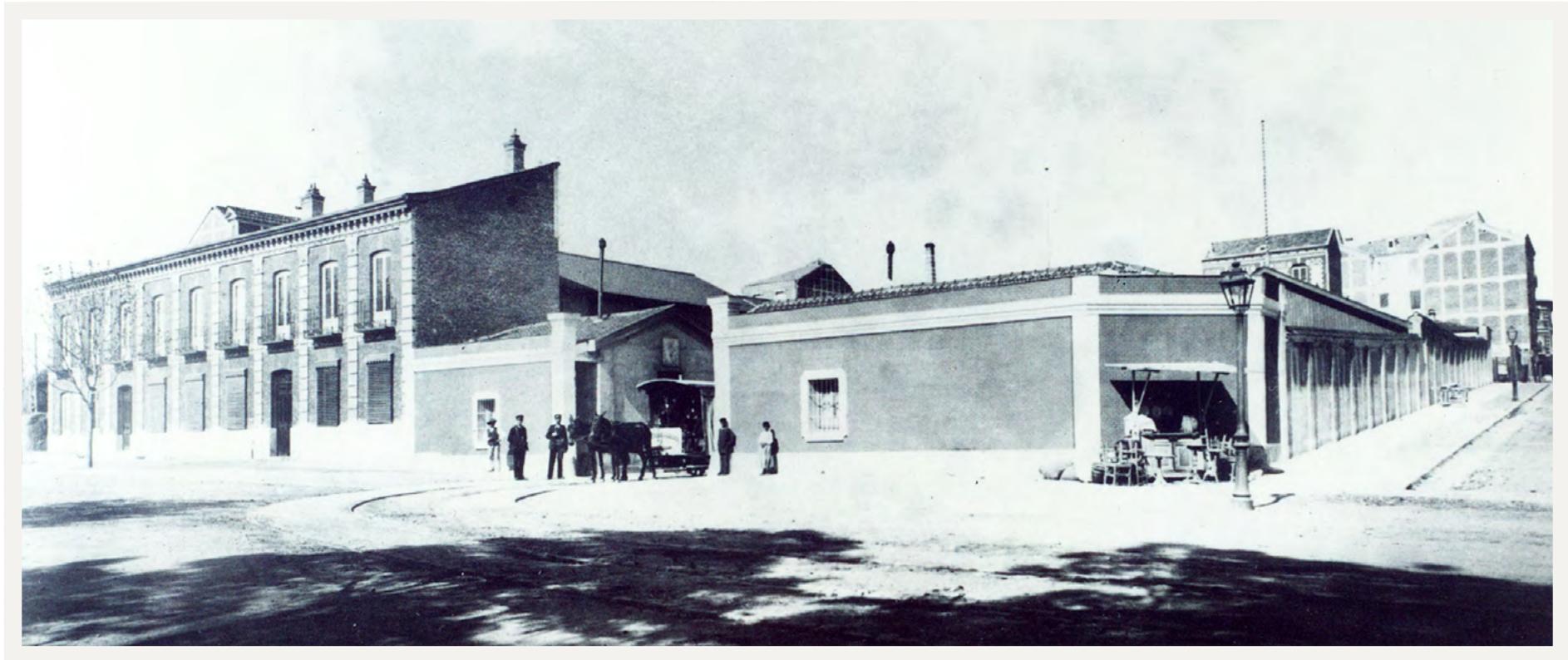
Las distintas categorías laborales de una empresa de tranvías de la época eran el conductor o mayoral, los cobradores, el mozo de cuadra y los encuarteros. Estos últimos, distribuidos a lo largo de las líneas eran los encargados de las caballerías de refuerzo que se añadían para superar los tramos de mayor pendiente sobre todo si el tranvía iba lleno de viajeros. Con la llegada de la electricidad los conocimientos asociados a los animales de tiro quedaron, obviamente, obsoletos. Los veterinarios fueron remplazados por ingenieros industriales.



