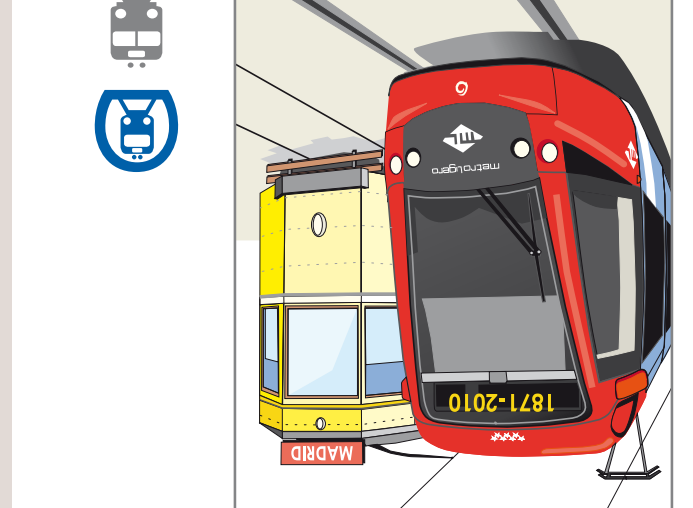


El 31 de mayo de 1871 se inauguró la primera línea de tranvía en Madrid, casi cuarenta años después de inaugurarse, en 1832, la primera línea del mundo en Nueva York. La llegada del tranvía supuso el nacimiento del transporte público de Madrid, ya que los "ómnibus", carruaje tirado por caballos, no constituían un verdadero servicio regular y colectivo de viajeros. Los primeros tranvías de Madrid eran tirados por caballos o mulas que circulaban sobre raíles tendidos a tal efecto. Estos primeros tranvías de "tracción de sangre" presentaban notables limitaciones y su uso era inabordable para distancias grandes. Unos años después, en 1879, surge el tranvía de tracción de vapor, una evolución natural al ámbito urbano de los ferrocarriles. Estos tranvías unieron Madrid con pueblos de su entorno como los Carabanchels, El Pardo o Chamartín, entonces municipios independientes de Madrid. En 1894 nace la Compañía Madrileña de Urbanización (CMU) gestora del proyecto de la Ciudad Lineal, bajo la concepción del ingeniero y urbanista Arturo Soria, integrado por primera vez el transporte público con el urbanismo. En esa misma fecha, la electrificación del tranvía supuso una revolución tecnológica para el sistema. Su aplicación, y la concentración de empresas, permitió una rápida expansión de la red con

reducción de costes y la simplificación operativa frente a la tracción animal. Con la llegada del Metro en 1919 se rompe la hegemonía del tranvía. Durante la Guerra Civil se mantuvo en servicio la red tranviaria de Madrid, pero el parque se vio diezmado y la infraestructura muy dañada. La falta de medios durante la guerra tuvo su prolongación en una dura posguerra. Como consecuencia, en 1947 se municipaliza el servicio, naciendo la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, EMT. Coincide con la anexión de municipios limítrofes a Madrid en los años siguientes. La EMT será desde ese momento responsable de la explotación de los tranvías. En 1954 la red de tranvías alcanza, con 188 kilómetros, su máxima extensión y en 1956 la demanda anual de viajes en tranvía alcanza la histórica cifra récord de 260,7 millones de viajeros. Sin embargo, ya se traslucen algunos de los síntomas que aceleraron su desaparición: supresión de la red en el centro, antigüedad del parque y el debate sobre el papel de los tranvías en la movilidad de un Madrid con un creciente parque automovilístico y la apuesta por el autobús frente al tranvía y el metrolibio. En 1971 se celebró el centenario del tranvía y al año siguiente se clausuraron las



