

UNA HISTORIA DE ÉXITO, DECEPCIÓN Y APRENDIZAJE: EL TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS DE ARTURO SORIA

ARMANDO LÓPEZ RODRÍGUEZ
Escuela de Organización Industrial, Madrid

Resumen

Arturo Soria y Mata es considerado hoy en día una figura destacada en el campo del urbanismo contemporáneo; sin embargo, a lo largo de su vida desplegó también una importante actividad en el ámbito de negocio del transporte urbano e interurbano. Cumplidos cien años de su fallecimiento, en este artículo se hace un análisis de su brillante desempeño al frente de la primera de las empresas que fundó, una de las primeras compañías tranviarias de Madrid: el Tranvía de Estaciones y Mercados. No obstante, la que estaba siendo sobre todo una historia de éxito, acabó siéndolo también de frustración. Sin embargo, la experiencia significó para él un primer ensayo de cara a proyectos aún más ambiciosos que emprendería posteriormente, como el Ferrocarril-Tranvía de Circunvalación de Madrid, proyectado para discurrir por su afamada Ciudad Lineal.

Abstract

Arturo Soria is today considered a relevant person in the field of contemporary urbanism. However, along his life he was also involved in an important activity in urban and interurban transport business sector. Just after his 100th death anniversary, in this paper an analysis is made of his brilliant role commanding the first firm he established, one of the first tramway companies in Madrid: the Tranvía de Estaciones y Mercados. Nevertheless, what was being a story of success was finally a story of frustration too. However, the experience resulted in a first practice for even more ambitious projects that he faced some years later, such as the Ferrocarril-Tranvía de Circunvalación of Madrid, projected to run across his famous Ciudad Lineal.

Palabras clave: Arturo Soria, Tranvía, Transporte urbano, Madrid, Siglo XIX.

Key words: Arturo Soria, tramway, urban transport, Madrid, 19th century.

Recibido el 21 de octubre de 2020 — Aceptado el 15 de enero de 2021

<https://doi.org/10.47101/llull.2021.44.89.lopez>

ILL, VOL. 44 (N.º 89) 2021 - ISSN: 0210-8615, pp. 119-138

1. INTRODUCCIÓN

Arturo Soria y Mata (1844-1920) es hoy en día una figura conocida internacionalmente por su *Teoría sobre las ciudades lineales*. Sin embargo, fue un hombre polifacético que además de sus actividades relacionadas con el urbanismo estuvo inmerso en otras muy diversas ocupaciones a lo largo de su dilatada vida.

Estudiante brillante de bachillerato, la atracción que sentía por las innovaciones tecnológicas y los nuevos medios de transporte le impulsaron a tratar de ingresar en la Escuela de Ingenieros de Caminos, pero un oscuro episodio en el trascurso del exigente examen de acceso le truncó esa posibilidad¹. En 1868, un más que seguro futuro profesional como topógrafo quedó en el aire con el triunfo del levantamiento que obligó a Isabel II a dejar el trono español. En reconocimiento a su contribución como activo revolucionario, Arturo Soria fue elegido para ocupar varios puestos sucesivos como secretario del Gobierno Civil en diversas provincias de la Península y en Puerto Rico. En 1872 logró ser elegido diputado a Cortes y desde su escaño asistió ufano a la proclamación de la I República en España. Restaurada la monarquía borbónica en 1875, y absolutamente alejada cualquier opción de acceder a cargo político alguno o a un nuevo destino en la Administración del Estado, no encontró más vía para ganarse la vida que tratar de establecer su propio negocio. Había puesto de nuevo sus ojos en el sector por el que desde joven había sentido verdadera vocación, el de la ingeniería y el transporte, y encontraría la oportunidad de entrar en él en 1876, al conseguir la concesión de la licencia para la explotación de una línea de tranvía en Madrid. Sería el que iba a denominar *Tranvía de las Estaciones y los Mercados*².

El desarrollo del sistema radial de transporte por ferrocarril emprendido en España durante las décadas centrales del siglo XIX había incrementado la llegada a la capital de mercancías procedentes de las regiones productoras de la Península y su actividad económica se potenció considerablemente, dando lugar a la creación de nuevos comercios, industrias o talleres, principalmente en puntos del centro o alrededor de las estaciones ferroviarias. Sin tratarse todavía de lo que por aquellos años se consideraba “una gran ciudad” comparable a las principales urbes europeas o norteamericanas, Madrid había experimentado ya un notable crecimiento demográfico que había motivado la necesidad de expandir el plano urbano tradicional. El conocido como Ensanche de Castro fue poblándose poco a poco, dando lugar

1. El ferrocarril era un medio que le atraía especialmente. Al año siguiente elaboró un sistema, al parecer de su invención, de “aplicación del aire comprimido a la locomoción en los caminos de hierro”. Nada más se sabe hoy en día sobre este tema que el contenido de una exigua noticia aparecida en un diario madrileño. Según decía, su aplicación ayudaría a “aumentar la rapidez de la locomoción”, así como a hacer “imposibles los incendios y explosiones”, y a disminuir “algún tanto las probabilidades de descarrilamiento”. *La Correspondencia de España* [19-1-1865, p. 2].
2. Una biografía completa sobre Arturo Soria y Mata se ofrece en: LÓPEZ RODRÍGUEZ [2021]. También hay aproximaciones biográficas, aunque más bien como introducción a un análisis profundo de sus actividades relacionadas con la *Compañía Madrileña de Urbanización* y, más concretamente, con el urbanismo y la Ciudad Lineal, en: ALONSO PEREIRA [1998] y MAURE [1991].

a la demanda de medios de locomoción que posibilitasen la conexión de sus nuevos residentes con la que indudablemente era la zona principal de actividad económica y comercial, la Puerta de Sol y sus alrededores³.

En este orden de cosas, a mediados de la década de 1850 tuvieron lugar los primeros ensayos de Alphonse Loubat con tranvías en la ciudad de Madrid. Este había diseñado unos años antes un sistema de raíles acanalados y fabricados en hierro que podían ir encastrados en el suelo de las calles y no estorbaban la circulación de carros u otro tipo de vehículos. Habiendo obtenido éxito en Nueva York o en París, intentó implantarlo en otras capitales europeas, y entre ellas, Madrid. Sin embargo aquí, al igual que otras similares planteadas a lo largo de la década de 1860, la iniciativa de Loubat no llegaría a cuajar.

