

unimos Personas

CONSORCIO  
TRANSPORTES  
MADRID

Tu sistema de transportes



Comunidad  
de Madrid

# La Época de los Tranvías en la Puerta del Sol (1871-1949)





## Introducción

El cierre definitivo al tráfico de la Puerta del Sol, que se ha llevado a cabo el 20 de agosto de 2020, nos hace viajar en el pasado hasta encontrar otra efemérides similar, de la que ya nadie se acuerda y que también se llevó a cabo un lejano día del verano del año 1949. Estamos hablando del cierre definitivo a la circulación de tranvías en el popular “kilómetro cero” de la capital.

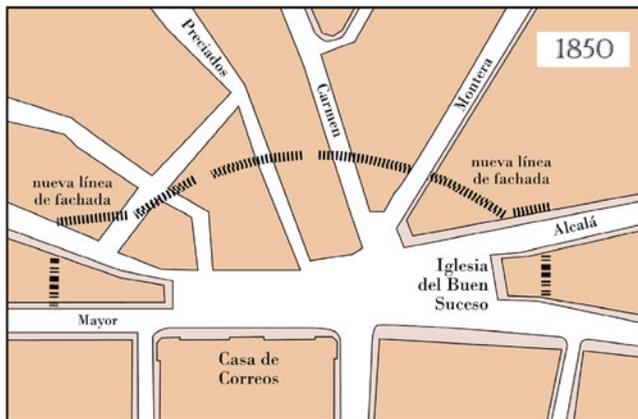
Los tranvías atravesaron la Puerta del Sol durante casi ochenta años, sin duda un periodo muy dilatado de la historia de nuestra ciudad. Desde el paso de los primeros vehículos de tracción animal o de “sangre” en 1871 hasta el tránsito del último Fiat PCC una calurosa noche de verano de 1949. El tranvía fue testigo mudo de imágenes históricas acontecidas en la Puerta del Sol: huelgas generales, inauguración del Metropolitano Alfonso XIII, proclamación de la Segunda República o los bombardeos aéreos de la Guerra Civil.

Durante décadas, la Puerta del Sol ha sido un importante nodo de la red de tranvías. El primer medio de transporte público que llegó a Sol fue el tranvía, aunque con la llegada del Metro, del trolebús y del autobús, los raíles fueron considerados un estorbo en tan emblemático lugar. A comienzos del siglo XXI, Sol sigue siendo el centro del Madrid histórico y comercial, prueba de ello fue la llegada del ferrocarril de Cercanías en 2009, aunque nada es comparable a la belleza de aquellos entrañables tranvías que circularon a lo ancho y largo de esta plaza.

Sirva esta breve semblanza como recuerdo de la transformación del trazado de las líneas de tranvía en la Puerta del Sol durante estos 78 años, su crecimiento, apogeo, y su posterior desmantelamiento buscando liberar espacio para la circulación del vehículo privado, pero esta es otra historia.

Madrid, octubre de 2020

LA ÉPOCA DE LOS TRANVÍAS EN LA PUERTA DEL SOL  
(1871-1949)



**1850.** A mediados del siglo XIX se hace patente la necesidad de crear una gran plaza que ejerza las funciones de centro administrativo y comercial de la ciudad. Desde finales del siglo XVIII la presencia de la “Casa de Correos” generaba una gran actividad en una plaza de pequeño tamaño y de formas irregulares. Las autoridades deciden generar un espacio frente a Correos siguiendo el proyecto de Lucio del Valle. Esta actuación urbanística implicará la expropiación y derribo de decenas de edificios y la construcción de otros tantos conformando la nueva plaza.



**1850.** Las escasas imágenes fotográficas que se conservan de la época muestran que el tamaño y majestuosidad del edificio de Correos no se corresponde con las humildes casas y estrechas callejas que hay a su alrededor. La fotografía, tomada hacia la calle Mayor muestra un estrecho edificio en la confluencia de esta calle con Arenal. Como curiosidad, el edificio de Correos ya dispone de su reloj, cuya primera maquinaria procedía de la derruida iglesia del Buen Suceso, pero no de la actual torre que lo alberga. En este contexto se toma la decisión de abrir este nuevo espacio urbano.



**1858.** Las obras de derribo, urbanización y edificación de la nueva plaza se prolongaron durante más de cinco años y cambiaron definitivamente la configuración, no solo de la zona, sino de toda la ciudad. La Puerta del Sol pasó a ser el corazón administrativo, comercial y social de la capital. En la imagen, tomada hacia el oeste, se distingue fácilmente entre las medianerías de los edificios derribados la torre del campanario de la iglesia de San Gines y en el horizonte, hacia poniente, la Casa de Campo.