Modelos de Tranvías de Madrid

1		1871. Tranvía de tracción animal de dos pisos. Los primeros tranvías que circularon en Madrid estaban dotados de un segundo piso descubierta, denominado "impenal", que resultó poco operativo.
2		1876. Tranvía de tracción animal. A los pocos años de su puesta en servicio, el segundo piso de los tranvías fue eliminado, quedando los coches con esta configuración de un solo piso hasta la llegada de la electrificación.
3		1898. Tranvía Thomson-Houston. Es el primer vehículo eléctrico que circuló en Madrid. Debido a su color amarillo, la gente lo denominó popularmente "canarios".
4		1900. Tranvía Westinghouse I. Conocidos por su color como "grises", aunque luego fueron repintados de amarillo. Los Westinghouse I fueron sometidos a diversas reformas, con lo que alargaron su vida hasta la mitad de siglo.
5		1901. Tranvía Schuckert Largo. Su color rojo inicial sirvió para que se les conociera como "cangrejos". Diseñados originalmente para vía estrecha, a partir de 1922 fueron transformados para circular por vía de ancho normal.
6		1901. Tranvía-Jardinería Siemens automotora. Las jardinerías eran unos curiosos vehículos abiertos diseñados para circular en verano, pero que terminaron siendo transformados en vehículos cerrados.
7		1902. Tranvía a vapor de la Compañía Madrileña de Urbanización (CMU). Hasta la electrificación de su red, la CMU utilizó en sus diversas líneas tranvías de vapor.
8		1921. Tranvía Charleroi V. Las series Charleroi II, III, IV y V incorporaron numerosas mejoras respecto de las series anteriores. Fueron reformados en los años cuarenta conformando la serie "Quiéntimos".
9		1929. Tranvía Abantos-Escorial. Fue construido por Carde y Escocazona en Zaragoza para el tranvía de El Escorial a San Lorenzo, pero el fracaso económico del proyecto hizo que su destino final fuese la red tranviaria de la capital aragonesa.
10		1935. Tranvía General Electric serie 800. Incorporados al parque de la Sociedad Madrileña de Tranvías (SMT) y pintados de origen en rojo y crema. Supusieron un gran paso adelante en la mejora de la red tranviaria de Madrid.
11		1936. Tranvía Peter Witt. Coche adquirido por la SMT a los tranvías de Bruselas, aunque diseñado por los tranvías de Milán, donde coches iguales continúan prestando servicio. Coche único, que circuló hasta 1965.
12		1945. Tranvía Fiat PCC. Bajo la patente de la Presidents' Conference Committee (PCC) se concibió un tranvía con diseño y prestaciones revolucionarias para la época. La serie contó con 160 coches, de los que los 110 últimos fueron construidos en España.
13		1947. Tranvía 5.000 "Unificado". Entre 1947 y 1955 se modernizaron las últimas series de tranvías de dos ejes adquiridos, siguiendo un modelo "unificado". El diseño de la caja era muy parecido a la de los PCC, aunque eran más cortos.
14		1947. Tranvía General Electric 800 reformado. Se trata de una modernización del modelo de 1935, en este caso un tranvía unidireccional dotado de puertas automáticas y decorado con los colores azul y crema habituales en la EMT.
15		1949. Tranvía Charleroi II al V. Modelo procedente de la modernización de los Charleroi II al V adquiridos en los años veinte. Tras la guerra civil, todos los tranvías madrileños fueron pintados en azul y crema.
16		2007. Metro Ligero Alstom Citadis. El tranvía ha regresado a la Comunidad de Madrid (Madrid, Pozuelo de Alarcón, Boadilla del Monte, Alcorcón y Parla) bajo la forma de Metro Ligero, con modernos coches modulares poseedores de una novedosa tecnología y con accesibilidad universal.