1875. Pirámides.

Peculiaridades de los tranvías de tracción animal

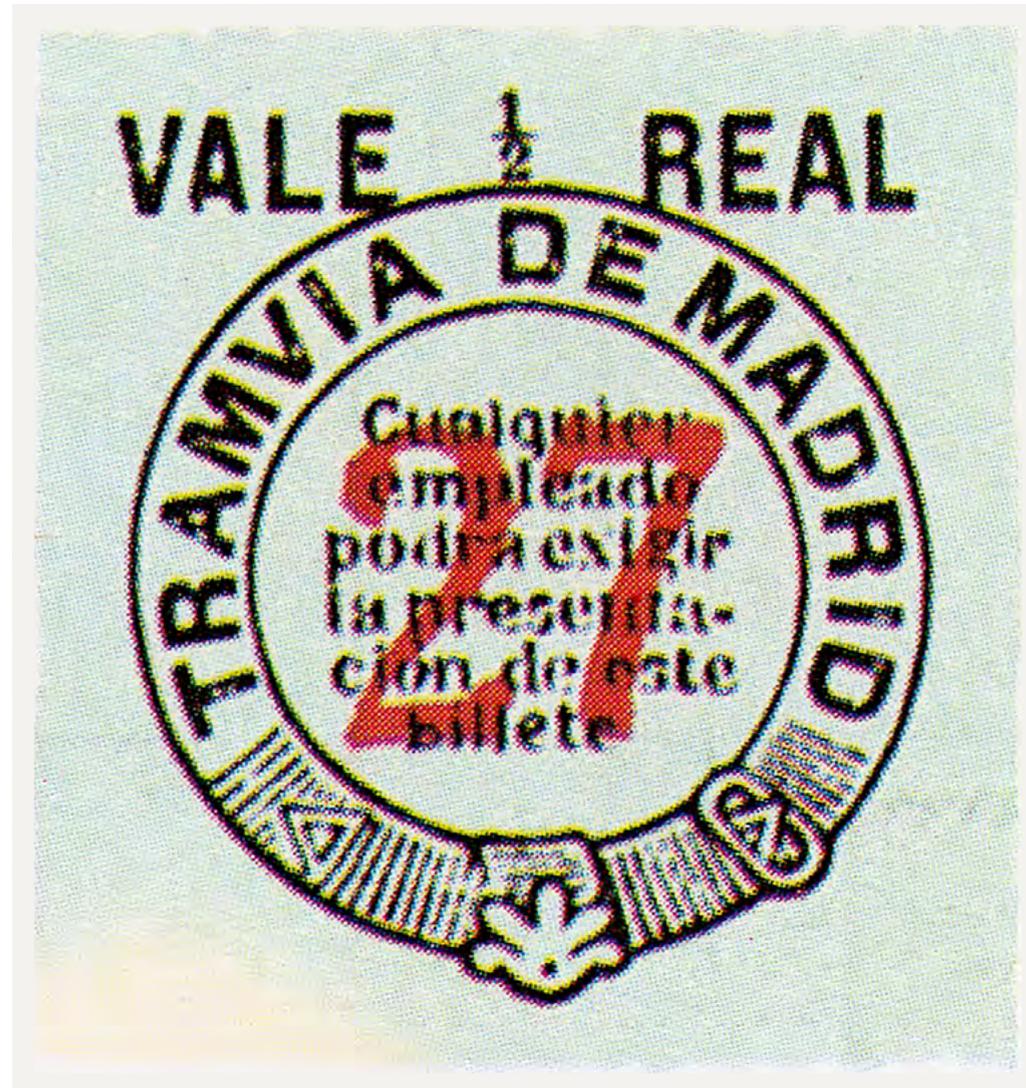
Esta foto es un excelente ejemplo de cómo se podían superar las evidentes limitaciones de tracción de los enganches de tiro animal. Año 1875, un tranvía entra en el casco urbano de Madrid procedente de Leganés y los Carabancheles. Una vez atravesado el Puente de Toledo se detiene momentáneamente en Pirámides. Al tiro de dos caballerías se le está enganchando un encuarte de otras cuatro para subir la rampa del Paseo de los Ocho Hilos, actual calle de Toledo, hasta llegar a la Plaza Mayor.



Cochera de Serrano esquina con Maldonado una vez finalizadas las obras del tranvía.

La cochera en la época de la tracción animal

Desde la aparición del tranvía de tracción animal se hizo necesaria la presencia de varias cocheras, siendo la primera de ellas la “Estación de Serrano” situada en la confluencia de esta calle con la de Maldonado. Estas primeras cocheras disponían necesariamente de amplios establos, almacenes de grano y zonas de descanso para los animales de tiro. El responsable de la cochera solía ser un veterinario ya que la fuerza motriz de los vehículos dependía de la buena salud de los animales. Muchas de estas cocheras reconvirtieron sus instalaciones cuando llegó la electrificación de las líneas.



Billete del tranvía de 1/2 real y por tanto aún no emitido en pesetas.