**1862.** Apenas nueve años antes de la llegada del tranvía, las obras de los nuevos edificios quedan finalizadas y se trabaja en los remates de la urbanización de la plaza. El resultado de la obra superó las expectativas previas y todo ello gracias a la elegancia y homogeneidad de fachadas de los nuevos edificios. También es digna de mención la proporcionalidad del nuevo espacio y la originalidad de su morfología curvilínea que pusieron al edificio de Correos como protagonista y epicentro de la plaza, hasta el punto de que en 1856 se instala delante de su puerta principal el llamado “kilómetro cero” de la red de carreteras.

LA ÉPOCA DE LOS TRANVÍAS EN LA PUERTA DEL SOL  
(1871-1949)



**1871.** Primera configuración de vías de tranvía en la Puerta del Sol. La inauguración oficial del “Tramvia de Madrid” en su tramo “Estación de Serrano-Puerta del Sol tiene lugar el 31 de mayo de 1871. Una raqueta que rodea la fuente permite servicios parciales Serrano-Sol y que, por tanto, los tranvías puedan cambiar de sentido para regresar a Serrano. Hay que valorar lo que supuso para Madrid que en apenas diez años se abriera y urbanizara su plaza más emblemática y que hasta ese lugar llegara la primera línea de tranvía de la ciudad. Algo parecido ocurriría cuarenta años más tarde con la llegada del Metropolitano Alfonso XIII.



**Hacia 1881.** Diversos tranvías de tracción animal realizan maniobras en la Puerta del Sol. En primer plano a la izquierda un tranvía de la compañía de Estaciones y Mercados se dirige a la calle Preciados. Un vehículo del Tranvía de Madrid entra en la raqueta para regresar a Serrano. En cuanto al popular reloj de la Puerta del Sol cabe mencionar que fue un regalo de Losada, prestigioso relojero que había trabajado con la Armada Española haciendo instrumentos de precisión. El montaje del reloj fue complejo ya que existía el requisito de ajustar las tres esferas de los relojes para que a pie de calle fuese la misma hora.



**1881.** Notable aumento de la red. Aparece la línea de Estaciones y Mercados con recorrido Sur-Norte que no interconecta con el Tranvía de Madrid, su trazado es Preciados-Sol-Carretas. Aparece asimismo el Tranvía del Norte con una curiosa terminal en forma de “Y” invertida en el inicio de Montera. La tracción de los tranvías seguía siendo de “sangre” con lo que esto suponía en cuanto a las condiciones de salubridad de las calles, sobre todo en un enclave con tanto tránsito como la Puerta del Sol. El ramal que sale desde Preciados hacia Sol daba servicio al Despacho Central de la Cía. del Ferrocarril del Norte.



**1898.** Los primeros tranvías eléctricos han llegado a la Puerta del Sol. Tres años antes se había desmantelado la fuente central de la plaza. Otro dato muy interesante es que desde 1891 funciona la terminal del tranvía de Madrid a Leganés que hasta ese momento solo llegaba a la Plaza Mayor.

LA ÉPOCA DE LOS TRANVÍAS EN LA PUERTA DEL SOL  
(1871-1949)



**Hacia 1899.** Esta perspectiva desde el lado opuesto de la plaza permite ver dos tranvías “Unión I”, el número 199 en sentido Pozas-Serrano y el 209 en sentido opuesto. La circulación general de los vehículos aún se hacía por la izquierda. En el lado derecho de la imagen la terminal del Tranvía del Norte con dos vehículos.



**Hacia 1901.** Convivencia de la tracción animal y primeros modelos de tranvías eléctricos. Un tranvía “canario”, conocido así por su color amarillo, se dirige a Pozas y al fondo se ven diversos tranvías “Unión I”. Hay una jardinera (tranvía abierto) en la terminal de Leganés (derecha) y otras dos más en la terminal del Tranvía del Norte en la esquina con Montera (izquierda). La presencia de las populares “jardineras” era habitual en verano. Su carrocería abierta mitigaba, sin duda, el calor del viajero.



**1903.** Electrificación de todas las líneas que llegan a la plaza. La última en hacerlo, en enero de 1903, es la concesión del tranvía de Leganés en su tramo hasta el puente de Toledo. Aparece el andén central en medio de la plaza y las vías se interconectan para permitir los nuevos giros requeridos por la implantación de más líneas. Se vuelve a realizar una raqueta de giro en el sentido este-oeste. Las empresas de capital Belga se hacen con el control de las compañías de tranvías lo que permitió que las líneas no estuvieran sujetas a las ataduras de distintas concesiones administrativas.



