

Primer tranvía de Madrid, 1871.

Los tranvías de Madrid, 150 años de historia

Con el título de *“Destino Madrid: del tranvía al metro ligero, 150 años de historia”*, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, ha organizado una exposición sobre la historia y evolución de los tranvías de Madrid, cuyos textos y fotografías, reproducimos sintéticamente. La exposición puede verse desde el 19 de octubre hasta el 28 de noviembre en la sede del Museo de Delicias de Madrid y constituye un encantador recorrido por la historia de un medio de transporte ferroviario que tras su decadencia en los años sesenta ha vuelto a las ciudades, avalado por su capacidad, sostenibilidad y seguridad.

El antecedente del primer tranvía en Madrid se sitúa en el año 1843, cuando se inició el servicio de transporte urbano con un ómnibus entre la Puerta de Toledo y la Glorieta de Bilbao. Se trataba de un carro de pasajeros cerrado y tirado por caballos o mulas que se había desarrollado en Francia dos décadas antes. A partir de ese momento se producen los pri-

meros pasos para el desarrollo de un transporte urbano, que cuajó con éxito con el sistema tranviario.

A partir de 1860 se autorizaron varios estudios de tranvías urbanos, alguno suburbano como una línea de Madrid a Fuencarral y Chamartín e incluso interurbano (de Alpedrete a la Estación de Villalba). El siguiente paso en la aparición del tranvía en Madrid tuvo lugar a partir de 1863 con la solicitud

■ La edad dorada del transporte público en Madrid

En la década de los ochenta del siglo XX se abren nuevos horizontes para la mejora del transporte urbano de Madrid. La aparición de los ayuntamientos democráticos y de los gobiernos regionales genera una sensibilidad nueva hacia la mejora de los servicios públicos y entre ellos las inversiones en transporte público. En este sentido se crea en 1985 el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) que será desde entonces el organismo encargado de coordinar todas las actuaciones en materia de transporte público en la región de Madrid. Una de las primeras medidas del CRTM será la creación del abono de transporte, un título de viaje que va a suponer una auténtica revolución en la movilidad de los madrileños.

A partir de este momento, metro, autobuses de la EMT, autobuses interurbanos y la red de cercanías se han convertido en modos de transporte complementarios y coordinados bajo una autoridad común. Si a esto se le suma un ambicioso programa de inversiones en infraestructuras y en mejora de vehículos e instalaciones, se entiende el éxito del transporte en Madrid.

de concesiones y autorizaciones para la construcción y explotación de líneas de tranvías. La primera autorizada fue una línea desde la Plaza del Progreso (actual Tirso de Molina) a los Carabancheles, por aquel entonces municipios independientes.

La siguiente autorización tuvo lugar en 1867, desde la Puerta del Sol a las Ventas y a los Docks (Pacífico). La tercera, en 1869, desde el barrio de Salamanca (calle de Serrano) al barrio de Pozas (calle de la Princesa). Y la cuarta, en 1870, tres líneas urbanas en competencia con la anterior.

De todas las concesiones, sólo la del barrio de Salamanca al barrio de Pozas llegó a construirse e inaugurarse. Así el 31 de mayo de 1871 circuló por la ciudad el llamado entonces "Tram-Vía de Madrid". Se

trataba de un vehículo arrastrado por mulas –sistema también conocido como "tracción de sangre"– que unía el barrio de Salamanca, desde la calle de Serrano esquina a la de Maldonado, con el barrio de Pozas, en la calle de la Princesa esquina a la de Alberto Aguilera, pasando por Cibeles, la Puerta del Sol, calle Mayor y calle Bailén. Lo construyó e inauguró una compañía tranviaria inglesa.