Las tarifas y la transición entre el escudo y la peseta

En 1868 se firma el decreto por el que se implantaba la peseta como unidad monetaria nacional sustituyendo al escudo. Se da la circunstancia de que los primeros billetes de tranvía aún se expresaron en reales de escudo. La paridad entre monedas era de 4 reales de escudo por peseta y el coste del billete dependía del recorrido a realizar. Este sistema exigía disponer, por parte del cobrador, de un cajetín de zinc con una expendedora de billetes diferenciados para cada línea o tramo. Además, era obligatoria la presencia de cuadros tarifarios donde se especificaban los diferentes precios a aplicar.



Tranvía ascendiendo por Alcalá. Ya se ha edificado el Banco de España pero aún no se ha abierto la Gran Vía.

Una línea con un perfil socio económico muy definido

Si estudiamos su trazado, el primer tranvía de Madrid estaba diseñado para unir las nuevas zonas residenciales como los ensanches de Serrano y de Argüelles con las sedes de la administración central y municipal y también con las zonas comerciales del centro. Sus viajeros tenían un claro perfil socio económico: funcionarios de la administración, empleados de las sedes bancarias del centro urbano y en general, ciudadanos de clase acomodada que podían pagar un billete que por aquel entonces no estaba al alcance de todos los madrileños.



Calle Bailén. A la izquierda las Caballerizas Reales (actuales jardines de Sabatini). A la derecha el derribo de edificios fuera de alineación (actual Senado)

Un Madrid que ya no existe

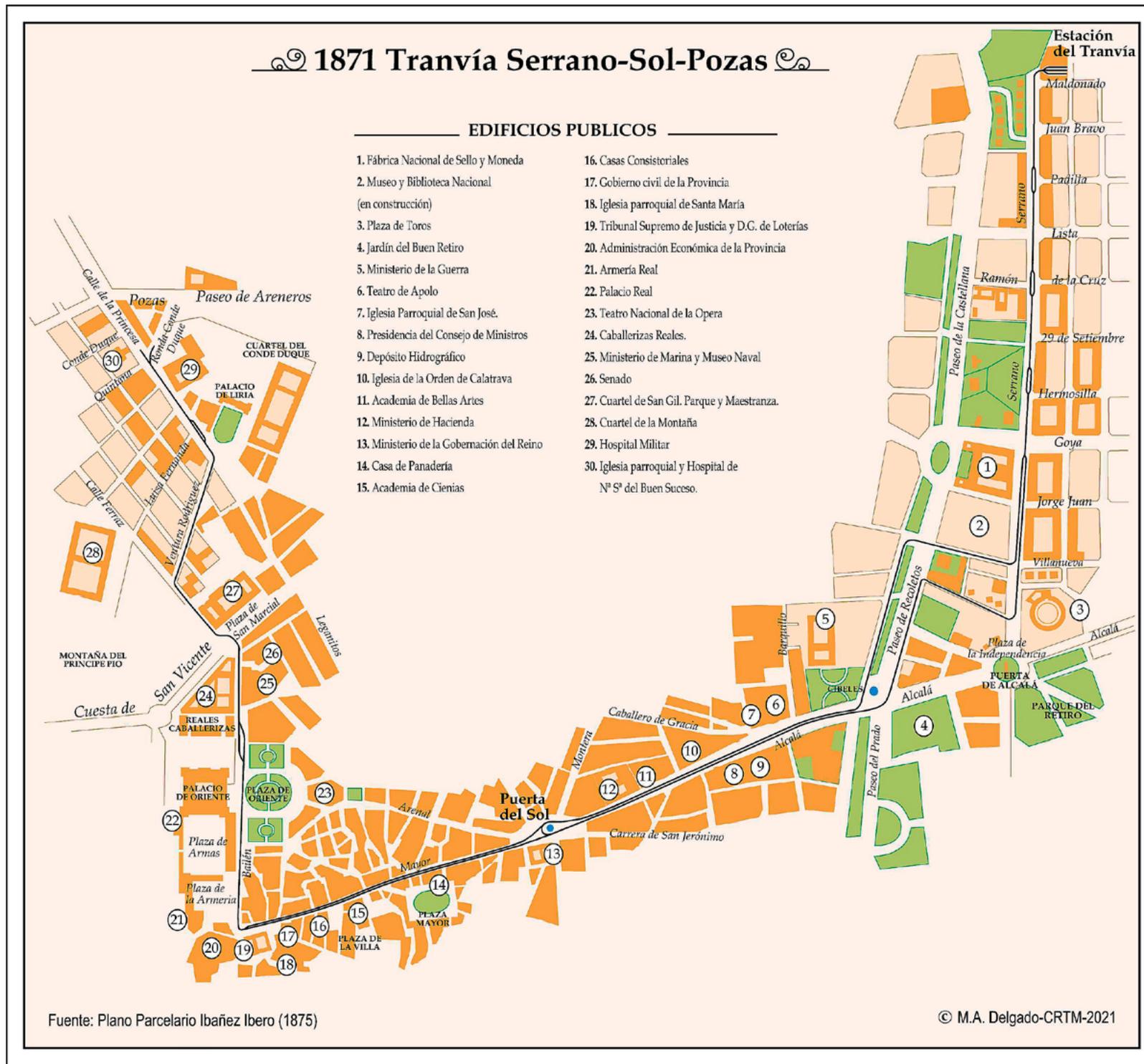
Si pudiéramos viajar en el pasado y subirnos al tranvía de 1871 veríamos desde sus ventanillas un Madrid que ya desapareció. Bajando por la calle de Serrano nos llamaría la atención el enorme edificio de la Casa de la Moneda o la vieja plaza de Toros de la puerta de Alcalá. Al otro extremo del recorrido nos sorprenderíamos con la visión de las Caballerizas Reales, el estrechamiento de la calle Bailén o la imponente presencia del Cuartel de San Gil o del Cuartel de la Montaña. Al final de la ruta veríamos a nuestra izquierda la iglesia del Buen Suceso y a la derecha la popular barriada de Pozas.