**Hacia 1905.** El tranvía de Leganés ya se ha electrificado. En su cabecera aparece un tranvía Westinghouse I. Ya no quedan tranvías de tracción animal en la plaza. A la izquierda de la imagen aparece un tranvía con remolque jardinera dirigiéndose a la calle Preciados. En la imagen, de una postal de la época, se percibe un notable tráfico de vehículos a caballo y ningún automóvil. La circulación peatonal no está sujeta a ningún tipo de regulación y esto supone que los atropellos sean frecuentes.

LA ÉPOCA DE LOS TRANVÍAS EN LA PUERTA DEL SOL  
(1871-1949)



**Hacia 1909.** Ya se ha construido el andén central para facilitar de manera ordenada el ascenso y descenso de los viajeros. En primer término en la parte inferior de la imagen, un vehículo de la compañía “Tranvía de Madrid” accede a la plaza y se desplaza sentido Pozas procedente de Alcalá. Aún se circula por la izquierda y no será hasta 1924 cuando toda la circulación en superficie pase a realizarse por la derecha. Este cambio, por razones técnicas, no se llevó a cabo en el metro y por este motivo la red de Metro de Madrid sigue circulando por la izquierda.



**1919.** En octubre de 1919 se inaugura la línea 1 (Sol-Cuatro Caminos) del Metropolitano Alfonso XIII, el popular “Metro”. La imagen corresponde a la fecha previa a dicha apertura y se pueden ver a los operarios dando los últimos remates a la entrada principal del metro en Sol. Este acceso desaparecería en 1933 debido a que el espacio que ocupaba en mitad de la plaza dificultaba la circulación, cada vez mayor, de tranvías y vehículos a motor. La apertura de la línea 2 de metro hizo posible la apertura de nuevos accesos en otros lugares de la plaza.



**Hacia 1923.** La clásica imagen de la Puerta del Sol en los años veinte del siglo pasado. El acceso a Metro se convierte en testigo de una auténtica vorágine de tranvías que cruzan la plaza desde todos los puntos cardinales a lo que se suma el tránsito de personas en todas direcciones. En cierta medida Sol se convierte en el primer intercambiador de transportes de la historia de Madrid. Sesenta años después de su apertura en 1860 sería impensable un Madrid sin la Puerta del Sol.

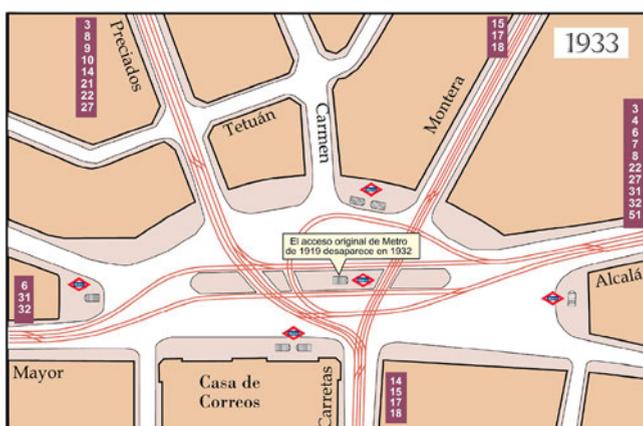


**1931.** Una imagen poco habitual, la Puerta del Sol sin vehículos. Hace apenas 15 días que se ha proclamado la República cuando la Puerta del Sol es testigo por vez primera en 50 años del cese de la actividad de los tranvías con motivo de la celebración de la fiesta del primero de mayo. Esta imagen sirve como botón de muestra de la importancia de la Puerta del Sol en los eventos de carácter político, social y festivo.

LA ÉPOCA DE LOS TRANVÍAS EN LA PUERTA DEL SOL  
(1871-1949)