El segundo tranvía se puso en servicio en 1877 y discurría desde la Plaza Mayor al Puente de Toledo como parte de un itinerario más largo que llegó a los Carabancheles y Leganés. En los años siguientes cinco grandes Compañías de Tranvías se repartieron el callejero, estableciendo líneas que llegaban hasta barrios como Chamberí y los Cuatro Caminos, las

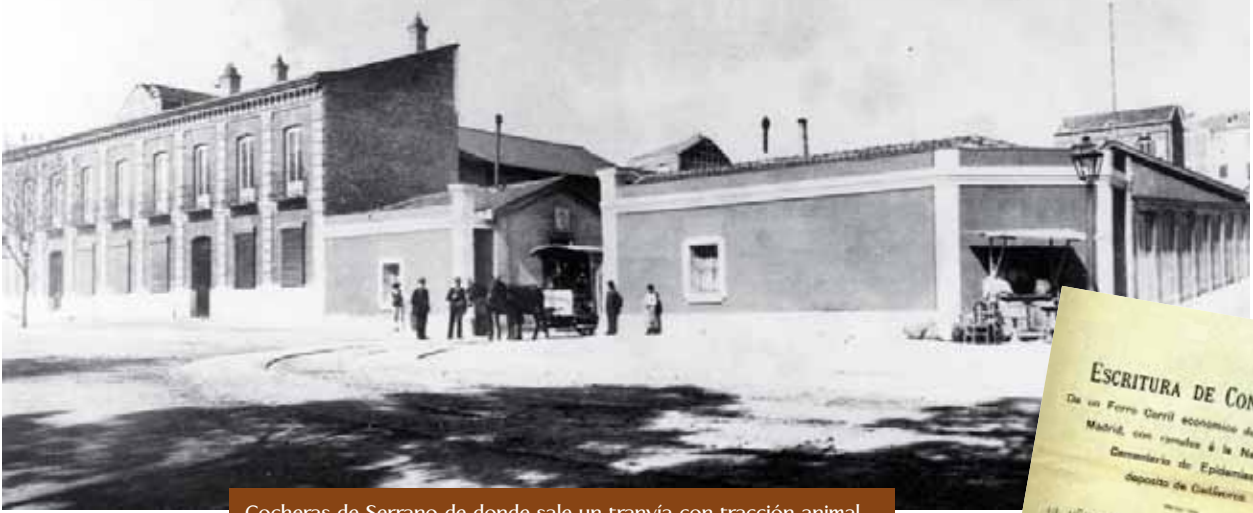
■ Del tranvía al metro ligero

El 24 de mayo de 2007 se inicia el servicio de la línea ML1 de Metro Ligero entre las estaciones de Pinar de Chamartín y Las Tablas. Este acontecimiento supone la recuperación del modo tranviario en Madrid. Si el tranvía de antes y el metro ligero de ahora comparten su esencia de ferrocarril urbano en superficie, los 35 años de lapso entre uno y otro han traído consigo múltiples cambios y mejoras sobre sus predecesores.

El metro ligero –denominación elegida para los nuevos tranvías– es un nuevo modo de transporte innovador, accesible, ecológico y muy seguro. Cuatro conceptos sintetizan la transformación de tranvía a metro ligero: la jerarquización y segregación de tráfico, la integración urbana, la capacidad de adaptación a un diseño válido para todos y la incorporación de nuevas tecnologías que incrementan la información y la seguridad del viajero.

El nuevo material móvil y unas paradas accesibles configuran un modo de transporte cercano al usuario, sin barreras y con accesibilidad universal. Las nuevas tecnologías ayudan a ofrecer un servicio de calidad, con información en tiempo real en paradas y vehículo y con excelentes sistemas de control y seguridad.

A día de hoy la red de Metros Ligeros gestionada por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid se extiende a 36 km repartidos en cuatro líneas que transitan por cuatro municipios: Madrid, Pozuelo de Alarcón, Alcorcón, Boadilla del Monte y Parla. Transcurridos tres años desde su puesta en marcha, la demanda de estas líneas sigue creciendo a un ritmo cercano al 10 por ciento anual. Además, la valoración de este novedoso sistema de transporte por parte de los usuarios se sitúa con 7,3 puntos como la más alta del sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid.



Cocheras de Serrano de donde sale un tranvía con tracción animal.

