

LA GÉNESIS DEL TRANVÍA DE MADRID

José Antonio Tartajo Garrido

Resumen - Introducción

Es muy habitual que, al hablar de los temas más variados, se empleen expresiones como “el primero”, “caso único”, “el más importante”. Sin caer en esas exageraciones, el primer tranvía de Madrid, por su propio nombre el “**Tranvía de Madrid**”, inaugurado el 31 de Mayo de 1871, sí que tuvo algunas características que le hacían diferenciarse de otros tranvías y sobre todo de otros primeros tranvías de su época. De entrada, es conocido que el tranvía de Madrid no fue el primer tranvía urbano de la península: ese honor corresponde a Jerez de la Frontera.

El **Tranvía de Madrid** fue un raro caso de primera línea de tranvía urbano que no servía la Estación de Ferrocarril. Y no yendo a la Estación del Ferrocarril, era muy peculiar que todo su recorrido se desarrollara dentro de los límites del término municipal, uniendo el centro de la ciudad con dos barrios de nueva construcción; y que además no circulara por ninguna carretera del Estado, ni siquiera en un tramo urbano de la misma.

Otra peculiaridad fue que en su concesión no intervino ni el Ministerio de Fomento ni el Gobernador Civil. Y ello porque el proceso de concesión se desarrolló en el período que siguió a la Revolución de 1868. Los miembros de aquel Ayuntamiento Popular, nacido de la Revolución, hacían una interpretación muy especial de sus atribuciones frente a las Leyes. Su entusiasmo, y también sus dudas y sus errores durante el proceso concesional, facilitó que el **Tranvía de Madrid**, el primer tranvía de Madrid, llegara a ponerse en servicio. Dos años y medio escasos desde el primer escrito hasta la inauguración del servicio es toda una marca.

La presente comunicación procede de un estudio más amplio, actualmente en curso, sobre la aparición del transporte colectivo urbano de viajeros en Madrid, utilizando como vehículos los ómnibus y los tranvías, y su evolución en el período anterior a la tracción eléctrica, básicamente durante la segunda mitad del Siglo XIX. Esta comunicación se centra en los primeros estudios e intentos de establecimiento de tranvías en Madrid, en la coetánea aparición de los ómnibus como competidores o precursores de esos primeros tranvías y, más en detalle, en el proceso de implantación de la primera línea del **Tranvía de Madrid**.

Deseo señalar que éste es un trabajo de investigación, con mínimas referencias a trabajos ya publicados. A lo largo del texto, en nombres, citas y otras referencias, utilizaré los términos y grafía que se utilizaban en los documentos consultados (segunda mitad del Siglo XIX).

Ómnibus y Loubat, inicio en Madrid.

Está generalmente admitido que el transporte colectivo urbano en Europa nació¹, en forma de ómnibus, en la ciudad francesa de Nantes, en 1825, de la mano de M. Baudry². El éxito inicial llevó a M. Baudry a implantar en París, en 1828, una red de diez líneas. No fue un éxito para Baudry pero sí para el tipo de servicio, y en 1855 la Compañía General de Ómnibus (CGO) obtenía el monopolio de los transportes de París. Esta Compañía fue creando sociedades gemelas en otras grandes ciudades europeas, la más importante la de Londres, en 1855, con un éxito similar a la parisina.

Es posible que se produjeran en Madrid algunos casos de implantación puntual de algún servicio de ómnibus, quizás de no mucha duración, pero es difícil espigar esa información. La más antigua que hemos encontrado³ se refiere al establecimiento, en Abril de 1843, de una línea de ómnibus entre la puerta de Toledo y la puerta de Bilbao.

Por su parte, el tranvía (el *tram-via* se decía entonces) veía el inicio de las primeras gestiones para su implantación en Madrid, precisamente de la mano de Loubat. José Alfonso Loubat fue un emigrante francés que intentó cultivar vides en Nueva York, sin gran éxito; algo mejor le fue como importador de vinos franceses. Convertido en capitalista, se interesó por los tranvías y acertó a diseñar un nuevo modelo de carril que no estorbaba a los otros vehículos usuarios de la calzada, un carril de ranura, que patentó en 1852. El nuevo diseño fue un éxito en Nueva York y fue un éxito en París, donde instaló una primera línea de demostración⁴ en 1853 en los muelles del Sena, seguida de una concesión en 1854, de Passy a Boulogne. Pero en 1856 Loubat fue obligado a entregar su "*chemin de fer americain*" a la Compañía General de Ómnibus, y no hubo nuevos tranvías en París hasta 1874. Y la CGO sustituyó los coches "americanos" por pesados vehículos, prácticamente ómnibus con ruedas metálicas de pestaña.

Loubat obtuvo una Real Orden de 3 de Junio de 1854, autorizándole a ensayar en Madrid su sistema de *ferro-carril* con fuerza animal, pero la autorización caducó, probablemente por falta de actividad. Nuevamente le fue autorizado el ensayo "bajo las mismas cláusulas y condiciones" por Real Orden de 22 de Agosto de 1856⁵, "desde el interior de Madrid hasta la Puerta de Hierro", concediéndole un año para realizarlo. Alguna nueva prórroga debió existir, porque dos años después es cuando nos enteramos⁶ por la prensa técnica de los detalles del proyecto autorizado, "próximo a llevarse a cabo" pero nunca realizado, que realmente era una concesión por 99 años, la primera concesión de un tranvía en Madrid:

¹ Siempre se han citado como precedente las "*carrosses a cinq sols*", que Luis XIV autorizó en París en 1662, con un total de cinco líneas.

² La historia de los primeros ómnibus europeos procede de un texto inédito del autor.

³ Gaceta de Madrid, 17 de Abril de 1843.

⁴ ROBERT, Jean. 1959. *Les Tramways Parisiens*, Paris, 328 pgs.

⁵ Gaceta de Madrid, 5 de Septiembre de 1856.

⁶ Gaceta de los Caminos de Hierro, 24 de Enero de 1858.

“Esta línea abarca unos 8 kilómetros divididos en cuatro secciones, a saber: desde la calle de Alcalá lo más inmediatamente posible a la Puerta del Sol por la Cibeles, Prado abajo al embarcadero del ferrocarril; desde aquí por la Ronda junto a la Aduana y frente al gasómetro a la Puerta de Toledo; de aquí a la de Segovia, a lo largo del Campo del Moro hasta la entrada de la Florida, y desde este punto a la Puerta de Hierro. En todo el tránsito habrá diez estaciones.”

Loubat solicitó en 1854 otras líneas de tranvía⁷, como Barcelona a Sarriá, Málaga a Granada, Granada a Jaén, Madrid a Toledo y Burgos a Valladolid. Evidentemente, la mayoría de esas líneas no tenían sentido para ser servidas con tranvías de tracción de sangre, y de hecho no se realizaron.

Cruzando las fechas de las actuaciones de Loubat en París y en Madrid, parece que el intento madrileño de 1854 responde al éxito de la obtención de la concesión en París, cuando Loubat intentaba explotar su éxito solicitando hacer demostraciones en distintas capitales europeas, incluyendo su fantástica petición de otras líneas de más largo recorrido. Tras serle arrebatada la línea parisina en 1855, reiteró en 1856 la solicitud de ensayo en Madrid. Y el tema reverdeció en 1858. Loubat no consiguió en Madrid el éxito como constructor de líneas de tranvías, pero su carril fue adoptado en Madrid para las futuras instalaciones. Loubat fue el auténtico padre del tranvía: gracias a su carril el tranvía pudo desarrollarse.

Lo curioso es que el nombre de Loubat reapareció en Madrid en 1867. El Gobernador de la Provincia hizo llegar al Ayuntamiento⁸ una Real Orden comunicada del Ministerio de Fomento aceptando en principio un ensayo que pretendía hacer D. Alfonso Loubat “con objeto de hacer aplicación en las vías ordinarias de un sistema de caminos de hierro económicos de su invención”, que había recibido todos los pronunciamientos favorables en Fomento. Se supone que era algún tipo de tractor de vapor arrastrando remolques, de los que se cuentan varias pruebas y experiencias en Madrid, como la de Madrid a las canteras de Vallecas⁹. No aparece posteriormente más información sobre el tema.

En 1856 D. Alfonso Laforest (que había planteado crear seis líneas de ómnibus)¹⁰ obtuvo licencia del Ayuntamiento para establecer una línea de ómnibus, con escritura de 30 de Abril, “con objeto de conducir a las personas que, mediante una retribución equitativa, no quieran hollar el polvo de nuestras ingratas calles”. Siempre se ha dicho que detrás del Sr. Laforest estaba la Compañía General de Ómnibus parisina. Pero no habiendo establecido la línea, a pesar de la prórroga de seis meses concedida, el Ayuntamiento decidió sacarla a nueva subasta¹¹, que tendría lugar el 28 de Septiembre de 1858. La “línea permanente de ómnibus públicos” iría desde “cerca de la Iglesia de la plaza de Chamberí” hasta la puerta de Toledo, “por las calles de Fuencarral, Montera,

⁷ Revista de Obras Públicas, nº 13, 1854

⁸ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 4 de Mayo de 1867, folios 270 y 270 vta.

⁹ Gaceta de Madrid, 28 de Julio de 1865.

¹⁰ Gaceta de Madrid, 2 de Junio de 1856.

¹¹ Gaceta de Madrid, 16 de Septiembre de 1858.

Puerta del Sol, Carretas, Concepción Jerónima, Toledo y viceversa”. Existía la opción de establecer además otra línea desde la Universidad (calle Ancha de San Bernardo) hasta la Puerta de Atocha. La subasta versaba sobre el número de años (máximo diez), con un detallado pliego de condiciones. Resultado negativo.