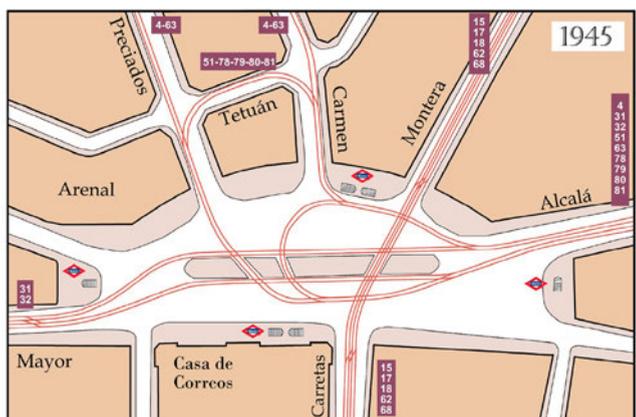
**Hacia 1933.** Como ya hemos comentado con anterioridad, en verano de 1933 ya se ha desmontado el templete de acceso a Metro. Uno de los nuevos tranvías General Electric de la línea 52 abandona la plaza en sentido Alcalá. Desde hace diez años se circula por la derecha. Se aprecia con el cambio de década un aumento notable de la circulación de vehículos privados, en su mayoría camiones y vehículos de reparto, algo habitual en una zona plagada de comercios y establecimientos de hostelería.



**1933.** Hace apenas unos meses que se ha desmantelado el acceso central al Metro aunque se deja el andén central de la plaza como punto de subida y bajada de los viajeros del tranvía. Comienzan en el Ayuntamiento los primeros debates sobre la paulatina implantación de los autobuses para sustituir al tranvía y eso incluye a los servicios que pasan por la Puerta del Sol.



**Hacia 1945.** Finalizada la guerra civil se rediseña el trazado de las vías en Sol. Un “tren” (tranvía+remolque) atraviesa la plaza desde la calle Preciados en sentido Carretas, mientras que un tranvía efectúa su salida dirección Alcalá. Hay escaso tráfico de vehículos privados, algo que sería habitual en los años de posguerra.



**1945.** Comienza el progresivo desmantelamiento de las vías del tranvía en la Puerta del Sol. Se desdobra en 1939 la vía de Preciados que pasa a ser de bajada mientras que se tiende una vía de subida por Carmen con nuevas terminales en Tetuán, Galdo y Rompelanzas. Las cabeceras de las líneas que van a los barrios del norte se desplazan a este punto y abandonan la Puerta del Sol desmantelándose sus vías. El final del tranvía en la Puerta de Sol se va anunciando poco a poco.

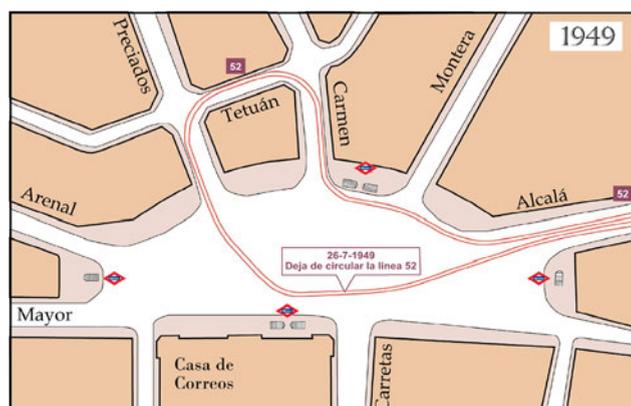
LA ÉPOCA DE LOS TRANVÍAS EN LA PUERTA DEL SOL  
(1871-1949)



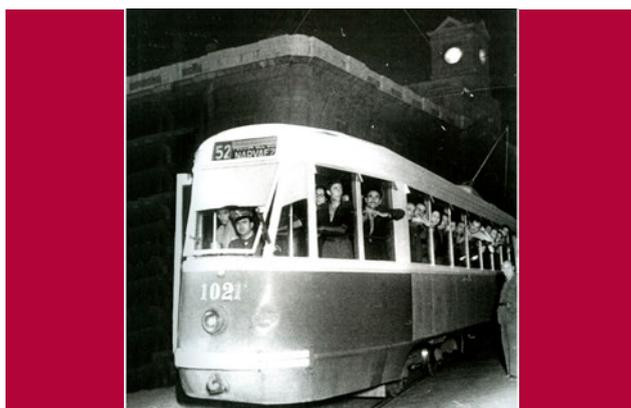
**1947.** Desaparece el andén central y con el mismo las terminales en Sol, una vez que se han desplazado a Tetuán, Galdo y Rompelanzas. Se levanta la vía de la Calle Mayor, que fue el primer eje tranviario allá por 1871. Sigue funcionando el eje norte-sur de Montera y Carretas que será desmantelado el 15 de junio de 1948.



**Hacia 1948.** Un Fiat PCC de la línea 52 abandona la Puerta del Sol con destino Ventas. Se trata de una de las últimas circulaciones de tranvías de la Puerta del Sol. Casi todas las vías se han desmantelado para dejar pasar al trolebús que tendrá aquí alguna de sus cabeceras de línea. Los primeros PCC comprados para Madrid llegan procedentes de Italia en 1945 y tendrán un paso efímero por la Puerta del Sol ya que en apenas cuatro años dejarían de circular por esta emblemática plaza.