Ventas del Espíritu Santo, la Prosperidad, la Glorieta de Embajadores, el Pacífico y La Bombilla. El centro nodal de los tranvías madrileños era la Puerta del Sol, donde se cruzaban las líneas de tranvía con trazado este-oeste con las norte-sur.

■ Tranvías eléctricos

La Compañía del Tranvía de Madrid (CTM), que implantó el primer tranvía de tracción animal, fue también la primera en incorporar la tracción eléctrica. Explotaba a finales del siglo XIX tres líneas e inauguró la tracción eléctrica el 3 de octubre de 1898 en dos de sus tres itinerarios, desde el barrio de Salamanca a la Puerta del Sol y de la Puerta del Sol al Hipódromo (ahora, plaza de San Juan de la Cruz) por la Castellana.

En esas líneas, y progresivamente en el resto de su red, puso en servicio 55 coches eléctricos fabricados en Zaragoza y decorados en vistoso color amarillo, que provocó que se les conociera como los "canarios". La línea aérea y la fábrica de electricidad eran de origen inglés. La línea de contacto no estaba

situada sobre el eje de la vía, sino lateralmente, el llamado sistema Dickinson.

En los años sucesivos toda la red se fue electrificando a cargo de la compañía belga que compró en el umbral del siglo XX la mayor parte de las compañías de tranvías urbanos de Madrid. Entre 1900 y 1901 se pusieron en servicio 137 coches motores de fabricación belga decorados en color gris, los "grises", así como 28 jardineras (tranvías abiertos) motoras construidas en Zaragoza.

Además se ponen en circulación un cierto número de jardineras no motoras para ser remolcadas por los coches cerrados. Muchos de estos remolques jardineras procedían de la reconversión efectuada en los tranvías de tracción animal.

■ Fin de los depósitos de paja y grano

La electrificación de los tranvías supuso, en la práctica, rehacer toda la red tranviaria, todo un desafío técnico y económico para la época. La vía tuvo que ser renovada, o al menos hubo que proceder a unir eléctricamente todos los carriles para asegurar el retorno de la corriente. Hubo que hacer la implantación de los postes en las calles y la instalación de la línea aérea, con sus alimentaciones desde la fábrica de electricidad.

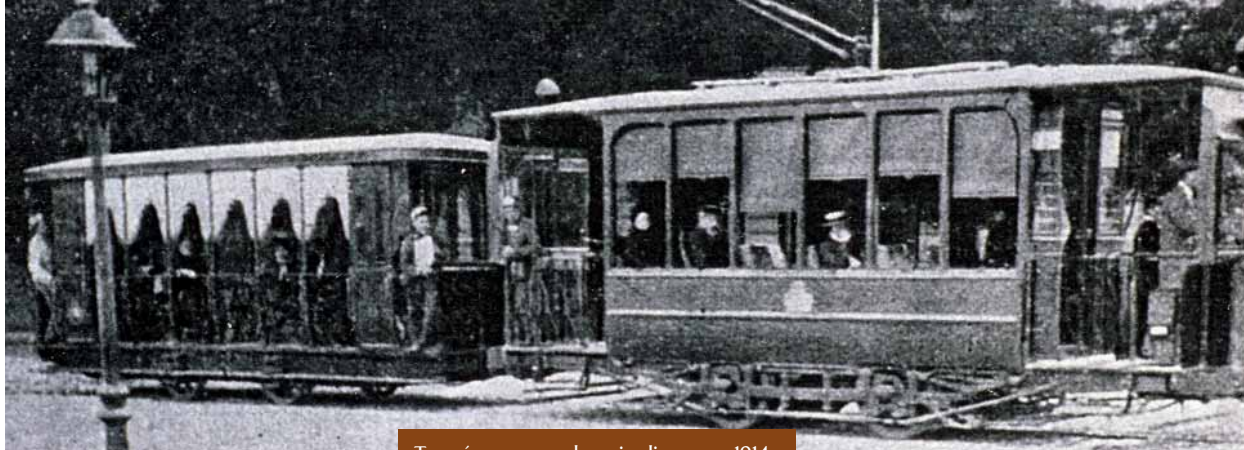
En las cocheras sobraban las cuadras y los depósitos de paja y grano para alimentar a las mulas. Hubo que hacer un esfuerzo en la formación de mecánicos y conductores, y se implementaron talleres para los equipos eléctricos. Varias cocheras se cerraron por innecesarias y en otras se hicieron nuevas todas las edificaciones.