Al tratar de estudiar la implantación de los ómnibus en Madrid, la primera dificultad que surge es la utilización indiscriminada, en aquella época, de la palabra “ómnibus”. Así, por ejemplo, tenemos el caso de la primera concesión de un ferrocarril en España¹², otorgada a D. Marcelino Carrero y Portocarrero en 28 de Marzo de 1830, correspondiente a un camino de hierro entre Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda. En el Reglamento de esa concesión se señalan entre las “Obligaciones del Empresario” las de “hacer construir diez y ocho carros de transporte para conducir los vinos y mercadería” y, finalmente, “comprar e introducir dos coches prolongados, llamados *Omnibus*, para el transporte de los viajeros.” Es decir, que los coches de viajeros del ferrocarril también recibían el nombre de ómnibus.

Realmente, se llamaba ómnibus a cualquier vehículo de transporte de viajeros, fuera coche de ferrocarril o diligencia. Por ejemplo, leemos¹³ sobre la rivalidad, en 1837, entre dos empresas competidoras en el servicio de Ómnibus, entre Cádiz y San Fernando, con bajas sucesivas del precio del viaje. Una estadística de Madrid en 1853¹⁴ indica, en relación con los vehículos, que “hay ... 500 coches de plaza; 350 de camino, comprendiendo en este número las calesas; 66 ómnibus, 255 carruajes de particulares...”. Es difícil saber qué significaba “ómnibus” en esa estadística, pero se supone que incluiría los coches a la Plaza de Toros y al “embarcadero” del ferrocarril de Aranjuez.

Algunas empresas dispusieron líneas propias con vehículos tipo ómnibus, en beneficio de sus clientes. Dos casos característicos fueron los de los Docks y Los Campos Elíseos. Los Docks eran unos almacenes en régimen de puerto franco anexos a la Aduana, situados en el Pacífico (camino del puente de Vallecas) junto a las vías de MZA. Desde el 1 de Diciembre de 1862¹⁵ la sociedad propietaria estableció unos ómnibus desde la Puerta del Sol. Los Campos Elíseos eran el equivalente a un Parque de Atracciones y se inauguraron en Junio de 1864,¹⁶ contando con un servicio de ómnibus.¹⁷

Estudios, proyectos, primeras concesiones y primeros fracasos.

Tenemos que empezar citando la Ley de Ferrocarriles¹⁸ de 3 de Junio de 1855. En esa Ley no había referencia alguna a ferrocarriles urbanos ni de tracción de sangre, y su artículo 30 marcaba el ancho de vía de 1,67 metros. En su artículo 45 ofrecía la

¹² Revista de Obras Públicas, 29 de Febrero de 1872, pg. 38.

¹³ Gaceta de Madrid, 16 de Noviembre de 1837.

¹⁴ Gaceta de Madrid, 10 de Mayo de 1853.

¹⁵ Gaceta de Madrid, 2 de Diciembre de 1862

¹⁶ Gaceta de Madrid, 19 de Junio de 1864

¹⁷ Gaceta de Madrid, 28 de Junio de 1864.

¹⁸ Gaceta de Madrid, 6 de Junio de 1855.

posibilidad de que los particulares fueran autorizados a realizar estudios de ferrocarriles, a fin de recopilar los datos necesarios para la redacción del proyecto que había que presentar con la solicitud de concesión. Esa autorización de estudios tenía por objeto facilitar la toma de datos,¹⁹ permitiendo la entrada en fincas particulares, obviamente con la obligación de indemnizar los daños que pudieran producirse.

No cabe descartar que algunas de las autorizaciones de estudios, que se publicaban en la Gaceta de Madrid y en el Boletín de la Provincia correspondiente, sirvieran otros intereses, e incluso que la solicitud hubiera sido presentada por un "hombre de paja". El caso es que entre 1859 y 1860 encontramos tres autorizaciones referidas a estudios de ferrocarriles servidos con fuerza animal en Madrid y otra más en la provincia.

La Real Orden²⁰ de 6 de Septiembre de 1859 autoriza a D. Emilio Salvubere, “por el término de tres meses para verificar los estudios de un *ferro-carril*, servido con fuerza animal, que desde la fuente de Cibeles, en el paseo del Prado de Madrid, vaya por la Fuente Castellana a terminar en la Puerta de Bilbao”, esto es, bordeando el antiguo muro de cerramiento de Madrid.

Segunda autorización. D. Sebastián González y de la Fuente es autorizado por Real Orden²¹ de 16 de Enero de 1860 a verificar los estudios de una auténtica red de tranvías en el interior de Madrid, con cinco líneas. Una línea principal desde la Red de San Luis, pasando por la calle de Fuencarral, por la Fuente Castellana, paseo de Recoletos, Salón del Prado, puerta de Atocha, portillo de Embajadores, carretera al puente de Toledo y puerta de San Vicente, terminando en la puerta de Hierro; de ella parten cuatro ramales, al Puente de Toledo, a la Fuente Castellana, a la venta del Espíritu Santo y a la Ermita de San Isidro del Campo.

Tercera autorización, a D. Manuel Cuendias por Real Orden²² de 25 de Febrero de 1860 “para estudiar diferentes líneas de *ferro-carriles* servidos con fuerza animal, intramuros y extramuros de Madrid”. En total, diez líneas que formaban una red que, desde la zona central de Madrid, se dirigían a distintos puntos periféricos; algunos tan curiosos como “el parador llamado de Luna”, en la zona del puente de Toledo; o un punto identificado como “entre el primer portazgo de la misma [carretera de Francia] y la fábrica de papel pintado titulada de las Maravillas”, en la zona de los Cuatro Caminos.

En la autorización al Sr. Salvubere aparece una referencia a la Ley de 5 de Junio de 1859²³, en cuyo Artículo 1º se señala: “Son objeto de la presente Ley los *ferro-carriles* servidos con fuerza animal, y los demás en que no se empleen locomotoras”. Tarifas fijadas por el Gobierno y concesión por un máximo de 60 años. El artículo 27 de esta Ley dice: “El Gobierno podrá autorizar el establecimiento de los *ferro-carriles* comprendidos en esta Ley en las vías públicas, calles de las poblaciones y carreteras de

¹⁹ Gaceta de Madrid, 28 de Marzo de 1856.

²⁰ Gaceta de Madrid, 15 de Septiembre de 1859

²¹ Gaceta de Madrid, 22 de Enero de 1860

²² Gaceta de Madrid, 2 de Marzo de 1860

²³ Gaceta de Madrid, 10 de Junio de 1859.

todas clases con las precauciones necesarias a fin de que no se interrumpan en ellas el servicio público y el tránsito de los carruajes ordinarios.” Las tres autorizaciones de estudios son posteriores a la promulgación de esta Ley, y por tanto les es aplicable.

Fuera de la capital encontramos una cuarta autorización²⁴ de estudios, a D. Francisco Tenreiro Montenegro, “para verificar los estudios de un ferro-carril, servido con fuerza animal, desde Alpedrete a empalmar con la línea de Madrid a Valladolid, en la estación de Villalva.”

Tras la etapa de los estudios, llegó la etapa de la solicitud y, en su caso, otorgamiento de concesiones de ferrocarriles servidos por fuerza animal, en la mayoría de los casos desde un punto de Madrid hacia sus afueras.

La primera solicitud de concesión que hemos encontrado en este período fue la realizada por D. Jorge Higgin, que presentó en 1863 un proyecto para instalar un tranvía desde la Plaza del Progreso, en Madrid, hasta la dehesa de los Carabancheles. En consecuencia, se publicó un anuncio²⁵ en el Boletín Oficial (de la Provincia) de Madrid, para público conocimiento y presentación de reclamaciones. Pero la concesión tomó otros derroteros, como veremos más adelante. La Dehesa de los Carabancheles es el antecedente del actual Campamento y abarcaba también la zona de Cuatro Vientos, alcanzando Alcorcón.

Encontramos publicado en Noviembre de 1864, en el Boletín Oficial de Madrid,²⁶ otro anuncio de solicitud de ferrocarril de fuerza animal, de Madrid a Vacia-Madrid y Arganda, cuyo principal objetivo era traer a Madrid materiales de construcción. No llegó a obtener la concesión. El origen de la línea en Madrid estaría “en el punto donde se juntan los paseos de las Delicias, paseo del canal y ronda de Valencia”, bajando por el paseo de las Delicias. Estaba previsto un ancho de vía de 1,20 metros. A petición del Gobernador de la Provincia²⁷, el Ayuntamiento informó en 16 de Marzo 1865²⁸ pidiendo que el ferrocarril no circulara por dentro de la ciudad.

Ya que anteriormente hemos hecho referencia a la legislación en lo que se refería a ferrocarriles con tracción de sangre, no queda más remedio que hacer referencia a una nueva Ley, o mejor, a una modificación de la Ley existente (de 5 de Junio de 1859), que, con un texto refundido, se transforma en la “Ley para la concesión de los *ferrocarriles* servidos con fuerza animal” de 20 de Julio de 1864.

La primera concesión se otorgó²⁹ en 1865 a D. Juan Ortega. Esta línea, desde la Plaza del Progreso, en Madrid, hasta la dehesa de los Carabancheles, aunque realmente iba a

²⁴ Gaceta de Madrid, 1 de Noviembre de 1861.

²⁵ Boletín Oficial de la Provincia de Madrid, 13 de Abril de 1863.

²⁶ Boletín Oficial de la Provincia de Madrid, 16 de Noviembre de 1864.

²⁷ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 19 de Enero de 1865, folio 41 vta.

²⁸ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 16 de Marzo de 1865, folio 205 y ss.

²⁹ Gaceta de Madrid, 1 de Junio de 1865.

Carabanchel Alto; figura en la relación oficial de concesiones de ferrocarriles,³⁰ y era de ancho de vía de 1,67 metros. El Ayuntamiento se dio por enterado³¹ el 30 de Junio. Se iniciaron las obras³² en Carabanchel. Ortega quería montar la Estación en la plaza del Progreso, y aunque el Ayuntamiento se resistía³³, finalmente autorizó una caseta provisional por plazo limitado. En 1866 se aprobaron³⁴ unas modificaciones de detalle respecto al proyecto original. Pero, a pesar de la gran publicidad que la rodeó y de alguna prórroga³⁵ concedida en 1867, acabó caducando la concesión. Se ha citado³⁶ que el fracaso de la concesión de D. Juan Ortega fue debido a unas promesas de la empresa del ferrocarril de Malpartida.