La fuente de Cibeles una vez ubicada en su posición actual (1895)

La transición al Madrid del siglo XX

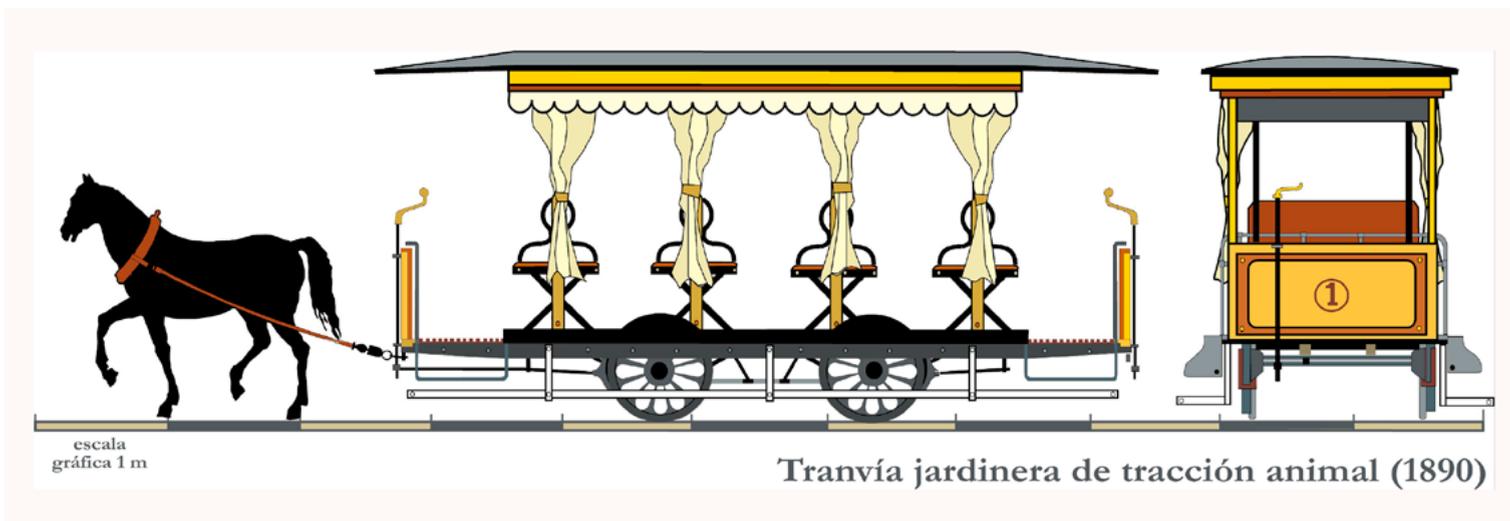
Desde el tranvía de mulas también fue posible ver una nueva ciudad con nuevos iconos hoy totalmente reconocibles. Junto a la desaparecida Casa de la Moneda veríamos como se levantaba la Biblioteca Nacional y el Museo Arqueológico. La plaza de Cibeles cambia por completo, su fuente pasa al centro y se levantan los edificios de Correos y del Banco de España. Alcalá arriba nos asombrará la apertura de la Gran Vía y al llegar a Bailén los solares de caballerizas y cuarteles darán paso a grandes plazas y espacios ajardinados que resaltarán la belleza del Palacio Real.



