
Adiós a los tranvías

Dicen que el primer tranvía español fue el de Carcagente a Gandía, allá por el año 1861. Pero estas notas se refieren a los tranvías madrileños. Y el primero que recorrió una pequeña parte de la capital de España salió (salieron, mejor dicho, porque fueron seis) a las once y media de la mañana del día 31 de mayo de 1871, de la Puerta del Sol, naturalmente. Estos seis tranvías, construidos en París, iban tirados por tres caballos. En el costado podía leerse este letrero: “Tramvías de Madrid: Barrio de Salamanca – Puerta del Sol – Plaza de Oriente.” Pero el día de la inauguración sólo hicieron el recorrido Puerta del Sol- Campos Elíseos (comienzos de la calle de Velázquez) Al llegar allí, los 200 personajes que tuvieron la suerte de ser invitados a tan importante inauguración fueron “espléndidamente” obsequiados por la casa Lhardy, que ya gozaba en Madrid de auténtica y bien ganada fama.

Entre los invitados estaba don Salustiano Otózaga, a la sazón presidente del Congreso y académico de la Española. Don Salustiano sólo pudo estar breves momentos en el acto inaugural: tenía que acudir aquella misma tarde a la docta corporación para defender que “tram – vía”, como se escribía entonces, era femenino, y debía decirse “la tram – vía”. Ganó el masculino y perdió el ilustre orador.

El tranvía tuvo su origen en Inglaterra. Mr. Outram, hacia 1820, ideó, para usarlo en las minas del país de Gales, en el arrastre del carbón, una especie de carro tirado por una acémila, que rodaba sobre raíles de madera. Años después, este mismo sistema se empleaba en Estados Unidos, y en 1832 rodaba el primer tranvía yanqui, en la Cuarta Avenida de Nueva York.

Un ingeniero francés, M. Loubet, mejora el procedimiento reemplazando los raíles de madera, que se desgastaban rápidamente, por raíles de hierro. Los tranvías parisienses entraron en servicio en 1852 en el trayecto: Louvre – Saint Cloud. Y en Londres comenzaron a circular sobre raíles de acero en 1869.

Cien años al servicio de los madrileños

Pero volvamos a Madrid. El marqués de Salamanca había terminado “su” barrio. Las calles de Serrano y Claudio Coello iban habitándose, pero quedaban tan lejos del centro que Salamanca decidió que el tranvía se hacía indispensable para unir “rápidamente” su barrio al centro de Madrid. Se dirigió a la casa inglesa Asher – Morris, en enero de 1871. De Bélgica llegó un ingeniero, M. Ross, que redactó el proyecto, y comenzaron las obras – siempre de acuerdo y con el permiso de M. Loubet, que había patentado su invento – en febrero del mismo año; y a las once y media de la mañana, como ya hemos indicado, del día 31 de mayo de 1871 circularon en sesión privada los primeros tranvías de Madrid. Al día siguiente, 1 de junio, comenzó su explotación comercial

El recorrido era muy corto. Partía la línea del barrio de Salamanca, pasaba por la Casa de la Moneda, Recoletos, Alcalá y moría en la Puerta del Sol. Luego, la línea se prolongó a Mayor, Bailén, Ferraz, Princesa, hasta Pozas (hoy Argüelles)

Los tranvías eran arrastrados por mulas. En las pendientes muy acentuadas siempre había un par de mulas de repuesto para “ayudare a subir la “cuesta”. La empresa concesionaria, Asher – Morris, disponía de veinticuatro coches – que admitían veinticuatro pasajeros, dieciséis en el interior y ocho arriba – y una cuadra

de 120 caballerías. Costaba el trayecto Barrio de Salamanca – Puerta del Sol un real en el interior y medio en la imperial. El trayecto hasta el final (Pozas) costaba dos reales; había, además, cuatro medios trayectos a medio real cada uno. Precios bastante elevados para aquellos años y que duraron hasta 1890. Luego, un pleito con los famosos “ripperts”, que utilizaban en provecho propio los raíles del tranvía, lo que les permitía un menor gasto en sus instalaciones y, naturalmente, cobrar menos en sus trayectos, obligó a bajar las tarifas. Los tranvías ganaron el pleito a los “ripperts”, pero los precios no subieron.

Descubierto el negocio, empezaron a construirse nuevas líneas y a prolongarse las existentes. Así, en 1881 llegó el tranvía hasta el hipódromo (final de la Castellana) En 1886, hasta la cárcel modelo; en el 91, una línea transversal hace el recorrido Areneros, Sagasta y Goya, hasta el Retiro. La línea de Estaciones y Mercados es de 1877; la del Norte, de 1878; la de Cuatro Caminos, de 1880, y de 1889 la que llegaba hasta la Prosperidad.

Mas “los tiempos adelantan que es una barbaridad”. A los tranvías tirados por mulas, tras un corto período de tranvías de vapor (las llamadas “maquinillas”, de las que adquirieron renombre las de la Ciudad Lineal y la del Pardo), llega la electricidad en 1899. Y en los primeros veinte años del siglo surge una especie de “edad dorada” del tranvía. Las concesiones se multiplican y las principales empresas que las explotan (españolas, belgas e inglesas) son las siguientes: Sociedad General Española de Tranvías, Compañía Eléctrica Madrileña de Tranvías, Tranvías del Este, Tranvías del Norte, Tranvías de Estaciones y Mercados, y Compañía Madrileña de Urbanización. Las cinco primeras se unifican en 1920 formando la Sociedad Madrileña de Tranvías; sólo la Compañía Madrileña de Urbanización, creada por don Arturo Soria, en 1894, al servicio de “su” Ciudad Lineal (ramal que partía de Cuatro Caminos), sobrevivió con carácter independiente hasta 1950, en que definitivamente se une a la Empresa Municipal de Transportes (EMT), creada en 1948, cuando se decidió la municipalización de los servicios de transportes urbanos de Madrid.