Así que la primera compañía en dar servicio de tranvía por las calles de Madrid sería la conocida como *Tramvía de Madrid*. Su recorrido unía dos barrios nuevos, el de Salamanca y el hoy desaparecido de Pozas, con la Puerta del Sol. La inauguración del primer tramo, de Serrano a Puerta del Sol, tuvo lugar el 31 de mayo de 1871, y el que daría servicio hasta Princesa, unos meses después. Se convertía así en la tercera línea en entrar en servicio en España y la primera en la capital⁴. Como cabía esperar, la circulación de este novedoso medio de transporte despertó expectación entre una población no acostumbrada a verlo transitar por sus calles de forma regular. Uno de estos curiosos ciudadanos que observaba con detenimiento y admiración fue Arturo Soria, quien asomado al balcón de un piso de la calle de Serrano, le manifestaba a su cuñado Eusebio Blasco su repentina intención de promover una línea similar⁵. La pasión que sentía por las novedades tecnológicas de todo tipo había despertado su espíritu emprendedor y quiso poner en marcha inmediatamente la que iba a ser su primera aventura en el mundo empresarial. Pero su nombramiento como secretario del Gobierno Civil de Puerto Rico le hizo aparcar el proyecto de forma temporal.

2. EL TRAMVÍA DE LAS ESTACIONES Y LOS MERCADOS

De vuelta ya de su breve paso por Puerto Rico, el 10 de octubre de 1872 Soria presentó la solicitud, junto a la memoria del proyecto y demás documentación técnica (elaborada por los ingenieros Francisco Labrador y Quintín Fernández), para poder establecer la línea del *Tramvía de las Estaciones y los Mercados*, con la que pretendía enlazar las estaciones de ferrocarril del Norte y Mediodía con los principales mercados de abastos de Madrid: el de la plaza de los

3. El desarrollo y la evolución de Madrid en las últimas décadas del siglo XIX en, por ejemplo: OTERO CARVAJAL y PALLOL TRIGUEROS [2009], JULIÁ [1989], VALENZUELA [1989].

4. La primera de ellas había entrado en funcionamiento en Cuba, en 1858, para el transporte de pasajeros entre el puerto de La Habana y la estación de ferrocarril. Poco después, en 1859, se había inaugurado la que puede considerarse la primera en entrar en servicio en la Península, el Tranvía de Jerez de la Frontera (Cádiz), que comunicaba el centro de la localidad con su estación ferroviaria. SÁNCHEZ MARTÍNEZ [2006, p. 83].

5. Así lo narraría el propio Blasco en un artículo periodístico de 1877, en el que contaba todas las vicisitudes pasadas hasta que Soria pudo finalmente conseguir la concesión de la línea BLASCO, E.: "Tram-vía de las Estaciones y Mercados". *La Época* [16/9/1877, p. 4].

Mostenses y el de la Cebada. Aunque su propósito primario era prestar un servicio para el transporte de mercancías, Soria solicitaba al mismo tiempo que la autorización lo fuese también para el de pasajeros⁶.

El proyecto que planteaba era brillante y avanzado a su tiempo, y pronto se constataría que la conexión mediante un medio de transporte eficiente y regular de los puntos de llegada de las mercancías a la ciudad con sus centros de distribución sería fundamental para el desarrollo de la actividad económica alrededor de los polos conectados. De igual manera, Soria pensaba que la línea podría tener una buena demanda como medio de locomoción de pasajeros hacia esos nodos de distribución, esto es, los mercados.

Pero su solicitud no tuvo la mejor de las acogidas en el Consistorio, ya que el entonces alcalde, D. Simeón Ávalos, “arquitecto distinguido, hombre culto, de talento y buena persona”, opinaba sin embargo que el tranvía que planteaba Soria “era un desatino” y para que no fuese siquiera tramitada la solicitud “metió la instancia en el cajón de su mesa para que en ella permaneciese mientras él fuese alcalde”. Tras cuatro meses de persecución para ser recibido, Arturo Soria logró convencer al alcalde, no sin esfuerzo, de acceder a la tramitación del expediente de concesión⁷.

Tras diversas modificaciones del trazado propuesto, debido a que en algún tramo las calles demasiado estrechas impedirían la circulación de carruajes a ambos lados de la vía, que debía ir instalada por el centro de la calzada, el proyecto pasó a la Comisión de Obras, que estudiaría el expediente junto a otros similares que se habían presentado en esas mismas fechas⁸. El de Arturo Soria obtuvo el informe favorable, pero en última instancia el asunto se dejó “sobre la mesa”, es decir, pendiente de resolución definitiva⁹.

Y es que en el Ayuntamiento de Madrid se estaban viviendo tiempos convulsos. Las disputas, bloqueos, intransigencias y posturas irreconciliables que acontecían en la política nacional en los tiempos de la I República también tenían su réplica a nivel local. Así, a pesar de que la solicitud de Arturo Soria terminaría recibiendo el visto bueno del Consistorio el 15 de diciembre de 1873¹⁰, la entrada del general Pavía en las Cortes unas semanas más tarde, justo a comienzos de 1874, y la inmediata renuncia del Ayuntamiento madrileño en bloque en protesta por el movimiento involucionista, devino en el nombramiento de un nuevo alcalde y equipo municipal, y en su primera reunión del 12 de enero decidieron revisar de

6. TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1902, p. 6]. *Gaceta de Madrid* [29/3/1878, p. 739].

7. Lo iba a relatar él mismo en un artículo periodístico de 1916. SORIA Y MATA, A.: “¿Por qué somos pobres los españoles?”. *La Ciudad Lineal* [10/7/1916, p. 542].

8. Las otras solicitudes que se analizaron a la vez que la de Arturo Soria fueron la presentada por José Calatayud y Vicente Gisbert, para establecer un tranvía entre la plaza de Chamberí y el barrio del Pacífico, y la de Daniel O’Ryan, que deseaba establecer dos líneas desde el Paseo del Obelisco; una hacia la Castellana, por la calle Barquillo y Alcalá; y la otra hasta la Puerta del Sol, pasando por la calle de Hortaleza. Archivo Histórico del Ayuntamiento de Madrid (en adelante AHAM). *Libro de Actas del Ayuntamiento* [9/11/1874].

9. AHAM. *Libro de Actas del Ayuntamiento* [9/12/1873].

10. AHAM. *Libro de Actas del Ayuntamiento* [15/12/1873].

forma urgente las concesiones otorgadas poco antes. Al volver sobre el expediente de Arturo Soria se apreciaron ciertas irregularidades, como la de que uno de los técnicos que había informado el proyecto al parecer no reunía los requisitos necesarios, y además se señalaba que no se había otorgado mediante subasta pública, procedimiento que el nuevo equipo juzgaba necesario aunque no estuviese estipulado previamente. Así que se resolvió dejar la resolución definitiva en suspenso mientras se estudiaba de nuevo el expediente para estimar si debían ratificarse o no en la decisión tomada en diciembre¹¹.

En la reunión plenaria del mes siguiente se acordó finalmente derogar la concesión de Soria y establecer un plazo para el desarrollo de un Plan General de Tranvías y la elaboración de un pliego de condiciones generales que regulase las concesiones a futuro. Se decidió además que en los casos de concurrencia de solicitantes las adjudicaciones se otorgarían mediante el procedimiento de subasta pública.

No habría noticias nuevas del expediente hasta 1876. En julio de ese año Arturo Soria presentó un escrito en el que solicitaba le fuera restituida la concesión anulada en 1874, admitiendo en todo caso ajustarse a lo establecido en los pliegos de condiciones ya aprobados, condiciones que evidentemente no eran tan laxas e indeterminadas como las exigidas anteriormente. Así, debía aceptar reducir la duración de la concesión y rebajar sus pretensiones en cuanto a tarifas de viajeros.

El 23 de agosto de 1876 el Consistorio resolvió finalmente restituírle la concesión, que sería finalmente por un periodo de 50 años, durante el que recibiría un nada despreciable canon anual de 4.900 pesetas. En esta decisión influyó sin duda el contenido de sendos informes elaborados por el Consejo de Estado y el Ministerio de la Gobernación, que ponían en cuestión el acuerdo municipal de febrero de 1874 de revocación de la concesión, alegando que sólo competía a los Tribunales de Justicia esa disposición¹².

El 26 de septiembre tuvo lugar el acto de la firma de las escrituras de concesión del tranvía que pronto se conocería popularmente como el *Tramvía Soria* [*La Época*, 25/10/1876, p. 3]:

Del asunto ya célebre de los tranvías de Madrid puede darse por resuelto cuanto se refiere al de las Estaciones y Mercados, que según tenemos entendido se llamará *Tramvía-Soria*. [...] La empresa concesionaria ha adquirido ya los terrenos que necesita para almacenar y estacionar en la cuesta de San Vicente y en el barrio del Pacífico al cual alcanzan también los beneficios de esta nueva e importantísima vía.

De las varias autorizadas por el Ayuntamiento de Madrid a lo largo del año 1876 (se concesionó también la del Tranvía de Madrid a El Pardo, el Tranvía de Madrid a Leganés y el

11. AHAM. *Libro de Actas del Ayuntamiento* [3/1/1874].

12. Los informes del Consejo de Estado y del Ministerio de la Gobernación se emitieron ante el recurso de alzada interpuesto por José Calatayud en contra del acuerdo de revocación de su concesión, que tuvo lugar a la vez que de la de Soria, el 4 de febrero de 1874. TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1902, pp. 5-22].

Tranvía del Norte), la prensa consideraba a la de Soria, por longitud y recorrido, la línea más importante¹³.

La reciente entrada en vigor de una normativa del Ministerio de la Gobernación hacía preceptiva también la aprobación de la concesión por su parte, la cual se obtuvo en noviembre de ese mismo año¹⁴.

Mientras tanto, los vecinos de la calle de Atocha y el barrio del Pacífico solicitaron que se ampliase el trazado para que pasase por esas zonas, y el Ayuntamiento propuso a su vez modificarlo levemente para que pudiese empalmar con la línea del Tranvía de Madrid a Leganés (figura 1), a punto de entrar en funcionamiento, y evitar así la instalación de dos vías (una para cada línea) en la calle de Toledo, lo que, según entendía la Junta Consultiva municipal, “no debía consentirse”. Ambas modificaciones fueron aceptadas por Arturo Soria y el 19 de enero de 1877 se firmaron las nuevas escrituras que contemplaban el trazado definitivo¹⁵.

Así, por tanto, el trayecto inicial, es decir:

Desde la Estación del Mediodía a la puerta de Atocha, tomando la dirección de la calle de Trajineros, siguiendo luego por la plaza de las Cortes, calle del Prado, acercándose al final de la misma a la acera de los números impares, plaza de Santa Ana, del Ángel, calle de Carretas, con una sola vía hasta el frente de la Imprenta Nacional, y dos en el resto de la calle, siendo una ascendente y otra descendente, por la Puerta del Sol, calle de Preciados, plaza de Santo Domingo, calle de Leganitos, plaza de San Marcial, paseo de San Vicente a la Estación del Norte; siendo el itinerario de los dos ramales que arrancando de la línea principal se dirigieran a los Mercados, el siguiente: Primer trozo: parte de lo alto de la calle de Carretas, pasando por la de Atocha, Imperial, Toledo y la de la Cebada al mercado de este nombre. Segundo trozo: plaza de Santo Domingo, calle de San Bernardo en toda su longitud, calle de la Flor y de Isabel la Católica al Mercado de los Mostenses.

Quedó ampliado y modificado (figuras 2 y 3) con un ramal al nuevo barrio de Pacífico,

desde el sitio de la antigua puerta de Atocha que, pasando por la carretera de Valencia, termine en las inmediaciones del puente sobre el Abroñigal, llevando la vía desde dicha puerta de Atocha, por la calle del mismo nombre hasta la plaza del Ángel, en vez de pasar por la calle de Trajineros, plaza de las Cortes y calle del Prado, y a continuar por la calle de Atocha, empalmándola en la Plaza Mayor con la línea de Leganés.

13. LÓPEZ BUSTOS [1998, pp. 28-49]. TARTAJO [2014, pp. 6-35]. *Gaceta de los caminos de hierro* [11/3/1877, pp. 1 y 2]. *El Imparcial* [25/8/1876, p. 3].

14. La Real Orden con la autorización a Arturo Soria es de fecha 25/11/1876. TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1902, pp. 28-30].

15. La modificaciones en TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1902, pp. 5-31].

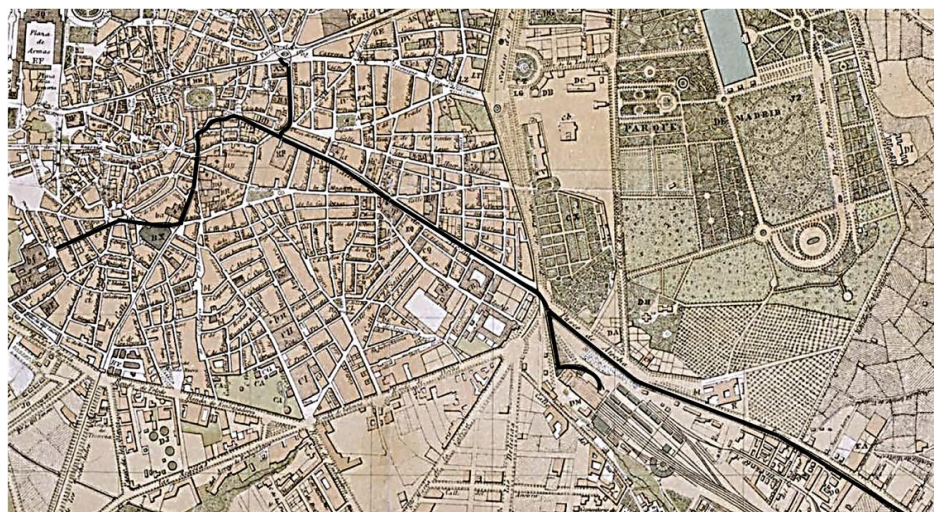
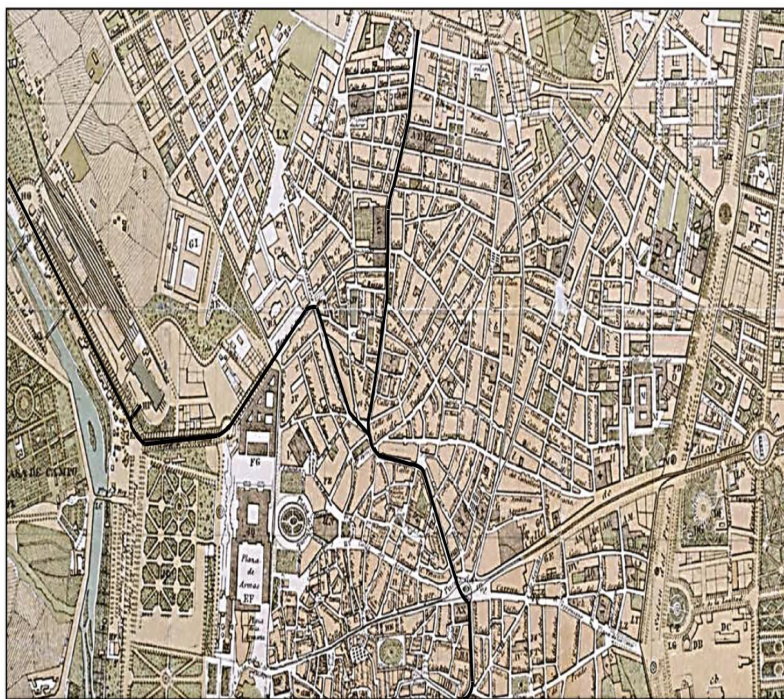


Figura 1. Tranvía de Madrid a Leganés en circulación por la calle de Toledo, hacia 1885. Ese tramo de vía sería utilizado también por el de Estaciones y Mercados para llegar a la Plaza de la Cebada. Fuente: J. Laurent y Cía. Archivo Ruiz Vernacci. Instituto del Patrimonio Cultural de España, MCD.

Posteriormente hubo nuevas solicitudes planteando pequeñas variaciones y ampliaciones al trazado, que unas serían concedidas y otras no. La más importante fue la autorizada en 1889, tras una larga y tortuosa tramitación pues había sido solicitada por Soria en 1880, “desde la plaza de la Cebada hasta la de San Francisco el Grande, y desde la glorieta de San Bernardo hasta la de Quevedo”¹⁶.

Las obras de infraestructura avanzaron a toda velocidad y estuvieron finalizadas en verano, con lo que el 16 de septiembre de 1877 pudo inaugurarse el primer tramo, entre el barrio del Pacífico y la Puerta del Sol. La de Soria se convertía así en la segunda línea de tranvía urbano que ofrecía este servicio en Madrid, que no en la segunda en circular por suelo madrileño, pues por poco ese honor lo había conseguido el comentado Tranvía de Madrid a Leganés, inaugurado unos meses antes.

16. Véase TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1902, pp. 32-57] y SOCIEDAD DEL TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1885, p. 7].



Figuras 2 y 3. Trayecto del Tranvía de Estaciones y Mercados. Fuente: elaboración propia sobre el Plano de Emilio Valverde de 1883 (fondos de la Biblioteca Nacional de España).

La solución técnica utilizada era la misma por la que, de momento, optarían el resto de líneas madrileñas, las ya en servicio o las próximas a prestarlo: el sistema Loubat de raíles metálicos encastrados en el suelo para la infraestructura fija y coches arrastrados mediante tracción “de sangre”, es decir, por medio de caballos y mulas, principalmente¹⁷.

Tras la puesta en servicio la actividad se hizo frenética. El 6 de diciembre de 1877 se abrió al servicio el tramo entre Puerta del Sol y Noviciado, y en febrero de 1878, el que conectaba Noviciado y el Hospital de la Princesa (situado en la actual glorieta de San Bernardo). Ese mismo año el *Tranvía de Estaciones y Mercados* enlazaba con el exterior de las estaciones del Norte y de Mediodía, eso sí, de momento para prestar el servicio de transporte de pasajeros exclusivamente¹⁸. En enero de 1880 entraron en servicio los ramales a los mercados de las plazas de la Cebada y los Mostenses; y en 1881 se habilitó una segunda cochera en San Antonio de la Florida.

3. LA SOCIEDAD DEL TRANVÍA DE LAS ESTACIONES Y LOS MERCADOS

Para acometer las importantes inversiones en infraestructuras, maquinaria y equipamiento diverso, Arturo Soria había encontrado un socio capitalista, Luis Escrivá de Romaní, aristócrata y ex diputado en la época isabelina, con el que formalizó un acuerdo el 21 de octubre de 1876 por el que se establecían las condiciones y las contraprestaciones que recibiría a cambio de una aportación económica de 540.000 pesetas. Pero ese capital no era suficiente todavía y en los meses sucesivos Soria logró convencer a varias personas más para todos ellos constituir, el 25 de marzo de 1878, la *Sociedad del Tranvía de las Estaciones y los Mercados de Madrid*¹⁹. Se reservó el puesto de presidente a Luis Escrivá de Romaní y el propio Arturo Soria ocuparía el de director.

Este solicitó la autorización para transferir su concesión a cambio de un jugoso paquete accionarial, a lo que el Ayuntamiento se mostró conforme²⁰. Mientras tanto, trató de buscar interesados en adquirir el resto de la emisión inicial de acciones y decidió hacerlo por medio de una intensa campaña de anuncios en varios diarios madrileños. Posteriormente recurriría

17. En *La Gaceta industrial, económica y científica* [1876, p. 270].

18. El ramal hacia el patio de viajeros de la estación de Atocha fue inaugurado el 15 de noviembre de 1878 y en 1881 entró en funcionamiento el de servicio a la Estación del Norte, al edificio antiguo, que en 1882 se modificó para dirigirse ya al nuevo edificio.

19. Constitución de la empresa en, por ejemplo, *Gaceta de Madrid* [29/3/1878, pp. 739-741 y *La Correspondencia de España* [30/3/1878, pp. 1-3].

20. AHAM. *Libro de Actas del Ayuntamiento* [15/4/1878].

a la captación de capital adicional con la emisión de nuevas acciones y de obligaciones hipotecarias a unos tipos de interés atractivos²¹.

De todas las gestiones y acciones emprendidas y de los resultados que se iban obteniendo se informaba cumplidamente en las memorias que publicaba la sociedad, y según parece las cosas marchaban de forma satisfactoria.

Desde la dirección de la empresa, Soria no dejó de impulsar y fomentar la investigación en tecnologías propias o ensayos para la adopción de nuevos sistemas. En mayo de 1880, por ejemplo, testearon un coche de diseño y construcción propia que no llegó a prosperar, ya que ese mismo año se adquirieron coches de fabricación francesa [*La Época*, 24/5/1880, p. 2; 15/7/1880, p. 3].



Figura 4: A la izquierda de la imagen, varios tranvías de *Estaciones y Mercados* cruzando la Puerta del Sol en 1884. Fuente: J. Laurent. Instituto del Patrimonio Cultural de España, MCD.

En 1883, presentó al Consistorio una propuesta para ensayar con el sistema Hallidie de coches arrastrados mediante un mecanismo de tracción por cable subterráneo, como el que estaba funcionando en San Francisco desde 1873 y que permitiría, por tanto, sustituir la

21. La campaña en prensa de abril del 1878 en, por ejemplo, *La Correspondencia de España*, *El Imparcial*, *La Época* o *El Globo*. En diversos periodos, a lo largo de los siguientes años, continuaron apareciendo en algunos de esos diarios anuncios relativos a emisiones de nuevas acciones y obligaciones hipotecarias o al pago de los intereses correspondientes. De su situación y la amortización pendiente se informaba en las memorias anuales de la sociedad. SOCIEDAD DEL TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1880], SOCIEDAD DEL TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1881] y SOCIEDAD DEL TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1885].

tracción animal. Las pruebas fueron autorizadas para el tramo entre el barrio del Pacífico y la plaza de Antón Martín, pero no debieron convencer a Soria y sus ingenieros pues lo cierto es que el sistema no llegó a implantarse.

Entre 1879 y 1881 se efectuaron también varias pruebas con vehículos de tipo ómnibus, de los que podían circular alternativamente por los raíles del tranvía o por la misma calle, fuera de ellos. Soria pensaba fundamentalmente en el servicio de mercancías, por si podía evitarse la colocación de vías en los muelles de las estaciones o en las proximidades y el interior de los mercados.

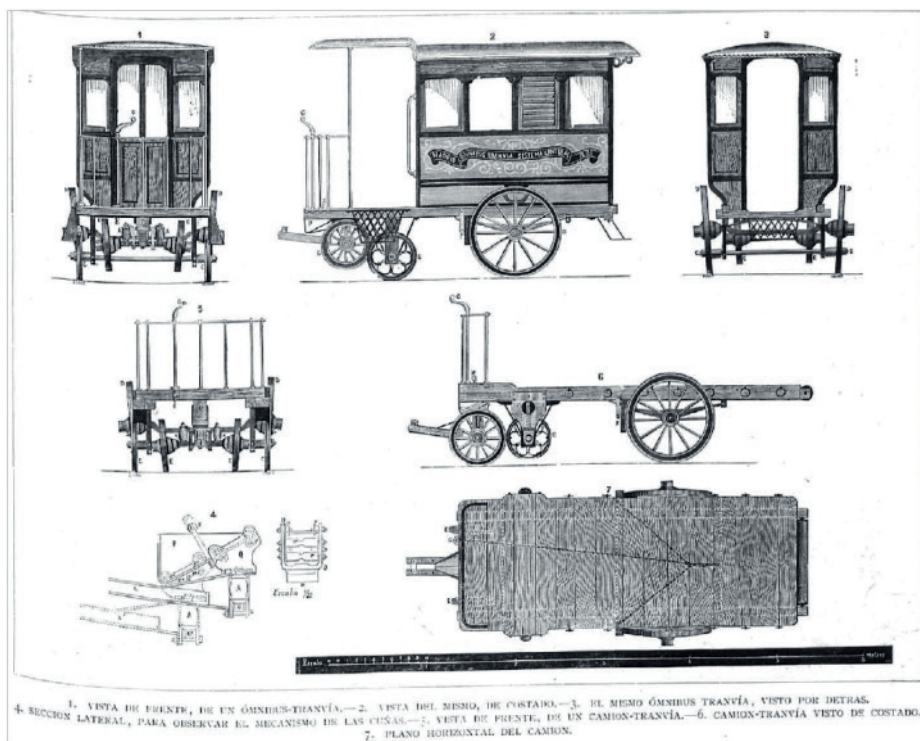


Figura 5: El ómnibus con sistema Canterac. Fuente: *La Ilustración Española y Americana*, 8/4/1881, p. 13.

Los ensayos efectuados con un vehículo de este tipo adquirido en Francia no fueron plenamente satisfactorios, aunque sirvieron para confeccionar una serie de especificaciones y sugerir modificaciones, que no fueron atendidas por el fabricante francés, pero sí por un español, José Canterac Domínguez, quien las adaptó a unos vehículos de fabricación propia e incluso las patentó como Sistema Canterac, para carruajes de pasajeros y camiones (figura 5). Según las exitosas pruebas recogidas por la prensa madrileña, los vehículos Canterac se

ajustaban a los requerimientos de los directivos del *Tranvía de Estaciones y Mercados*, tanto para el servicio de pasajeros como el de mercancías; servicio este último que se señalaba inminente²².

Pero lo cierto es que, a pesar de haberlo intentado durante varios años, al final el servicio de transporte de mercancías, en principio el que mayor rentabilidad parecía ofrecer, y sin duda el motivo principal de la génesis del *Tranvía de Estaciones y Mercados*, no llegaría a entrar en funcionamiento, en buena parte por la desidia de algunos que deberían haberlo impulsado, o al menos facilitado, pero también por la oposición de otros que consideraban la innovación tranviaria una amenaza a sus intereses. Entre el elenco de actores que, por omisión o acción directa, habrían colaborado para impedir su puesta en marcha estarían, a juicio del propio Soria²³, las compañías de ferrocarril, que se negaron en su día a la instalación de las vías del tranvía en paralelo a las del propio ferrocarril y facilitar así las labores de carga y descarga. Pero señalaría, sobre todo, a una red de agentes vinculados a la distribución de mercancías, entre los que al parecer habría una componenda para mantener el método tradicional de abastecimiento mediante carros, con procedimientos orquestados para hacer las tareas más lentas y obligar así a tomar hospedaje en la capital a los transportistas. Según Soria, esa red habría sobornado incluso a algún concejal con influencia suficiente como para bloquear o ralentizar la autorización para la puesta en marcha del citado servicio.

En 1916, Soria festejaba la reciente aparición de una Real Orden promulgada como medida paliativa a una huelga de carreteros que dificultaba la distribución de mercancías. Se autorizaba entonces la prolongación de las vías de los tranvías hasta los muelles de las principales estaciones de ferrocarril y al interior de los mercados de los Mostenses y la Cebada, lo que iba a facilitar por fin el transporte de productos entre esos puntos mediante tranvías. Justo como él había propuesto en 1872, “45 años há”²⁴.

4. ARTURO SORIA SALE DE LA COMPAÑÍA

Sin embargo, por diferentes motivos, la relación con su consejo de administración fue deteriorándose con el pasar de los años. Los ingresos eran cada vez mayores (tabla 1), pero ávido por explorar nuevas oportunidades de negocio, no encontraba un entusiasmo similar en los consejeros, sin duda, más cautos y conservadores que él. Sus continuas propuestas de mejora de la gestión o de expansión de la Compañía muchas veces sufrían el rechazo mayoritario de los miembros del Consejo²⁵. La situación fue exasperándole hasta alcanzar el punto álgido en 1886, cuando tras un nuevo encontronazo con los accionistas principales, Soria decidió abruptamente salir de la Compañía y vender sus acciones, consumando así una ruptura total y definitiva.

22. Ver SOCIEDAD DEL TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1880, pp. 8 y 9] y TARTAJO [2018a y 2018b].

23. En SORIA Y MATA, A.: “¡Pido la palabra!”. *La Ciudad Lineal* [30/4/1915, pp. 85-87].

24. En SORIA Y MATA, A.: “¿Por qué somos pobres los españoles?”. *La Ciudad Lineal* [10/7/1916, pp. 541-543].

25. Algunos casos de acciones para la mejora de la gestión o de expansión de la compañía en, por ejemplo, SOCIEDAD DEL TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1885].

Tabla 1: Ingresos de explotación del *Tranvía de Estaciones y Mercados* entre 1877 y 1884.
Fuente: Elaboración propia con datos procedente de SOCIEDAD DEL TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1885, p. 31].

Año	Ingresos de explotación (pesetas)
1877	64.898
1878	463.171
1879	590.311
1880	617.477
1881	693.021
1882	828.256
1883	807.015
1884	889.413

Al año siguiente, publicó un folleto con el que quiso hacer públicos una serie de hechos oscuros que implicaban a varios accionistas importantes de la Sociedad, con intereses más o menos velados en otras compañías y que hacían negocio presuntamente a costa del *Tranvía de Estaciones y Mercados*. Según él, habría sido su afán personal por acabar con esas relaciones sospechosas lo que le habría granjeado la enemistad de los accionistas en cuestión, quienes habrían conspirado para precipitar su marcha sin tener en consideración los resultados obtenidos. Ya de paso, hacía un detallado relato del, en su opinión, evidente deterioro de la situación de la empresa desde su salida y demostrar así que su gestión personal había sido determinante para conseguir buenos resultados²⁶.

Cuando intentaba dar a conocer el que iba a ser segundo gran proyecto: el *Ferrocarril-Tranvía de Circunvalación de Madrid*, cuya concesión le sería otorgada en 1892, Soria presumía de la capacidad que había demostrado al levantar de la nada la empresa del *Tranvía de Estaciones y Mercados*, y de todo lo conseguido al frente de una empresa de nueva creación, perteneciente a un sector novedoso en España, y que había llegado a dar empleo a doscientos trabajadores²⁷:

Yo he conseguido como Director del *Tranvía de Estaciones y Mercados* reducir los gastos de tracción, que son los más importantes y los más ocasionados a filtraciones, al 42 por 100 del ingreso bruto.

Ninguna de las demás empresas, ni la misma de *Estaciones y Mercados* después del año 1886, en que vendí a razonable precio mis acciones y mis derechos a la Dirección, ha logrado gastar en la tracción menos del 45 por 100 del producto bruto.

26. Al parecer también el presidente, Luis Escrivá de Romaní, sufrió algunas maniobras para quitarle de en medio. En SORIA Y MATA [1887].

27. SORIA Y MATA [1892, p. 68]. SORIA Y MATA, A.: “Las aguas del Lozoya”. *La Correspondencia de España* [14/7/1893, p. 1].

Entre los “parásitos” a los que señalaba Soria, situaba en primer lugar a la *Banca Georges Polack y Compañía*, entre cuyos accionistas figuraban algunos que lo eran a la vez del *Tranvía de Estaciones y Mercados*, y que se habían opuesto a que tratase de abaratar los costes financieros contratando con otras entidades. También acusaba a otro grupo de haberle forzado a aceptar un trato poco favorable con el *Tranvía de Arganda* para la explotación de su línea. Ni que decir tiene que estos mantenían igualmente intereses en ambas compañías. Por último, destacaba al que era el proveedor más importante del *Tranvía de Estaciones y Mercados*, la Fundación San Rafael, cuyo intento de apartamiento por parte de Soria fue el detonante definitivo para determinar su marcha. Como novedad, señalaba que entre los que apoyaban a esa empresa se encontraba su ingeniero jefe, Quintín Fernández, aparte de otros que a la vez formaban parte de los grupos antes mencionados.

Sea como fuere, lo cierto es que la confrontación terminó con Arturo Soria fuera de la empresa que él mismo había formado. A su salida, el *Tranvía de Estaciones y Mercados* era una de las más importantes compañías de tranvía madrileñas y la primera en pasajeros. Ese es un buen indicador de una gestión eficiente, pero también de lo acertado del itinerario elegido en su momento, que no solo se consideraba el más adecuado para conectar los centros de distribución y suministro de mercancías, sino que resultó ser también atractivo para los pasajeros que decidieron utilizarlo con frecuencia como medio para sus desplazamientos²⁸. Puede servir una estadística realizada por el Ayuntamiento de Madrid en enero de 1888 para atestiguarlo (tabla 2).

Tabla 2: Pasajeros de las principales compañías de tranvías y ómnibus madrileñas en el mes de enero de 1888. Fuente: Elaboración propia con datos de *La Correspondencia de España* [24/2/1888, p. 2].

Compañía	Pasajeros
Tranvía de Estaciones y Mercados	783.000
Tranvía de Madrid	715.000
Tranvía del Norte	546.978
Tranvía del Este	133.000
Tranvía de Leganés	48.262
Ómnibus Oliva	289.500
Total pasajeros	2.515.740

28. Algunas de las compañías que habían ido surgiendo en los años en los que Soria estuvo al frente de la del *Tranvía de Estaciones y Mercados* terminaron fracasando por no haber sabido elegir un trayecto con capacidad de generar una demanda suficiente de pasajeros o, directamente, por la mala gestión de su directiva, que de todo hubo. En: LÓPEZ BUSTOS [1998, pp. 16-49] y TARTAJÓ [2014, pp. 3-35].

Un número menor de pasajeros de tranvías y ómnibus, extrapolándolo a una media diaria, barajaba Arturo Soria en 1892 en sus consideraciones como base para la estimación de los usuarios potenciales de su *Ferrocarril-Tranvía de Circunvalación*²⁹:

La población de Madrid, bajo el punto de vista de la locomoción, se divide:

En un millar escaso de personas que tienen coche, propio o alquilado, de lujo.

En 12.000 personas, próximamente, que usan 700 coches de alquiler y pagan por cada uno 20 pesetas diarias por término medio.

En 70.000 personas, a lo sumo, que circulan diariamente por todos los tranvías y ómnibus, dejando, entre todas las empresas, un producto medio al día que no llega a 9.000 pesetas.

En 429.000 individuos que no usan vehículo alguno. Descontando de esta cifra 129.000 personas, entre niños, enfermos y por otros varios conceptos, queda una masa enorme de 300.000 habitantes, que va siempre a pie, porque los medios usuales de locomoción son caros y deficientes y no proporcionan a cada viajero un beneficio, una comodidad, y sobre todo una economía en sus gastos, que supere, o cuando menos, compense el precio del billete.

Esta necesidad queda en gran parte satisfecha por nuestro ferrocarril, que más bien pudiera ser calificado de tranvía por su extraordinario movimiento y la frecuencia de sus viajes.

Los 70.000 viajeros sostienen con vida próspera a cinco empresas importantes de tranvías, una de las cuales, la segunda establecida en Madrid, la de *Estaciones y Mercados*, lo ha sido por el que esto escribe.

Los 300.000 viajeros, virtualmente contenidos en los 300.000 habitantes que van hoy a pie, porque no pueden hacerlo de otro modo, darán cuantiosas utilidades a la empresa que realice el *Ferrocarril de Circunvalación*, expresión material de la necesidad antes indicada.

El puesto vacante de director del *Tranvía de Estaciones y Mercados* lo ocupó Gil Meléndez y Vargas, un hombre que tampoco aportaba experiencia previa en el sector. Este adquirió a título personal la concesión del *Ferrocarril económico de vía estrecha de la Moncloa al barrio del Pacífico* en 1888, concesión que, curiosamente, compraría el propio Arturo Soria a los herederos de Gil Meléndez en 1901³⁰.

El *Tranvía de Estaciones y Mercados* siguió funcionando, como ya hemos comentado, prestando únicamente el servicio de transporte de pasajeros (figura 6). Hubo nuevas concesiones para la ampliación de su itinerario, por ejemplo, la ya comentada de 1889 y otra en 1897, y la autorización para la electrificación de sus líneas fue concedida en 1899. La inauguración de este tipo de tracción tuvo lugar en 1901 (figura 7)³¹.

29. Para hacer sus estimaciones y previsiones de ingresos, Soria echó mano de su experiencia en el *Tranvía de Estaciones y Mercados* en relación con la influencia de la estacionalidad y la meteorología: "Observada por mí, día por día, durante catorce años, me ha permitido predecir multitud de veces, con un error menor de 100 pesetas, la recaudación del *Tranvía de Estaciones y Mercados* que se obtendría en cualquier día, considerando el aspecto del cielo en las primeras horas de la mañana". Soria estimaba que enero era uno de los meses de menor recaudación del año. SORIA Y MATA [1892, pp. 21-24].

30. La convocatoria de un concurso para la contratación de la tracción de los coches y carruajes, fechada el 9 de noviembre, ya viene firmada por Gil Meléndez y Vargas como director delegado del Consejo. SORIA Y MATA [1887, p. 7], *Gaceta de Madrid* [29/7/1888, p. 298] y *La Ciudad Lineal* [5/8/1901, pp. 2-3].

31. Las concesiones de ampliación del trayecto en TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1902] y TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1905]. La autorización de la electrificación de las líneas en TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS [1904]. El tramo Bombilla-San Antonio de la Florida se autorizaría en 1900.



Figura 6: Tranvía de Estaciones y Mercados circulando por la cuesta de San Vicente (entre 1897 y 1901). Fuente: Autor desconocido. [IZQUIERDO y MARIBLANCA, 2007, p. 156].

En los años finales de siglo, el capital belga logró entrar en su accionariado hasta hacerse con su control, en un proceso similar al que iba a ocurrir en la práctica totalidad de las compañías de tranvía madrileñas [TARTAJÓ, 2014, pp. 8, 43-47]. En un artículo que escribió en 1901, se lamentaba Soria de que lo conseguido por las empresas belgas al hacerse con la mayor parte de las compañías tranviarias de Madrid, ya lo había planteado él en su día a su consejo de administración³²:

Si me hubieran auxiliado entonces (1887) [en realidad dejó la compañía en 1886] en vez de hacerme una guerra injustificada o inicua, mi empresa, exclusivamente española, hubiera absorbido y comprado con capital español a las demás empresas de tranvías extranjeras en gran parte y mi invención de la «Ciudad Lineal» (1882) formaría parte y sería el natural complemento del gran negocio de la fusión de los tranvías.

Arturo Soria estuvo dedicándose, por su parte, a, entre otros asuntos, tratar de llevar a la práctica la teoría urbanística que había ido madurando en paralelo a su actividad al frente del *Tranvía de Estaciones y Mercados*. Tras varios años de ensayos, logró la concesión del *Ferrocarril-Tranvía de Circunvalación de Madrid*, con el que pensaba dar servicio a los habitantes de varias poblaciones de la periferia madrileña y a los de la Ciudad Lineal, innovador proyecto urbano en el que deseaba poner en práctica todo su catálogo de ideas para modernizar a las ciudades del nuevo siglo entrante.

32. SORIA Y MATA, A.: “El presente y el pasado”. *La Ciudad Lineal* [16/6/1901, p. 2].



Figura 7: *Tranvías de Estaciones y Mercados* ya electrificados circulando en doble vía por la calle de Leganitos, 1905. Fuente: Autor desconocido. [IZQUIERDO y MARIBLANCA, 2007, p. 113].

Para emprender su construcción, fundó la *Compañía Madrileña de Urbanización*, cuyo núcleo de negocio principal sería, sin embargo, la explotación de las concesiones de líneas de transporte urbano e interurbano. A través de ella, Arturo Soria llegaría a gestionar hasta cinco líneas de tranvía y dos de ferrocarril del tipo económico. Al igual que hiciera cuando buscaba el dinero para iniciar la construcción de las infraestructuras y adquirir el material necesario para poner en funcionamiento el *Tranvía de Estaciones y Mercados*, en los también muy duros comienzos de su nueva empresa Soria recurrió a fórmulas similares de financiación, como la venta de acciones de varios tipos y la emisión de obligaciones hipotecarias, básicamente³³.

33. Una de las garantías que aportaba Soria de la seguridad de las obligaciones hipotecarias de su nueva empresa era que seguiría como ejemplo “el modo digno y correcto seguido en la construcción y explotación del tranvía de Estaciones y Mercados”. SORIA y MATA [1892, pp. 35-38].



Figura 8: Itinerario proyectado por Arturo Soria para el *Ferrocarril-Tranvía de Circunvalación de Madrid*. Fuente: SORIA Y MATA [1892, p. 6 bis].

De igual manera, la experiencia pasada le sirvió para manejar las relaciones con los miembros más importantes de su consejo de administración. No en vano, con ocasión de una fuerte controversia surgida en 1896 con motivo de la oposición de varios consejeros a algunas decisiones suyas, resolvió dar un golpe de mano y hacerse con el control absoluto sin contemplaciones, con lo que pudo evitar una reedición de lo vivido diez años antes [LÓPEZ RODRÍGUEZ, 2021, pp. 194-217].

5. CONCLUSIONES

El *Tranvía de Estaciones y Mercados* fue un proyecto personal de Arturo Soria y Mata, quien carecía entonces de experiencia empresarial alguna en el sector del transporte urbano. Para afrontar las importantes inversiones que suponía su puesta en funcionamiento, constituyó en 1878 la *Sociedad del Tranvía de las Estaciones y los Mercados*. Arturo Soria dirigió la compañía con eficacia y buscó su expansión oteando oportunidades de adquisición de otras compañías del sector. Sin embargo, estas operaciones necesitaban el respaldo de un consejo de administración que no llegó a controlar en la medida que hubiese deseado. A pesar de los resultados y las buenas perspectivas manejadas, tras una serie de enfrentamientos con varios de los accionistas importantes, Arturo Soria decidió dejar la dirección y vender su importante paquete accionario en 1876.

Con la ventaja que suponía el abanico de experiencias adquiridas durante su trayectoria al frente de esa empresa, unos años más tarde emprendió, por su cuenta, un nuevo proyecto empresarial mucho más ambicioso: la *Compañía Madrileña de Urbanización*, que dirigió con mano firme y llegó a gestionar varias líneas urbanas e interurbanas de tranvía y de ferrocarril.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO PEREIRA, José Ramón (1998) *La Ciudad Lineal de Madrid*. Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos.
- IZQUIERDO, José Antonio y MARIBLANCA, Rosario (2007) *Memoria Visual de Madrid*. Madrid, Ediciones La Librería.
- JULIÁ, Santos (1989) “De poblachón mal construido a esbozo de gran capital: Madrid en el umbral de los años treinta”. En: Ángel Bahamonde Magro y Luis Enrique Otero Carvajal (eds.) *La sociedad madrileña en la Restauración*. Madrid, Comunidad de Madrid / Alfoz / UCM, 137-149.
- LÓPEZ BUSTOS, Carlos (1998) *Tranvías de Madrid*. Madrid, Edimat.
- LÓPEZ RODRÍGUEZ, Armando (2021) *Arturo Soria y La Ciudad Lineal. El sueño de un rebelde*. Sevilla, Renacimiento.
- MAURE, Miguel Ángel (1991) *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*. Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- OTERO CARVAJAL, Luis Enrique y PALLOL TRIGUEROS, Rubén (2009) “El Madrid moderno, capital de una España urbana en transformación, 1860-1931”. *Historia contemporánea*, 39, 541-588.
- SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Francisco (2006) “Apuntes para una historia del tranvía de sangre de Jerez de la Frontera”. *Vía Libre*, 502, 83.
- SOCIEDAD DEL TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS (1880) *Memoria presentada por el Consejo de Administración. Ejercicio 1879*. Madrid, Imprenta de G. Gil.
- SOCIEDAD DEL TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS (1881) *Memoria presentada por el Consejo de Administración. Ejercicio de 1880*. Madrid, Imprenta de G. Gil.
- SOCIEDAD DEL TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS (1885) *Memoria presentada por el Consejo de Administración. Ejercicio de 1884*. Madrid, Imprenta Central.
- SORIA Y MATA, Arturo (1887) *Consideraciones acerca de la situación de la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid en mayo del año 1887*. Madrid, Establecimiento Tipográfico de Ricardo Fe.
- SORIA Y MATA, Arturo (1892) *Ferrocarril-Tranvía de Circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo: Datos y noticias referentes a su construcción y explotación*. Madrid, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneira.
- TARTAJO, José Antonio (2014) *Tranvías de Madrid. Nueva historia abreviada*. [En línea] [Consulta: 2/6/2020] <<https://electrovia.blogspot.com/2014/03/tranvias-de-madrid-nueva-historia.html>>.
- TARTAJO, José Antonio (2018a) “El Ómnibus Canterac”. *Madrid, Transportes Urbanos*. [En línea] [Consulta: 2/6/2020] <<https://electrovia.blogspot.com/2018/07/el-omnibus-canterac.html>>.
- TARTAJO, José Antonio (2018b) “Los ómnibus de las Compañías de tranvías”. *Madrid, Transportes Urbanos*. [En línea] [Consulta: 2/6/2020] <<https://electrovia.blogspot.com/2018/08/los-omnibus-de-las-companias-de-tranvias.html>>.
- TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS (1902) *Tranvía de Estaciones y Mercados. Extracto de las concesiones y ampliaciones otorgadas*. Madrid, Imprenta municipal.

- TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS (1904) *Escritura de sustitución del motor de sangre por el eléctrico de cable aéreo*. Madrid, Imprenta municipal.
- TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS (1905) *Escritura de concesión de la prolongación de las líneas de Estaciones y Mercados desde la calle de Carretas hasta el vértice del ángulo que forman las líneas Sur y Oeste de la verja que cierra el jardín de la plaza del Progreso, pasando por las calles de la Concepción Jerónima y Barrionuevo, otorgada en 5 de junio de 1897*. Madrid, Imprenta municipal.
- VALENZUELA, Manuel (1989) "Transporte y estructura metropolitana en el Madrid de la Restauración. Historia de una frustración". En: Ángel Bahamonde Magro y Luis Enrique Otero Carvajal (eds.) *La sociedad madrileña en la Restauración*, Madrid, Comunidad de Madrid / Alfoz / UCM, 377-399.