Se inició en 1865 el proceso que terminaría en la segunda concesión tranviaria, del centro de Madrid a las ventas del Espíritu Santo y a los Docks³⁷, con informe negativo³⁸ del Ayuntamiento. En un momento dado se presentaron dos proyectos³⁹, de D Miguel Simó y de D. Gervasio Giménez González, propugnándose por el Ministerio de Fomento un proyecto refundición de los dos presentados. En el proyecto⁴⁰ definitivamente aprobado, la línea se inicia “de enfrente del edificio de la Historia Natural, en el punto más conveniente de la calle de Alcalá”. La concesión se otorgó⁴¹ en 1867, correspondiendo a un ferrocarril servido por fuerza animal, desde “el punto más conveniente de la calle de Alcalá hasta la Concepción”, el antiguo barrio de la Concepción, más allá de Ventas, sobre la carretera de Aragón, con un ramal a los Docks (Pacífico), sobre la carretera de Valencia. El concesionario fue D. Teodoro Sierra y Girón. Uniría el centro de Madrid con una zona de viviendas (la Concepción), una zona de ocio (los Campos Elíseos), una estación de ferrocarril (la de Mediodía) y una zona de negocio (los Docks y la Aduana). Recibió una prórroga⁴² en 1868 para el tramo a los Campos Elíseos, que tenía el plazo de obras más corto y era en doble vía, pero la concesión caducó.

Encontramos a finales de 1865 un anuncio del Gobernador Civil⁴³ dando cuenta de “un proyecto de ferro-carril, servido por fuerza animal, en la carretera de Madrid a Valencia, desde esta corte a Vallecas, presentado por don Francisco Miguel Ballesteros.” En el cuadro de la tarifa de precios máximos sólo aparece el transporte de “Materiales de construcción”, lo que hace pensar en un ferrocarril industrial a las canteras de yesos, que al estar situado sobre la carretera era un tranvía. En 1866 hubo otro proyecto de línea a

³⁰ Revista de Obras Públicas, nº 16, 1865.

³¹ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 30 de Junio de 1865, folio 524.

³² Gaceta de Madrid, 29 de Agosto de 1865.

³³ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 2 de Septiembre de 1865, folio 120 y ss.

³⁴ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 23 de Abril de 1866, folio 268 y ss.

³⁵ Gaceta de Madrid, 16 de Marzo de 1867.

³⁶ Gaceta de los Caminos de Hierro, 2 de Abril de 1876, pg. 216.

³⁷ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 19 de Enero de 1865, folio 41 y ss.

³⁸ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 16 de Marzo de 1865, folio 204 vta. y ss.

³⁹ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 6 de Abril de 1866, folio 217 y ss.

⁴⁰ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 9 de Mayo de 1866, folio 342 vta. y ss.

⁴¹ Gaceta de Madrid, 7 de Abril de 1867.

⁴² Gaceta de Madrid, 4 de Agosto de 1868.

⁴³ Boletín Oficial de la Provincia de Madrid, 14 de Noviembre de 1865.

Vallecas, con solicitud de informe por parte del Gobernador,⁴⁴ informe que se presenta en el Pleno⁴⁵ de 3 de Marzo de 1866. El proyecto intentaba que el punto de origen fuera Cibeles, y saliera por el Prado. El Ayuntamiento se opuso a que pasara por el Prado e incluso por Trajineros, y, en atención a la estrechez del camino a los Docks, propuso que el origen de la línea se situara en las afueras de la Puerta de Atocha, frente al cuartel de Carabineros, en la zona de Pacífico.

Tras el fallido intento de Laforest en 1856, veamos cómo habían progresado los servicios de ómnibus en Madrid, servicios que, en esos tiempos, no eran muy duraderos; incluso cuando tenían algún éxito, las autorizaciones del Ayuntamiento no solían ser por más de dos años. Por supuesto, nos estamos refiriendo a servicios regulares establecidos oficialmente, con itinerarios fijos y ascenso y descenso de viajeros en cualquier punto del itinerario (no se habían inventado todavía las paradas en puntos fijos).

En 1861 el Ayuntamiento aprobó el establecimiento de dos líneas de ómnibus, proyecto de D. Jaime Plá, en competencia con otros proyectos presentados⁴⁶. “Las expediciones principiarán a las cinco de la mañana en verano y a las ocho en invierno, hasta la una de la madrugada” y “los precios serán 50 cents. [de real] los asientos de imperial y un real los de primera clase”. Una línea uniendo las dos estaciones de ferrocarril, y otra de la plaza de Chamberí al puente de Toledo, cruzándose ambas líneas en la Puerta del Sol, con posibilidad de transbordo.

Las solicitudes de licencia para el establecimiento de líneas de ómnibus se sucedían, y es curioso señalar que, en muchos casos, las noticias aparecidas en la prensa de la época luego no se ven confirmadas por proyectos que fueran presentados al Ayuntamiento, eran pura propaganda. En 1866 sabemos que se ha establecido un servicio de ómnibus⁴⁷ entre la Puerta del Sol y el barrio de Pozas. Una expedición cada media hora, de siete de la mañana a doce de la noche, por un real. Curiosamente, sus dos extremos vienen identificados por sendos Cafés: el Café del Buen Suceso en Pozas, y el Café Imperial en la Puerta del Sol.

El año 1866 resultó especialmente difícil para el Ayuntamiento en el tema de los ómnibus. Tuvo que hacer frente a tres distintas solicitudes de líneas de ómnibus, presentadas por los señores Barreneche,⁴⁸ Carsí⁴⁹. y Martínez.⁵⁰ El Ayuntamiento consiguió deshacerse de las tres peticiones,⁵¹ incluso anulando la concesión ya otorgada a Barreneche. Lo grave del tema fue que el Ayuntamiento Pleno tomó este acuerdo: "Y que en lo sucesivo, para evitar el monopolio a que dan lugar los privilegios, no se admita ninguna instancia de este género, debiendo los interesados acudir al Sr. Alcalde Corregidor en demanda de licencia como se hace para las demás clases de *carruages*".

⁴⁴ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 18 de Enero de 1866, folio 24 vta. y ss.

⁴⁵ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 3 de Marzo de 1866, folio 150 vta. y ss.

⁴⁶ Gaceta de Madrid, 5 de Septiembre de 1861.

⁴⁷ Gaceta de Madrid, 18 de Enero de 1866.

⁴⁸ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 16 de Marzo de 1866, folio 188 y ss.

⁴⁹ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 22 de Noviembre de 1866, folio 325 y ss.

⁵⁰ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 7 de Diciembre de 1866, folio 364 vta. y ss.

⁵¹ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 15 de Diciembre de 1866, folio 391 y ss.

Esto significaba que no era necesario, a partir de ese momento, que se presentaran solicitudes al Ayuntamiento para el establecimiento de líneas de ómnibus, sino que cualquier empresario podía establecer el servicio, con tal que el vehículo cumpliera los requisitos y procedimientos expresados en el reciente “Reglamento para el servicio de los ómnibus y demás carruajes a la calesera”⁵² aprobado en 9 de Mayo de 1866. A partir de este momento, el investigador tendría que espigar en la prensa diaria de la época la aparición de servicios de ómnibus.

La decisión tomada por el Ayuntamiento en Diciembre de 1866, auténticamente una liberalización del servicio de ómnibus, fue muy visceral, pero poco práctica para los intereses de los usuarios y del propio Ayuntamiento. Así lo reconoció el Ayuntamiento, y el Comisario interino de Carruajes desarrolla un proyecto de “Reglamento para el servicio público de Ómnibus de travesía”, que trata de conjugar el evitar los “privilegios” con una justa estabilidad de la concesión, asegurada por un tiempo conocido. Junto a distintos aspectos que afectaban a los vehículos y al servicio, el proyecto de Reglamento definía inicialmente cuatro líneas de ómnibus. El Reglamento fue finalmente aprobado por el Ayuntamiento⁵³ el 3 de Octubre de 1867, y se aplicó a las siguientes solicitudes presentadas.

El primer tranvía de Madrid y su entorno. 1869 a 1871

A finales de 1868 tiene lugar un acontecimiento que pasa a figurar en la Historia de España y que facilitó el que se implantara en Madrid la primera línea de tranvía urbano: la Revolución de Septiembre de 1868, que ocasionó el exilio de Isabel II. La Revolución de 1868 supuso también para el Ayuntamiento de Madrid, hay que reconocerlo, una auténtica revolución. El Ayuntamiento Constitucional fue sustituido por el Ayuntamiento Popular; aunque algunos personajes ya eran conocidos de anteriores cambios políticos, de veinte años atrás. En consecuencia, el 1 de Enero de 1869 iniciaba su actividad el nuevo Ayuntamiento de Madrid, y como Alcalde 1º, D. Nicolás María Rivero, uno de los hombres fuertes de la Revolución. Su forma de actuar, al margen de la legislación anterior, lo que él expresa sin ambages y así está recogido en las Actas del Pleno, impregna la actuación toda del Ayuntamiento.

Las posibilidades reales de un tranvía puramente urbano en Madrid eran, reconozcámoslo, muy limitadas. Tenía que existir una potencial demanda, una posibilidad de atraer unos clientes que, llegado el momento, estuvieran interesados en utilizar el nuevo sistema de transporte. Y unos capitalistas osados. En realidad, la anterior existencia de algunas líneas de ómnibus había ido creando el hábito de que era posible disponer de unos medios de transporte colectivo (los ómnibus primero, los tranvías después) para facilitar el transporte dentro de la ciudad y de la ciudad hacia sus afueras. Nos aproximamos al momento en que se inician las actuaciones que desembocarían en la puesta en servicio del primer tranvía de Madrid. La historia de cómo llegó a ser una realidad el primer tranvía de Madrid (el **Tranvía de Madrid** como marca comercial) es apasionante como una novela de misterio. Su tramitación

⁵² Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 9 de Mayo de 1866, folio 351 y ss.

