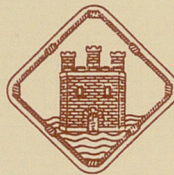


VOLUMEN XXX (2018)

Anales COMPLUTENSES

VOLUMEN XXX
(2018)

ISSN: 0214-2473



Institución de Estudios Complutenses
Alcalá de Henares

ANALES COMPLUTENSES





Anales COMPLUTENSES

VOLUMEN XXX
(2018)

ISSN: 0214-2473



Institución de Estudios Complutenses
Alcalá de Henares

Anales Complutenses XXX - 2018

Dirección / Editors

F. Javier GARCÍA LLEDÓ (IEECC)

Consejo Editorial / Publications Comitee

Sandra AZCÁRRAGA CÁMARA (U. Autónoma de Madrid - Museo Arqueológico Regional)

Luis GARCÍA GUTIÉRREZ (Academia de San Dámaso)

Jorge GONZÁLEZ GARCÍA- RISCO (Universidad de Alcalá de Henares - IEECC)

Pilar LLEDÓ COLLADA (IEECC)

Germán RODRÍGUEZ MARTÍN (Museo Nacional de Arte Romano de Mérida)

José VICENTE PÉREZ PALOMAR (Ayuntamiento de Alcalá de Henares)

Comité Científico / Advisory Boards

Enrique BAQUEDANO PÉREZ (Museo Arqueológico Regional. Comunidad de Madrid)

Julia BARELLA VIDAL (Universidad de Alcalá - Escuela de Escritura)

Helena GIMENO PASCUAL (Universidad de Alcalá - Centro CIL II)

Alberto GOMIS BLANCO (Universidad de Alcalá)

Ángela MADRID Y MEDINA (CECEL-CSIC)

Miguel Ángel MANZANO RODRÍGUEZ (Universidad de Salamanca)

Antonio MARTÍNEZ RIPOLL (Universidad de Alcalá)

Wifredo RINCÓN GARCÍA (CSIC)

Peter ROTENHOEFER (*Kommission für Alte Geschichte und Epigraphik*. Munich)

Esteban SARASA SÁNCHEZ (Universidad de Zaragoza)

Edita:

Institución de Estudios Complutenses

PALACIO LAREDO

Paseo de la Estación, 10

28807 - Alcalá de Henares (Madrid)

Teléfono: 918802883 - 918802454

Correo electrónico: ieecc@ieecc.es

Anales Complutenses es una revista anual, editada por la Institución de Estudios Complutenses, que tiene como objetivo publicar artículos originales y recensiones con una cobertura temática amplia, aunque especialmente centrados en la historia de Alcalá de Henares y su entorno. Fue fundada en 1987 y, desde este año 2014 está bajo la dirección de Francisco Javier García Lledó. Está abierta a todos los investigadores que deseen utilizar sus páginas para dar a conocer sus trabajos y estudios. Los artículos recibidos son examinados tanto por el Consejo Editorial como por el Comité Científico, los cuales deciden sobre el interés de su publicación. **Los autores deben ajustarse estrictamente en la presentación de sus trabajos a las normas de presentación incluidas al final de este volumen.**

Las opiniones y hechos consignados en los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores. La IEECC no se hace responsable, en ningún caso, de la credibilidad, veracidad, autenticidad y originalidad de los trabajos

Reservados todos los derechos: ni la totalidad ni parte de esta Revista pueden reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación o sistema de recuperación, sin permiso. Cualquier acto de explotación de sus contenidos precisará de la oportuna autorización.

Imprime:

Solana e hijos Artes Gráficas, S.A.U.

ISSN: 0214-2473

D.L: M-22933-1987



ÍNDICE

Presentación

LLEDÓ COLLADA, Pilar 7

Introducción a este número

GARCÍA LLEDÓ, Francisco Javier 9

ESTUDIOS

Auristela y otras estrellas del Persiles

BARBEITO CARNEIRO, M^a Isabel 13-43

San Agustín de Hipona y santa Rita de Casia: Esculturas de Juan Alonso Villabrille y Ron para los Agustinos Recoletos de Alcalá de Henares

CANO SANZ, Pablo 45-86

Justo y Pastor y su arca perdida (o no tan perdida)

CHAMORRO MERINO, Gustavo y PRIM GOICOECHEA, Juan Miguel 87-121

Recibimiento a las reliquias de los Santos Niños, Alcalá 1568

DÍAZ RISCO, Juan 123-146

D. Niceto Alcalá Zamora, su relación con Alcalá de Henares

FERNÁNDEZ LÓPEZ, Rafael 147-184

El tranvía a vapor de Canillejas a la ciudad de Alcalá de Henares. 1903

GARCÍA CARVAJAL, Pedro Manuel 185-218

Los individuos de la calle Empecinado 4 (Alcalá de Henares)

GÓMEZ-MORENO, Felipe, et alii 219-238

Los catedráticos de la facultad de Teología de la Universidad de Alcalá de Henares (1650-1699). Catálogo de biografías universitarias
GUTIÉRREZ TORRECILLA, Luis Miguel 239-290

El Colegio de Santa Catalina Mártir o de Los Verdes en el primer tercio del siglo XIX: El pleito por las rentas de las memorias de D^a Juana de Gamboa
LLEDÓ COLLADA, Pilar 291-331

Paseos y plantíos de Alcalá del siglo XVIII
SÁNCHEZ MOLTÓ, M. Vicente 333-367

El campo de radiación gamma de El Encín en Alcalá de Henares
SANCHEZ de RIBERA PECCI, Ambrosio 369-396

Restauración de la caja de caudales del siglo XVI-XVII de la ciudad de Alcalá de Henares
DANZÈ, Mario y ALAGUERO PÉREZ, Pilar 397-426

ACTIVIDAD INSTITUCIONAL

Memoria de actividades 427-444

NORMAS GENERALES PARA COLABORADORES 445-454

EL TRANVÍA A VAPOR DE CANILLEJAS A LA CIUDAD DE ALCALÁ DE HENARES. 1903

Pedro Manuel García Carvajal

Maestro de Educación Primaria en el CEIP Andrés Segovia

de Torrejón de Ardoz

Institución de Estudios Complutenses

pedromanuel.garciacarvajal@gmail.com

RESUMEN

Arturo Soria y Mata dirigió la Compañía Madrileña de Urbanización, empresa que tuvo al ferrocarril y al tranvía como pilar sobre el que apoyar sus proyectos urbanísticos. Una de las líneas proyectadas se presentó para su concesión en 1903 y pretendía unir el pueblo de Canillejas con la Ciudad de Alcalá de Henares. Después de diez años de burocracia, necesarias modificaciones del proyecto y circunstancias económicas de la empresa, este tranvía que habría de sustentar el ideal urbanizador de Arturo Soria jamás penetró en la ciudad complutense.

Palabras claves: *Tranvía a vapor de Canillejas a Alcalá de Henares, Arturo Soria y Mata, Compañía Madrileña de Urbanización.*

RÉSUMÉ

Arturo Soria y Mata a dirigé la Compagnie Madrilène d'Urbanisation (CMU), entreprise qui a utilisé la voie ferrée et le tramway comme pilier pour établir ses ambitions urbanistiques. Un des projet de ligne a été présenté pour sa concession en 1903 et prétendait relier le village de Canillejas à la ville d'Alcalá de Henares. Après dix ans de bureaucratie, de nécessaires modifications du projet et des aléas économiques de l'entreprise,

ce tramway qui aurait dû soutenir l'idéal d'urbanisme d' Arturo Soria n'est jamais entré dans la ville «complutense».

Mots clés: *Tramway à vapeur de Canillejas à Alcalá de Henares, Arturo Soria y Mata, Compagnie Madrilène d' Urbanisation (CMU).*

1. LOS TRANVÍAS

La ciudad de Alcalá de Henares contaba con un servicio de ferrocarril desde el año 1859, en que se inauguró oficialmente el tramo hasta Guadalajara de la línea de Madrid a Zaragoza (Sánchez Moltó: 2015, 219). Sin embargo, el tranvía, que empezaba un período de gran expansión en Europa y en España, nunca llegó a circular por esta ciudad a pesar de los otros dos intentos, de 1871 y 1878¹, de implantación como se verá en este artículo y un siguiente dedicado a ellos.

Los tranvías, a diferencia de los ferrocarriles que circulaban por explanaciones propias (Tartajo, 2006: 3), marchaban sobre vías públicas². El ferrocarril de la línea de Zaragoza transitaba por una explanación propia separada de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera; el tranvía proyectado para Alcalá y que pretendía conectarla con Canillejas³ lo iba a hacer por vías colocadas en uno de los laterales de la misma calzada de la citada carretera pero también sobre el firme de diversas calles de la ciudad complutense como se verá en el proyecto que Arturo Soria y Mata quiso emprender.

La novedad de esta nueva línea en cuanto a tracción estaba en que sería con motor de vapor en vez de ser tirado con caballerías o motor “de sangre”, entre otras cosas porque los más de 22 kilómetros de recorrido hacían “inadmisible” la tracción animal. La utilización de caballerías era posible en líneas de corta distancia y con perfil longitudinal no muy complicado (Alberich, 2013: 9).

Los tranvías a vapor tuvieron su origen en 1858, cuando un americano apellidado Brennand colocó un pequeño motor de vapor en la cabina del conductor del tranvía como forma de ayudar a la tracción animal. Será en la década de los 80 del siglo XIX cuando el vapor en los tranvías se empiecen a generalizar, produciendo grandes ventajas pero también inconvenientes como los innumerables accidentes por la convivencia

¹ De 1930 existe un proyecto de tranvía eléctrico que formaba parte de un Ejercicio de Reválida y que se tratará en el siguiente artículo.

² Artículo 69 de la Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 (Bravo Moltó, 1891: 52).

³ Canillejas fue uno de los pueblos absorbidos por el municipio de Madrid entre 1948 y 1954 (junto con Barajas, Canillas, La Alameda, Vallecas y Vicálvaro) y que pertenecieron al partido judicial de Alcalá de Henares (Institución de Estudios Complutenses, 2014: 285). La anexión total de Canillejas a Madrid se aprobó por Decreto de 24 de junio de 1949 (Boletín Oficial del Estado, nº 211, 30 de julio de 1949: 3.360).

—surgieron las primeras legislaciones reguladoras— en la misma vía con otros medios de transporte, el deterioro que generaba la instalación de los raíles en las vías públicas y el hecho de que la circulación de las locomotoras por las calles espantaban a las caballerías y produjeran atropellos de personas (Alberich, 2012:2). Esta razón explica que el Ayuntamiento de Madrid se opusiera al vapor por las calles y por eso las líneas arrancaban de puntos periféricos como Ventas del Espíritu Santo, Puente de Vallecas, Puente de Toledo o San Antonio de la Florida excepto el tranvía de vapor que partía de la calle Alfonso XII (Alberich, 2013: 10). Sin embargo, como se verá en la ciudad de Alcalá, se recibiría con entusiasmo pese a algunas observaciones para hacer su tránsito lo menos conflictivo posible.