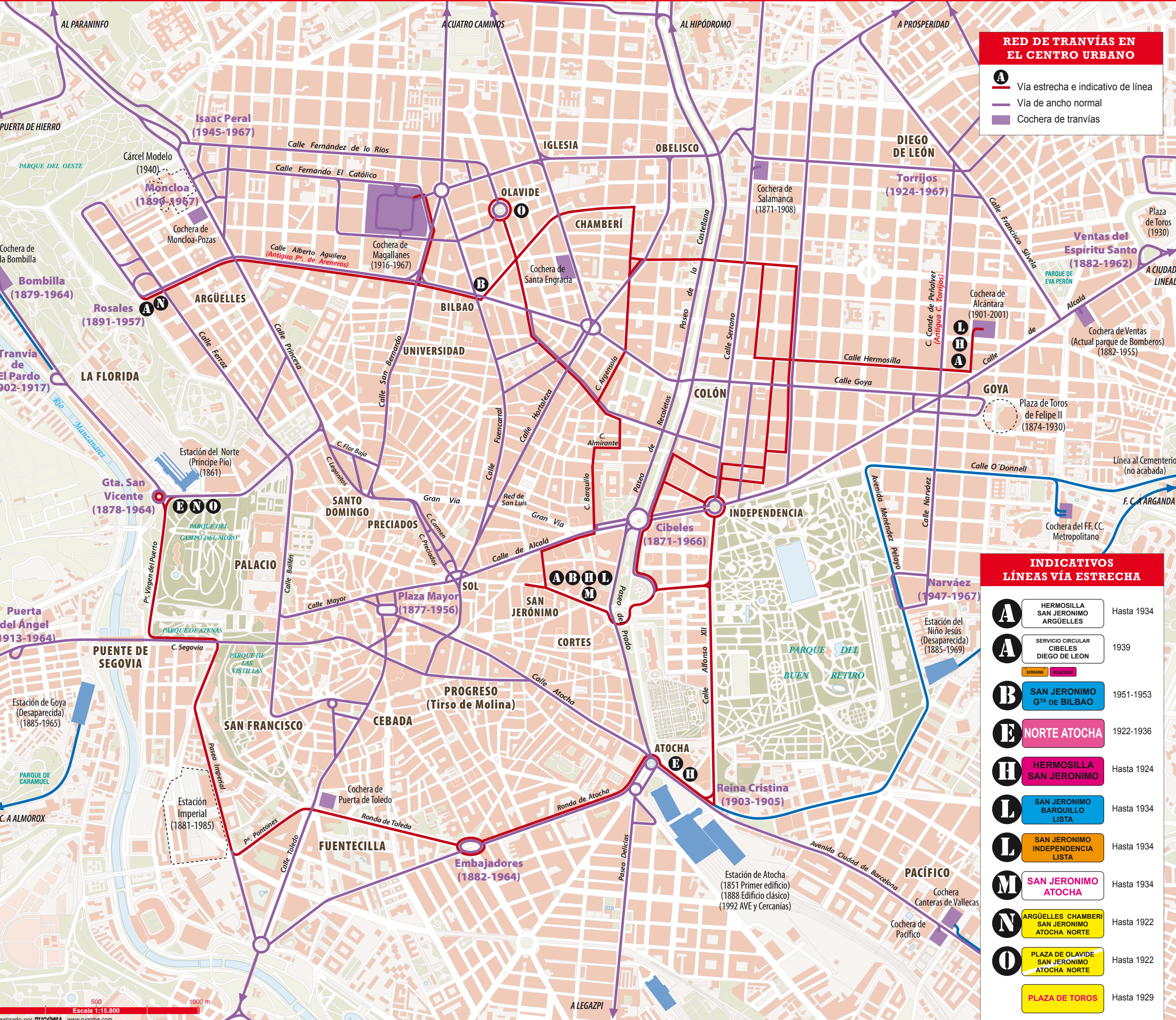


Plano Histórico de los Tranvías y Metro Ligeros de Madrid y (2010-2012) **CONSORCIO TRANSPORTES DE MADRID**

Destino Madrid. Del tranvía al metro ligero, 150 años de historia

Museo del Ferrocarril. Delicias, 61 - Madrid. Del 18 de octubre al 22 de noviembre 2010

Red Histórica de Tranvías en el centro urbano de Madrid



Esquema de Metros Ligeros y su integración con la red de Metro y Cercanías (2010)