⁵³ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 3 de Octubre de 1867, folio 202 y ss.

administrativa estuvo plagada de improvisación y de errores. Y precisamente ese cúmulo de errores, fruto de la ignorancia, fue probablemente la causa principal de que ese tranvía, el Tranvía de Madrid, llegara a buen término. Y el tranvía de Madrid, el “*Tram-via* de Madrid”, fue posible, con toda seguridad, gracias a haber nacido en ese período revolucionario.

El Ayuntamiento de Madrid ya tenía alguna experiencia con tranvías, experiencia a la defensiva, en las consultas previas que el Gobernador dirigía al Ayuntamiento con ocasión de solicitudes de líneas de tranvías, tanto de tracción de sangre como de tracción vapor, que desde el interior de Madrid se proponían llegar a poblaciones próximas. Se trataba de un trámite administrativo que, con el inevitable paso por Comisión y Pleno Municipal, era informado por el Ingeniero Municipal. Pero también era un trámite que causaba gran irritación en el Ayuntamiento, pues rara vez el Gobernador de turno atendía sus comentarios y peticiones. En la práctica, el Ayuntamiento era continuamente desautorizado, y quienes mandaban eran los Ministerios (Fomento en el caso de los tranvías) a través de la figura del Gobernador de la Provincia, revistiendo sus imposiciones con la fórmula de “Real Orden”.

El Ayuntamiento también tenía experiencia en la solicitud, concurso, concesión (y habitualmente posterior fracaso) de líneas de ómnibus en el interior de Madrid. Esta actividad dependía de la Comisión de Policía Urbana, con la inspección de los vehículos a cargo del “Comisario de *Carruages*”. Era un proceso administrativo sin mayores requerimientos ni dificultades. Pero no se había producido ninguna solicitud de tranvía urbano, y estaba por ver en qué forma el Ayuntamiento actuaría ante tal situación.

La primera referencia al transporte público mediante ómnibus en este período, Marzo de 1869, corresponde a la petición de los Sres Delrieu y Pelous,⁵⁴ “que solicitaron licencia para establecer cuatro líneas de ómnibus contadores que, partiendo de la estación del *ferro-carril* del Norte, de la del Mediodía, de la fábrica de Tabacos y de la Fuentecilla de la calle de Toledo, terminen en los barrios de Salamanca, Pozas y Chamberí.” Se acuerda que salga a pública subasta,⁵⁵ que tiene lugar el 30 de Abril de 1869; y en sesión de igual fecha se hace adjudicación provisional⁵⁶ a los Sres. D. Enrique D’Enmeval Delrieu y Cía., que ofrecen pagar al Municipio la cantidad de siete reales mensuales por cada asiento del interior, y tres por los de banqueta. Es evidente que el Ayuntamiento Popular había tirado a la papelera tanto el Reglamento del servicio de ómnibus preparado por su predecesor como la autorización dada al equipo de Delrieu para implantar los ómnibus, poco antes de la Revolución.

El Ayuntamiento Popular se enfrentaba a graves problemas, (había que dar sustento, y por tanto trabajo, a las masas desempleadas, ilusionadas por la Revolución) y pareció prestar poca atención a un escrito de D. José Domingo Trigo solicitando que se le autorice a establecer un ferrocarril urbano en las calles de Madrid. La primera noticia la tenemos a través del recién nacido “Boletín del Ayuntamiento de Madrid”, que en su

⁵⁴ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 30 de Marzo de 1869, folio 173 vta.

⁵⁵ Gaceta de Madrid, 16 de Abril de 1869.

⁵⁶ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 30 de Abril de 1869, folio 242 vta. y ss.

número del 8 de Marzo de 1869⁵⁷ da la noticia de que el Sr. Trigo ha presentado “una proposición para establecer en Madrid un Ferrocarril urbano que partiendo de las afueras de la Puerta de Alcalá termine en el teatro de la Ópera”.

El texto de la escritura de concesión, que se firmó en 11 de Diciembre de 1869, relata cómo se inició el proceso⁵⁸ con el escrito de solicitud del Sr. Trigo, de fecha 4 de Enero de 1869. Tuvo lugar un cruce de documentos entre el Sr. Trigo y la Comisión de Obras, proponiendo ésta inicialmente un plazo de concesión de cincuenta años. Los sucesivos informes del Ingeniero D. Eugenio Barrón acabaron en un pliego de condiciones acordado por las partes, que llegó al Pleno del Ayuntamiento en su sesión del 11 de Mayo⁵⁹ en la que se dio cuenta del dictamen de la Comisión de Obras, y se acordó quedara sobre la mesa. Bueno será señalar que el Ingeniero Sr. Barrón fue el auténtico impulsor del tranvía madrileño, desde el lado del Ayuntamiento, como así se reconoció con ocasión de su fallecimiento⁶⁰ en 1882. El Sr. Trigo no era un ignorante en materia de tranvías, ya que era el concesionario de una red de líneas de tranvías en la ciudad de La Habana⁶¹, en la isla de Cuba.

Ese dictamen de la Comisión de Obras Públicas se estudió en el Pleno del 31 de Mayo. En el dictamen se propone que el Ayuntamiento se sirva aceptar el Pliego de Condiciones acordado con el Sr. Trigo, con un total de 25 cláusulas⁶². Como aspectos más llamativos cabe señalar un plazo de concesión de 99 años, no imposición de arbitrios municipales y libertad de tarifas. Se inicia la discusión por los Sres. Concejales, y pronto se observa su total desconocimiento del tema. El primer aspecto que se aprecia es el temor que despierta el establecer un “ferro-carril urbano”, pensando que sobre las calles hay que hacer una explanación ferroviaria. Pesa en el ambiente, y así se señala, el resquemor producido por otras concesiones, como el ferrocarril de Carabanchel⁶³. Fue Pozas, el constructor del barrio de su nombre, el que tuvo que explicar a sus compañeros la diferencia entre este tranvía y el de Carabanchel. El proyecto se aprobó por la mínima diferencia de 14 votos a favor con 12 votos en contra.

El itinerario inicialmente propuesto, tal y como figura en el Pliego de Condiciones⁶⁴, era éste: “Desde las inmediaciones de los Campos Elíseos partirán dos líneas, pasando por la calle de la Casa de la Moneda, paseo de Recoletos, calle de Alcalá, Puerta del Sol, calle Mayor, Bailén, Plaza de Oriente, lado izquierdo del Cuartel de Artillería, calle de Quitapesares y Princesa, terminando en la proximidad de la nueva cárcel”. Con esa descripción, el final del recorrido queda perfectamente determinado, pero su inicio no tanto. Pero no es mayor problema dado que el itinerario definitivo en la zona del Barrio de Salamanca quedó fijado en el Pleno de 16 de Diciembre⁶⁵, con una ampliación, que

⁵⁷ Boletín Oficial del Ayuntamiento, nº 4, 28 de Marzo de 1869

⁵⁸ Escritura de Concesión - Tranvía de Madrid, 1865.

⁵⁹ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 11 de Mayo, folio 255 vta.

⁶⁰ Gaceta de los Caminos de Hierro, 14 de Mayo de 1882.

⁶¹ Gaceta de Madrid, 8 de Febrero de 1859

⁶² Boletín Oficial del Ayuntamiento nº 12, 24 de Mayo de 1869

⁶³ Gaceta de Madrid, 1 de Junio de 1865

⁶⁴ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 31 de Mayo, folio 283

⁶⁵ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 16 de Diciembre de 1870, folio 499 y ss.

era la línea hasta las cocheras por “el *boulevard* Serrano”, y la circulación entre Serrano y el Paseo de Recoletos por las calles de Villanueva y Recoletos.

El Pleno del Ayuntamiento analizó una por una las cláusulas del pliego acordado con el Sr. Trigo, sometiéndolas a profundas modificaciones. Con esa base, se convoca subasta pública⁶⁶ para el día 12 de Junio de 1869. Pero no se presentó ningún postor, ni siquiera el Sr. Trigo, y la subasta se declaró desierta. Se dio cuenta de este hecho en la sesión del Ayuntamiento de 14 de Junio⁶⁷ y se informa también de un escrito del Sr. Trigo manteniendo su propuesta, con el primitivo pliego de condiciones. Lógicamente, al Ayuntamiento no le hace gracia ese planteamiento. Nuevo informe de la Comisión de Obras en el Pleno del Ayuntamiento de 1 de Julio⁶⁸, proponiendo que, en atención a no haberse presentado licitador alguno en la subasta anterior, “se saque a nueva subasta por término de diez días con arreglo al primitivo pliego de condiciones que había sido aprobado por la Comisión de conformidad con el proponente”. Se aprobó el dictamen, con lo cual de nada ha valido el pliego de condiciones retocado por los Sres. Concejales. Error del Ayuntamiento, y el Sr. Trigo se sale con la suya.

Tiene lugar la nueva subasta el 10 de Julio⁶⁹, y en el Pleno de ese mismo día⁷⁰ se aprueba la adjudicación provisional “a favor de D. José Domingo Trigo, único licitador, el cual hizo la rebaja de nueve años sobre los noventa y nueve del pliego de condiciones.” El pliego de condiciones señalaba que las obras se habían de iniciar en un plazo de seis meses desde la fecha de la concesión, y que había de prestar una fianza de 1.000 escudos para responder de ese inicio. Y en el Pleno del 16 de Octubre⁷¹ se acordó se conceda al Sr. Trigo el plazo improrrogable del mes de Noviembre para consignar el depósito y otorgar la escritura.

Era lógico que el Ayuntamiento se preocupase en mover el tema de la fianza, y es posible que en ello influyera el hecho de que pocas fechas antes los concesionarios del servicio de ómnibus (D. Enrique D’Enmeval, D. Antonio del Rieu, D. Pedro Palomo y D. León Martínez) habían solicitado una prórroga para consignar la fianza de dos mil escudos, concediéndoseles un plazo de treinta días⁷². Finalmente, en la sesión de 27 de Diciembre⁷³ se declaró la caducidad de la concesión de ómnibus, por no haber constituido la fianza ni iniciado el servicio en el plazo establecido.