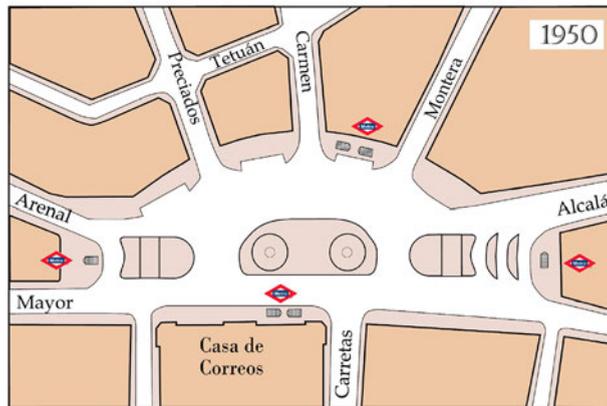


**1949.** La última vía que pasa por Sol, perteneciente a la línea 52 y con cabecera en la calle de Tetuán, deja de circular en julio de 1949. Sólo pervive la terminal de la calle Galdo para los tranvías que bajan procedentes de Callao y Santo Domingo. Después de 78 años de servicio el tranvía abandona la Puerta del Sol. En 1950 se realizará una importante reordenación urbanística de la plaza con la creación de un gran espacio central, con dos fuentes circulares y la delimitación de nuevas aceras y de pasos de peatones con semáforos.



**1949.** El último tranvía en circular por la puerta del Sol lo hace el 26 de julio de 1949. Se trató del vehículo 1022 un Fiat-PCC de la línea 52 (Puerta del Sol - Narvéez). En apenas unos meses comenzarían las obras para remodelar la plaza con una ordenación urbanística más pensada en el automóvil y, sobre todo, en el trolebús cuyas nuevas cabeceras se iban a instalar en el espacio ubicado entre Alcalá y la Carrera de San Jerónimo. La vida del trolebús en la Puerta del Sol fue efímera, dejando de prestar servicio en diciembre de 1964.

LA ÉPOCA DE LOS TRANVÍAS EN LA PUERTA DEL SOL  
(1871-1949)



**1950.** La nueva configuración de la plaza se organiza entorno a un gran espacio central ajardinado con dos fuentes circulares. Gana protagonismo la circulación viaria en detrimento del peatón que ha de realizar sus desplazamientos por las aceras. Todos los giros y circulaciones entre las calles están permitidos ya que la plaza funciona como una verdadera glorieta semaforizada. Se habilitan diversas marquesinas para el trolebús y aparecen hasta seis accesos al metro.



**1955.** Una postal de la época muestra cómo era la Puerta del Sol después de la reforma de 1950. La circulación de vehículos privados aún es escasa y predominan los trolebuses y, como se ve en la imagen, los autobuses de dos pisos. Un guardia urbano vigila el tráfico y las taxis hacen parada en batería entre Preciados y Carmen. Una imagen que nada tiene que ver con las bulliciosas fotos de los años veinte y treinta con una plaza llena de tranvías y de peatones cruzando en todas las direcciones.



**1960.** Finalizamos esta breve historia con una estampa muy habitual en los años sesenta y setenta. La progresiva “invasión” de la plaza por el vehículo privado debido a que este lugar era un punto de paso casi obligado en los desplazamientos por el centro histórico de la ciudad. Han desaparecido los trolebuses aunque las cabeceras de Alcalá-Carrera de San Jerónimo pasan a estar ocupadas por autobuses, algo que fue habitual hasta la década de los noventa.

De los avatares de la Puerta del Sol a partir de la segunda mitad del siglo XX ya nos ocuparemos en otra ocasión.



1-2. MADRID. - Puerta del Sol.

**Textos y cartografía: Dirección Técnica. Consorcio Regional de Transportes (CRTM)**

**Han colaborado con su asesoramiento documental José Antonio Tartajo, Manuel González, José Manuel Seseña y César Mohedas**

**Fuente bibliográfica: "Destino Madrid: Del Tranvía al Metro Ligero, 150 años de historia" CRTM 2010**

**Fotos: Archivo CRTM, Museo Vasco del Ferrocarril, Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, Ayuntamiento de Madrid y colección Miguel A. Delgado**



unimos Personas



Tu sistema de transportes



**Comunidad  
de Madrid**