Un recorrido por el Madrid Monumental

La primera línea de tranvía de mulas tenía un recorrido de 6,38 kilómetros. En mayo de 1871 solo llegaba a Sol donde los tranvías podían dar la vuelta. En octubre del mismo año se prolongó al barrio de Pozas. Gracias al plano parcelario del General Ibañez de Ibero podemos estudiar con todo lujo de detalle su recorrido, los tramos de vía doble, de vía sencilla y los apartaderos. Además, el plano incorpora un completo listado de edificios y monumentos que a modo de guía nos permite conocer un poco mejor el Madrid de la época.

150 aniversario del primer tranvía de Madrid (1871-2021)



Visitando Madrid en el tranvía de mulas



Plaza de Toros de la Puerta de Alcalá, derribada en 1874



Fuente de la Cibeles aún en su posición original.
Palacio de Linares y vías del tranvía.



Postal de la Puerta del Sol con un tranvía jardinera



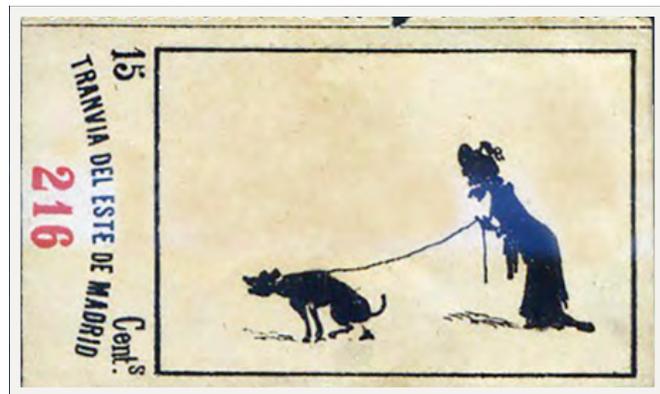
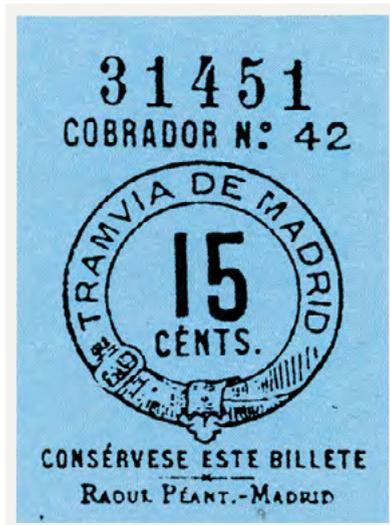
Palacio Real. Tranvía sentido Pozas llegando al apartadero



El Edificio del Cuartel de San Gil fue derribado en 1910 y en su solar se levantó la Plaza de España



Calle Princesa. Barriada de Pozas (actual Corte Inglés)
e iglesia del Buen Suceso



Referencias Documentales

Idea original y coordinación editorial:

Miguel A. Delgado, Consorcio Regional de Transportes de Madrid

Asesores y colaboradores técnicos:

Manuel González Márquez, José Antonio Tartajo y Juanjo Olaizola

Bibliografía:

“Destino Madrid. Del Tranvía al Metro Ligero. 150 años de historia”. CRTM 2010

“25 Modelos en la Historia del Transporte Público”. CRTM 2011

Fotografías e imágenes:

Archivo del Consorcio Regional de Transportes, Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, Archivo Municipal, Archivo de la EMT. Colección M.A. Delgado. Colección Manuel González.

Referencias de Internet:

Páginas de Facebook “Madrid en Blanco y Negro” “Madrid Siglo XIX” y “Alfoz Madrid”.

<https://historias-matritenses.blogspot.com/>

Blog de José A. Tartajo <https://electrovia.blogspot.com/>

Cartografía:

Mapa Parcelario de Madrid de Ibáñez Ibero. 1876. Instituto Geográfico Nacional.

Durante la elaboración de este documento se ha hecho todo lo posible para contactar con los posibles propietarios de los derechos de algunas de las imágenes aquí reproducidas.

Expresamos nuestras disculpas en los casos en los que esto no ha sido posible.

Madrid, mayo de 2021



**Comunidad
de Madrid**

unimos Personas



Tu sistema de transportes