■ Vía normal y vía estrecha

Los tranvías urbanos de tracción animal utilizaban el ancho de vía normal, 1.445 mm, pero en 1901



Cocheras de La Bombilla en 1951.



Tranvía con remolque jardinera en 1914.

se inauguró un tranvía eléctrico de vía métrica. Se trataba de una compañía de origen alemán, con tranvías construidos en Barcelona, que pronto se denominaron “cangrejos” debido a la decoración de color rojo de los mismos. En muchos tramos comunes los carriles de la vía estrecha se situaron en el interior de los de vía normal o compartiendo incluso uno de los carriles como ocurrió cuando la compañía de vía estrecha cayó en la órbita de la de vía normal y el tendido fue modificado a tres carriles, con un carril común.

■ La expansión del tranvía

La segunda década del siglo XX supuso el principal periodo de expansión de la red de tranvías de Madrid.

Las concesiones otorgadas en este periodo mejoraron sustancialmente el mallado de la red. En 1915 se culmina el proceso de electrificación de las líneas. Aún así, la heterogeneidad de la red siguió siendo patente conviviendo líneas de distinto ancho.

En 1920, en plena posguerra mundial y tras la crisis de las tarifas, se constituye la Sociedad Madrileña de Tranvías (SMT), con mayoría de capital español, que absorbió a su vez a la sociedad belga que explotaba las concesiones urbanas. Esta concentración empresarial que se inició en 1899, favore-

ció la expansión de la red, la adquisición masiva de material móvil, así como la modernización de los modelos más antiguos.

Otra consecuencia de la unificación de la explotación, fue la reordenación y numeración de las líneas de vía normal, llevada a cabo en 1905, año en que se numeraron del 1 al 25. Las numeraciones de servicios posteriores adquirieron numeraciones superiores.

■ El tranvía un transporte popular

En 1919 el tranvía transportó 188 millones de viajeros debido a la elevada frecuencia de sus servicios, la accesibilidad y la penetración de sus trazados en casi todos los barrios de la ciudad.

El último cuarto del siglo XIX y el primero del XX, hasta el estallido de la I Guerra Mundial, fueron unos años de inmenso crecimiento en población y extensión para Madrid. A comienzos del siglo XX la ciudad contaba con medio millón de habitantes y quince años más tarde superaba los 600.000.

Los límites municipales excedían lo que fue la muralla de Madrid y con una intensa actividad inmobiliaria se urbanizaron el Ensanche, la Guindalera, Pozas, Cuatro Caminos o la Ciudad Lineal. En paralelo crecieron los municipios del entorno (los Carabancheles, Chamartín de la Rosa, Fuencarral, Canillas o Canillejas). El tranvía comenzó a tener problemas para absorber un crecimiento de esta magnitud y se buscan nuevas fórmulas de transporte público como el metro y el autobús.

■ Metro y autobuses, la competencia

El 19 de septiembre de 1916 una Real Orden aprobó el expediente de concesión de las cuatro líneas del Ferrocarril Central Metropolitano dando luz verde al proyecto, que se inauguró el 17 de octubre de 1919.

Otra alternativa a los tranvías en la movilidad en superficie fueron los autobuses. El 1 de octubre de 1924 comienza su actividad la Sociedad General de Autobuses con una red de cinco líneas



Protesta por la subida del precio del tranvía en 1920.