No aparece en ese momento noticia oficial que confirme que el Sr. Trigo efectivamente consignara la fianza. Pero el desarrollo de los acontecimientos indica que, efectivamente, previo a la firma del contrato había consignado los mil escudos⁷⁴, precisamente mediante 12 escudos en metálico y 988 escudos representados por 26

⁶⁶ Gaceta de Madrid, 4 de Junio de 1869

⁶⁷ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 14 de Junio de 1869, folio 318

⁶⁸ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 1 de Julio de 1869, folio 13 vta. y ss.

⁶⁹ Revista de Obras Públicas, nº 14, 1871

⁷⁰ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 10 de Julio de 1869, folio 34 y ss.

⁷¹ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 26 de Octubre de 1869, folio 261

⁷² Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 13 de Septiembre de 1869, folio 183 vta.

⁷³ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 27 de Diciembre de 1869, folio 415 vta.

⁷⁴ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 29 de Agosto de 1870, folio 40 vta. y ss.

obligaciones del Empréstito Erlanger. También posteriormente⁷⁵ sabremos que la escritura de concesión se firmó ante el notario D. Olallo Megía y Montalvo en fecha 11 de Diciembre de 1869.

Y entramos en 1870, el año en el que se decidió el ser o no ser de la concesión del Sr. Trigo. En el Pleno del 11 de Febrero se consideró un informe de la Comisión de Obras que, basándose en la condición 19 del pliego de condiciones, consideraba que el Sr. Trigo no ha comenzado las obras en el plazo de seis meses desde la aprobación del contrato y por tanto proponía dar por caducada la concesión con pérdida de la fianza que había entregado en la Depositaria. Se tomó en consideración la propuesta, sin mayor discusión, y se acordó la caducidad de la concesión del Sr. Trigo.⁷⁶ Causa extrañeza la alegría con que la Comisión propone, y el Pleno acepta, la caducidad de la concesión, inventando el punto de referencia para empezar a contar el plazo. Pero la caducidad representaba, en ese momento, una mera decisión administrativa comparada con otro asunto que resultaba ser de máxima importancia para la Comisión y para el Pleno: una proposición para “el planteamiento de tres vías americanas” que ofrecía unas condiciones económicas mucho más ventajosas para el municipio que las de la concesión del Sr. Trigo. Claro que si las condiciones de la concesión del Sr. Trigo eran las que eran se debía a que el Ayuntamiento las había admitido.

La nueva proposición había sido presentada por D. Leon Boulay como apoderado de D. Eduardo Paraire (que más adelante sería identificado como “arquitecto e ingeniero de Londres y París”⁷⁷). El informe favorable de la Comisión se basaba en establecer comparaciones con la concesión del Sr. Trigo. Y en la posterior discusión en el Pleno se señalaron aspectos muy positivos para el Municipio, entre ellos que en lugar de no imposición de arbitrios municipales, el Sr. Boulay proponía “abonar al Municipio cinco reales por día y *carruage* que transitase por la vía”. En consecuencia, la Comisión proponía la concesión de las dos líneas que en su día fueron concedidas al Sr. Trigo con arreglo a un pliego de condiciones que incorporara las modificaciones consideradas.

Es evidente que los cinco reales por coche y día eran muy golosos para el Ayuntamiento, en un momento en que carecía de recursos económicos, como revela la lectura de los Libros de Actas. En un momento posterior⁷⁸, se estimó en 15.000 pesetas anuales la cantidad que podría ingresarse por ese concepto. Es llamativo cómo en el caso del Sr. Boulay la Comisión está dispuesta a entregarle la concesión, sin pasar por el trámite de subasta pública, comparado con el proceso por el que había pasado la concesión (en este momento supuestamente caducada) del Sr. Trigo. Pero, a la larga, los trámites que a partir de este momento se inician⁷⁹ acabarán con la confirmación de la validez de la concesión del Sr. Trigo y con la puesta en marcha de ese tranvía, mientras que la proposición del Sr. Boulay acabará en nada.

⁷⁵ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 30 de Abril de 1870, folio 328 vta. y ss.

⁷⁶ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 11 de Febrero de 1870, folio 124 y ss.

⁷⁷ Revista de Obras Públicas, nº 14, 1871

⁷⁸ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 16 de Diciembre de 1870, folio 499 vta.

⁷⁹ Recordemos que estamos en la sesión de Pleno del 11 de Febrero de 1870

Una semana después, el 18 de Febrero,⁸⁰ el Pleno volvió sobre la parte del dictamen relativa a la concesión al Sr. Boulay. La condición 19, que había invocado la Comisión para respaldar la propuesta de caducidad, contenía una referencia a la Ley de Ferrocarriles de 1855 como referencia para el caso de caducidad. Y en ese contexto, el Pleno conoció que, ante un posible recurso contencioso, debería esperar dos meses antes de proceder a una nueva subasta de esa concesión. La reacción del Sr. Trigo fue muy débil. En el Pleno del 18 de Marzo⁸¹ se presentó una solicitud del Sr. Trigo intentando justificar la demora en el inicio de las obras y suplicando un nuevo plazo, el mes de Marzo, “para empezarlas, sin que por consiguiente quedase caducado el contrato, ni perdidos los 10.000 reales de su fianza, como se le comunicó en 17 del mismo mes [de Febrero]”. Se rechazó la petición, confirmando la caducidad.

En el Pleno del 30 de Abril de 1870⁸² la Comisión de Obras informó sobre tres instancias relacionadas con la concesión del Sr. Trigo, las dos primeras suscritas por el propio Sr. Trigo. En la primera, del 6 de Abril, el Sr. Trigo suplicaba se le conceda “el improrrogable plazo de dos meses para empezar las obras, entendiéndose que en los seis subsiguientes deberían quedar concluidas”. En la segunda, de 16 de Abril, reducía a un mes el plazo para inaugurar las obras. La Comisión de Obras Públicas propuso se mantuvieran los acuerdos de caducidad, a menos que se deseara estimar las nuevas solicitudes.

Si las dos instancias anteriores no obtuvieron resultados prácticos, la tercera instancia dio un vuelco al tema de la concesión del Sr. Trigo. Había sido dirigida ese mismo día 30 de Abril⁸³ al Sr. Alcalde 1º por D. Carlos D. Ross, ingeniero inglés, Tras una correctísima referencia a los artículos 17 y 19 del Pliego de Condiciones (como no lo había hecho el propio Sr. Trigo), señalaba “que se hallaba en el grave compromiso de haber hecho aceptar la referida concesión a una casa de respetabilidad e importancia en Londres, constructora de otras líneas de la misma clase en varias capitales, la cual tenía pronto para su embarque todo el material disponible y comprometido un considerable capital, lo que se había realizado en vista de la escritura de concesión otorgada ante el Notario D. Olayo Mejías por el Excmo. Sr. D. Nicolás María Rivero [entonces Alcalde 1º] a favor del concesionario Sr. Trigo, con fecha 11 de Diciembre de 1869, y que como, según constaba en dicho documento, no existía con anterioridad ningún contrato de concesión definitiva sino una mera adjudicación de remate consecuencia de la subasta, no había vacilado en contraer los compromisos expresados, razón por la cual los seis meses para empezar las obras no espiran hasta el 11 de Junio próximo; suplicando se sirviera S.E. acordarlo así”.

Por parte de la Comisión se recordó al Pleno que se hallaba al despacho otro expediente (el de Boulay) relacionado con los anteriores escritos, pues habiendo transcurrido ya los dos meses de espera que el Ayuntamiento se impuso en 18 de Febrero antes de sacar a nuevo concurso la concesión, su propuesta era proceder a nueva subasta. Se inició

⁸⁰ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 18 de Febrero de 1870, folio 156 y ss.

⁸¹ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 18 de Marzo de 1870, folio 231 vta.

⁸² Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 30 de Abril de 1870, folio 328 vta. y ss.

⁸³ En ese momento, las reuniones de los Plenos tenían lugar a últimas horas de la tarde.

discusión sobre los cuatro documentos, exponiéndose posiciones encontradas, tanto defendiendo el mantenimiento de la caducidad de la concesión del Sr. Trigo, como considerando la validez de lo expuesto por el Sr. Ross, ya que sin haber prestado la fianza, que se hizo en fechas anteriores a la firma de la escritura, el propio Ayuntamiento (en aplicación de los términos del Pliego de Condiciones) no hubiera permitido al Sr. Trigo el inicio de las obras. Y se acuerda que los distintos documentos pasen a la Comisión para su informe.

Mientras tanto, se publica en la Gaceta de los Caminos de Hierro⁸⁴, el 18 de Mayo de 1870, la noticia de que “el comisionado de la casa inglesa que se ha hecho cargo de la construcción del ferrocarril urbano de Madrid se halla ocupado activamente con los preparativos exigidos por la próxima inauguración de las obras de explanación”. Y añade más adelante “hemos visto el modelo de los lujosos coches contruidos al efecto, en un todo parecidos a los que la misma casa ha introducido en las vías recientemente construidas por ella en Londres”. Así que algo se movía en la concesión del Sr. Trigo. Los coches de tranvía madrileños eran gemelos de los adquiridos por la London Street Tramway. Los tranvías de Londres estaban fabricados por Starbuck en Birkenhead, y los tranvías madrileños eran exactamente iguales.

Un inciso sobre ómnibus. Leemos en la prensa⁸⁵ del 27 de Mayo de 1870 que “la empresa que tiene a su cargo el servicio de ómnibus desde la Puerta del Sol al barrio de Salamanca ha establecido en beneficio del público nuevas expediciones, que saldrán cada media hora. El precio no puede ser más módico: medio real”. Así que el tranvía de Trigo tenía la referencia de la demanda de transporte existente en el barrio de Salamanca. Y poco después, el 1 de Junio⁸⁶ se reanuda en esa temporada el servicio de ómnibus contratado por la empresa de los Campos Elíseos, desde la Puerta del Sol. Un coche cada treinta minutos, desde las 6 de la mañana, a medio real cada asiento.