Hablemos un poco de los coches. Los primeros, del año 1871, ya los hemos descrito. De la “maquinilla” de vapor no merece la pena hablar. De los eléctricos, los primeros fueron de la casa Thompson Houston; llegaron a Madrid en 1897 (comenzaron a circular en 1899) y costaban 18.000 pesetas (nueve veces más que los primeros, de tracción de sangre, de 1871) Los llamaban «canarios» por su color amarillo. En 1900 apareció el “cangrejo”, bautizado así por tener marcha atrás, de la casa Schukert, que tuvo varios modelos con cuatro o cinco ventanillas. Del mismo año son los primeros Westinghouse. De 1901, los de la Unión; de 1902, los Siemens. Los famosos Charleroi duran de 1906 a 1925, y, posteriormente, reformados, llegan hasta los años cuarenta y cincuenta. De 1923 es el modelo Berman; el Peter Witt, de 1934; el General Electric, de 1935, y por último llegan los PCC Fiat en 1945. Se los llama popularmente los «1.001» y son los que actualmente circulan por Madrid. Los cincuenta primeros fueron importados. Los restantes, más del centenar, fueron ya construidos en España.

La decadencia de los tranvías empieza hacia los años sesenta. Ya en 1933, la misma Sociedad Madrileña de Tranvías implanta líneas de autobuses – los famosos Leyland de dos pisos – para completar sus servicios y evitar la creación de nuevas líneas. Luego – muchos años después –, hay un intento, que fracasa, de instalar trolebuses. Pero el autobús se va imponiendo y el tranvía va retrocediendo. En 1936, la Sociedad de Tranvías tenía un parque de 459 unidades, dividido en doce series

de diferentes tipos. En 1958 sólo quedaban 362. Y si bien en 1960 tuvieron un ligero auge, llegando a 405 unidades, luego, la cuesta abajo es terrible desde 1961: de 377 bajan a 312, 237, 176, 160, 120, 95, 75... “Ahora quedan en circulación tan sólo cincuenta, que sirven a tres líneas: la 70, de la plaza de Castilla a San Blas; la 77, de Plaza Nueva a Ciudad Pegaso, y la 78, de Estrecho a Fuencarral. El resto ha desaparecido. La “cosa” comenzó ya hace muchos años, quitando las líneas que cruzaban la Puerta del Sol: la primera fue la que llevaba de la plaza del Progreso (Tirso de Molina) a Cuatro Caminos, por Fuencarral y Hortaleza.

El tranvía se va. Últimamente han salido a subasta las diez unidades del tipo PCC que cubrían el servicio de Peña Grande – Estrecho (línea 73). Porque resulta que el ancho de la vía madrileña no permite la utilización de sus tranvías en otras capitales de España. Por ello, la empresa desguaza los coches, aprovecha de ellos piezas para repuestos y saca a concurso el armazón. Es una subasta de tipo especial, ya que la empresa se reserva el derecho de adjudicación, a menos que la oferta por unidad rebase una cifra aproximada a las 25.000 pesetas. Si usted quiere un tranvía para escuela, bar o simple entretenimiento de sus niños, tiene ahora la ocasión. Es más barato – pongamos como ejemplo – que un caballo de carreras o un automóvil, y, desde luego, cuesta menos mantenerlo.

Digamos para terminar que no es cosa de lamentarse por la desaparición de los tranvías. Pero alguien, con tiempo y, sobre todo, con cariño – y, a ser posible, con algo o mucho de poeta –, debería escribir un buen libro sobre este tema. La historia del tranvía es una parte no pequeña de la pequeña historia de Madrid, o de Barcelona, Sevilla, Bilbao, etc.

El último Cuplé

Medio siglo nos separa de los célebres AÑOS 20

La calle de Carretas ya no es lo que era. Se ha hecho, comercialmente, formalota y casi de paso. Un radio más que afluye a la también triste Puerta del Sol. En los años veinte que comentamos, la calle de Carretas era un hervidero del casticismo madrileño, con tres puntos de referencia que han pasado a la historia de nuestra ciudad: la antigua Casa de Correos, la botillería de Pombo, con la presencia de don Ramón, y el teatro de Romea, cátedra del género de varietés. En las aceras, junto a la calzada, los puestos de baratijas, sobre todo en la noche de Reyes, colmaban el sabor popular.

El teatro de Romea, escenario viviente del último cuplé, era el lugar preferido de los madrileños de entonces. Había que ir a ver, sobre todo ver, a Julita Fons, a Custodia Romero, a Pastora Imperio, a Raquel Meller, a Dora la Cordobesita y a tantas y tantas otras que llenaron con su arte y su gracia picaresca el ámbito tranquilo de aquellos días, amenizados con la insuperable valía de Luisito Esteso, Acompañado después por otros dos caricatos de resonancia: Ramper y Lepe.

Eran otros tiempos. Tiempos del clásico tranvía, como ese que ustedes ven en la foto, que hacía el “largo” recorrido de Puerta del Sol – plaza del Progreso (hoy Tirso de Molina) por el descomunal precio de perra chica. Es decir: cinco céntimos.