■ La tracción vapor en Madrid

En el municipio de Madrid sólo hubo un tranvía urbano arrastrado por una locomotora de vapor y vía estrecha, ya que otras líneas se dirigían a municipios del exterior de la capital. La única línea urbana de vapor circuló desde el paseo de la Infanta Isabel (actual gasolinera junto a Puerta de Atocha) hasta el final de O'Donnell, muy cerca de la actual Torrespaña. Los tranvías suburbanos de vapor (Vallecas, El Pardo, Ciudad Lineal, Chamartín, Fuencarral- Colmenar Viejo y la corta experiencia del de Leganés) finalizaban en la periferia de la ciudad en puntos como Cuatro Caminos, Ventas o La Bombilla.

Durante ocho años, de 1898 a 1906, convivieron en las calles de Madrid tranvías de mulas y tranvías eléctricos, sin más dificultades que el entorpecimiento que los tranvías de tracción animal causaban a la circulación de los modernos tranvías eléctricos. Los periódicos de la época nos indican que el tramo más conflictivo para esa convivencia fue el de la calle Mayor, entre la Puerta del Sol y la Plaza Mayor.

en clara competencia con la de tranvías y un parque compuesto por vehículos Tilling Stevens.

La escasa acogida y la "guerra de tarifas" desatada entre los distintos modos en competencia conducen primero a una reducción de la red -en 1926 sólo quedaba una línea en servicio- y, posteriormente, a la quiebra de la sociedad y la total desaparición de los autobuses de las calles de Madrid en febrero de 1927.

Se impulsó entonces la negociación entre la SMT y el Ayuntamiento que culmina en 1933 con la creación de la "Empresa Mixta de Transportes Urbanos" también conocida como Sociedad Mancomunada de Transportes. La base del acuerdo implicó que las líneas de tranvía ya revertidas al Ayuntamiento y las que lo fueran haciendo en años sucesivos serían operadas por la Empresa Mixta de Transportes.

Así mismo se aportó el dinero necesario para establecer el servicio de autobuses. La SMT aportó las líneas de tranvías y material móvil de su propiedad o de sus empresas filiales y también los edificios de las cocheras e instalaciones.

El acuerdo de 1933 entre el Ayuntamiento y la SMT dio lugar a la implantación de una moderna red de autobuses en Madrid que llegó a contar con 9 líneas y 43 vehículos.



Noviembre de 1937 un tranvía atraviesa una barricada camino de Argüelles.

Por otra parte, la red tranviaria ganó estabilidad económica y empresarial al clarificarse el futuro de la misma tras la reversión de las concesiones. Se estableció una planificación de futuro y se programaron nuevas inversiones como la ampliación y modernización del parque móvil.

En 1935 se incorporaron a la red 24 coches General Electric y se comenzaron las transformaciones y modernizaciones de los tranvías de las series Charleroi II a VI.

■ La Guerra Civil

Entre julio y noviembre de 1936 el avance de las tropas del general Franco desde Andalucía y Extremadura era imparable y, de hecho, la primera resistencia de las tropas de la República con cierto éxito se produjo a las puertas de Madrid. Como consecuencia de los choques bélicos las líneas de tranvías que se extendían por los ejes de la carretera de Extremadura y de Leganés fueron las primeras en ser dañadas. La cochera de tranvías de Buenavista, ubicada en Carabanchel Alto, quedó en manos del ejército nacional.

A partir de 1937 ningún tranvía era operativo en la margen derecha del río Manzanares y los recorridos que más se aproximaban a la margen izquierda: puente de Toledo, Glorieta de San Vicente, Moncloa o Ciudad Universitaria vieron recortados sus servicios.

La explotación tranviaria se iba recomponiendo día a día en función de la evolución de la contienda o de los daños en la red. Muchos trabajadores de las empresas de tranvías fueron reclutados para luchar en el frente asumiendo las mujeres sus funciones: conductoras, cobradoras, etc.



Último tranvía que partió de la Puerta del Sol en 1949.



■ Una difícil vuelta a la normalidad

El restablecimiento del servicio de tranvías se realizó paulatinamente, aunque en las zonas más afectadas por los combates aún se tardaron meses, e incluso años, en arreglar los principales desperfectos.