Reunión del Pleno de 27 de Mayo⁸⁷ de 1870. La Comisión se reafirma en su último informe relativo a sacar a subasta la solicitud de concesión del Sr. Boulay, ya que “las cuatro líneas pedidas por dicho Sr. eran distintas enteramente de las dos que se subastaron a favor de D. Domingo Trigo, y que el Ayuntamiento acordó su caducidad en 11 de Febrero y 18 de Marzo últimos”. La subasta tuvo lugar el día 5 de Julio.⁸⁸ El resultado e incidencias del acto de la subasta, y sus secuelas, ocupan 24 páginas del Libro de Actas⁸⁹. Había comenzado la subasta con la lectura de dos escritos presentados por el Sr. Trigo, protestando por el hecho de que él tenía concedida una de las líneas⁹⁰ sacadas a subasta. Se presentaron tres ofertas, adjudicando provisionalmente el remate a la oferta más beneficiosa, de D. Federico Vicent y Palazón. La Comisión presentó un dictamen sobre la caducidad de la concesión del Sr. Trigo, aunque esa caducidad había

⁸⁴ Gaceta de los Caminos de Hierro, 15 de Mayo de 1870

⁸⁵ Gaceta de Madrid, 27 de Mayo de 1870.

⁸⁶ Gaceta de Madrid, 3 de Junio de 1870.

⁸⁷ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 27 de Mayo de 1870, folio 421 y ss.

⁸⁸ Boletín Oficial del Ayuntamiento, 20 de Junio de 1870.

⁸⁹ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 8 de Julio de 1870, folio 536 vta. y ss.

⁹⁰ Gaceta de los Caminos de Hierro, 3 de Julio de 1870.

sido declarada no una sino dos veces por el Ayuntamiento. En su informe, los Letrados Consistoriales opinaban que no procedía la caducidad acordada, porque cuando la Comisión analizó el expediente no figuraba en el mismo la escritura. Aunque era bien cierto que el Sr. Trigo estaba convencido de que había perdido la fianza y la concesión, a juzgar por el contenido de sus distintas instancias.

Existen opiniones encontradas entre los Concejales, y se cruzan bien fundados pareceres. Por ejemplo, la aprobación del remate de la subasta se había comunicado al Sr. Trigo el 24 de Julio de 1869, por vía notarial. El informe de los Sres. Letrados se extiende en analizar el detalle de la Ley de Ferrocarriles (supletoria en el pliego de condiciones), probablemente más allá de su carácter supletorio, con unas consideraciones muy válidas para un caso de concesión ferroviaria, pero dudosas en este caso, en el que el pliego de condiciones no dejaba nada atado. En cualquier caso, los Sres. Letrados opinaban que el plazo comenzó a correr con la firma de la escritura, y que, por tanto, cuando se declaró la caducidad sólo habían transcurrido dos meses menos un día del plazo de seis. El tema se devuelve a los Letrados para nueva consideración.

La discusión sobre la caducidad de la concesión se resuelve, finalmente, en el Pleno del día 29 de Julio de 1870⁹¹. Un informe conjunto de la Comisión de Obras y de los Letrados señala que el otorgamiento de la Escritura el 11 de Diciembre de 1869 vino a suponer una verdadera novación del contrato, y que por tanto procedía declarar subsistente la concesión a partir de la fecha de la Escritura. El plazo de seis meses para el inicio de las obras debería correr desde esa fecha (11 de Diciembre) hasta el momento en que se declaró erróneamente la caducidad (11 de Febrero), habiéndose consumido, por tanto, dos de los seis meses. Los otros cuatro meses se empezarán a contar en el momento en que el concesionario reciba la notificación de este acuerdo, que deberá firmar. Y así se acordó. A continuación⁹² se trató el tema de la subasta de cuatro líneas de tranvía adjudicada provisionalmente a D. Federico Vicent, tema que había quedado pendiente por las protestas del Sr. Trigo. Se propuso, y acuerda, anular la adjudicación provisional y volver a sacar a subasta, eliminando la línea coincidente con la del Sr. Trigo.

El Sr. Trigo se dirige por última vez al Sr. Alcalde 1º por medio de una instancia En ella solicita traspasar la concesión a D. Guillermo Morris, vecino de Londres y representado en Madrid por D. Felipe González Vallarino, con escritura de cesión otorgada el 6 de Agosto de 1870. El informe de los Letrados señala que el Sr. Trigo puede ceder la concesión por escritura pública en que el nuevo concesionario acepte todas las obligaciones del Sr. Trigo, aceptadas en la escritura del 11 de Diciembre de 1869. Y que han detectado un error en la escritura del 11 de Diciembre: figuran 99 años en lugar de 90. Por tanto, la nueva escritura deberá condicionarse a que cedente y cesionario manifiesten bajo su firma estar de acuerdo en la corrección de ese error. Y así se acepta⁹³ en el Pleno del 29 de Agosto de 1870. A partir de ese momento el

⁹¹ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 29 de Julio de 1870, folio 588 vta. y ss.

⁹² Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 29 de Julio de 1870, folio 590 y ss.

⁹³ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 29 de Agosto de 1870, folio 37 y ss.

concesionario es Mr. William Morris, a título personal o de la Compañía de su mismo nombre, o bien de la “Asher, Morris y Cía.” representado en Madrid por D. Felipe González Vallarino que se ocupará de todas las relaciones legales con el Ayuntamiento.

Pero en ese mismo Pleno⁹⁴ surge otro tema relacionado con el Sr. Trigo. Se da lectura a un oficio del Sr. Contador manifestando que cuando el pasado 17 de Febrero se declaró la caducidad de la concesión, el Ayuntamiento retiró la fianza de 1.000 escudos depositada. Declarada ahora la subsistencia de la Concesión, “procedía se constituyera de nuevo la fianza de 2.500 pesetas a nombre del interesado”. Pero en la fianza original 988 escudos correspondían a 26 obligaciones del Empréstito Erlanger por su valor nominal, que físicamente no podía volver a depositar el Ayuntamiento por haber dispuesto de esos valores. Por tanto proponía volver a constituir la fianza de 2.500 pesetas, con 2.470 pesetas representadas por otras 26 obligaciones de las existentes en Depositaría. Así se aprueba. Es interesante señalar que, en este asunto, es la primera ocasión en que aparece la peseta como unidad monetaria. En un momento posterior se dirá que esa fianza era de 10.000 reales.

La Gaceta de los Caminos de Hierro nos cuenta⁹⁵ a principios de Octubre de 1870 que “sabemos que una parte del material móvil del ferro-carril urbano de esta capital ha llegado a Santander.” Un poco más tarde nos informa⁹⁶ de que “va también llegando a Madrid el material desembarcado en el puerto de Santander.” Y también nos dice⁹⁷ a primeros de Diciembre de 1870 que “en la última semana han comenzado las obras del *tramvia* de esta capital, estableciéndose la vía en la calle de Bailén, en frente de Palacio.”

La oferta de D. León Boulay de establecer unas líneas de tranvía abonando al Ayuntamiento cinco reales por coche y día era un tema que parecía tener obsesionado al Ayuntamiento. Liquidado el problema con el Sr. Trigo, un informe de la Comisión de Obras queda por dos veces sobre la mesa en el Pleno, sesiones del 21 de Noviembre⁹⁸ y del 7 de Diciembre⁹⁹. Finalmente, el tema se trata en detalle en el Pleno del 8 de Diciembre.¹⁰⁰ El informe de la Comisión de Obras (con dictámenes del Ingeniero Director de la vía pública y de los Letrados Consistoriales) plantea que la propuesta del Sr. Boulay (representante de D. Eduardo Paraire) se concreta en el establecimiento de tres líneas de vía única. La primera, “partiendo de la estación del Norte por el Paseo de San Vicente, calles de Bailén, San Quintín, Biblioteca, Arenal, Puerta del Sol, Alcalá, Pósito y carretera de Aragón hasta la Venta del Espíritu Santo. En la esquina de la calle de Alcalá empalmará otra línea por el Prado y Trajineros a la Estación del Mediodía. Otra línea, desde la Puerta de Toledo, Plaza Mayor, Atocha, Carretas, Puerta del Sol, y calles de la Montera y Fuencarral hasta la Puerta de Bilbao.”

⁹⁴ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 29 de Agosto de 1870, folio 40 vta. y ss.

⁹⁵ Gaceta de los Caminos de Hierro, 2 de Octubre de 1870.

⁹⁶ Gaceta de los Caminos de Hierro, 23 de Octubre de 1870.

⁹⁷ Gaceta de los Caminos de Hierro, 4 de Diciembre de 1870.

⁹⁸ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 21 de Noviembre de 1870, folio 395 vta-

⁹⁹ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 7 de Diciembre de 1870, folio 465 y ss.

¹⁰⁰ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 8 de Diciembre de 1870, folio 468 vta. y ss.

Esta vez no se trataba de una concesión sino de una autorización, basada en la aplicación de un Decreto del Gobierno revolucionario, de 14 de Noviembre de 1868, que liberalizaba las Obras Públicas.¹⁰¹ La autorización, sin trámite de subasta pública, se daba por 90 años (aunque inicialmente se había propuesto a perpetuidad), con abono de cinco reales por coche y día, una fianza de 40.000 reales y un plazo de terminación de las obras de dos años. Se acuerda aprobar el dictamen de la Comisión, concediendo, por tanto, la licencia.