Una de las características del tranvía de Arturo Soria es que carecía del carácter de transporte urbano que facilitase el flujo de movimientos internos en la ciudad. No consta que la línea tuviera más paradas que la de cabecera, en el final del trayecto, y una intermedia en alguna calle céntrica de la ciudad. Desde luego, como se verá, no se trataba de un recorrido que serpenteara por todo el casco urbano de manera que diera servicio a los barrios sitos al sur de la calle Mayor.

2. ARTURO SORIA Y MATA Y SU IDEAL DE URBANIZACIÓN

Arturo Soria y Mata (1844-1920) fue un hombre polifacético⁴. Tras no lograr el acceso a la Escuela de Ingenieros de Caminos, desempeñó su vida profesional en la burocracia. Pese a ello, su vocación científica siempre estuvo muy presente en su obra. Los ferrocarriles y el urbanismo ocuparon un papel primordial en sus preocupaciones higienistas; se oponía al concepto tradicional de ciudad abigarrada, insalubre, con disparidad de precios en la vivienda y donde se establecían barriadas obreras para concentrar a la

⁴ Existe una calle a él dedicada en Alcalá. Su talento científico y técnico contrastaba con ideas tan impactantes como la que apareció en su libro *El progreso indefinido* (Madrid, 1898): “Establezcamos primero la supremacía de la raza blanca sobre todas las demás, franca y virilmente, por la fuerza bruta si es preciso para su legítima defensa, sin romanticismos socialistas ni hipocresías democráticas, y que después luchen los blancos entre sí. ¿No caben holgadamente sobre nuestro globo más de 6.000 millones de habitantes, por ejemplo? Pues es justo y natural que estos 6.000 millones de hombres sean blancos, y que al llegar el trance doloroso de que un individuo de la humanidad tenga que desaparecer por falta de asiento en el festín de la vida, que el que se marche sea negro o sea amarillo o mestizo, nunca blanco que representa la perfección superior...” (Terán, 1999: 106).

población más humilde, lo que entendía como un generador de odio y conflictos sociales. La planificación de avenidas rectas, lineales, en cuyo ejes centrales se establecieran todas las infraestructuras (vías para ferrocarriles y tranvías, conducciones de agua, teléfonos, gas, vapor para las calefacciones de las casas, tubos neumáticos para envío de correo...) permitirían concentrar la población en toda la longitud de una manera antiespeculativa en la que todas las clases sociales pudieran vivir juntas y de una forma más higiénica que en el interior de las grandes urbes, pues el hecho de “ruralizar la ciudad”, acercar ésta al campo y el campo a la ciudad permitiría unas condiciones más saludables (Maure 1991: 62-80). De este modo es como nació la Compañía Madrileña de Urbanización (en adelante CMU) y con la que realizó parte de la Ciudad Lineal en municipios del partido judicial de Alcalá de Henares, hacia donde era más fácil extender la ciudad de Madrid porque el precio del suelo era más económico y porque no encontraba el impedimento del río Manzanares y los encinares reales del oeste.

En 1912, Hilarión González del Castillo (La Ciudad Lineal⁵, 10/04/1912, nº 481, página 4) deja clara sus intenciones de expansión de Madrid a través de un artículo: “...grandes proyectos de la Compañía Madrileña de Urbanización, encaminados á hacer una Ciudad Lineal como barriada anillo de 50 kilómetros alrededor de Madrid, á extenderla después por toda la provincia, yendo, por una parte, hacia la Sierra del Guadarrama, yendo, por otra, hacia Alcalá de Henares” con objeto de servir de ejemplo a otras compañías españolas para “la construcción de nuevas, florecientes y riquísimas ciudades lineales”. Es claro que el elemento vertebrador de estas urbes lineales debía ser el ferrocarril o el tranvía⁶ y que, en concreto el de

⁵ La Ciudad Lineal era una publicación periódica que aparecía como “órgano oficial de la Compañía Madrileña de Urbanización”, fundada en 1894 por el ingeniero y urbanista Arturo Soria y Mata (1844-1920) para la construcción de “barriadas cómodas, higiénicas y baratas” en donde “se haga compatible la vida del campo con la proximidad al centro” de la ciudad, y bajo el lema: “Para cada familia, una casa; en cada casa, una huerta y un jardín”. A través de ella se difunde en España un proyecto ideológico, social y urbano que cristalizó en la construcción de la Ciudad Lineal ante la presencia del aumento de las masas populares en las ciudades y el desarrollo del transporte ferroviario urbano que posibilita la expansión ordenada de las urbes. (Fuente: Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España)

⁶ En los *Principios fundamentales de la Ciudad Lineal* (Collins y Flores 1968: 302-307) que Soria redactó se explica que la forma de las ciudades deriva de las formas de locomoción y que ésta debe ser alargada, de la misma manera que las vías férreas. Además, la construcción de los tranvías era fundamental para garantizar el éxito de las urbanizaciones previstas (Alberich, 2013: 59).

Canillejas a Alcalá, parecía llamado a favorecer un continuo urbano o “ciudad línea” entre la Villa de Madrid y la Ciudad de Alcalá, “ciudades punto”, con el paso del tiempo.

Fallecido Arturo Soria, sus hijos y colaboradores continuaron su obra y este fragmento del folleto *The Linear City* (1924) impreso por la CMU expresa la idea de linearidad en donde la ciudad de Alcalá se veía afectada: “Como sistema de urbanización, la ciudad lineal puede adoptar una de estas formas: [...] 2ª., como barriada de unión de dos ciudades a través de campos desiertos; tal podría ser la ciudad lineal entre Madrid y Alcalá de Henares, o entre Madrid y Colmenar Viejo, o entre Reus y Tarragona, o entre Algeciras y Gibraltar, etc.” (Collins y Flores 1968: 337-341).

3. EL TRANVÍA A VAPOR DE ARTURO SORIA, 1903

La primera noticia que se tiene de la iniciativa es de 26 de julio de 1903, cuando la Jefatura de Obras Públicas no veía inconveniente en acceder a la solicitud de la CMU siempre que se llevaran a cabo catorce prescripciones o modificaciones que habían de realizarse antes de empezar las obras. Estas prescripciones tenían que ver con actuaciones en las carreteras, condiciones de las máquinas de vapor y de la explotación de la línea. Por aquellas fechas ya se conocía que los ayuntamientos habían informado favorablemente y consideraban el tranvía como un beneficio para la comarca. La Dirección General de Obras Públicas envió el proyecto y el expediente al Negociado de Ferrocarriles del ministerio el 5 de agosto de 1903 y éste lo devolvió a la Dirección General el 1 de septiembre. Este organismo lo remitió con informe a la Sección Segunda del Consejo de Obras Públicas, quien lo devolvió el 17 de noviembre (Archivo General de la Administración (=AGA), 25/28622. Expediente nº6).

El 30 de noviembre de 1903 y en calidad de Director de la CMU, Soria escribió al Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas (en adelante Ministro de Obras Públicas) solicitando la concesión⁷ de un tranvía desde el pueblo de Canillejas a la Ciudad de Alcalá de Henares

⁷ La aprobación de los proyectos de tranvías, y la concesión de los mismos, que fueran a transitar de manera simultánea por carreteras del Estado y de vías urbanas, como es el caso que nos ocupa, correspondía al Ministerio de Fomento según los artículos 79 y 93 del Reglamento para la ejecución de la Ley General de Ferrocarriles, aprobado por Real Decreto de 24 de mayo de 1878 (Moutón, 1908: 196-205).

(Figura 1). Esta petición llegó al Gobernador Civil de la Provincia de Madrid, en adelante Gobernador Civil (AGA, 25/28514. Carpeta nº1).

La conexión con el núcleo urbano de Madrid, a través de la fuente de Cibeles, se hacía a través de otra de las líneas que la CMU explotaba: la que unía la primera barriada de la Ciudad Lineal⁸ con Ventas. En este caserío, en los confines de la ciudad, situado junto al arroyo Abroñigal que hoy ocupa la autovía urbana M-30 empalmaba con la línea de la Compañía del Tranvía del Este⁹ (Alberich, 2013: 60) para llegar a esa capital. El sueño de Soria de haber enlazado su Ciudad Lineal con el ensanche madrileño, en el cruce de las calles Goya y Serrano con la carretera de Madrid a Alcalá, en 1899 tampoco llegó a realizarse (Maure, 1991: 147).

El expediente de concesión revela que el tranvía iría por la carretera de primer orden a Francia por La Junquera, pasaría por las inmediaciones de San Fernando, atravesaría parte de Torrejón de Ardoz por su extremo meridional y entraría en la ciudad complutense haciendo el siguiente recorrido: Puerta de Madrid, se explicará cómo se planteó su demolición aprovechando el paso del tranvía, calle Cardenal Cisneros, plaza de los Santos Niños, calle Mayor y final frente a la “nueva Plaza de Toros” que ya estaba en la carretera antes citada desde 1879 y donde estaría ubicado el depósito de locomotoras y coches. Parece lógico deducir, ya que no se menciona, que la vía discurriría a lo largo de toda la calle de Libreros.

El proyecto se anunció en “Gaceta de Madrid” el 6 de diciembre de 1903 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Madrid el día 16 de diciembre del mismo (Figura 2). En los 30 días de exposición pública¹⁰ no se presentaron otros proyectos que lo mejorasen ni en el Gobierno Civil ni en la Dirección General de Obras Públicas, según informaron el Gobernador Civil el 18 de enero de 1904 y el Director General de Obras Públicas el 30 del

⁸ Antiguo barrio de la Concepción. El 28 de marzo de 1898 obtuvo la concesión, se inauguró el 26 de julio de 1899, su longitud era de 2.400 metros, tenía vía única con apartaderos y tracción animal. El 3 de agosto de 1902 se autoriza el cambio a tracción de vapor y el 12 de julio de 1903 queda en funcionamiento toda la longitud de la línea con este nuevo tipo de tracción (López Bustos, 1998: 66). Otra forma de acceder a la ciudad, hasta los Cuatro Caminos, era por los términos de Fuencarral y Chamartín (*Ibidem*).

⁹ Estaba integrada en la *Société Générale des Tramways Electriques de Espagne* desde 1899, que pasa a denominarse Compañía General de Tranvías de Madrid aunque legalmente las concesiones y el billeteaje conservaban el nombre de las antiguas compañías (Consejería de Transportes..., 2008 :42-46).

¹⁰ En cumplimiento del artículo 81 del Reglamento de 24 de mayo de 1878.

mismo mes. Contaba con los cinco siguientes elementos¹¹: memoria descriptiva con cálculo de rendimientos probables, planos, pliego de condiciones facultativas, tarifas de precios máximos de peaje y transporte para viajeros y mercancías, presupuestos parcial y general. Por todo ello, tanto el Gobernador Civil como el Negociado de Ferrocarriles del ministerio, solicitaron se instruyera el expediente informativo para la concesión según establecían los artículos 82 y 84 del Reglamento de 1878¹².

En la revista “Los Transportes Férreos” se opinaba¹³, que “Hé aquí un tranvía que, por su trazado, será bastante paralelo la actual línea de Madrid Zaragoza; desde el momento que cualquiera nueva vía ferroviaria ha de constituir una especie de paralela, nosotros no podemos aplaudir la idea de tales construcciones”.

Sin embargo, este tranvía iba a tener importancia como vector de provisión de productos hortofrutícolas a la capital, provenientes de la comarca alcalaína y de Torrelaguna –adonde también quiso llevar otra línea– para lo que el Parador del Espíritu Santo pretendía adquirirse y convertir en estación, mercado alhóndiga donde los agricultores pudieran almacenar y vender sus mercancías y lugar donde proveer a las locomotoras de agua y carbón al principio de la línea¹⁴.

El proyecto a través del informe elaborado por el ingeniero encargado de la confrontación sobre el terreno

El proyecto fue confrontado sobre el terreno el 28 de marzo de 1904 por Carlos Casado, ingeniero del Ministerio de Obras Públicas, tras lo cual firmó un informe fechado el 12 de abril de 1904 y cuyos datos se exponen a continuación (AGA, 25/28514. N^o 1).

La longitud de la línea sería de 22.218, 75 metros y la única vía tendría un ancho de 1,44 metros y apartaderos, de 110 metros de longitud, para el cruce de los trenes en los extremos de la línea y en la mitad de ésta. Se calculó un presupuesto general de 604.704,50 pesetas, para lo cual se pagó el 1% de fianza: 6.047,05 pesetas; ese presupuesto suponía un coste de

¹¹ Artículo 78 del anterior reglamento.

¹² El reglamento mencionado en la anterior nota.

¹³ Los Transportes férreos (Madrid, 1903). 8/12/1903, página 7.

¹⁴ La Ciudad lineal (Madrid. 1897). 20/3/1904, número 193, página 11.

27.216,56 pesetas por kilómetro, lo que el ingeniero encargado de la confrontación sobre el terreno consideró deficiente debido a que alguno de los precios de las distintas unidades de obra pudo resultar demasiado barato.

La línea era prolongación de otras dos de la misma Compañía Madrileña de Urbanización: una, ya construida y en explotación, que unía las Ventas del Espíritu Santo con Ciudad Lineal y otra, ya concedida pero pendiente de construcción, que uniría Ciudad Lineal con el pueblo de Barajas previo paso por Canillejas. Todas estas líneas eran, a su vez, prolongación de la línea del Tranvía del Este que unía la Puerta del Sol con las Ventas del Espíritu Santo, eléctrica desde el año 1900 (Tartajo, 2014b: 12).

La vía iba a colocarse sobre el paseo derecho de la carretera, lo cual era una ventaja debido a que la mayoría de los ventorros se situaban en el lado izquierdo. El ingeniero sugirió que el carril exterior de la vía estuviera separado 0,5 metros de la arista interior de la cuneta o más en caso de que se perjudicara a los árboles de la carretera.

El proyecto proponía un sistema de vía con carril Phoenix de 33 kg/metro lineal apoyados y sujetos, mediante escarpías, a las traviesas de pino creosotadas de 1,8 metros de longitud y espaciadas 1,16 metros de eje a eje. La vía se asentaría sobre una zanja o caja de 30 centímetros de profundidad y 1,80 metros de ancho; primero se colocarían las traviesas y después los carriles sin sobresalir de la superficie de la carretera para evitar resaltes. Todo el sistema de vía se valoró positivamente porque era el mejor y porque lo empleaban los tranvías eléctricos en Madrid.

Se sabía que no habría estación en Canillejas porque ya existía la de la línea de Ciudad Lineal a Barajas; en Torrejón de Ardoz habría una estación-apeadero con despacho de mercancías, habitación para el encargado y sala de espera en el cruce del camino de la estación de ferrocarril con la carretera. En la ciudad de Alcalá no habría estación pues era imposible ubicarla en un sitio tan céntrico como el que recorría el tranvía por el casco urbano así que la solución era alquilar una planta baja en alguna de las calles recorridas por el tranvía y que sirviera de despacho de equipajes, encargos y sala de espera para viajeros¹⁵; el depósito cochera para locomotoras y coches estaría en el lado izquierdo de la actual avenida de Guadalajara, frente a la extinta plaza de toros, y constaría de vías de acceso,

¹⁵ Era práctica habitual, para evitar construir una nueva edificación, establecer las estaciones y los despachos de billetes en los bajos de algún edificio próximo a la terminal (Alberich, 2012: 9).

placa giratoria, depósito de agua, fosos para el registro de máquinas y coches así como el número de operarios necesarios. El hecho de que se mencione sólo una parada en un local alquilado hace deducir que el tranvía carecería de uso como transporte urbano dentro de Alcalá.

El material móvil, que el ingeniero ministerial consideraba suficiente, estaría compuesto por dos locomotoras, cuatro coches para viajeros, dos furgones para equipajes y mercancías, dos vagones-cuadra para mercancías, dos vagones de bordes altos para mercancías, una jaula para ganado y un vagón-cuadra.

Las curvas del trazado eran las mismas que las que dibujaba la carretera, con radios entre 125 y 2.500 metros mientras que en Alcalá había tres curvas con radios complicados de 10 metros, 12,5 metros y 20 metros que corresponderían a los quiebros obligados por la primitiva configuración de la plaza de los Santos Niños y cuya confrontación correspondía al arquitecto municipal complutense en vez de al ingeniero encargado de esta labor en la carretera estatal.

La anchura de la carretera no suponía problemas ya que era igual o superior a 11 metros pero surgían complicaciones en varios pasos: el puente sobre el arroyo de Canillejas, el pontón Angosto, el puente de Viveros en el kilómetro 16, el pontón de Torrejón en el kilómetro 21, el puente sobre el Torote con una anchura entre pretiles de 5,6 metros y el pontón sobre el Camarmilla¹⁶ que tenía una anchura de 5,5 metros.

El tranvía iba a ocupar un ancho de 2,20 metros, así que los anchos superiores a 7 metros no representaban inconvenientes para el paso de carruajes y peatones; los anchos inferiores a 7 metros, que se constataban en el pontón Angosto y sobre los arroyos Torote y Camarmilla, generaban problemas si los carros llevaban cargas que sobresalían de las paredes de los mismos. La solución fue sencilla para el pontón Angosto porque podría ganarse hasta 9,10 metros pero los otros dos pasos alcalaínos fueron dos grandes quebraderos de cabeza para Arturo Soria pues los técnicos de la administración estatal forzaron la realización de soluciones que resultaban caras a la compañía peticionaria.

Las pendientes que resultaron de las mediciones realizadas en la confrontación por parte del ingeniero encargado de la carretera diferían bastante de las que figuraban en el proyecto. En éste no se superaba el 4% mientras que el técnico ministerial obtenía pendientes del 5,6% y 4,28%

¹⁶ Los puentes sobre el Torote y el Camarmilla se encuentran dentro del término municipal de Alcalá.

entre el kilómetro 10 y 11; del 4,42% en el puente de Viveros; del 8,14%, 7,02% y 5,58% en la cuesta de las Fuentecillas situada entre el Jarama y el actual parque empresarial de San Fernando. Aunque las medidas obtenidas por el ingeniero no ponían en peligro la explotación del tranvía, se dudaba de si los motores que empleaban las locomotoras utilizadas por la CMU en esos momentos pudieran culminar la cuesta de las Fuentecillas y por eso se propuso fraccionar el coche –lo que perjudicaría la explotación– o que el tranvía abandonara la carretera para salvar dicha altura sin llegar a pendientes tan excesivas.

El ingeniero reparó en el olvido del servicio de teléfono en las estaciones para avisar del cruce de trenes y obligó a la instalación de este equipamiento. Sin embargo, tachó de acertado el pliego de condiciones que permitía a la CMU la subasta de la construcción.

Las tarifas examinadas resultaron aceptables pues no diferían de las de otros tranvías. La tarifa de “gran velocidad” sería de 0,10 pesetas por kilómetro y viajero, habiendo tan sólo una clase. En cuanto a la tarifa de “pequeña velocidad”, existían tres clases: para ganados, para carruajes con derecho doble al de la tarifa para ganado y para carruajes cuando fueran con velocidad de viajeros.

Sin embargo, el ingeniero entendió que el cálculo de rendimientos disminuiría notablemente si se construyera el tranvía porque Torrejón de Ardoz y Alcalá estaban ya unidos a Madrid por el ferrocarril, el cual disponía de tarifas menores que restarían viajeros e ingresos al tranvía. Además, el antecedente vivido en los tranvías de Leganés y Vallecas¹⁷ hacía prever una disminución absoluta de mercancías.

En resumen, el ingeniero Carlos Casado manifestó que el proyecto podía aprobarse técnicamente en lo que se refería a la parte estatal del recorrido pero llevando a cabo las siguientes modificaciones:

¹⁷ El tranvía que habría de llegar hasta Arganda por Vallecas resultó ser una línea para servicio de pasajeros entre Vallecas y Madrid y para transporte de piedras de yeso de las canteras vallecanas; la compañía tranviaria renunció a la concesión entre las canteras y Arganda debido a que esta localidad de la Alcarria de Alcalá ya estaba servida por el ferrocarril (Tartajo, 2014b: 33); En el libro “Continental Steam Tramway” se lee que el tranvía a vapor no llegó a Arganda “presumiblemente por la apertura de un competitivo ferrocarril de vía estrecha que llegó a dicha población en 1886” (López Bustos, 1998: 79). El tranvía de Madrid a Leganés pudo verse afectado por el ferrocarril pues esa localidad ya contaba con una estación ferroviaria desde la inauguración del primer tramo en 1876, dentro de la línea de Madrid a la frontera portuguesa (Blanch, 2014: 454).

1ª. La vía iría sobre el paseo izquierdo desde el origen de la línea hasta la finca La Alameda, ubicada en el municipio de Canillejas, y desde allí iría sobre el paseo derecho hasta Alcalá. La distancia a la arista interior de la cuneta sería de medio metro, pudiendo aumentar para no perjudicar al arbolado.

2ª. Debía levantarse un nuevo perfil de la carretera con las verdaderas rasantes y adaptando el trazado a ellas.

3ª. Había que estudiarse una solución para que la cuesta de las Fuentecillas no superara una pendiente del 5,5 %. Además, la solución pasaba por abandonar la carretera en ese tramo.

4ª. Debía presentarse un proyecto de ensanche del puente del Torote en el que se contemplara la construcción de dos polémicos andenes metálicos volados de 75 centímetros de ancho y cuyo coste se añadiera en el presupuesto del tranvía.

5ª. El tranvía abandonaría la carretera en el momento de cruzar el arroyo Camarmilla y, posteriormente, se uniría a ella. El nuevo paso debía construirse aguas abajo del pontón existente. Para ello, se debía realizar un proyecto en el que también figurase el coste.

6ª. Había de incluirse el coste de la instalación del teléfono entre las estaciones y la cochera de Alcalá.

7ª. La CMU estaba obligada a conservar la entrevía y 50 centímetros a los lados de los carriles para no perjudicar el tránsito público. Así mismo, dentro de esta prescripción figuraban los siguientes requisitos:

– Las máquinas tendrían cubierto el mecanismo con faldones de palastro¹⁸ para no espantar a las caballerías y ganados. Las locomotoras y los coches debían ser nuevos y de la mayor calidad; si alguno se averiase, después de las reparaciones, no podría volver al servicio público hasta que no lo revisara y autorizara el ingeniero inspector de la línea.

– No se abrirían los purgadores de los cilindros ni otra vía de desagüe ni se picaría el fuego durante el recorrido por la carretera.

– Todas las señales acústicas debían hacerse con bocina, corneta o campana.

– Debían cumplirse todas las condiciones establecidas por el artículo 121 del Reglamento de 24 de mayo de 1878.

El informe de Carlos Casado pasó al Ingeniero Jefe de la Jefatura de Obras Públicas, Enrique Cardenal, quien transmitió al Gobernador Civil que

¹⁸ Chapa o plancha pequeña. Hierro o acero laminado (Diccionario de la Real Academia Española).

daba por buena la aprobación del proyecto siempre que se tuvieran en cuenta las prescripciones realizadas por Casado. Esta comunicación se firmó el 8 de junio de 1904 (AGA, 25/28514. N^o1).

La ciudad de Alcalá y el proyecto de Arturo Soria

El 10 de junio de 1904, El Gobernador Civil envió al alcalde de Alcalá, que en ese momento era José Jaramillo y Coronado, el expediente y el proyecto del tranvía para cumplir con lo que establecido por el artículo 87 del Reglamento de 1878. Todo ello estuvo a disposición de los complutenses durante 30 días en la Secretaría del ayuntamiento con el objeto de oír las reclamaciones que no hubo. El 29 de julio se entregó el proyecto al arquitecto municipal Martín Pastells y Papell, quien emitió un informe el 19 de agosto de 1904 con las siguientes observaciones (AGA, 25/28514. N^o1):

1^a. Las vías habían de colocarse a un lado de la calle para dejar paso a los carruajes. El carril exterior de la vía estaría separado de la arista de la acera contigua una distancia de 60 centímetros.

2^a. Se dejaría en buen estado todo el pavimento que hubiera que levantar para el asiento de las vías y se obligaría a la CMU a conservar en buenas condiciones, a juicio del Ayuntamiento de Alcalá, la zona que fuera a comprender la vía y una faja de 50 centímetros a ambos lados de los carriles.

3^a. El enlace de la Plaza de los Santos Niños con la Calle Mayor se haría adoptando un trazado de común acuerdo con la CMU y el Ayuntamiento de Alcalá aunando los intereses de ambos y en vista del plano de alineación oficial para dicha plaza¹⁹ si ésta pudiera realizarse antes de la construcción del trozo de vía correspondiente.

4^a. El arquitecto municipal sería quien reconociera la línea siempre que fuera necesario; si notara algún defecto o deterioro que afectara a la

¹⁹ El plan de alineación que presentó Pastells en 1891, con antecedentes en el de Tomás Aranguren (1868), se prolongó muchos años hasta el punto que la hilera de casas que había donde hoy está el jardincillo y la Oficina de Turismo empiezan a demolerse a partir de 1930 y la "casa tapón", que se preveía demoler para establecer una continuidad visual entre las calles Mayor y Cardenal Cisneros, sigue existiendo (Sánchez Moltó, 2015: 197-210 y Fernández, 2016: 265-297). Como curiosidad, otro intento reciente también pretendió que la plaza de los Santos Niños fuera paso y parada de una línea circular de tranvía en la legislatura 1999-2003 (Diseño de Futuro: propuestas de actuación urbana en el casco histórico de Alcalá de Henares. Nueva Izquierda de Alcalá).

seguridad de la circulación pública, lo pondría inmediatamente en conocimiento del alcalde para que éste pudiera adoptar las disposiciones oportunas.

5ª. La autoridad podría suspender la circulación del tranvía cuando hubiera una reconocida urgencia como aglomeración de gente, incendios, obras en la vía pública u otras.

6ª. El tranvía no podría abrir los purgadores de los cilindros ni ninguna vía de desagüe durante el recorrido por el interior de la ciudad. El maquinista debía procurar que la caldera tuviera la tensión necesaria antes de entrar en el casco urbano para no tener que introducir carbón en el hogar y evitar, así, la producción de humos que molesten a los vecinos de las viviendas inmediatas a la línea y ensucien las fachadas de las mismas.

7ª. La velocidad del tranvía dentro de Alcalá debía ser la de los caballos al paso, tal como establecía el artículo 121 del Reglamento de 1878 y el artículo 204 de las ordenanzas municipales de la época.

Este informe contó con el visto bueno de la Comisión de Policía, la cual consideraba el tranvía como beneficioso para los intereses de la población y proponía al Ayuntamiento de Alcalá su aprobación, lo que se hizo el 22 de agosto de 1904. Ese mismo día, la corporación municipal aprobó el proyecto en la parte que afectaba a la población pero con las siete observaciones anteriores (Archivo Municipal de Alcalá de Henares (=AMAH), 11059/3²⁰).

El 15 de febrero de 1905 se celebró una sesión (AMAH, 11060/1²¹) en el Ayuntamiento de Alcalá en la que se trató el estado de ruina de la Puerta de Madrid, de la cual informó Manuel Martín esperanza el 19 de septiembre de 1904 en un oficio dirigido al Alcalde de la ciudad como consecuencia del desprendimiento de una piedra del arco central (AMAH, 84/007. N^o7). El alcalde José Jaramillo manifestó la necesidad de resolver el problema del arco y si éste se demolía o se restauraba. El concejal Hernández se mostró partidario de su desaparición y el señor Machicado dio su conformidad porque tenía que tenerse en cuenta que “pronto va a realizarse el proyecto de tranvía a vapor de Canillejas a esta Ciudad que tiene que pasar por él y con las trepidaciones que tenía que producir, podía acelerar su ruina por lo que era preciso existan las anchuras necesarias”. El señor Ibarra²², que

²⁰ Libro de acuerdos del Ayuntamiento de Alcalá de 1-1-1904 a 28-XII-1904. Página 32.

²¹ Libro de acuerdos del Ayuntamiento de Alcalá de 4-I-1905 a 27-XII-1905. Página 12.

²² Podría tratarse de Joaquín Ibarra y Cruz, concejal republicano (Vadillo, 2001: 196).

anteriormente estuvo de acuerdo con el derribo, se oponía al mismo por el alto coste del que alertó la Comisión de Hacienda el 29 de enero de 1905 (AMAH, 84/007), se decantaba por una restauración que arreglara lo indispensable. Del lado de Ibarra estaba el señor Aceitero²³, aludiendo al alto coste de la restauración. Finalmente la balanza se inclinó a favor de la restauración ya que el alcalde propuso realizar “un andamiaje, quitar alguna piedra y rellenar el hueco con ladrillo u otro material para que desapareciera el peligro, dejando el arco de buen aspecto y la restauración para cuando hubiera medios” y nos permite contemplar este monumento del siglo XVIII que enriquece el elenco monumental de esta ciudad castellana.

Los pueblos del Partido de Alcalá también apoyaron el proyecto

El expediente y proyecto estuvieron expuestos durante 20 días²⁴ desde el 11 de septiembre de 1904 en la oficina del Secretario municipal de la Villa de Canillejas. Pasado ese tiempo, se hizo constar que no hubo reclamación alguna y que la Comisión de Policía Urbana daba su conformidad al proyecto por lo beneficioso que sería para el pueblo. El 2 de octubre, la Corporación Municipal de Canillejas mostró su conformidad en sesión ordinaria (AGA, 25/28514. N°1).

El vecino pueblo de Torrejón de Ardoz expuso el expediente y el proyecto durante 20 días, desde el 13 de octubre de 1904. Pese a que no se produjo ninguna reclamación, la Comisión de Policía Urbana examinó el proyecto y manifestó el 2 de noviembre que el tranvía debía aprobarse siempre que el concesionario cumpliera las siguientes observaciones (AGA, 25/28514. N°1):

1ª. Que en la carretera que atravesaba el pueblo o calle Real, se tendiera la vía de forma que no impidiera la libre circulación del vecindario, carruajes y caballerías que circulaban constantemente por dicha calle.

2ª. Que en el recorrido por la calle Real se cumpliera lo mismo que establecía la sexta prescripción realizada por Martín Pastells para Alcalá.

3ª. Que la velocidad del tranvía fuera la de los caballos al paso en el trozo de carretera que constituía la calle Real, tal como establecía el artículo 121 del Reglamento de 1878.

²³ Celestino Aceitero Aguas, carlista, figura como síndico municipal (Vadillo, 2001: 196).

²⁴ La información pública estaría abierta, “á lo menos”, 20 días (art. 87 del Reglamento de 1878).

4ª. Que pudieran pasar los peatones y carruajes al mismo tiempo que un tranvía en los puentes de la carretera sobre los arroyos Pelayo y Ardoz. Debía asegurarse que pudieran pasar los carros cuya carga sobresaliera 75 centímetros y si esto no fuera posible, que se sacara la vía de la carretera y volviera a unirse a ella después de cruzar los arroyos de otra manera.

5ª. Que se obligara a la CMU a establecer tarifas más económicas o reducidas para los cuatro días que duraran las fiestas en honor a la Virgen del Rosario.

6ª. Que la autoridad local pudiera suspender la circulación del tranvía por la calle Real cuando la aglomeración de gente, incendios, procesiones, obras o causas graves como desgracias personales lo hiciera necesario.

Un día después, ese informe quedó aprobado.

En el pueblo de San Fernando de Jarama, hoy de Henares, el proyecto también se expuso durante 20 días desde el primero de diciembre hasta el 20 del mismo mes y no se presentaron reclamaciones. El ayuntamiento sanfernandino consideró, el 23 de diciembre de 1904, beneficioso el proyecto aunque la única consideración fue que el tranvía moderara su marcha al paso por el, relativamente estrecho, puente de Viveros debido al intenso tránsito de cargas y carruajes (AGA, 25/28514. Nª1).

Arturo Soria contestó a las observaciones hechas por los ayuntamientos

El 29 de enero de 1905, Soria escribió al Gobernador Civil y le expresó las opiniones de la CMU respecto a las comunicaciones que hicieron los ayuntamientos en sus respectivos informes (AGA, 25/28514. Nª1).

Respecto a Alcalá:

1ª. La CMU estaba conforme con las observaciones tercera y quinta del informe.

2ª. La separación de la arista de la acera que proponía la primera observación del informe podría limitarse a medio metro para dar más espacio a los carruajes ordinarios.

3ª. Respecto a la segunda, la compañía estaba obligada a mantener limpia la entrevía y medio metro a ambos lados de la vía pero no a reponer el empedrado que se deteriorara porque el tranvía no lo desgastaba sino los otros vehículos.

4ª. La cuarta observación no procedía ya que la inspección del tranvía correspondía al Ministerio de Obras Públicas tanto en carretera como dentro de las poblaciones.

5º. No se ponía inconveniente al sexto requerimiento aunque se debía añadir que los purgadores y desagües se abrirían “sólo en casos muy necesarios” porque era sabido que podían abrirse en alguna ocasión.

6º. Tampoco se objetaba nada respecto a la velocidad dentro de Alcalá ya que vendría impuesto por la Superioridad al otorgar la concesión.

En cuanto a Torrejón de Ardoz:

1º. Respecto a la primera observación, la CMU garantizó que la vía no interrumpiría la circulación de otros carruajes por la calle Real.

2º. Como la segunda y tercera prescripción eran reproducción de la sexta y séptima de Alcalá, la respuesta era la misma.

3º. Respecto a los puentes sobre los arroyos Pelayo y Ardoz, aquellos tenían una anchura suficiente que se demostraba en unos planos que no se encuentran entre la documentación. Se iba a procurar, en la medida de lo posible, acercar el riel exterior al pretil para ganar el mayor ancho.

4º. La CMU afirmaba que era libre de reducir las tarifas pero no de excederlas.

5º. En cuanto a la posibilidad de interrumpir la circulación, la compañía aceptaba siempre que la autoridad local actuara con justicia.

La respuesta que dio a la observación de San Fernando de Jarama (en el documento se refiere a Canillejas) era que la velocidad del tranvía al pasar por el puente de Viveros sería moderada.

La tramitación siguió su marcha

Después de oír a los ayuntamientos, el 20 de marzo de 1905, el ingeniero de Obras Públicas Carlos Casado escribió al Ingeniero Jefe para comunicarle que el proyecto era beneficioso para la comarca, que no hubo reclamaciones, que los ayuntamientos informaron favorablemente y que no veía inconveniente en proponer a la Superioridad que se otorgara la concesión una vez fuera aprobada y previas las modificaciones que, como resultado de la confrontación, se demostraron necesarias.

Casado manifestó que el motor de vapor no era el más apropiado para la carretera y las vías urbanas pero que como el motor de sangre era inadmisibles para los más de 22 kilómetros de trayecto, que ya existían líneas similares a vapor, que había dificultad en ese momento para establecer tracción eléctrica y que la línea se podía considerar como la prolongación de una línea –la de Ventas del Espíritu Santo a Ciudad Lineal– que llevaba en explotación cerca de dos años con motor de vapor y que aquella no presentaba inconvenientes, entendía que no existía nada en contra de

admitir la tracción a vapor aunque sería preciso cumplir una serie de observaciones que amplió el Ingeniero Jefe Enrique Cardenal en un escrito al Gobernador Civil fechado el 31 de marzo de 1905. En suma, son las que siguen (AGA, 25/28514. N^o1):

– El mecanismo de las máquinas estaría cubierto con faldones de palastro para no espantar a las caballerías y ganados. Las locomotoras y los coches serían de los mejores modelos e irían provistos de poderosos frenos automáticos. No entrarían en servicio público hasta que no superaran el reconocimiento del inspector de la línea tras una reparación importante.

– Sólo se podría purgar, desaguar y picar fuego en los apartaderos y las paradas.

– Como señales acústicas, se podían utilizar silbatos sin tonos agudos que no espantaran las caballerías. Recordemos que se permitía la campana, la bocina y la corneta.

– Se cumplirían todas las condiciones del artículo 121 del Reglamento de 1878.

– La velocidad máxima sería de 20 km/h en vía normal y de 5 km/h en las poblaciones y donde la circulación fuera muy activa.

– El concesionario sería responsable de los daños y perjuicios en caso de fallar en las anteriores condiciones.

Posteriormente, el 24 de junio de 1905, el Vicepresidente de la Comisión Provincial comunicó al Gobierno Civil que el Ingeniero Jefe hizo suyas las observaciones del ingeniero de la confrontación –Carlos Casado– y las amplió; que Arturo Soria aceptó y ofreció cumplir las observaciones de los ayuntamientos si obtenía la concesión y que dicha Comisión, considerando beneficioso el proyecto, informaba en sentido favorable para la concesión siempre que se cumplieran las condiciones que se han expuesto (AGA, 25/28514. N^o1).

El 26 de julio de 1905 el Ingeniero Jefe de Obras Públicas, Enrique Cardenal, escribió al Gobernador Civil para informarle que se podía otorgar la concesión –que era competencia del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas– siempre que se cumplieran las condiciones de los informes de 8 de junio de 1904 y 31 de marzo de 1905 (AGA, 25/28514. N^o1).

Del 1 de septiembre de 1905 data un documento del Negociado de Concesión de Ferrocarriles del Ministerio de obras Públicas dirigido al Director General de Obras Públicas. En él se explicaba que las tarifas se podían admitir no sin antes tener en cuenta una serie de modificaciones que debían pasar nuevamente a dicho Negociado (AGA, 25/28514. N^o1):

1^a. La base de 0,02 pesetas por kilogramo de equipaje debía desaparecer por oponerse al artículo 5 del pliego de condiciones de 15 de

febrero de 1856, que autorizaba a todo viajero a transportar gratis hasta 30 kilogramos de equipaje.

2º. La CMU debía aclarar el concepto de “Servicios Especiales” y fijarse exactamente el número de viajeros que ocuparían los asientos para que la cantidad a percibir no fuera mayor que la correspondiente al número de personas que podía transportarse.

3º. No se admitía la clasificación de cobro de los derechos de almacenaje sino que debía fijarse la misma base de percepción para los equipajes, encargos y comestibles que para las demás mercancías.

4º. Debían suprimirse los derechos de carga y descarga porque el artículo 11 del pliego de condiciones de 15 de febrero de 1856 prohibía esos conceptos y los consideraba gastos accesorios.

5º. La correspondencia pública se transportaba gratuitamente según el artículo 47 de la Ley de Ferrocarriles de 1877. También era gratuito el transporte de presos y penados según la Ley de 3 de julio de 1880²⁵.

Este informe del Negociado pasó, quince días después, al Consejo de Obras Públicas para que informara a la Sección 2ª de ese Consejo; ésta emitió un informe²⁶ que se derivó a la Dirección General de Obras Públicas y al ministro el 30 de noviembre de 1905 (AGA, 25/28514. Nº1).

El 1 de diciembre de 1905, el Director General de Obras Públicas comunicó al Gobernador Civil que el informe emitido por la Sección 2ª fue visto por el rey Alfonso XIII, el cual estaba conforme en lo esencial y de acuerdo con lo propuesto por la Dirección General con las prescripciones que se exponen a continuación (AGA, 25/28514. Nº1):

1ª. El trazado irá por el lado izquierdo de la carretera hasta La Alameda y cambiará al derecho a partir de ese punto.

2ª. El tranvía abandonaría la carretera de Aragón en la cuesta de la Fuentecilla y la pendiente será inferior al 5,5%.

3ª. Del mismo modo, abandonaría la carretera al cruzar el Camarmilla.

4ª. Se dispondrían de andenes metálicos volados de 65 centímetros de ancho en los laterales del puente sobre el Torote.

5ª. Se levantaría nuevamente el perfil longitudinal en toda la longitud y con todos los detalles.

²⁵ Ley sobre Conducción de Presos y Penados por Ferrocarriles (Burillo, 2011:82).

²⁶ Informe emitido el 17 de noviembre de 1905 y cuyas prescripciones pueden leerse en La Ciudad lineal (Madrid. 1897). 10/1/1906, n.º 257, página 13.

6ª. Se adjuntarían las modificaciones en el nuevo presupuesto.

7ª. Habría que presentar los proyectos del material de tracción y móvil con los frenos automáticos recomendados.

8ª. La 1ª, 2ª, 3ª y 5ª observaciones se realizarían al llevarse a cabo el replanteo y podría aprobarlo el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia; la 4ª y 7ª tendría que remitirlas el funcionario a la aprobación de la Superioridad, con informe del mencionado ingeniero; en cuanto a la 6ª, el peticionario debía remitir a la Superioridad un informe de ella con los justificantes necesarios antes de anunciarse la subasta.

Comienzan los problemas para Arturo Soria con dos puentes alcaláinos

El 29 de enero de 1906, Arturo Soria y Mata escribió al Ministro de Fomento comunicando su malestar al no estar de acuerdo con algunas de las exigencias técnicas que iban a suponerle importantes perjuicios económicos. En ese documento afirmó que cumplió con la segunda prescripción de la Real Orden de 1 de diciembre de 1905 y presentó al Ingeniero Jefe de Obras Públicas la variante del trazado en la cuesta de las Fuentecillas; que adjuntó sendas soluciones para los pasos sobre el Camarmilla y el Torote; que hizo un estudio de aumento del presupuesto que motivaban las prescripciones anteriores y que le faltaría cumplimentar la quinta y la séptima, cosa que iba a realizar en el momento del replanteo, es decir, al empezar las obras. Tras estas exposiciones comenzó su indignación reprochando que presentaba el proyecto de reforma de los puentes sobre los dos arroyos alcaláinos para que se viera que la CMU era cumplidora de las órdenes y respetuosa con la Superioridad pero que no estaba de acuerdo porque esas exigencias sólo le hacían gastar dinero “para empresas que tanto contribuyen a desarrollar intereses materiales y que no debe exigírselas estas cosas dado el corto número de años porque se otorgan estas concesiones”. Reconocía que el ancho entre los pretiles era de 5,60 metros pero que había tranvías y ferrocarriles circulando por carreteras de tercer orden de 4,5 metros de firme a los que no se les exigía ensanchar. Pedía que se dejaran los puentes como estaban porque su tranvía no iba a perturbar el tránsito ordinario –curiosa opinión para tan importante carretera de primer orden– y que se dejara a la experiencia la necesidad de hacer ampliaciones. Rogaba que se tuviera en cuenta el coste que le iba a suponer construir una línea de tanta longitud y que se dejaran los puentes tal cual estaban o se aceptaran unas soluciones más baratas que adjuntaba (AGA, 25/28514. N°1).

Esas soluciones (AGA, 25/08302²⁷) forman parte de un proyecto redactado por el ingeniero militar Luis Andrade y firmado en Madrid el 25 de enero de 1906. En su Memoria se exponen las opciones compatibles con los gastos y sin necesidad de hacer obras de ampliación pero cumpliendo con las prescripciones tercera y cuarta de la Real Orden de 1 de diciembre de 1905. Son las que siguen:

1ª Solución: dejar las obras como estaban y fijar una velocidad que no superara la del paso de un hombre. Si la experiencia lo aconsejara –podría entenderse que una vez se produjeran accidentes–, se obligaría al concesionario a efectuar las obras necesarias. En este caso, el presupuesto sería de 5.130,50 pesetas debido al único gasto por las obras en la cuesta de la Fuentecilla.

2ª Solución: quitar los pretiles de piedra para ganar en anchura. Se colocarían unas barandillas apoyadas en pilarotes de hierro que harían ganar 1,20 metros. En este punto, Andrade advirtió que si esta solución no se aprobaba, habría que prohibir los tranvías en carreteras de 6 metros de ancho. A los gastos en la Fuentecilla habría que añadir 5.629,16 pesetas del puente sobre el Torote y 431,02 pesetas para el del Camarmilla.

3ª Solución: colocar un andén metálico voladizo de 70 centímetros de ancho en el lateral sur del puente sobre el Torote, con ménsulas y con nueve apoyos sobre los sombreretes de los tajamares. El pretil de fábrica no se quitaría porque valdría para separar la vía de la calzada pero se rompería en determinados puntos para permitir que los peatones puedan apartarse. En el pontón sobre el Camarmilla también se haría la solución del andén voladizo. Los gastos se elevarían a 7.104,58 para el puente del Torote y a 780,64 para el del Camarmilla.

4ª Solución: construir andenes a ambos lados del puente pero supondría un coste excesivo de 14.209,16 pesetas. Se descartaría desviar el tranvía de la carretera al paso sobre el Camarmilla porque haría necesario construir otro puente “ex professo” y expropiar tierras en los 500 metros longitudinales necesarios, con el gasto de 15.000 pesetas que todo ello supondría.

Con fecha de 14 de mayo, el Ingeniero Jefe de Obras Públicas Enrique Cardenal informaba de la aprobación del proyecto de variante de la cuesta de la Fuentecilla²⁸.

²⁷ Carpeta titulada “Tranvía de vapor de Canillejas a Alcalá de Henares. Proyecto de reforma del puente de Torote y Pontón de Camarmilla”.

²⁸ Con las prescripciones que pueden leerse en La Ciudad lineal (Madrid. 1897). 30/5/1906, n.º 271, pág. 7.

Enrique Cardenal, escribió al Director General de Obras Públicas el 15 de junio de 1906 relatando las soluciones que se acaban de enumerar y que fueron elaboradas por el ingeniero militar Luis Andrade el 25 de enero de 1906. Su opinión para el puente del Torote era la siguiente (AGA, 25/28514. N^o1):

1^o. Que no era admisible ni se aceptaba la primera solución porque de los 5,6 metros de ancho del puente del Torote sólo quedarían 3,30 metros libres; el ancho del puente es menor a los 6 metros de las carreteras de tercer orden y que éstas no tenían el tráfico de la carretera a Alcalá. Además, replica que se obligó a la CMU a ensanchar un metro la carretera de Ajalvir a Barajas, de tercer orden, para implantar su tranvía de Ciudad Lineal al pueblo de Barajas.

2^o. Que las barandillas de hierro sobre los pilarotes, solución que permitiría un ensanchamiento hasta los 6,5 metros, no resistirían en caso de que las caballerías se asustaran.

3^o. Que se desechaba la colocación de un andén voladizo en el lateral sur del puente por razones estéticas y porque técnicamente no se solucionaba el problema para una obra tan considerable.

4^o. Que se entendía la cuarta solución como la mejor ya que cumplía con la prescripción cuarta de la Real Orden. La Jefatura de Obras Públicas calificó de exagerada la amenaza de que obligar a esta opción harían a la CMU abandonar el proyecto y renunciar a la concesión ya que la diferencia de 7.104,58 pesetas entre las soluciones tercera y cuarta era, a juicio del organismo público, asumible.

En cuanto al pontón del Camarmilla, Cardenal aceptó que el tranvía no saliera de la carretera siempre que el ensanche del pontón se hiciera de la misma manera que el del Torote, es decir, con otros dos andenes volados a cada lado y de 70 centímetros. En ambos puentes la vía estaría doce centímetros elevada sobre el firme de la carretera para evitar que los carruajes afectaran a los rieles, pues los pretiles serían derribados; se colocarían piezas horizontales para sujetar el ancho del puente y así incrementar la solidez de los nuevos andenes; la vía iría por el lateral sur, 60 centímetros aguas abajo, y se realizarían pruebas de carga estática de 400 kg/m².

El 24 de agosto de 1906, el abogado, juez de Primera Instancia y Secretario de la CMU Emilio López Aranda y Moreno Nieto, certificó y firmó el documento de tasación cuyo importe fue de 12.532 pesetas (AGA, 25/28514. N^o1.²⁹) Para la tasación del proyecto se nombró el 24 de enero de

²⁹ Este documento informa que figuraba un calco de dibujo del plano de la travesía de Alcalá de Henares por valor de 10 pesetas, perfiles, sistema de vía, apartaderos, apeadero, cochera

1906 a Manuel Maluquer, ingeniero de caminos y Jefe del Negociado de Caminos Vecinales, por parte de la administración pública. El 12 de julio de ese año, la CMU renunció a asignar un perito que representara a la compañía y se mostraba conforme con la tasación que hiciera el de la administración estatal.

El 13 de septiembre, Maluquer remitió la tasación al Director General de Obras Públicas para que pasara, junto con el proyecto, a informe de la Sección 2ª del Consejo de Obras Públicas; ésta volvió a remitir a la Dirección General el informe emitido sobre el proyecto de reforma del puente del Torote y del pontón del Camarmilla el 18 del mismo mes según acredita el Presidente del Consejo Antonio Arévalo. En ese informe se acusaba a Arturo Soria de que sólo defendía su proyecto en cuanto que las prescripciones resultaban gravosas para los intereses de su empresa y que sus modificaciones estaban lejos de mejorar las condiciones que se imponían para el servicio público (AGA, 25/28514. Nª1).

Un documento firmado por el Director General de Obras Públicas el 2 de enero de 1907 revela que hubo uno anterior en el que Arturo Soria renunciaba a la concesión. Según consta, el peticionario no estaba dispuesto a cumplir con la prescripción cuarta que obligaba a construir dos andenes volados en los dos puentes alcaláinos. El Director General consideró que si la CMU persistía en tal actitud, sería inútil proceder a la aprobación del proyecto de reforma y continuación del expediente de concesión de la línea. Por ello, instó a la compañía a que comunicara cualquiera que fuera su propósito en un plazo razonable para continuar o acabar con dicho expediente (AGA, 25/28514. Nª1).

Pero al final, el 19 de enero de 1907, Arturo Soria se resignó a aceptar la prescripción cuarta impuesta para los dos puentes, a sabiendas de lo difícil que le sería amortizar una concesión dada por un tiempo que él consideraba escaso³⁰ y que llevaba aparejadas unas obras tan costosas que parecían “más propias de un ferrocarril que de un tranvía”. El Ingeniero Jefe

y la confrontación que costó 1.752 pesetas al incluir la variante de la Fuentecilla y de los dos puentes alcaláinos.

³⁰ El artículo 96 del Reglamento de 1878 –y 76 de la Ley de 1877– establecía que las concesiones de tranvías no superarían los sesenta años, tras los cuales serían objeto de subasta. Algunos autores consideraban demasiado corto este plazo, prefiriendo el de noventa y nueve años que la Ley de 1877 marcaba para los ferrocarriles pero había que considerar que los gastos de construcción de una línea de tranvía eran mucho menores y que estos no satisfacían un interés general como los ferrocarriles sino la comodidad de los residentes en una población, término municipal o una provincia a lo sumo (Moutón, 1908: 112).

Enrique Cardenal envió esa carta de resignación al Director General de Obras Públicas el 6 de febrero (AGA, 25/28514. N^o1).

El 23 de febrero de 1907 se aprobó, por Real Orden, el importe de 12.532 pesetas que costó la tasación y aceptar el tipo del 8% de interés anual que se abonaría al peticionario por el capital adelantado para los efectos indicados en el apartado segundo de la Real Orden de 14 de julio de 1881 (AGA, 25/28514. N^o1).

El Director General de Obras Públicas, por orden del Ministro y para conocimiento de la CMU, escribió al Ingeniero Jefe de Obras Públicas el 9 de abril de 1907 para comunicar que Soria aceptaba seguir adelante con la cuarta prescripción; que debía presentar los nuevos planos de ambos puentes con las modificaciones propuestas y un resumen general del presupuesto en armonía con las variantes introducidas y cumplir con la prescripción séptima de la Real Orden de 1 de diciembre de 1905 sin cuyo requisito no se podría continuar la tramitación del expediente (AGA, 25/28514. N^o1).

Y no se volverá a tener información hasta 1913. ¿Qué sucedió en aquellos seis años? Puede pensarse en que los motivos económicos impidieran construir la línea pero emprendió diversas acciones como se verá en algunos ejemplos a continuación. En estos años mantuvo activa la línea a Colmenar Viejo (Tartajo, 2014b: 37). En 1906 se construyó la fábrica de luz en la Ciudad Lineal para suministro a las viviendas y las calles; la CMU corrió con los gastos de ese consumo sin ayuda de los municipios por los que discurría esa urbanización, lo que condujo a la compañía a una política de mínimos gastos (Maure, 1991: 184). En 1908 compró el tranvía Madrid-Vallecas-Canteras (López Bustos, 1998: 80) y solicitó la electrificación de tres líneas (Tartajo, 2014b: 37); en octubre de 1913 ve inaugurado el tranvía eléctrico al Asilo de la Paloma, cuya solicitud con tracción eléctrica y de vapor se hizo en 1910 (*Ibidem*, 38). Para mejorar el abastecimiento de agua a la Ciudad Lineal se realizó, y se aprobó en 1912, un proyecto de captación de aguas subterráneas bajo el cauce del Jarama para cuya realización se pidió un crédito que generó conflictos con la Banca Urquijo en el momento de declararse la suspensión de pagos de la que se tratará más adelante; a pesar de esto, en 1911, 1912 y 1913 se realizaron obras para elevar las aguas del Jarama a su paso por San Fernando de Henares y llevarlas a la Ciudad Lineal y otras barriadas que la compañía poseía cerca de la carretera de Aragón (Maure, 1991: 304), lo cual también supondría una importante inversión. La CMU fue una empresa de una notable envergadura y abarcaba una amplia línea de negocio; para ampliar el capital, una de las estrategias era emitir valores y tratar de captar al pequeño

capitalista (Maure, 1991: 186). Mediante una incansable campaña de llamamiento, la compañía logró apoyos pero un espíritu de desconfianza en los inversores pudo hacer insuficiente el capital necesario para construir el tranvía a Alcalá. El 30 de enero de 1906, se publicó uno de esos llamamientos con los que se esperaba una aceptable suscripción de acciones³¹:

“Tranvía de Canillejas á Alcalá.— Muy próximo el término de este expediente llamamos la atención de los capitalistas acerca de la conveniencia para ambas partes de una inteligencia. Nosotros construiremos la línea poco a poco si no podemos hacerlo de otro modo; pero entre tardar tres años ó tardar uno hay una diferencia considerable de intereses á pagar, de procedimiento de construcción y de beneficios á realizar, factores todos función del tiempo. Pagando á un capitalista una prima y un interés razonable durante una corta temporada mientras se colocan entre los pequeños capitalistas las obligaciones necesarias para devolverle su dinero, ganábamos él y nosotros, porque construyendo deprisa y empezando á explotar pronto, se quintuplica cuando menos el valor total de la Ciudad Lineal y por consiguiente el de todos y cada uno de sus valores ó intereses componentes; y que no hay exageración alguna en esta afirmación lo probarán varias cifras, pero por hoy con una, basta. La tonelada de buen carbón nos cuesta 52 pesetas porque su verdadero coste viene recargado con el enorme sobreprecio que supone el transporte en carretas desde las estaciones de ferrocarril de Madrid á la Ciudad Lineal. Tomando el carbón en Alcalá, Torrejón ó San Fernando directamente de los wagones del ferrocarril á los nuestros y por consiguiente á cualquier punto de nuestra línea, la Ciudad Lineal se convierte en industrial, porque todas las industrias madrileñas podrán tener en ella condiciones de vida y facilidades que no pueden tener en Madrid. Además la acción benéfica del hecho de ponernos en contacto directo con la red ferroviaria general de España se extendería más allá de nuestra barriada y Aumentaría la riqueza de Fuencarral y de Colmenar haciendo posibles en estos pueblos una porción de industrias con el mercado consumidor de Madrid á la puerta. Respecto de estos puntos nos llamamos algo ó mucho, y es natural que así procedamos porque en los movimientos industriales que preparamos é iniciamos hay mucho dinero á ganar

³¹ La Ciudad lineal (Madrid. 1897). 30/1/1906, n.º 259, página 9.

y es lógico que procuremos que venga á nosotros la mayor parte que podamos de estas ganancias. Invitamos á participar de ellas á los que tengan confianza en las iniciativas fecundas del director y fundador de la empresa, en la prudencia del Consejo de Administración y más aún si cabe en las oficinas de la Compañía que constituyen un núcleo de hombres activos y trabajadores, bien organizado y disciplinado y capacitado para realizar empresas de importancia con la natural esperanza de mejorar su posición administrativa.

Las más de las empresas industriales fracasan en España por la organización de las oficinas porque se contagian del microbio del favoritismo y de la recomendación imperantes en la administración pública. En nuestras oficinas impera el mérito mucho más que la recomendación y ésta proviene siempre de origen muy puro y claro. La treintena de hombres resueltos que constituye la actual oficina cabeza y núcleo del escalafón de la administración futura, debe sus respectivos puestos á su propio mérito siempre y en algunos casos además á la recomendación de los más interesados en la Compañía ó de personas que en cualquier forma han cooperado á la serie no interrumpida de nuestros triunfos. El capitalista que sepa apreciar estas indicaciones, que se persuada de que en nuestra administración no se hacen ni tonterías ni picardías nos ayudará á construir las líneas á Colmenar y Alcalá.

Si así lo hicieren Dios se lo premie y si no se lo demande.”

En estos años, sin embargo, la CMU explotó el ferrocarril-tranvía que prolongaba la Ciudad Lineal a los pueblos de Vicálvaro y Vallecas (Maure, 1991: 243) o el tranvía que unía el pueblo de Fuencarral con Colmenar Viejo, que se convierte en una prioridad para la compañía a partir de su concesión el 26 de marzo de 1907 (Maure, 1991:282) pues también le permitió la explotación de las canteras colmenareñas próximas al tranvía y que permitió llevar a Madrid bloques de granito tanto para las necesidades de la Ciudad Lineal como para su venta (Esteve y Bravo: 2006: 134)

Soria mantuvo una larga lucha contra el caciquismo que existía en los pueblos por los que transcurría la Ciudad Lineal y sus ayuntamientos, algunos pertenecientes al partido de Alcalá hasta que fueron anexionados al municipio de Madrid a mediados del siglo XX y para los que deseaba la anexión a Madrid como medio para acabar con el caciquismo. Los incidentes con estos fueron tan frecuentes y perniciosos que se han considerado parte importante de la crisis que llevó a la CMU a la suspensión de pagos de 1914 (Maure, 1991: 202). Un ejemplo fue cómo un

problema personal del concejal de Obras del Ayuntamiento de Chamartín con Arturo Soria entorpeció, en 1900, la tramitación de un ferrocarril que ocasionó el retraso de las obras y el despido de treinta trabajadores de la empresa (Maure, 1991: 203). Algunos de aquellos caciques eran, en palabras de Soria, protegidos del Marqués de Ibarra³² y éste recibía los votos de la familia Soria a petición de un concejal de Chamartín³³. Soria manifestó cómo el cacique de Canillejas –Eloy San Martín, Secretario del juzgado municipal y del Ayuntamiento–, pueblo del distrito electoral de Alcalá de Henares y del que el Marqués de Ibarra era diputado, aconsejó al alcalde y ayuntamiento de esa población que no se concedieran las licencias solicitadas por la compañía³⁴. El escollo que suponía la ampliación de los puentes sobre el Torote y el Camarmilla que exigía la administración estatal, la falta de suscripción por parte de los capitalistas a los que Soria pedía ayuda y el Marqués de Ibarra, a quien Soria califica de “cacique gordo” en contraposición al “cacique pequeño” que era Eloy San Martín³⁵, parecen ser motivos que expliquen el parón de estos años³⁶:

“Tranvía á Alcalá. Un periódico de la localidad excita á la Compañía á la realización de dicho proyecto. La Compañía también lo desea; pero de una parte la negativa de algunos informes oficiales á que se utilicen los puentes construídos por el Estado y de otra la escasa suscripción en dicho pueblo de los valores de la Compañía tienen paralizado este asunto juntamente con el temor de que el caciquismo del marqués de Ibarra nos perjudique y nos moleste como lo ha hecho en Canillas. Confiemos á pesar de todo en las energías y en la perseverancia de la Compañía. Todo se andará.”

³² Manuel de Ibarra y Cruz (Alcalá de Henares, 1855– Brihuega, 1913) fue un político español que estudió leyes en Madrid y alcanzó cargos en la Diputación Provincial –institución de la que llegó a ser presidente–, diputado a Cortes y senador vitalicio del Partido Conservador por el distrito de Alcalá. Fue el responsable de la más importante actuación urbanística de la Alcalá del siglo XIX, el paseo de la Estación, que durante unos años llevó su nombre. Fue el primer titular del marquesado de Ibarra, concedido por la reina regente María Cristina en 1898 (Canalda, 2017).

³³ La Ciudad lineal (Madrid. 1897). 5/6/1901, n.º 102, página 2.

³⁴ La Ciudad lineal (Madrid. 1897). 10/2/1908, n.º 332, página 15.

³⁵ La Ciudad lineal (Madrid. 1897). 20/10/1908, n.º 357, página 3.

³⁶ La Ciudad lineal (Madrid. 1897). 30/12/1912, n.º 507, página 20.

Se retoma el proyecto con la electrificación de la línea

El 17 de abril de 1913, Arturo Soria expuso al Ministro de Fomento que no cumplió algunos puntos de la Real Orden de 1 de diciembre de 1905 en atención al nuevo propósito de cambiar la tracción a vapor por tracción eléctrica en todas sus líneas (AGA, 25/28514. N^o1). La tracción eléctrica³⁷ ya era realidad hasta Canillejas, por lo que era el momento de solicitar dicha transformación. Soria se comprometía a presentar el nuevo proyecto con todos los detalles necesarios en el plazo que se fijara a partir del momento en que se le comunicara el permiso para dicho cambio de tracción. He aquí un motivo más que lleva a hipotetizar sobre el vacío en los años anteriores: la electrificación de la red suponía una inversión importante que Soria estaba dispuesto a afrontar debido a que este tipo de tracción sería el acontecimiento más trascendente para su compañía y por eso se derivaron, de manera preferente, capitales previamente captados hacia la mejora de la red ferroviaria. Y no se equivocó pues, tras la electrificación del tranvía entre Cuatro Caminos y Ventas en 1909, esta nueva tracción generó un aumento de la construcción de edificios y un aumento en el número de viajeros (Maure, 1991: 210).

El 2 de mayo de 1913, Soria volvió a escribir al Ministro de Fomento para comunicarle que era preciso introducir una variación en el proyecto que consistiría en llevar la vía por el lado izquierdo de la carretera en lugar de por la derecha porque en el lado derecho se había colocado una tubería de cuarenta centímetros de diámetro para elevar las aguas desde una finca próxima al río Jarama –propiedad de la CMU– hasta los terrenos que esta compañía poseía en la Ciudad Lineal. De esta manera se pretendía evitar molestias en la línea en caso de que algún día hubiera un accidente en la tubería, renovación o arreglo de las ventosas, llaves de registro y válvulas de retención. Soria quería dejar claro que esta petición no era una excusa para prolongar la tramitación del expediente porque la intención verdadera de la compañía era construir y explotar el tranvía a Alcalá a la mayor brevedad posible, a ser posible tan pronto como se acabaran las obras del tranvía al Asilo de la Paloma de Madrid, el cual se preveía finalizar antes del mes de julio de 1913. Finaliza “esperando la benevolencia que merece su empresa de capital exclusivamente español, lo que supone un cúmulo de dificultades

³⁷ En 1909 ya había electrificado el tramo entre Cuatro Caminos y Ventas (Maure, 1991: 210). En 1912 se electrificó el ramal de la línea de Cuatro Caminos a Fuencarral (Alberich, 2013: 62); También coetáneo fue el tranvía eléctrico en la línea del Colegio de la Paloma (Alberich, 2013: 111).

que no tienen las empresas extranjeras que hallan en sus respectivos países muchas facilidades para el crédito y para el trabajo" (AGA, 25/28514. N^o1). Pero aquel crédito de 750.000 pesetas que la CMU pidió a la Banca Urquijo salió caro a la compañía e hizo inevitable su crisis de 1914 pues dicha entidad financiera alegó que el Ministerio no le concedía la elevación de aguas subálveas desde el Jarama a la Ciudad Lineal, se adelantó menos de un mes a la suspensión de pagos y pidió mayores garantías que las convenidas al principio, así como una cantidad mayor al mes por la hipoteca para la instalación de elevación de aguas y un interés más alto por lo que quedaba de pagar del préstamo (Maure, 1991: 353).

En otro escrito al Ministro de Fomento y en representación de la CMU, el 28 de junio de 1913 (AGA, 25/28514. N^o1), parece esclarecer los motivos que finalmente hicieron retrasar un tranvía que fue concedido y cuyas prescripciones técnicas fueron aceptadas por Arturo Soria aunque con resignación. Expuso que su compañía desistía de llevar a cabo la prolongación del tranvía a vapor de Canillejas a Alcalá porque las obras de conducción de aguas por el lado en el que estaba concedido fueron el motivo por el que dejaron de empezarse las obras del tranvía, lo que produjo la caducidad del término reglamentario concedido por ese Ministerio. Como garantía del primitivo proyecto se ingresaron en la Caja General de Depósitos cuatro títulos de Deuda amortizable al 5% (6.000 pesetas) según un resguardo con número 215.028 de entrada y 73.562 del Registro, con fecha de 3 de diciembre de 1903, y 47,05 pesetas en metálico según resguardo número 319.492 de entrada y 7.285 del Registro, tomo 11, número 77.

La última noticia es del 21 de julio de 1913 según escrito del Ministerio de Fomento y Obras Públicas al Ministerio de Hacienda (AGA, 25/28514. N^o1). En él se comunica que, por Real Orden de 9 de julio de 1913, no se veía inconveniente en dar por desistido de sus derechos al peticionario ni se oponía precepto legal a la devolución; el Rey resolvía que se diera a la CMU por apartada y desistida de su petición de tranvía a vapor a Alcalá de Henares y autorizaba la devolución de la fianza para garantía de la petición (se entiende la nueva para tranvía eléctrico).

El 28 de julio de 1914 comenzó la Primera Guerra Mundial, conflicto que se ha tenido como uno de los grandes motivos, si no el primero junto con el crédito de Urquijo por la elevación de aguas que ya se trató, de la suspensión de pagos a la que se vio forzada la CMU el 30 de agosto de 1914 y que puso a la empresa de Arturo Soria en la tesitura de abandonar ciertos proyectos y centrarse en otros como el tranvía eléctrico al madrileño Asilo, hoy Colegio, de la Paloma. En cuanto se presentó la suspensión de pagos, Soria había ido implantando la tracción eléctrica en todas las líneas de

tranvías salvo en la de Fuencarral, para la que estuvo haciendo acopio de material. El conflicto bélico produjo el corte de suministros industriales y de combustibles como el carbón: “teniendo en cuenta la subida considerable del carbón y estar a punto de agotarse las existencias de varias piezas de las locomotoras, de fabricación alemana [...] Por lo tanto suplica se autorice la suspensión de dicho servicio (se refería al tranvía de Madrid al pueblo de Fuencarral)...”. Posteriormente, Soria aclararía que entre sus problemas estaban el aceite de engrase y la baja calidad de los escasos carbones nacionales (Tartajo, 2014a: 5). Por si esto no hubiera sido poco, el coste de los materiales que se podían adquirir en España había aumentado en más de un 30% y la confianza a la hora de invertir en nuestro país se había reducido, lo que influyó en una menor captación de capital por parte de la CMU (Maure, 1991: 345).

La CMU logró salvarse de la quiebra gracias a la suspensión de pagos y llegó, con los años, a remontar su crisis pero el tranvía que pudo ser una forma de abastecimiento de Madrid con productos del entorno complutense como grava, arena, frutas, legumbres y cereales³⁸ y un motivo para vertebrar un continuo urbano lineal desde Canillejas hasta la ciudad complutense, y así cumplir el sueño de Arturo Soria que podría haber acabado con la identidad de Alcalá como urbe físicamente diferenciada de Madrid, no se llegó a construir.

4. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alberich González, Joan (2012): “Los tranvías de vapor en España. Una historia (casi) desconocida”, VI Congreso de Historia Ferroviaria, disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/2003.pdf> (consulta: 02/12/2017).
- Alberich González, Joan (2013): *Los tranvías de vapor de la ciudad de Madrid. Los tranvías de vapor en España. Volumen II*, Madrid, MAF Editor.
- Blanch Sánchez, Antonio (2013): “La llegada del ferrocarril a Extremadura: una época de especulación y corrupción”, *Revista de Estudios Extremeño*, Tomo LXIX, número I, Centro de Estudios Extremeños, 437-460.
- Burillo Albacete, Fernando José (2011): “La cuestión penitenciaria. Del Sexenio a la Restauración (1868-1913)”, Zaragoza, Prensas de la Universidad de Zaragoza.

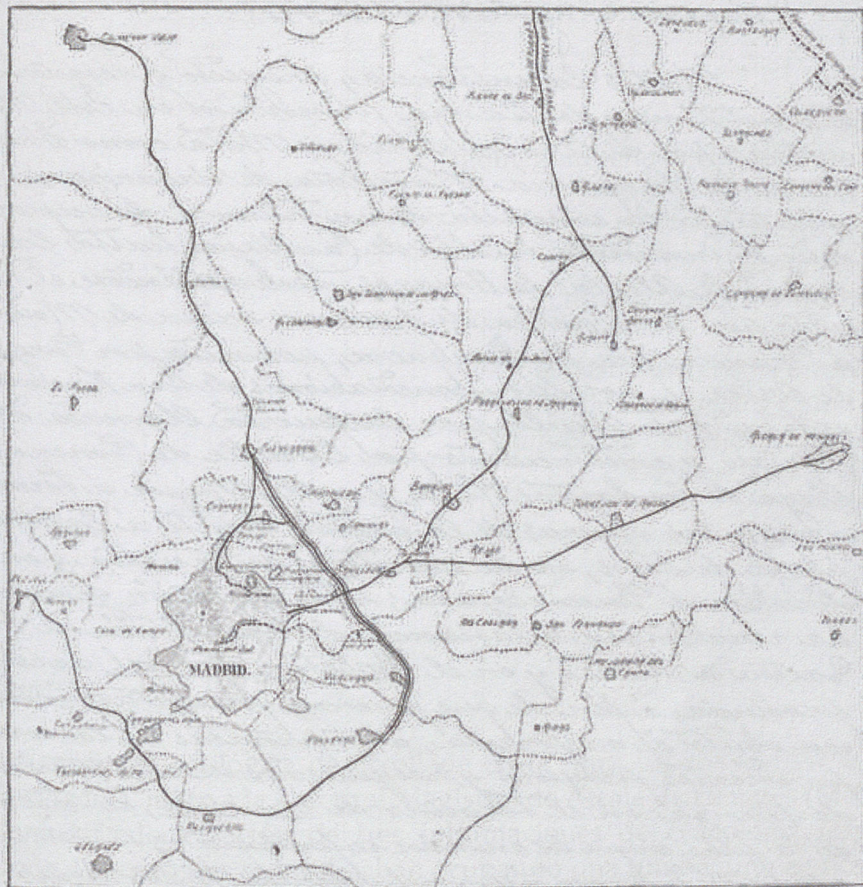
³⁸ Una vez demolido el Parador de las Ventas del Espíritu Santo, se iban a levantar muelles y un mercado al que llegarán esos productos. Ciudad lineal (Madrid. 1897). 10/1/1906, n.º 257, página 3.

- Canalda Cámara, José Carlos (2017): "Las calles suprimidas en 1979", disponible en http://www.jccanalda.es/jccanalda_doc/jccanalda_alcala/artic-alcala/artic-calles/1979.htm (consulta: 10/12/2017).
- Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras– D.G. de Carreteras e Infraestructuras (2008): *De los Tranvías a los Metros Ligeros en la Comunidad de Madrid*.
- Collins, George R. y Flores, Carlos (1968): *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*, Madrid, Ediciones de la Revista de Occidente.
- Esteve y Bravo, Juan Pedro y Bravo Fernández, Antonio (2006): *El ferrocarril en Madrid*, Madrid, Ediciones La Librería.
- Fernández Fernández, Vicente (2016): "La evolución del entorno urbano de la Iglesia Magistral desde el siglo XII al XXI", Historia y arquitectura de la Iglesia Magistral de Alcalá de Henares, Institución de Estudios Complutenses, 225-299.
- López Bustos, Carlos (1998): *Tranvías de Madrid*, Arganda del Rey, Edimat Libros.
- Maure Rubio, Miguel Ángel (1991): *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- Moutón y Ocampo, Luis (1908): *Doctrina, Legislación y Jurisprudencia sobre Ferrocarriles y Tranvías*, Madrid, Hijos de Reus Editores.
- Rodríguez Marín, Francisco: "El Partido Judicial de Alcalá de Henares (1920) en el Catálogo Monumental de España (1900-1961). Edición Anotada", Alcalá de Henares, Institución de Estudios Complutenses (2014).
- Sánchez Moltó, M. Vicente (2015): "Actuaciones y transformaciones urbanas decimonónicas. La llegada del ferrocarril y el primer ensanche", Evolución histórica del urbanismo complutense, Alcalá de Henares, Institución de Estudios Complutenses, 185-227.
- Tartajo Garrido, José Antonio (2006): "El ocaso de los tranvías españoles", IV Congreso de Historia Ferroviaria, disponible en <http://www.docutren.com/historiaferroviaria/Malaga2006/pdf/V08.pdf> (consulta 06/12/2017).
- Tartajo Garrido, José Antonio (2009): "La génesis del tranvía de Madrid", V Congreso de Historia Ferroviaria, disponible en http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/050305_Tartajo.pdf (consulta: 06/12/2017).
- Tartajo Garrido, José Antonio (2014a): "El duro final de los tranvías de vapor de Madrid", disponible en: <https://drive.google.com/file/d/0BwTkFaWIAGoRklib2w5M0kzVm8/edit> (consulta: 23/12/2017)
- Tartajo Garrido, José Antonio (2014b): "Tranvías de Madrid. Nueva historia abreviada", disponible en: <https://electrovia.blogspot.com.es/2014/03/tranvias-de-madrid-nueva-historia.html> (consulta: 06/12/2017).

- Terán Troyano, Fernando de (1999): *Historia del Urbanismo en España (III). Siglos XIX y XX*, Madrid, Ediciones Cátedra.
- Vadillo Muñoz, Julián (2001): "1904. Año clave de los socialistas alcalaínos", *Anales Complutenses XIII*, Alcalá de Henares, Institución de Estudios Complutenses, 191-202.

LA CIUDAD LINEAL

RED FERROVIARIA DE LA COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN



Líneas en explotación:	De las Ventas a la «Ciudad Lineal», metros	2.484	} 14.418
»	De Cuatro Caminos a Fuencarral, »	5.723	
»	Ramal a Chamartín, »	1.147	
»	De Chamartín al barrio de la Concepción, metros	5.112	
Concedidas:	De la «Ciudad Lineal» a Barajas, metros	6.619	} 66.619
»	Ferrocarril de circunvalación, »	50.000	
En tramitación:	De Cuatro Caminos al Hipódromo, metros	1.662	} 48.916
»	De Canillejas a Alcalá de Henares, »	22.218	
»	De Fuencarral a Colmenar Viejo, »	21.514	
»	Ferrocarril subterráneo, »	3.522	
En estudio:	De Barajas a Torrelaguna, metros		} 47.819

© Biblioteca Nacional de España

Figura 1. La Ciudad lineal (Madrid. 1897). 20/7/1904, n.º 205, página 20.

Ferrocarriles

Concesión y construcción.

Vistos la instancia, proyecto y resguardos de constitución de fianza presentados en este Ministerio por D. Arturo Larra y Mata como Director de la "Compañía Madrileña de Urbanización", solicitando la concesión de un tranvía de vapor desde el inmediato pueblo de Canillejas hasta la ciudad de Alcalá de Henares, desarrollándose el trazado por la carretera de primer orden de Madrid a Francia por la Junquera, pasando por Torreón de Ardoz y por las inmediaciones de San Fernando, entrando en Alcalá por la puerta llamada de Madrid y continuando por la calle de Emero, plaza de los Santos Niños y calle Mayor a terminar en las afueras de la ciudad, frente a la nueva plaza de toros, en la carretera antes citada y en dirección a Guadalajara; esta Dirección general ha resuelto que se anuncie dicha petición en la Gaceta de Madrid y en el Boletín oficial de esta provincia, a fin de que puedan presentarse otras con objeto de mejorarla, acompañadas de los correspondientes proyectos y resguardos de constitución de fianza en el término de un mes, contado desde la fecha en que los anuncios se publiquen; todo en cumplimiento de lo que dispone el artículo 81 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, dictado para la ejecución de la vigente Ley general de Ferrocarriles.

Madrid 3 de Diciembre de 1903. El Director general, Cde. Sanjurjo

Es copia del folio n.º 854 de la Gaceta n.º 340 del 6 de Diciembre de 1903.

Figura 2. Copia de la noticia publicada el 6 de diciembre de 1903 en Gaceta de Madrid y en el Boletín Oficial de la Provincia de Madrid (Archivo Histórico Ferroviario).