Por ejemplo, en 1942 se reparó el puente de Segovia posibilitando el tránsito de tranvías hacia la carretera de Extremadura y en 1943 el tranvía regresó a Carabanchel Alto. Según Carlos López Bustos, en su libro "Tranvías de Madrid", al finalizar la guerra las pérdidas ocasionadas por daños ascendían a 680.000 pesetas en edificios, 5.000.000 en vías, 1.000.000 en líneas aéreas y 3.400.000 pesetas en tranvías.

En un contexto tan desalentador, en 1946, se produjo un hecho histórico para la red tranviaria de Madrid: la llegada de 41 coches PCC importados de Italia y que se sumaron a los ocho ya incorporados desde septiembre de 1944.

A la vez que se reparaba la red, se realizó un

Los frecuentes bombardeos aéreos ocasionaban desperfectos en muchos tramos de la red incluso en los situados a varios kilómetros del frente. Vías, línea aérea y vehículos que circulaban durante los bombardeos fueron dañados gravemente o destruidos aunque no se tiene constancia documentada de las víctimas habidas entre los pasajeros del tranvía. En zonas del centro de la ciudad se utilizó el tranvía para extraer los escombros de los edificios y repartir alimentos a la población.

Pese a ello, la circulación de los tranvías permitió, dentro de tan dramáticas circunstancias, el mantenimiento de la vida cotidiana. La precariedad de medios no impidió proseguir con las labores de modernización de los coches iniciada antes de la guerra.

En los tres años de guerra los tranvías nunca dejaron de funcionar. Incluso en el mismo día de la entrada de las tropas de Franco se pueden ver tranvías circulando en Cibeles o Alcalá compartiendo el espacio con los soldados. De los 556 tranvías disponibles en 1936, al final de la guerra solamente quedaban 158 en condiciones de circular.

■ Tranvías de dos pisos y jardineras

Los primeros coches del Tranvía de Madrid eran de dos pisos, de construcción inglesa, con el piso alto, descubierto, que pronto fue eliminado. Había también tranvías cerrados con un salón de 16 asientos longitudinales y plataformas abiertas en los extremos. Pero pronto aparecieron las llamadas "jardineras", unos tranvías abiertos cuyo diseño era muy sencillo, apenas unos bancos transversales con una cubierta más pensada para refugio del sol que de la lluvia. Las jardineras tuvieron mucho éxito en Madrid, ya que eran muy fresquitas en verano e ideales para pasear por la Castellana o dirigirse a las Ventas o a los Carabancheles. Algunas de estas jardineras serían reconvertidas en remolques con la llegada de los tranvías eléctricos.



Tranvía PCC en la calle Mateo Inurria en 1971.

notable esfuerzo para construir nuevas líneas. También se procedió a la creación de nuevas raquetas en las terminales de las líneas que mejoraban la circulación de los tranvías ya que cada vez era más numeroso el parque de coches unidireccionales.

La reapertura de cocheras destruidas, como La Bombilla o Cuatro Caminos, contribuyeron a una paulatina normalización del servicio. En 1941 se aprobó la construcción de coches remolque para acoplar a los tranvías General Electric, conformando parejas motor-remolque conocidos como trenes. Este tipo de configuración de gran capacidad requirió de la aplicación de frenos de aire comprimido.

Desde el punto de vista de las tarifas, desde abril de 1939 y hasta bien avanzado 1940, se produjeron situaciones curiosas debido a la falta de moneda fraccionaria acuñada por el nuevo gobierno. La tarifa del tranvía bajó de 20 a 15 céntimos y en los primeros días una vez finalizada la guerra se podía efectuar el pago del billete de tranvía con moneda republicana, llamada popularmente "dinero rojo".

También se admitían sellos de correo pegados en cartulinas e incluso se pagaba el tranvía con vales de canjeo de quince céntimos emitidos en papel por la Sociedad Madrileña de Tranvías.

Otro contratiempo que sumar a la ya precaria situación de la red, fueron los cortes de fluido eléctrico que afectaron a la ciudad. La mayor parte de la producción de electricidad de la época era de origen hidroeléctrico, pero la sequía de los veranos de 1944 y 1945 obligaron a programar cortes de servicio, por



la mañana (de 11:00 a 12:00) y por la tarde (de 3:00 a 5:00). Se decía popularmente que los tranvías quedaban "descansando" hasta la recuperación del fluido eléctrico.