Antes de finalizar 1870, en el Pleno de 16 de Diciembre¹⁰² la Comisión de Obras informó sobre dos peticiones de D. Felipe González Vallarino, representante de la casa Morris de Londres, “en la que dando conocimiento de que iba a proceder a las obras, solicitaba además una ampliación al proyecto y la variación de una de las líneas”. La ampliación, que era la línea hasta las cocheras por “el *boulevard* Serrano” y la circulación entre Serrano y el Paseo de Recoletos por las calles de Villanueva y Recoletos, es informada favorablemente. Y así se acuerda. La primera noticia¹⁰³ en Enero de 1871 sobre el tranvía es que “La crudeza de la estación que atravesamos ha obligado a suspender las obras de colocación del ferro-carril urbano de esta capital.” El ingeniero director de las obras de construcción era M. Henry Gore.¹⁰⁴

En el mismo Enero de 1871, en un anuncio¹⁰⁵ insertado en la Gaceta de los Caminos de Hierro, el *Tramvia* de Madrid informa que “está dispuesto a recibir proposiciones para la entrega en la estación del *tramvia*, en la calle de Serrano, de 100.000 ladrillos cuadrados, bien quemados y de buena forma.” Las cocheras (“la estación”) del Tranvía de Madrid se establecieron al final de la calle Serrano, en un punto que, en aquel momento, era el más alejado de la población. Cuando se asignó nombre a muchas calles del Barrio de Salamanca, en el Pleno de 28 de Abril de 1871¹⁰⁶, se asignó el nombre de Calle de Maldonado “para la 7ª igual a las dos anteriores que pasa por entre las manzanas 216 y la Estación del *tramway* urbano”. Con ocasión de la inauguración, el Ingeniero Sr. Ross expresó en su alocución¹⁰⁷ que los terrenos habían sido regalados por D. José de Salamanca; por lo menos, se supone que fueron facilitados o alquilados, aunque estaban en el último rincón del barrio.

La autorización de las líneas de tranvía de Boulay parecía reproducir las dificultades que, en otro momento, tuvo la concesión de Trigo, aunque el trato dado al Sr. Boulay parecía ser más benevolente que el dispensado antes al Sr. Trigo y ahora al Sr. González Vallarino. En 31 de Enero de 1871 el Sr. Boulay fue conminado a depositar la fianza de 10.000 pesetas en un plazo de 20 días. Como el 16 de Marzo de 1871 no la había depositado, el tema es estudiado por la Comisión de Obras. El 18 de Marzo el Sr. Boulay solicita un mes de prórroga, y la Comisión es partidaria de concederlo.

¹⁰¹ Gaceta de Madrid, 15 de Noviembre de 1868

¹⁰² Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 16 de Diciembre de 1870, folio 499 y ss.

¹⁰³ Gaceta de los Caminos de Hierro, 8 de Enero de 1871.

¹⁰⁴ Gaceta de los Caminos de Hierro, 15 de Enero de 1871.

¹⁰⁵ Gaceta de los Caminos de Hierro, 22 de Enero de 1871.

¹⁰⁶ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 28 de Abril de 1871, folio 242.

¹⁰⁷ Gaceta de los Caminos de Hierro, 4 de Junio de 1871, pg. 356.

Finalmente, el 12 de Abril de 1871 hizo el ingreso y se le notificó¹⁰⁸ que desde ese día comenzaba a correr el plazo de seis meses para el inicio de las obras. En esa misma Sesión se señalaba que el otro tranvía “se hallaba en construcción”.

En el campo internacional, en Marzo de 1871 nos enteramos¹⁰⁹ de que en Londres se acaba de formar una “Sociedad titulada Madrid Street Tramway Company Ltd., con un capital de 50.000 libras esterlinas, dividido en 2.000 acciones de 20 libras cada una, para la adquisición y explotación de las concesiones obtenidas o por obtener del Ayuntamiento de Madrid, para la construcción de *ferro-carriles* servidos por caballos en las calles de esta capital.” La concesión del Tranvía de Madrid pasaría en 1872 a esta nueva empresa. En 24 de Abril de 1874 se formó la Tramways Union Co, que fue concesionaria de las otras dos líneas que se explotaron por el Tranvía de Madrid, conjuntamente con la suya propia.

En 5 de Mayo de 1871¹¹⁰ el Sr. González Vallarino solicitó permiso para inaugurar el tramo de Serrano a Puerta del Sol y simultáneamente solicitó una prórroga de tres meses para acabar el resto de la línea, ya que el plazo para la puesta en servicio de la línea completa, de Serrano a Pozas, expiraba el 5 de Junio. La justificación para solicitar la prórroga era las nevadas de principio de año, que habían bloqueado unos suministros (probablemente de madera) en la estación de Alar, y la forzosa interrupción de las obras, especialmente en la calle de Bailén, por las ceremonias de coronación¹¹¹ de Amadeo de Saboya. La prórroga fue autorizada¹¹² en la sesión del 26 de Mayo.

La solicitud de permiso para inaugurar proponía la inauguración oficial el 29 de Mayo, y la apertura al servicio público el 1 de Junio. El Ayuntamiento entendió que debía esperar a la inspección facultativa, que tuvo lugar el día 23 de Mayo de 1871, utilizando “el carruaje número 6, con tres caballerías”, concretamente, tres mulas. La Revista de Obras Públicas¹¹³ presenta el resultado de las pruebas, relatadas por el Ingeniero Barrón, que las realizó, junto con una amplia información sobre el tendido tranviario y los vehículos utilizados. Curiosamente, el tranvía estuvo tirado por tres caballerías. Algunas crónicas indican que también los tranvías de la inauguración estaban tirados por tres caballerías. Probablemente, en servicio al público ningún otro tranvía fue tirado por tres caballerías, sino por dos, o por dos más el encarte. En el número anterior de la Revista de Obras Públicas¹¹⁴ aparece más información, especialmente el detalle del carril y de la vía utilizada.

La inauguración oficial del tramo Estación de Serrano - Puerta del Sol tiene lugar el 31 de Mayo de 1871,¹¹⁵ miércoles, con un banquete en la estación del tranvía. Particularmente recomendable es seguir el proceso de la inauguración en el diario El

¹⁰⁸ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 21 de Abril de 1871, folios 206 vta. y ss.

¹⁰⁹ Gaceta de los Caminos de Hierro, 19 de Marzo de 1871.

¹¹⁰ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 5 de Mayo de 1871, folios 262 vta. y ss.

¹¹¹ Tuvo lugar el 2 de Enero de 1871.

¹¹² Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 26 de Mayo de 1871, folio 307

¹¹³ Revista de Obras Públicas, 1 de Agosto de 1871

¹¹⁴ Revista de Obras Públicas, 15 de Julio de 1871.

¹¹⁵ El Imparcial, 1 de Junio de 1871.

Imparcial, entre el 30 de Mayo y el 3 de Junio. El servicio público se inició el 1 de Junio de 1871.

La empresa del tranvía utilizaba el nombre comercial de “*Tramvía de Madrid*”, años después trocado en “*Tranvía de Madrid*”, y ese era el rótulo que aparecía en los vehículos del tranvía y en los billetes. En el momento de la inauguración disponía de 120 caballerías (en su gran mayoría mulas) y 24 vehículos, construidos por Starbuck, que al menos inicialmente parece que todos ellos eran de dos pisos, con imperial, cuya capacidad autorizada podría ser de 19 plazas en cada planta y posiblemente 6 plazas en la plataforma trasera.

Se acercaba el final del plazo ampliado para la terminación del trozo de línea desde la Puerta del Sol hasta el Barrio de Pozas. Por un momento¹¹⁶, se barajó la posibilidad de inaugurar el 15 de Agosto el tramo de la Puerta del Sol a los Consejos (final de la Calle Mayor).

Y en ese momento,¹¹⁷ Agosto de 1871, se produjo una instancia del Sr. Vallarino solicitando una modificación del recorrido y aportando escritos firmados por propietarios y vecinos de los Barrios de Argüelles y de Pozas. La propuesta consistía en sustituir la doble vía por las calles de Quitapesares (actualmente Ventura Rodríguez¹¹⁸) y Princesa por un itinerario circular, de vía única, con el itinerario Ferraz, Quintana, bucle alrededor del Barrio de Pozas, Princesa y Quitapesares. La Comisión consideró que esa petición suponía un incumplimiento del Pliego de Condiciones de la subasta en la reducción a vía única y en un nuevo itinerario, Pero que, viendo el interés de los vecinos y propietarios, podría accederse a una modificación de la concesión “a condición de abonar a Madrid cinco reales por coche y día que recorriera las calles objeto de la ampliación y con esto se equipararía la empresa con la del Sr. Boulay”. El Sr. Vallarino contestó con una instancia¹¹⁹ que se leyó en sesión del 1 de Septiembre en la que dice que, vista la condición impuesta por el Ayuntamiento, solicita se tenga por no presentada la instancia anterior. El barrio de Pozas, término de este segundo tramo del Tranvía de Madrid, estaba situado en el triángulo hoy ocupado por El Corte Inglés de Princesa.

Sesión del 29 de Septiembre de 1871. Se leyó un nuevo escrito¹²⁰ del Sr. González Vallarino, es de suponer que presentado un mes antes, en la que solicitaba se descuente del plazo de tres meses que le fue concedido, el tiempo perdido en las discusiones entre el Ayuntamiento y el Duque de Fernán Nuñez, propietario de los terrenos de la calle de Quitapesares. Recordemos que el plazo acababa el 5 de Septiembre. El Ayuntamiento no tuvo más remedio que aceptar una ampliación de la prórroga por el tiempo en que estuvieran paralizadas las obras.

¹¹⁶ Gaceta de los Caminos de Hierro, 6 de Agosto de 1871, pg. 507.

¹¹⁷ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 18 de Agosto de 1871, folio 508 y ss.

¹¹⁸ De hecho, el nombre había sido cambiado a Ventura Rodríguez por acuerdo del Pleno de 28 de Abril de 1871, pero seguía utilizándose el nombre antiguo de Quitapesares.

¹¹⁹ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 1 de Septiembre de 1871, folio 2 y ss.

¹²⁰ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 29 de Septiembre de 1871, folio 83 vta. y ss.

Y se produce, por fin, la inauguración del tramo Puerta del Sol - Pozas, el 10 de Octubre de 1871. Al contrario que en ocasión de la inauguración del primer tramo, que fue noticia en toda la prensa, esta inauguración del segundo tramo apenas tiene eco en los periódicos. Hemos encontrado en el diario “El Imparcial” un anuncio¹²¹, en una esquina destacada de la página de anuncios comerciales, en el que el Tramvía de Madrid nos advierte: “Aviso importante.- El Director de esta empresa pone en conocimiento del público que el martes 10 del presente mes se inaugurará el servicio desde el barrio de Salamanca hasta el de Pozas. Sólo los coches que no llevan asientos arriba irán hasta el barrio de Pozas”. Y entre varias tarifas señala que “Y arriba - Del barrio de Salamanca a los Consejos, 1 real”. Ese anuncio apareció los días 5 a 10 de Octubre. Y en el ejemplar del 9 de Octubre¹²² leemos: “Desde mañana comenzarán los ómnibus de la empresa del tram-via de Madrid a hacer el servicio desde la Puerta del Sol al barrio de Pozas.”

Ese anuncio nos enseña dos cosas: la primera, que la inauguración tuvo lugar el 10 de Octubre, como nos anunciaba también El Imparcial el 9 de Octubre y nos confirma otra publicación¹²³ municipal. La segunda, que en Octubre de 1871 ya se utilizaban tranvías de un piso, y que los de dos pisos sólo circulaban entre Serrano y los Consejos (final de la calle Mayor). Es clásico un grabado de la Guía de Fernández de los Ríos que muestra en la calle de Bailén, ante el Palacio Real, uno de los tranvías inaugurales despojado de la imperial.

Tras la puesta en servicio de este segundo tramo del Tranvía de Madrid, la cifra oficial¹²⁴ de la longitud total de la línea es de 6.385 metros, de ellos 2.385 metros de vía doble y 4.000 metros de vía sencilla. ¿Cuánto costó poner en servicio el Tranvía de Madrid? Al tratarse de una empresa inglesa, no hemos encontrado balances publicados en España. En cierto momento leemos¹²⁵ que el coste total estimado fue de unos cinco millones de reales.

La evolución del Tranvía de Madrid

Distintas circunstancias dieron lugar a que, tras las inauguraciones de 1871, hubiera que esperar a 1877 para asistir a nuevas inauguraciones tranviarias. Pero, evidentemente, no cesaron en este nuevo período los estudios, propuestas y solicitudes de concesión de otros tranvías. En cuanto a la marcha de la empresa, la prensa nos mantiene informados de la evolución del servicio, cambios de tarifas y dificultades de todo tipo. Las quejas de la Gaceta de los Caminos de Hierro nos permiten conocer¹²⁶ la situación de la explotación tranviaria. Han reaparecido (Noviembre de 1872) los ómnibus en las dos secciones. Las caballerías son calificadas de “verdaderos pencos”. Y, por fin, nos enteramos que ya ha desaparecido la imperial de los coches, al comentar que “los

¹²¹ El Imparcial, 5 de Octubre de 1871, página 4.

¹²² El Imparcial, 9 de Octubre de 1871, pg. 2.

¹²³ Tranvía de Madrid. Escritura de Concesión. Imprenta y Litografía Municipal, 1895

¹²⁴ Tranvía del Este - Escritura de Venta y transferencia a esta Compañía... Imprenta Municipal, 1905.

¹²⁵ Gaceta de los Caminos de Hierro, 3 de Marzo de 1878.

¹²⁶ Gaceta de los Caminos de Hierro, 10 de Noviembre de 1872, pg. 703.

asientos del exterior, que con tanto gusto aceptó y favoreció el pueblo de Madrid, se han suprimido en perjuicio de clases enteras”.

Y también sabemos por la Gaceta de los Caminos de Hierro¹²⁷ cómo es de rentable el tranvía de Morris. El corresponsal en Madrid de un periódico francés informa que “el *tramvía*, ya establecido, desde la Puerta del Sol a la extremidad del barrio de Salamanca gana todos los años de 16 a 17 por 100 del capital empleado en la empresa”.

El Tranvía de Madrid cambia de concesionario¹²⁸. El 23 de Diciembre de 1872 se otorgó la escritura de cesión por D. Emanuel McGuire Underwon, en representación de D. William Morris, a favor de la Compañía “The Madrid Street Tramway Company Limited”. Sin embargo, el Ayuntamiento no aprobó esta transferencia hasta el 22 de Febrero de 1875. En la descripción de los elementos afectos a la concesión¹²⁹ figuraban 120 caballerías, con los arneses y útiles correspondientes.

Noticia final sobre la malograda concesión de Boulay / Paraire. En 22 de Diciembre de 1873 el Ayuntamiento acordó¹³⁰ declarar la caducidad de esa concesión, con pérdida de la fianza.

El Ministro de la Gobernación, en oficio de 22 de Noviembre de 1876 confirmó la concesión hecha por el Ayuntamiento al considerar que “al estar en explotación el expresado tranvía, la Empresa ha adquirido un derecho, confirmado después con las facultades concedidas a los Ayuntamientos por el art. 67 de la Ley municipal”. Y, a la vieja usanza, el Ministro se lo comunicó al Gobernador, y el Gobernador se lo comunicó al Ayuntamiento, que se dio por enterado en 9 de Enero de 1877.¹³¹ Buena demostración de papeleo funcional.

Entre las ampliaciones que le restaban al Tranvía de Madrid estaba la instalación de la doble vía¹³² en los tramos que originalmente no dispusieron de ella. El primero, desde la estación de la calle de Serrano hasta el cruce de ésta con la de Goya, se autorizó el 25 de Noviembre de 1878, y en la misma fecha se cumplió un viejo sueño¹³³ de la empresa del Tranvía de Madrid: la concesión de la línea de la calle de Ferraz, desde la de Ventura Rodríguez hasta la Cuesta de Areneros (hoy Marqués de Urquijo). Una carta de los vecinos del barrio de Argüelles abrió el camino, y en cuanto llegó la solicitud de la Empresa, el Ayuntamiento se apresuró a decir que sí.¹³⁴ La línea de Pozas nunca fue negocio, porque con un solo apartadero entre Palacio y Pozas sólo se podía tener un coche cada 15 minutos. Poder meter un segundo coche por Ferraz suponía tener un coche cada siete minutos y medio. Causa extrañeza cómo en 1871 el Ayuntamiento impuso durísimas condiciones para autorizar la línea de Ferraz, y ahora, en 1878, se la

¹²⁷ Gaceta de los Caminos de Hierro, 17 de Noviembre de 1872, pg. 729.

¹²⁸ Tranvía de Madrid. Escritura de Concesión. Imprenta y Litografía Municipal, 1895.

¹²⁹ Tranvía del Este - Escritura de Venta y transferencia a esta Compañía... Imprenta Municipal, 1905.

¹³⁰ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 22 de Diciembre de 1873, folio 557 y ss..

¹³¹ Tranvía de Madrid. Escritura de Concesión. Imprenta y Litografía Municipal, 1895.

¹³² Tranvía de Madrid. Escritura de Concesión. Imprenta y Litografía Municipal, 1895.

¹³³ Tranvía de Madrid. Escritura de Concesión. Imprenta y Litografía Municipal, 1895.

¹³⁴ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 25 de Noviembre de 1878, folio 373 y ss.

concede sin discusión. Aunque inicialmente¹³⁵ el Gobernador devolvió el expediente reclamando se prepare proyecto y se someta al proceso señalado por la Ley, finalmente la sancionó el 14 de Marzo de 1879. Se concedió la autorización municipal¹³⁶ para instalar la doble vía el 2 de Noviembre de 1892.

La empresa del Tranvía de Madrid solicitó una línea “desde la fuente de Cibeles por la Carretera de Aragón hasta el límite del Ensanche.” Proyecto inicialmente aprobado¹³⁷ por el Gobernador, pero finalmente¹³⁸ rechazado, en beneficio de la línea de Embajadores a las Ventas, concedida¹³⁹ en 1881 a D. José López Sánchez, y que pasaría a la Sociedad del Tranvía del Este de Madrid.

Todavía se produjo otra prolongación, desde el barrio de Pozas hasta la nueva Cárcel Modelo (hoy Moncloa). El Ayuntamiento otorgó la autorización¹⁴⁰ en 20 de Agosto de 1885, dando conocimiento de ella al Gobernador Civil; se inició la explotación¹⁴¹ el 27 de Septiembre de ese año. Autorización de la última implantación de doble vía, desde los Consejos¹⁴² (final de la calle Mayor) precisamente hasta el barrio de Pozas, en 15 de Febrero de 1886.

Por Real Orden de 29 de Julio de 1897 se autorizó el establecimiento de la tracción eléctrica en la línea del barrio de Salamanca a Pozas y Argüelles. Con este motivo, el Ayuntamiento suscribió¹⁴³ con la empresa explotadora una nueva escritura, de fecha 9 de Noviembre de 1897, en la que se anulaban las prerrogativas iniciales del Tranvía de Madrid en cuanto a período de la concesión y tarifas. Fin de una epopeya.

BIBLIOGRAFÍA

ROBERT, Jean. 1959. *Les Tramways Parisiens*, Paris, 328 pgs.

Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid.

Boletín Oficial de la Provincia de Madrid.

Gaceta de los Caminos de Hierro.

Gaceta de Madrid.

Libros de Actas del Ayuntamiento de Madrid.

Revista de Obras Públicas.

Tranvía de Madrid. Escritura de Concesión. Imprenta y Litografía Municipal, 1895.

Tranvía del Este. Escritura de venta y transferencia a esta Compañía. Imprenta Municipal, 1905.

¹³⁵ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 23 de Diciembre de 1878, folio 453 vta. y ss.

¹³⁶ Tranvía de Madrid. Escritura de Concesión. Imprenta y Litografía Municipal, 1895.

¹³⁷ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 5 de Enero de 1881, folio 10 y ss.

¹³⁸ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 14 de Febrero de 1881, folio 230 vta. y ss.

¹³⁹ Gaceta de Madrid, 12 de Julio de 1881.

¹⁴⁰ Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 20 de Agosto de 1885, folio 298 vta. y ss.

¹⁴¹ Tranvía de Madrid. Escritura de Concesión. Imprenta y Litografía Municipal, 1895.

¹⁴² Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, sesión del 15 de Febrero de 1886, folio 119 vta. y ss.

¹⁴³ Tranvía del Este. Escritura de venta y transferencia a esta Compañía, Imprenta Municipal, 1905.