En 1947 se creó la Empresa Municipal de Transportes (EMT), que supone la culminación del proceso de reversión de concesiones tranviarias iniciado veinte años antes. Se disolvió la Empresa Mixta de Transportes Urbanos de Madrid y se rescataron las concesiones que aún no habían revertido. Un hecho cargado de simbolismo fue la paulatina desaparición de líneas en la Puerta del Sol proceso que culmina el 26 de julio de 1949.

■ Longitud máxima de la red

En el año 1954 la red alcanza su máxima extensión con 188 kilómetros de vías y en noviembre de 1953 se registró, asimismo, el máximo número de tranvías en el parque de la EMT, con un total de 512 coches.

Estas cifras expuestas de manera aislada y fuera de contexto pueden dar la imagen de un sistema tranviario vigoroso y consolidado. Sin embargo, ya se traslucen algunos de los síntomas que aceleraron su desaparición: supresión de la red en el centro histórico, problemas de antigüedad del parque y el debate sobre el papel de los tranvías en la movilidad de Madrid.

Debido en parte a las extensiones de líneas y a la creación de nuevos itinerarios, el tranvía vive un progresivo abandono de la red en el centro histórico. En cuanto al material móvil, del parque de 512 tranvías, sólo 324 se encuentran a disposición de prestar servicio. De los 187 restantes, treinta están pendientes de transformación y el resto eran vehículos retirados, pendientes de dar de baja legalmente.

Así, en marzo de 1954 se dieron de baja 117 tranvías, la mayoría de ellos los Westinghouse que habían sido retirados tras un accidente de Puente de Toledo.

A mediados de los cincuenta la suerte del tranvía ya estaba decidida. España comenzaba a despuntar como país industrializado y la industria del automóvil había de servirse de la clase media para dar salida a su stock de vehículos, los mismos que compartían calzada con modernos autobuses, muchos de ellos también de fabricación nacional.

En 1955 desaparecieron las terminales de Carmen-Galdo-Preciados y en 1956 se suprimió el tráfico de tranvías en la vecina Plaza Mayor. En 1957



Diversos logos de empresas tranviarias.



En 1898 se pone en servicio el primer tranvía eléctrico.

se suprimió el servicio de tranvías en los llamados "bulevares" el conjunto de calles definido por Sagasta, Carranza, Alberto Aguilera y Marqués de Urquijo.

A pesar de que el cierre de líneas y cabeceras del centro marcó el principio del fin del tranvía, el año 1956 fue el de mayor demanda de la historia con 260 millones de pasajeros. Además, se acometieron obras de mejora de las instalaciones así como una tímida implantación de líneas en otras zonas de la periferia como en el eje de Hermanos García Noblejas o la implantación de doble vía en el Paseo de Extremadura o en General Ricardos.

Una vez desalojado el tranvía de la Puerta del Sol, ésta pasó a ser la cabecera de la primera línea de trolebuses, que se había inaugurado en 1950. Los

defensores del trolebús alegaban en su favor una mayor flexibilidad en el centro histórico, una mayor velocidad comercial, una mejor respuesta a la difícil orografía de Madrid, más confort y mejor convivencia con el cada vez mayor tráfico privado. El año de mayor uso del trolebús fue 1964 con 44 millones de viajeros, aunque curiosamente en apenas dos años dejaría de prestar servicio con la supresión de las líneas 104 Atocha-Vallecas y 107 Tirso de Molina-Av. San Diego.

El final de la década de los cincuenta dejó un balance nada esperanzador para el tranvía, ya que la red de metro transporta la nada desdeñable cifra de 420 millones de viajeros y el autobús transportaba 153 millones de pasajeros una cifra que comenzaba a igualarse ya a la del tranvía que aún transportó 190 millones de pasajeros en 1960.

En los años sesenta las redes de autobús y metro se siguieron ampliando y se produjo una pérdida de viajeros en las líneas de tranvía que se solaparon a los nuevos recorridos del metro. Mientras tanto en la red de tranvía las inversiones y mejoras de las instalaciones fueron escasas.

El desmantelamiento de la red de tranvías coincide con importantes mejoras en los autobuses, tanto en sus vehículos como en sus infraestructuras. Se inauguran los primeros carriles bus y entran en funcionamiento los autobuses articulados, de gran capacidad.

Así, Madrid sigue creciendo y el viejo tranvía va cediendo paso al autobús, que se percibe como un medio más rápido, cómodo y flexible, especialmente en el centro de la ciudad.

La Compañía Vallecana de Trolebuses fue la pionera de este servicio en Madrid.



■ Afrontando el fin del tranvía

En 1967 las líneas de tranvía 73 y 78, que hasta entonces tenían cabecera en Cuatro Caminos, se retranquearon a Estrecho por lo que dejaron Bravo Murillo, entre los dos puntos citados, sin servicio de tranvías. La supresión del servicio comercial en este tramo de tranvías y el posterior asfaltado de la calle, incluidos los carriles, hizo que los vehículos que estaban estacionados en las cocheras de Cuatro Caminos quedaran aislados del resto de la red, lo que impidió que pudieran salir por sus propios medios, teniendo que ser desguazados en ese mismo lugar. Aún actualmente el lugar de esta antigua cochera está ocupado por un enorme solar.

■ El tranvía en el cambio de década

Con el cambio de década se producen dos hechos muy significativos en la imparable retirada del tranvía en Madrid. En 1968 cesa el servicio de la línea 75 que comunicaba Ventas y San Blas por lo se abandonan las vías tranviarias en su ruta a través de la calle Martínez Izquierdo, en el puente Calero, a lo largo del Barrio de la Concepción y en José del Hierro hasta la conexión con Arturo Soria. Este cierre tiene una gran carga simbólica ya que supone perder definitivamente la histórica conexión tranviaria desde Ventas a Ciudad Lineal establecida a comienzos del siglo XX por la Compañía Madrileña de Urbanización. Más simbólico aún es el cese de servicio en 1969 de la línea 74 de Colon a Fuencarral con lo que el tranvía abandona definitivamente el eje de la Castellana.

■ La situación de la red en 1970

En el año 1970 sobreviven tan solo las líneas

Imagen de 1966. Dos PCC de la línea 70.



Moderno tranvía Citadis en Sanchinarro.



70, 73, 77 y 78 aunque de estas cuatro en 1971 se suprime la número 73 desde Estrecho a Peña Grande, otra de las primitivas líneas de la CMU. Para sustituir el servicio del 73 se ponen en marcha líneas de autobuses. Con esta supresión se retiran de servicio diez unidades de tranvía quedando el parque móvil en tan solo 65 unidades PCC.

Con motivo del centenario del tranvía, el 31 de mayo de 1971 se celebró un evento conmemorativo que consistió en un recorrido desde las cocheras de Fuencarral hasta las cercanías de Cuatro Caminos por la calle Bravo Murillo y vuelta por el mismo recorrido para llevar a los invitados y la dirección de la empresa.

El convoy lo formaron un tranvía Charleroi II modificado con el número 477 y el Fiat PCC número 1134. Ambos tranvías estaban engalanados con gallardetes de los colores nacionales y rótulos alusivos en la carrocería. La celebración del centenario tuvo un trasfondo nostálgico ya que en la mente de todos los asistentes al mismo se tenía la certeza de la pronta desaparición del tranvía.

■ El fin del tranvía

El día 2 de junio de 1972 se suprimen las dos últimas líneas de tranvías en servicio, la 70 Plaza Castilla-San Blas y la 77 Pueblo Nuevo-Ciudad Pegaso con lo que desaparece el servicio de tranvías en Madrid después de 101 años de servicio. Los últimos vehículos se encierran definitivamente en la cochera de Fuencarral que desde ese momento pasa a ser exclusivamente para el servicio de autobuses. ■

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID