



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA **29**

AÑO 2017
ISSN 1130-0124
E-ISSN 2340-1451

SERIE V HISTORIA CONTEMPORÁNEA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

GÉNERO Y SUBJETIVIDAD EN LA ESPAÑA DEL SIGLO XIX.
(UN DIÁLOGO ENTRE LA HISTORIA Y LA LITERATURA)
MÓNICA BURGUERA (COORD.)

UNED



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2017
ISSN 1130-0124
E-ISSN 2340-1451

29

SERIE V HISTORIA CONTEMPORÁNEA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

DOI: <http://dx.doi.org/10.5944/etfv.29.2017>

GÉNERO Y SUBJETIVIDAD EN LA ESPAÑA DEL SIGLO XIX.
(UN DIÁLOGO ENTRE LA HISTORIA Y LA LITERATURA)
MÓNICA BURGUERA (COORD.)



UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

La revista *Espacio, Tiempo y Forma* (siglas recomendadas: ETF), de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED, que inició su publicación el año 1988, está organizada de la siguiente forma:

- SERIE I — Prehistoria y Arqueología
- SERIE II — Historia Antigua
- SERIE III — Historia Medieval
- SERIE IV — Historia Moderna
- SERIE V — Historia Contemporánea
- SERIE VI — Geografía
- SERIE VII — Historia del Arte

Excepcionalmente, algunos volúmenes del año 1988 atienden a la siguiente numeración:

- N.º 1 — Historia Contemporánea
- N.º 2 — Historia del Arte
- N.º 3 — Geografía
- N.º 4 — Historia Moderna

ETF no se solidariza necesariamente con las opiniones expresadas por los autores.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
Madrid, 2017

SERIE V - HISTORIA CONTEMPORÁNEA N.º 29, 2017

ISSN 1130-0124 · E-ISSN 2340-1451

DEPÓSITO LEGAL M-21037-1988

URL: <http://e-spacio.uned.es/revistasuned/index.php/ETFV>

DISEÑO Y COMPOSICIÓN

Carmen Chincoa Gallardo

<http://www.laurisilva.net/cch>

Impreso en España · Printed in Spain



Esta obra está bajo una licencia Creative Commons
Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional.

MISCELÁNEA · MISCELLANY

LA SINGLADURA DE LA COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN A LA MUERTE DE SU FUNDADOR

THE DEVELOPMENT OF THE *COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN* AFTER ITS FOUNDER'S DEATH

Armando López Rodríguez¹

Recibido: 26/04/2017 · Aceptado: 04/07/2017

DOI: <http://dx.doi.org/10.5944/etfv.29.2017.18858>

Resumen

La historia de la Compañía Madrileña de Urbanización tras la muerte de Arturo Soria y Mata es todavía hoy poco conocida. Su actividad en ese periodo ha sido escasamente estudiada por los investigadores, interesados casi únicamente en sus promociones inmobiliarias y en la evolución e influencia póstuma de la obra por la que Arturo Soria obtuvo reconocimiento: la Ciudad Lineal. Este artículo hace un análisis de la trayectoria empresarial de la compañía en la etapa que se inicia a la muerte de Soria, cuando varios de sus hijos cogieron las riendas, y las dificultades que tuvieron que sortear hasta su salida de ella, al inicio de la posguerra. Una parte importante de la investigación se ha basado en el estudio de la documentación inédita conservada por la familia Soria.

Palabras clave

Arturo Soria; historia del transporte; tranvía; urbanismo; servicio público; siglo XX.

Abstract

The Compañía Madrileña de Urbanización history after Arturo Soria y Mata's death is still today poorly known. Its activity in that period has been scarcely studied by researchers, only interested in its residential developments and in the evolution and posthumous influence of the work by which Arturo Soria was acknowledged: the Linear City. In this journal article it is analyzed the firm course after Soria's death, when some of his sons conducted it, so as the difficulties aroused until

1. Universidad Nacional de Educación a Distancia; <arm.lop.max@gmail.com>.

they left the company, in the post-war years. An important part of the research has based in the study of unpublished documents kept by Soria's family.

Keywords

Arturo Soria; history of transport; tramway; urbanism; public service; 20th Century.

.....

INTRODUCCIÓN: LA SUCESIÓN DE ARTURO SORIA Y MATA AL FRENTE DE LA COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN

La Compañía Madrileña de Urbanización (CMU) fue fundada en 1894 con el objeto de construir y explotar el *Ferrocarril-Tranvía de Circunvalación*, cuyo trayecto discurriría por diversas localidades del extrarradio de Madrid² y sería el eje en torno al cual se extendería un innovador y rupturista modelo de *ciudad lineal* que iba a ser la plasmación práctica de la teoría urbanística que una década antes había formulado su fundador, Arturo Soria y Mata (1844-1920), en la que proponía soluciones para paliar los problemas inherentes a la ciudad industrial característica de la segunda mitad del siglo XIX. Tras unos comienzos difíciles, en una coyuntura política, social y económica inestable y con muchas incertidumbres, Soria pudo consolidar ese ambicioso proyecto empresarial que giró en torno a la explotación de diversas líneas de ferrocarril y de tranvía y la construcción de viviendas en las barriadas que iban a conformar su ciudad lineal, pero también en otra pléyade de negocios auxiliares de lo más diverso: el suministro de agua y de electricidad, una imprenta, una caja de ahorros, un parque de diversiones, un tejear, etc³.

La CMU vivió su máximo esplendor en los años previos a la Primera Guerra Mundial, pero el estallido de la conflagración bélica desencadenó un rápido deterioro de su situación financiera, debido a que en esos años de expansión se había endeudado notablemente, por lo que, aparte de los ingresos por la explotación de los diferentes negocios, dependía de un continuado flujo de capitales privados captados mediante la remuneración de depósitos en su caja de ahorros o la emisión de títulos de deuda a unos intereses atractivos. La suspensión de pagos decretada en el mismo verano de 1914 paralizó todos los proyectos en marcha, y durante unos años sobrevivió a duras penas. La recuperación económica tras la finalización del conflicto y la luz verde al establecimiento de convenios con sus acreedores posibilitaron el inicio de una lenta recuperación. No obstante, la empresa tuvo que aceptar que ya nunca iba a ser lo que había sido y se vio obligada a dejar de lado muchos de los proyectos esbozados y algunos de los iniciados antes de la suspensión de pagos⁴.

Sin embargo, es remarcable que tras los titubeantes años iniciales y los complicados trances vividos en su historia reciente, hubiera logrado mantenerse como

2. La concesión, obtenida en 1892, era para un Ferrocarril-Tranvía de Circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo. *Gaceta de Madrid*, 21/8/1892.

3. La vida y las diversas iniciativas empresariales puestas en marcha por Arturo Soria y Mata en: LÓPEZ RODRÍGUEZ, Armando: *Arturo Soria y Mata. Una biografía*. [Tesis doctoral]. Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2017.

4. Reconocían que para afrontarlos se necesitaba la entrada de nuevos accionistas de referencia que aportasen capital y capacidad de influencia. Para un mejor entendimiento, los Soria ofrecían incluso echarse a un lado. COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN: *Reorganización y engrandecimiento de la Ciudad Lineal*. Madrid, Imprenta de la Ciudad Lineal, 1919, pp. 3-24.

una compañía independiente y de capital español en su totalidad. Se puede señalar, por ejemplo, que desde finales del siglo XIX una gran mayoría de las empresas tranviarias españolas no habían tenido más remedio que ir dando entrada a capital extranjero, principalmente el belga, para poder afrontar las inversiones y la modernización de sus infraestructuras impuesta por los sucesivos cambios de tracción. Esto había dado lugar a fusiones, adquisiciones o cambios accionariales en muchas empresas del país. Sin ir más lejos, en Madrid, la explotación de las líneas tranviarias estaba aglutinada en una potente Sociedad Madrileña de Tranvías (SMT), que había comenzado su singladura en 1920 tras un acuerdo con los belgas propietarios de la Sociéte Générale de Tramways de Madrid et d'Espagne y los de la Sociéte Générale de Tramways Électriques d'Espagne, empresas que desde finales del siglo XIX ostentaban todas las concesiones de la capital, excepto las otorgadas a la CMU⁵.

La muerte en 1920 del fundador de la CMU, Arturo Soria y Mata, que a punto de cumplir 76 años de edad seguía siendo el alma mater de la empresa, supuso otra difícil circunstancia que obligó a replantear la dirección de la misma. Haciendo valer su posición de máximos accionistas y los años que habían trabajado junto a su padre al frente de diversas responsabilidades, fueron varios de sus hijos varones los que decidieron ocupar los principales puestos de responsabilidad. Así, Arturo Soria Hernández pasó a desempeñar el cargo de director de la compañía, su hermano Emilio el de subdirector y Carlos, el menor de los varones, el de secretario general, que unió al de jefe de Contabilidad que ya ostentaba.

El hermano mayor, Luis Soria, quien desde los primeros años del siglo XX se había erigido en la mano derecha de su padre desde su puesto de subdirector de la empresa, decidió abandonarla en 1919 para seguir una trayectoria profesional independiente, ocupando puestos de responsabilidad con mayor o menor fortuna en compañías tranviarias de ciudades como Santander, Las Palmas o Granada⁶. Pero habiendo heredado la misma cuota accionarial que sus hermanos, siguió con interés la gestión de éstos en la compañía y la marcha de sus diferentes líneas de negocio.

El flamante director, Arturo Soria Hernández, continuó con la carrera política que había iniciado diez años antes y que culminó al ser elegido Senador

5. MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte: «Las empresas de tranvías en Madrid, del control extranjero a la municipalización, 1871-1948», en BENEGAS, Manuel, MATILLA, María Jesús y POLO, Francisco (coords.): *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso*. Madrid, Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2002, pp. 149-179.

6. En julio de 1919 Luis Soria asumió el cargo de consejero delegado de la empresa de capital belga presidida por Federico Locatelli, Red Santanderina de Tranvías, que gestionaba y explotaba varias líneas de tranvía de Santander. *El País*, 11/7/1918. *Gaceta de los caminos de hierro*, 24/8/1919. Tras un periodo de dificultades que motivó una suspensión de pagos, fue absorbida en 1922 por la Compañía del Tranvía de Miranda y Luis Soria quedó desvinculado de ella. *El Financiero*, 19/11/1920; *El Financiero*, 5/5/1922. En Tranvías de Las Palmas estuvo como director entre 1925 y 1927. *La Prensa (S. C. de Tenerife)*, 20/09/1927. Dirigió también Tranvías Eléctricos de Granada (TEGSA). Esta empresa acudió a él también para tratar de salvar una situación difícil y su repentina muerte en 1933 supuso un duro varapalo para su evolución. NÚÑEZ ROMERO, Gregorio: *Tejiendo redes empresariales en Andalucía Oriental: Vida y obra de Alfredo Velasco Sotillos (1872-1936)*. Universidad de Granada, 2005, pp. 38-43.



FIGURA 1: SEPTIEMBRE DE 1924: REUNIÓN DEL NATIONAL HOUSING AND TOWN PLANNING COUNCIL EN MADRID. ENTRE LOS ASISTENTES CARLOS Y ARTURO SORIA HERNÁNDEZ (FIGURAS 18 Y 19). Fuente: Abc, 20/9/1924.

por Madrid en 1923, unos meses antes del golpe de Estado del general Primo de Rivera. En esa década la CMU supo aprovechar la buena coyuntura económica para recuperar una cierta prosperidad. Sin embargo, su actividad constructiva nunca llegó a parecerse a la de los años anteriores a la crisis, y aunque fue en esta década cuando el planeamiento lineal logró una mayor presencia internacional

(figura 1), sus propuestas como solución a la expansión urbana de las ciudades continuaron siendo ignoradas por la administración española. Así, pues, en los años veinte la CMU fue una empresa dedicada fundamentalmente a la explotación de sus líneas férreas y sus otras áreas de negocio tuvieron un considerable menor peso en su cuenta de resultados. Esto fue especialmente notable en su servicio de construcciones, aunque todavía acometería algún proyecto de cierta entidad, como la Colonia Alfonso XIII en las inmediaciones de Canillejas, que tenía más que ver con las características de su antaño competidora, la ciudad-jardín, que con las del modelo de ciudad concebida por su fundador⁷.

Los que siguieron al término de la contienda europea habían sido unos años difíciles para la economía española. La balanza comercial pasó rápidamente de un claro signo positivo a uno negativo, y muchas empresas que en los años previos se habían aprovechado de la neutralidad del país se vieron abocadas a un duro ajuste, cuando no al cierre. Sin embargo los felices veinte supusieron un nuevo periodo de expansión, esta vez en sintonía con el que también se vivía en los países de nuestro entorno. La bonanza económica y la mayor disponibilidad de recursos entre la población en general repercutió de manera directa en los resultados de las empresas de servicios, tan sensibles al aumento de la demanda por parte de los ciudadanos.

Sin embargo, en el horizonte de las empresas dedicadas al transporte tranviario había nubarrones que presagiaban que sus mejores tiempos podían ser cosa del pasado. Así, mientras se veían obligadas a afrontar desembolsos periódicos para sustituir el material que iba quedando obsoleto y mantener en buenas condiciones de explotación sus infraestructuras, asistían a la llegada de nuevas compañías de autobuses urbanos e interurbanos y otros medios de transporte público, como el ferrocarril metropolitano o el *taxi*, que iban a competir para hacerse con los usuarios de sus líneas, quienes además se quejaban continuamente de que su servicio era deficiente.

También tuvieron que hacer frente a las demandas sindicales de un colectivo de trabajadores que había adquirido una gran fuerza. Y por si no fuera suficiente, persistía la tradicional presión de las administraciones locales para limitar los incrementos de sus tarifas, con el objetivo de que el servicio público que prestaban fuese cada vez más accesible a los sectores humildes de la población.

Como era lógico, las oscuras perspectivas también afectaron a una CMU que, ayudada por los ingresos de sus otras líneas de negocio, al menos hasta finales de esa década pudo ir manteniendo unos resultados económicos aceptables; o

7. Por ejemplo en *La Ciudad Lineal*, 10/6/1927 y *La Ciudad Lineal*, 10/4/1928. Los proyectos inmobiliarios acometidos por la CMU en la década de los veinte y la divulgación del concepto lineal en diversos foros nacionales e internacionales han sido estudiados en ALONSO PEREIRA, Juan Ramón: *La Ciudad Lineal de Madrid*. Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos, 1998, pp. 100-102 y 222-237; y en MAURE, Miguel Ángel: *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*. Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1991, pp. 356-362 y 372-385.

al menos eso es lo que mostraban en sus memorias económicas anuales. Y digo esto porque entre algunos disconformes con la gestión de la empresa surgieron sospechas de que quizá no se estuviese reflejando toda la realidad. Curiosamente, este grupo de discordantes estuvo capitaneado por Luis Soria Hernández, quien en una Junta General de Accionistas de marzo de 1929 había expuesto una serie de demandas⁸. En síntesis, Soria exigía una mayor transparencia en la gestión de sus hermanos al frente de la compañía, planteó la necesidad imperiosa de renovar el material móvil, la reparación urgente de las muy deterioradas infraestructuras y la adopción de una serie de medidas que posibilitasen la mejora de los resultados de explotación de los diferentes negocios. También propuso «para estimular su celo» sustituir las dietas fijas de los consejeros por una cantidad variable, que se calcularía en función de la remuneración que se lograra para los obligacionistas y accionistas de la compañía. Luis no dudaba de la capacidad profesional de sus hermanos ni de los consejeros, pero estimaba que se había decidido anteponer el interés de los accionistas sobre el de los acreedores que años atrás habían confiado en el futuro de la CMU suscribiendo el Convenio de 1919. Luis Soria, como único superviviente de la comisión que había elaborado ese convenio, puso de manifiesto que se estaba incumpliendo la promesa hecha por su padre, Arturo

CMU		SMT	
Año	Resultados (pesetas)	Ejercicio	Resultados (pesetas)
1920	46.788	1920-21	8.058.636
1921	-	1921-22	7.313.030
1922	130.206	1922-23	8.187.605
1923	202.095	1923-24	8.733.475
1924	214.214	1924-25	7.824.144
1925	208.116	1925-26	8.150.516
1926	215.013	1926-27	9.618.161
1927	-	1927-28	10.753.383
1928	268.653	1928-29	10.749.068
1929	210.257	1929-30	10.495.058
1930	-	1930-31	11.264.513
1931	298.723	1931-32	10.724.835

TABLA 1: EVOLUCIÓN COMPARADA DE LOS RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN DE LAS LÍNEAS FÉRREAS DE LA COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN Y DE LA SOCIEDAD MADRILEÑA DE TRANVÍA. Fuente: Elaboración propia a partir de datos procedentes de las memorias anuales editadas por la Compañía Madrileña de Urbanización y de MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte: «Las empresas de tranvías en Madrid, del control extranjero a la municipalización, 1871-1948», en BENEGAS, Manuel, MATILLA, María Jesús y POLO, Francisco (coords.): *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso*. Madrid, Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2002, p. 179.

8. Tras la Junta, Soria remitió un artículo a *Vida financiera* en el que resumía sus propuestas y en *Abc* insertó un anuncio con un llamamiento a conocer las reivindicaciones contenidas en dicho artículo. *Vida financiera*, 30/4/1929. *Abc*, 12/5/1929.

Soria y Mata, a los acreedores para convencerles de la bondad del acuerdo que entonces se les proponía. Razonables o no, las propuestas de Luis Soria fueron rechazadas de plano por la totalidad de la Junta General de Accionistas, por lo que procedió a recabar el apoyo de aquellos acreedores y accionistas que pudieran estar disconformes con la marcha y la gestión de la CMU y a reclamar legalmente una rectificación de los acuerdos tomados.

Luis Soria se había especializado en las metodologías para la organización de empresas y desde hacía unos años ofrecía sus servicios de consultoría para compañías nacionales e internacionales. Fue de los primeros en España en asesorar en la implantación de métodos de organización científica del trabajo según las ideas de Frederick W. Taylor, Henry L. Gantt y otros defensores de esas novedosas propuestas de organización industrial. Según su propio testimonio, Luis Soria había conocido esos métodos en 1915 y habría intentado aplicarlos parcialmente en la CMU, y luego en otras compañías tranviarias por las que pasó⁹. Es decir, tenía suficientes conocimientos de gerencia de empresas del sector como para poder criticar con cierto fundamento la gestión de sus hermanos, pero en cualquier caso el incidente dejaba vislumbrar también que, frisando el cambio de década, la marcha de la CMU ya no era todo lo buena que había sido en los años precedentes y, a partir de 1929, los resultados anuales de explotación habían dejado de mejorar los del ejercicio anterior, como había venido sucediendo a lo largo de toda la década (tabla 1)¹⁰.

LOS TRANVÍAS EN EL MADRID DE LA REPÚBLICA

Desde entonces la situación no dejó de empeorar. La confluencia del impacto de la crisis económica mundial con la inestabilidad política y social vivida en España en los primeros años de la década de los treinta también se dejaron sentir en una CMU que tuvo que acostumbrarse a lidiar con una conflictividad laboral que era relativamente nueva para ella (desde su fundación los conflictos en su seno habían sido episodios aislados y ninguno excesivamente grave) y unos resultados económicos en todas sus líneas de negocio cada vez más menguantes.

9. CARPINTERO, Helio, GARCÍA GARCÍA, Emilio y PÉREZ FERNÁNDEZ, Francisco: «Un capítulo en la introducción del taylorismo en España: la obra de Gual Villalbí». *Revista de Historia de la Psicología*, 19, 2-3 (1998), p. 216. Insertos en los que Luis Soria se anunció como «Consejero y consultor técnico en organizaciones de empresas» en *El Financiero*, 10/2/1922 o *El Financiero*, 24/2/1922. También en *El Financiero* publicó Soria, entre junio y julio de 1928, una serie de artículos sobre la organización científica del trabajo, aunque el primero de ellos ya lo había publicado unos meses antes en *Heraldo de Madrid*. *Heraldo de Madrid*, 30/3/1928. *El Financiero*, 1/6/1928; 8/6/1928; 15/6/1928; 22/6/1928; 29/6/1928; 6/7/1928; 20/7/1928.

10. En el archivo privado que conserva la viuda de Emilio Keller Soria, bisnieto de Arturo Soria y Mata, hay cartas de dos personas que, actuando a instancias de Arturo Soria Hernández, se aproximaron a Luis Soria con intención de indagar acerca de sus intenciones reales en relación con la CMU. Parece ser que el hecho de que se le hubiese vedado el acceso a los libros de cuentas de la compañía y que se hubiesen rechazado todas sus propuestas en la Junta General de accionistas de marzo de 1929 le había producido tal disgusto que Luis Soria pensaba en impulsar una demanda conjunta.

Además, como el resto de las compañías tranviarias en general, iban a tener que acostumbrarse a afrontar la fuerte competencia de los autobuses, que de forma irremisible iban a implantarse ya definitivamente en muchas ciudades españolas. La Sociedad General de Autobuses de Madrid (SGAM), tras varios años funcionando con una buena aceptación por parte de los madrileños, había quebrado en 1927. Previamente había entrado en una guerra de tarifas para tratar de captar pasajeros de otros modos de transporte que a la postre resultó suicida. También había llegado a acuerdos con la Compañía del Ferrocarril Metropolitano Alfonso XIII que por su parte también había conseguido robar usuarios al tranvía en aquellas zonas de la capital por donde operaba para ofrecer servicios combinados que conectaban las cabeceras de su trayecto con la Estación del Norte, Tetuán de las Victorias o Pozuelo. La entrada en funcionamiento de uno de éstos, el que unía la Puerta del Sol con Tetuán de las Victorias, competía con la línea de la CMU que discurría entre Cuatro Caminos y esa población, lo que motivó las protestas de su director ante el Ayuntamiento, con el argumento de que infringía los contratos de concesión a la SGAM. La reclamación fue atendida y el Ayuntamiento instó a suprimir ese servicio combinado, aunque una nueva denuncia impuesta poco después por Arturo Soria indica que todavía estuvo un tiempo en funcionamiento¹¹. Como hemos comentado, la SGAM cesó su actividad en 1927, pero a pesar de esta experiencia fallida, el Ayuntamiento madrileño volvió a insistir en la necesidad de impulsar el servicio de autobuses y en 1931 convocó un nuevo concurso para concesionarlo. A pesar de esto, en el consistorio no habían dejado de oírse las voces que reclamaban la gestión pública del transporte urbano en general y defendían el rescate de las concesiones otorgadas a compañías privadas¹².

El comienzo de los treinta dio paso a una época en la que las relaciones de la CMU con sus trabajadores fueron muchísimo más ásperas de lo que habían sido hasta entonces. Muchas de las reivindicaciones laborales desembocaban en convocatorias de huelga, y alguna de ellas fue bastante virulenta. En los primeros meses de 1931, por ejemplo, una prolongada huelga de tipógrafos hizo que la revista *La Ciudad Lineal* que salvo en alguna contada ocasión no había dejado de publicarse puntualmente desde 1897 dejase de aparecer durante cuatro meses¹³. Poco después se asistió a la convocatoria de otra que tendría menor duración pero mayor repercusión al afectar a un servicio mucho más crítico: la de sus aproximadamente 300 obreros tranviarios que también demandaban mejoras salariales. Ni los ofrecimientos de mediación del alcalde de Madrid, ni las gestiones del propio ministro de Hacienda consiguieron evitar los paros y el trastorno a la población.

11. RODRÍGUEZ MARTÍN, Nuria: *La capital de un sueño: Madrid 1900-1936: la formación de una metrópoli europea*. [Tesis doctoral]. Universidad Complutense de Madrid, 2013, pp. 146-148 y 157-158.

12. VALENZUELA RUBIO, Manuel: «Transporte y estructura metropolitana en el Madrid de La Restauración. Historia de una frustración», en BAHAMONDE MAGRO, Ángel y OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (eds.): *La sociedad madrileña durante la Restauración. 1876-1931*, 1. Comunidad de Madrid, 1989, pp. 382-384.

13. Véase *La Ciudad Lineal*, 10/6/1931.

En el comunicado emitido por la Sociedad de Obreros Tranviarios también se dejó caer que la CMU no estaba en condiciones de prestar el servicio público en condiciones aceptables¹⁴:

«Nos vemos lanzados a un movimiento que consideramos perjudicial para la causa de España, en la que sólo debiera imperar el orden más perfecto, por una Empresa que, a título de una pobreza muy conveniente a sus intereses, tiene una industria de carácter público en el más completo atraso y abandono, y en una situación de indigencia económica a todo su personal, y este estado de cosas debe desaparecer. Si esta entidad no tiene solvencia económica para desarrollar un servicio público, debe desaparecer para dar paso a quien, con medios económicos y un espíritu más en armonía con los tiempos que atravesamos, sepa poner este servicio a la altura a que la primera capital de España tiene derecho.

Este es nuestro punto de vista, y ya que se nos provoca, no cejaremos hasta conseguir que desaparezca este feudo, vergüenza de Madrid, que si hasta hoy contó con el apoyo de caciques y mangoneadores, va a ser muy difícil en adelante vivir a costa ajena.»

Tras una tregua de sólo unos meses, a comienzos de 1932, el despido de varios obreros al estimar la compañía que los resultados obtenidos imponían una ligera reducción de su plantilla, trajo una nueva llamada a la huelga y se celebraron una serie de actos para poner de manifiesto las quejas de los trabajadores, así como las de los vecinos de los pueblos por los que discurrían los tranvías de la CMU para exigir al Ministerio de Obras Públicas que revisase las concesiones por las deficiencias en el servicio prestado¹⁵. Esta vez las partes mostraron menos flexibilidad y los paros se prolongaron durante semanas, con el indudable perjuicio para una población que se vio obligada a buscar medios de transporte alternativos y la consiguiente merma de los ingresos de la compañía, acrecentada además porque uno de los métodos de presión utilizados por los operarios era no cobrar a los pasajeros¹⁶.

Así, la competencia de los medios alternativos y la inestabilidad laboral terminaron haciendo mella importante en los resultados de la CMU, que ya veía afectadas las cuentas de todos sus negocios por mor de la crisis económica. Además, el elevado monto de la deuda que había motivado la suspensión de pagos de 1914 era todavía un lastre muy importante en el pasivo de la compañía, y todavía lo sería durante muchos años más.

Ese año de 1932, tras treinta y cinco años de vida, dejó de aparecer la revista *La Ciudad Lineal*; y se echó el cierre a la imprenta, la misma que apenas unos años antes todavía presumía de numerosos encargos editoriales. Con ese panorama, que una compañía Cinematografía Española Americana (CEA) se estableciese en el antiguo Parque de Diversiones de la Ciudad Lineal, con un contrato de alquiler

14. *El Sol*, 15/7/1931; 16/7/1931. La huelga, que se resolvió a los pocos días, significó la supresión total del servicio de tranvías. El ministro de Trabajo, Francisco Largo Caballero, también medió entre las partes en conflicto. *El Sol*, 18/7/1931; 22/7/1931.

15. En: *La Libertad*, 3/1/1932; *El Sol*, 5/1/1932; *Heraldo de Madrid*, 12/1/1932.

16. *La Libertad*, 22/1/1932. La situación se desatascó, al menos de forma momentánea, con la creación de una comisión mixta auspiciada por el Ministerio de Obras Públicas y presidida por el director general de Ferrocarriles. *Luz*, 3/2/1932. *Gaceta de los caminos de hierro*, 15/2/1932. LÓPEZ BUSTOS, Carlos: *Tranvías de Madrid*. Edimat, Madrid, 1998.

a largo plazo y opción a compra, fue un revulsivo para la vida de la urbanización y un bálsamo para las cuentas de la CMU¹⁷.

En verano hubo más despidos de trabajadores. En esa ocasión casi un centenar, que fueron a protestar al alcalde de Madrid por la competencia de las líneas de autobuses, causa esgrimida por la empresa para el nuevo adelgazamiento de su plantilla. Pero en esa ocasión el alcalde, Pedro Rico, se mostró poco receptivo a sus demandas, al igual que lo había sido meses antes con una nueva protesta del director de la compañía, Arturo Soria, por la prolongación de las líneas de autobuses que desde Madrid llegaban hasta los pueblos donde funcionaban los tranvías de la CMU¹⁸.

Esa escasa predisposición del alcalde a limitar la actuación de los autobuses era lógica pues, como hemos comentado, el consistorio madrileño estaba trabajando a favor de su implantación desde 1931. Tras ver anulado el concurso para concesionar varias líneas a empresas privadas, unas negociaciones posteriores con la SMT cristalizaron en marzo de 1933 con la constitución de una Empresa Mixta de Transportes Urbanos (EMTU), que iba a estar participada al alimón por el Ayuntamiento de Madrid y la SMT, y que a partir de entonces se iba a encargar de la gestión y la explotación de las líneas de tranvía concesionadas a esta última, así como las que ya habían revertido al ayuntamiento. Además se aportaba el capital necesario para establecer el deseado servicio urbano de autobuses¹⁹.

A finales de ese año Arturo Soria Hernández insistía de nuevo, esta vez ante el ministro de Obras Públicas, en la necesidad de coordinar los trayectos urbanos e interurbanos de tranvías y autobuses para evitar la competencia entre ambos medios²⁰. Para la CMU ese año 1933 había sido casi de subsistencia, como lo dejó expresado en su memoria correspondiente a ese ejercicio²¹:

«Extinguidas unas actividades industriales por razones bien conocidas de los señores accionistas, reducidas otras a límites mínimos y sostenidas las ferroviarias sin posibilidades próximas de modernización en la renovación del material móvil, ha creído el Consejo de Administración indispensable realizar todo género de economías para sostener la Compañía y dar cumplimiento a todas a aquellas obligaciones de carácter inaplazable.»

Había sido también otro año de conflictividad laboral y disturbios en los que no sólo habían salido a relucir las piedras, sino incluso en ocasiones las pistolas²².

17. *El Financiero*, 10/3/1933. Arturo Soria Hernández formó parte del Consejo de Administración de la CEA. *Hoja Oficial del Lunes*, 25/9/1939.

18. En: *Luz*, 21/5/1932; *La Tierra*, 29/7/1932.

19. En: LÓPEZ BUSTOS, Carlos: *op. cit.*, pp. 120-127; *El Financiero*, 5/10/1934.

20. Archivo General de la Administración (AGA), (04), Caja 25/28533, Asuntos generales de la CMU. Carta del director de la CMU al ministro de Obras Públicas, 30/12/1933.

21. COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN: *Memoria del ejercicio social de 1933*. Madrid, Imprenta de la Ciudad Lineal, Madrid, 1934, pp. 5-6.

22. *La Voz*, 9/5/1933. *Transporte*, 15/6/1933.

Y de igual manera los alcaldes y fuerzas vivas de los municipios por los que discurrían sus tranvías continuaban quejándose por las innumerables deficiencias del servicio²³.

Y ese mismo año había fallecido de forma repentina, a sus 54 años, el mayor de los hermanos Soria, Luis, víctima de una angina de pecho cuando también trataba de sacar de una situación difícil a la compañía del Tranvía de Granada que dirigía²⁴.

1934 comenzó igual de turbulento y la situación económica de la CMU siguió deteriorándose²⁵. La caída de demanda abocó a la decisión de abandonar el que había sido unos de los negocios señeros de la compañía, el de construcción de viviendas²⁶. En ese escenario tan escasamente halagüeño surgió la posibilidad de llegar a un acuerdo con la EMTU, interesada en planificar una explotación coordinada de las líneas urbanas que controlaba, junto a las concesionadas a la CMU que unían los pueblos periféricos con la capital. El acuerdo inicial fue provisional por un año, con la intención por ambas partes de ir perfilando un convenio que fijara las condiciones técnicas y económicas de un arrendamiento a largo plazo²⁷.

Pero el proceso no estuvo exento de dificultades, en su mayor parte por la fijación de las cuantías del arriendo, la indemnización solicitada por los Soria en compensación por dejar la dirección de la empresa, además de por las discrepancias en torno a la valoración del material y las infraestructuras que cedía la CMU, tan deteriorado que necesitaba una inversión importante para su renovación. En varios plenos del ayuntamiento se vivió un enfrentamiento entre los concejales partidarios de firmar el convenio propuesto y los que se oponían, y surgieron dudas más que razonables de que en los términos planteados el acuerdo fuese conveniente para los madrileños²⁸. Pero a pesar de que la propuesta en algún momento llegó a considerarse «un cadáver», finalmente obtuvo luz verde a pesar de los argumentos de los concejales socialistas opositores y de un informe de los letrados consistoriales que avisaba de vicios de nulidad en el contrato propuesto. Se estipuló una indemnización de 1.000.000 de pesetas a los Soria y un canon anual por el arriendo de las líneas y la cesión del material de 160.000 pesetas, que se irían incrementando gradualmente hasta un tope máximo de 200.000²⁹. El acuerdo definitivo significaba para los Soria unas buenas contrapartidas económicas y un alivio tremendo por los problemas que a partir de entonces dejaban de gestionar.

23. *Luz*, 17/10/1933.

24. *Luz*, 11/10/1933; *El Sol*, 12/10/1933.

25. *Luz*, 19/2/1934; 20/2/1934. ALONSO PEREIRA, Juan Ramón: *op. cit.*, p. 103.

26. ALONSO PEREIRA, Juan Ramón: *op. cit.*, p. 103.

27. LÓPEZ BUSTOS, Carlos: *op. cit.*, p. 78; *El Financiero*, 5/10/1934.

28. Se había propuesto una indemnización de un millón de pesetas para los Soria por dejar sus puestos directivos en la CMU, aunque en paralelo, según uno de los concejales opositores, estaban ya pactando su incorporación a la SMT. La valoración inicial del material de 9.500.000 pesetas, tras una revisión hecha por los técnicos había quedado reducida a 4.500.000 pesetas. *El Siglo futuro*, 31/7/1935.

29. *El Siglo futuro*, 6/8/1935; *Democracia*, 9/8/1935.

INCAUTACIÓN DE LAS LÍNEAS ELECTRIFICADAS

Pero la alegría no duró mucho tiempo. En los primeros días de marzo, el Ministerio de Obras Públicas emitió su informe preceptivo para poder elevar a escritura pública el acuerdo entre la Empresa Mixta y la CMU. En él, se reservaba para sí la potestad de rescindir la concesión de las líneas en cualquier momento y sin obligación de compensar con indemnización alguna. La reacción de la Empresa Mixta fue comunicar a la CMU que no iban a acometer la cuantiosa inversión para la renovación del material, estimada en seis millones de pesetas, ni a indemnizar a la familia Soria, ya que, en caso de producirse la salvaguarda del Ministerio, no recibirían compensación alguna. Además, les informaba de que con efectos inmediatos dejaban de hacerse cargo de la explotación de las líneas de la CMU en tanto en cuanto no se produjese una rectificación de esa disposición ministerial. Sin embargo dejaban la puerta abierta a una renegociación con ese nuevo escenario. Si ya era difícil, la situación terminó por enturbiarse del todo al decidir los tranviarios de la CMU incautarse inmediatamente de todo el material para proceder a prestar el servicio bajo su propio control (figura 2)³⁰. Los tranviarios justificaron su acción por el temor a ver a los Soria de nuevo a los mandos y por la negativa de la compañía al reingreso de unos trabajadores que habían sido despedidos con motivo de la huelga revolucionaria de octubre de 1934³¹:

«No ha sido la incautación llevada a cabo una cosa caprichosa, sino que era una necesidad inaplazable desplazar a la familia Soria de sus dominios, tanto por lo que este desplazamiento supone de beneficio para los trabajadores, como por liberar de las garras de esta familia a los vecinos de los pueblos que circundan a Madrid por el norte y oeste.»³²

El Comité Obrero creado al efecto se dispuso a conseguir amparo a su incautación con gestiones ante el Ministerio de Obras Públicas que se prolongaron durante semanas, Tras tensas negociaciones a varias bandas (Ministerio, CMU,



FIGURA 2: TRANVÍAS DE LA CMU ROTULADOS CON LAS SIGLAS UHP (UNIÓN DE HERMANOS PROLETARIOS). FUERZA, 1/4/1936.

30. *El Siglo futuro*, 13/3/1936. *Heraldo de Madrid*, 14/3/1936. *El Socialista*, 14/3/1936.

31. *Heraldo de Madrid*, 6/3/1936. El reingreso de los despedidos con motivo de la huelga revolucionaria de 1934 había sido un compromiso electoral del Frente Popular para las elecciones recién celebradas.

32. *Fuerza*, 1/4/1936.

Comité Obrero, SMT y Ayuntamiento de Madrid), el Ministerio de Obras Públicas resolvió rescatar las concesiones y ordenó a la Comisaría del Estado de la Zona Centro tomar el control de las mismas. Eran en concreto las líneas de tranvía Cuatro Caminos-Tetuán-Fuencarral-Chamartín de la Rosa, Ventas del Espíritu Santo-Ciudad Lineal, Ciudad Lineal-Canillejas-Barajas y Carretera de Madrid a Francia-Asilo de la Paloma; y las de ferrocarril Chamartín de la Rosa-Barrio de la Concepción y Paloma-Peñafrande. La razón esgrimida fue el perjuicio al interés público por el incumplimiento de la CMU con su deber como concesionaria³³.

A los pocos meses estalló la Guerra Civil y durante los años de conflicto las líneas de la CMU así como las de la SMT funcionaron gestionadas por un Consejo Obrero³⁴. En los primeros compases fue detenido Arturo Soria Hernández y poco después fusilado en Paracuellos³⁵. El resto de hermanos vivió el conflicto de forma dispar. Carlos Soria, por ejemplo, estuvo en zona rebelde desde, al menos, 1938. Se ha conservado una especie de diario suyo³⁶, en el que plasmó unas trabajadas gestiones mantenidas entre los meses de abril y noviembre de ese año ante diferentes personalidades afectas a los sublevados, con el objetivo, al menos, de rescatar el control de las concesiones de la CMU para cuando finalizase el conflicto³⁷. Y digo al menos porque por lo que más activamente trabajó fue por reactivar, a ser posible en los mismos términos, el acuerdo frustrado en la primavera de 1936 con la Empresa Mixta y la SMT para la cesión en arriendo de la explotación de sus líneas.

Para ello, y ya que disponía de un salvoconducto que le permitía desplazarse por la «zona liberada», no escatimó en mantener entrevistas por diferentes ciudades (Santander, San Sebastián, Valladolid, Burgos) donde estaban radicadas las instituciones o personas que podían tener capacidad de decisión sobre los tranvías madrileños. Así, se estuvo reuniendo con autoridades franquistas como el ministro de Obras Públicas, el jefe nacional de Ferrocarriles, el jefe del Servicio Militar de Ferrocarriles, del que dependían todos esos asuntos mientras durase la guerra, o con el ya designado alcalde de Madrid para cuando se tomase la capital, Alberto Alcocer. También lo hizo en repetidas ocasiones con los máximos mandatarios de la SMT: el presidente de su Consejo de Administración, Valentín Ruiz Senén, y su director, Augusto Krahe³⁸. Por lo que se desprende de su diario, era Valentín Ruiz Senén una persona a la que en la CMU tenían en alta estima desde los

33. *El Siglo futuro*, 20/3/1936; *Heraldo de Madrid*, 21/3/1936; 23/3/1936; *Fuerza*, 1/4/1936. *Abc*, 2/4/1936.

34. LÓPEZ BUSTOS, Carlos: *op. cit.*, p. 125.

35. Archivo Histórico Nacional, FC-CAUSA_GENERAL, 1526, Exp. 3, Fol. 260.

36. Archivo Keller Soria. Diario de Carlos Soria Hernández, 1938.

37. En alguna de las entrevistas Carlos Soria habló de que en paralelo estaba realizando gestiones para recuperar el control sobre las infraestructuras para el servicio de suministro de agua, que también les fue incautado, probablemente tras una reunión a comienzos de septiembre de 1936, en la que diferentes asociaciones de vecinos y representantes de los municipios afectados reiteraron sus quejas acerca de un servicio que prestaba la CMU desde hacía años y que también estimaban deficiente y caro. Archivo Keller Soria. Diario de Carlos Soria Hernández, 1938. *El Liberal*, 3/9/1936. *Abc*, 4/9/1936.

38. *Ingeniería y construcción*, noviembre de 1935. *Heraldo de Madrid*, 5/3/1936.

tiempos de su suspensión de pagos, unos años antes del fallecimiento de Arturo Soria y Mata. El Banco Urquijo era entonces uno de los principales acreedores y Ruiz Senén uno de sus directivos³⁹. Ante todas las autoridades con las que se entrevistó, Carlos Soria no escatimó los elogios al talento de Ruiz Senén, y destacó su capacidad de trabajo y visión para los negocios a gran escala, pero por encima de todo afirmaba haber atestiguado el valor de su palabra. Y de que Ruiz Senén estaba dispuesto a mantener el acuerdo frustrado en 1936 tuvo garantías Carlos Soria desde la primera entrevista que mantuvo con él.

El jefe nacional de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas esperaba que ese acuerdo se plasmase en un contrato pues, según manifestó, siempre sería más fácil «poner un visto bueno que dictar una resolución». Pero a pesar de que todos los implicados se mostraron favorables en principio al acuerdo entre la CMU y SMT para la cesión de la explotación, el director de ésta, Augusto Krahe no se decidía a ponerlo «en papeles», al parecer porque no había conservado las bases del convenio pactado y decía no recordarlas con precisión. Ante la insistencia de un Carlos Soria que, según manifestaba, podía recordar perfectamente sus términos principales, también le dio largas argumentando que, de momento, debían someterse a lo que dispusiese la Autoridad Militar y luego esperar a que el Ministerio de Obras Públicas se mostrase dispuesto a derogar las disposiciones que habían motivado la ruptura del acuerdo en 1936. Aventuraba el propio Soria que Krahe no se ponía a la tarea quizá abrumado por los quehaceres en las empresas regidas por Ruiz Senén, además de las recientes responsabilidades adquiridas en el gobierno franquista nombrado ese año.

Aparte del curso y contenido de estas negociaciones, el manuscrito de Carlos Soria es valioso también porque ofrece la versión de la familia sobre los acontecimientos sucedidos en la primavera de 1936. Según su testimonio, el acuerdo habría permitido establecer un servicio modelo para la capital, que también abarcaría a la Ciudad Lineal, que no dudaba estaba llamada a jugar un papel fundamental para la expansión de Madrid. Pero la que juzgaba «cerril actuación de los concejales socialistas» del Consejo de Administración de la Empresa Mixta

39. Observar la lista de las compañías en las que tomaba parte, según un anuario financiero de 1934, puede dar una idea de la relevancia de Ruiz Senén en el panorama empresarial de los años previos a la Guerra Civil: «Presidente de: Hidráulica de Santillana, Gas Madrid, Duro Felguera, Compañía Madrileña de Tranvías, Hutchinson, Industrias del Caucho, Energía e Industrias Aragonesas, Gran Empresa Segarra, Fomento de la Propiedad y Cooperativa Eléctrica de Langreo; Vicepresidente de: Saltos del Alberche, Telefónica, Ferrocarril y Minas de Burgos, Cementos Portland, Agencia Telefónica Fabra y Fuerzas Hidroeléctricas de Andorra; Consejero de: Industrial Química de Zaragoza, Banco de Crédito Industrial, Acumulador Tudor, Chade, Banco Urquijo, Sociedad Productora de Fuerzas Motrices, Standard Eléctrica, Banco del Oeste de España, Ferrocarriles del Norte, Ferrocarril de Carreño, Ferrocarril Central de Aragón, Banco Urquijo Bascongado [sic], Sociedad Española de Fabricación de Automóviles, Banco Urquijo de Guipúzcoa, Gran Hotel de Zaragoza, Hidroeléctrica del Oeste de España, Distribuidora Eléctrica de las Dos Castillas, Unión Eléctrica Madrileña, Eléctrica de Castilla, Compañía Auxiliar de Ferrocarriles, Establecimientos Gaillard, Electrodo, Obras y Construcciones Ormaechea, Banco Urquijo Catalán, Banco Hipotecario de España, Banco Minero Industrial de Asturias, Compañía Aragonesa de Minas y Unión Radio». Lista incluida en: PENEDO, Julio: «Implantación del clero en el ensanche norte durante la Restauración (1875-1931)», en BAHAMONDE MAGRO, Ángel y OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (eds.): *La sociedad madrileña durante la Restauración. 1876-1931*, 1. Comunidad de Madrid, 1989, p. 265n13.

había torpedeado la consolidación del acuerdo y habían causado perjuicios al ayuntamiento, a las empresas tranviarias que no podrían conectar sus líneas y, por supuesto, al vecindario, que no podría disfrutar de un servicio más eficiente. Según su opinión, la pretensión de esos concejales era socializar los transportes madrileños pero –continuaba– Metro y SMT eran empresas muy poderosas, no así la CMU que, debilitada financieramente como estaba, les había parecido una presa fácil. El acuerdo de arriendo con la EMTU se lo impedía, así que hicieron lo posible por liquidarlo.

También vio algún comportamiento extraño en la SMT, pues su hermano Arturo, ya perteneciente a su plantilla, como era costumbre había ido a despachar con Krahe los días 9 y 10 de marzo, y éste no le había comentado absolutamente nada. Además, la CMU pasaba al cobro el canon de arriendo trimestralmente y por adelantado, y el del siguiente trimestre lo acababan de cobrar. Así que cuando el día 11 recibieron la carta de Krahe, fechada el 9, en la que les comunicaba que en virtud del informe del Ministerio rompían el acuerdo y dejaban de prestar el servicio con efectos del día siguiente, se quedaron absolutamente aturridos. Después de dos años sin hacerlo, no estaban capacitados para retomar el control de forma tan inmediata, pues carecían de los libros de explotación, las cuentas, no conocían la recaudación y las liquidaciones hechas o por hacer, tampoco las instrucciones al personal, los horarios, el estado del material, etc. En ese desconcierto se habían presentado los trabajadores apremiando –según Soria con muy malos modos– sus pagas por las jornadas realizadas y las instrucciones para seguir con el servicio al día siguiente. La negativa de los hermanos a hacerse cargo de forma tan inminente, sin margen para tratar de resolver la situación, desencadenó la incautación obrera que se produjo además un día, el 13 de marzo, en el que los ánimos populares estaban muy crispados, tras el atentado sufrido por Jiménez de Asúa que dio lugar a múltiples disturbios, al asalto a varias sedes de periódicos, así como a la quema de las iglesias de San Luis y San Ignacio. Carlos recordó también el episodio de su detención, por orden del ministro de Obras Públicas, Casares Quiroga, cuando Arturo y él fueron a tratar de buscar una solución al conflicto, así como las situaciones de peligro vividas cuando se les instó a negociar con los soliviantados obreros y debían acudir sin protección policial alguna.

Carlos, azuzado por el respaldo que fue recibiendo de las autoridades con las que se entrevistó, hizo una valoración de lo que había supuesto el periodo republicano para su empresa y sus esperanzas en ver reconducida la situación al término de la contienda:

«La República ha sido funesta para España en general; para nosotros, en particular, trágica.

[...]

En Ciudad Lineal siempre hemos tenido confianza en el triunfo del bien, y fe inquebrantable en las personas que han dictado sus fallos en nombre de la Justicia.»

También confiaba en poder retomar muchos de los planes que los Soria se habían visto obligados a abandonar años antes, como la promoción nacional e internacional del concepto lineal, la expansión de la Ciudad Lineal a través de la conocida como segunda barriada, la extensión del ferrocarril a Colmenar Viejo hasta la Sierra⁴⁰, etc. Pero remarcaba que, como les había quedado demostrado hacía mucho tiempo, necesitaban para ello del respaldo institucional que tantas veces habían reclamado, pero que nunca habían conseguido.

Las anotaciones manuscritas concluyen con el relato de una entrevista celebrada a finales de noviembre de 1938 en la que Carlos le mostró al jefe nacional de Ferrocarriles la copia de un oficio recibido del jefe del Servicio Militar de Ferrocarriles, en el que se le instaba a tomar la decisión con él, con el jefe nacional de Ferrocarriles, sobre qué empresa se iba a encargar definitivamente de la explotación de los tranvías de la Ciudad Lineal y, si iba a ser a través de la SMT, a estudiar si tendrían que modificar las condiciones del contrato anterior. Lamentablemente no conocemos el contenido de las deliberaciones posteriores, pero sí que la pretensión de Soria, en principio aceptada por todas las partes o al menos así se lo habían reiterado, finalmente no pudo ser.

LA COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN EN LA POSGUERRA

El final de la contienda dio paso a un nuevo giro inesperado de los acontecimientos. A las pocas semanas de la entrada de las tropas en Madrid, Carlos Soria murió a consecuencia de un accidente de tráfico ocurrido en las calles de la capital. Además, la familia iba a recibir la confirmación de la noticia que más o menos ya esperaban, la de que Arturo había sido fusilado en el primer año de la guerra⁴¹. Así pues, de los cuatro hermanos varones quedaba sólo Emilio Soria Hernández, el que había desempeñado el cargo de subdirector de la CMU.

Poco después le fue retornado el control de las concesiones de ferrocarril y tranvía que les habían sido incautadas en 1936 pero, por lo que parece, no logró el restablecimiento del anhelado acuerdo con la SMT. Tras la guerra, las infraestructuras tranviarias madrileñas en general quedaron todas muy afectadas, pero si a esto añadimos que el material de la CMU estaba ya en estado muy deficiente en los años previos a la contienda, el panorama parecía desolador y el capital

40. La extensión de este ferrocarril y la urbanización de la zona eran propuestas que se habían incluido en *El Futuro Madrid*, obra publicada en 1927 en la que la CMU aportaba sus comentarios al Plan de extensión de 1926 elaborado por el Ayuntamiento de Madrid. VALENZUELA RUBIO, Manuel: *op. cit.*, pp. 398-399n23.

41. Según las anotaciones de Carlos Soria, con uno de sus interlocutores estuvo hablando de los familiares que habían perdido cada uno y le comentaba que le daban casi seguro por muerto, señal de que todavía no tenían la certeza. El fallecimiento de Carlos Soria en: Centro Documental de la Memoria Histórica, TERMC, Expediente de Carlos Soria Hernández.

necesario para volver a arrancar iba ser considerable. El 24 de mayo, Emilio Soria, en calidad de subdirector de la compañía y habida cuenta que el puesto de director estaba vacante tras la muerte de Arturo, convocó una Junta General extraordinaria con el objeto principal de «nombrar los consejeros necesarios para completar el consejo»⁴². Tras su celebración, la CMU siguió encabezada por el que había sido su presidente desde finales de los años 20, el marqués de Altamira: Guillermo Kirkpatrick⁴³. Ese nuevo consejo de administración no pudo marcarse otro objetivo que tratar de «reconstruir» la práctica totalidad de sus actividades.

En buenas o en regulares condiciones, la recobrada empresa comenzó a prestar el servicio de tranvías de nuevo desde el 7 de septiembre de 1939⁴⁴. Se decidió que fuese Emilio Soria Hernández el que asumiese la dirección de la empresa en esos difíciles momentos, aunque lo hizo por poco tiempo. Apenas un año más tarde dio un paso al lado: decidió jubilarse de forma anticipada para que fuese otro con más empuje el que tomase el timón en su lugar. El elegido para ello fue Antonio Ferrer Jaén, un hasta entonces prácticamente desconocido industrial dueño de una fábrica de esparto en Cieza (Murcia)⁴⁵. Pero no fue ese el único cambio, y probablemente fue un primer paso mientras se gestaban cambios de mayor calado: a finales de ese mismo año los accionistas mayoritarios, entre los que sobresalían de manera destacada los Soria, decidieron vender en bloque su paquete accionario a un grupo de personas ajenas a la CMU, algunas de ellas miembros de familias influyentes en la sociedad y en el orden que había resultado vencedor en la guerra, que aparte de en el negocio ferrocarrilario tenían interés en el abundante suelo que todavía poseía la compañía, ya que los optimistas planes urbanísticos contemplaban la proliferación de nuevos núcleos poblacionales en el extrarradio madrileño, alguno de los cuales podría emplazarse en zonas donde la CMU disponía de terrenos o en la proximidad al trazado de algunas de sus líneas⁴⁶.

La composición del completamente remozado consejo de administración fruto de ese acuerdo se comunicó al Ministerio de la Gobernación a comienzos de 1941, que tras la pertinente indagación, emitió su conformidad a finales de ese año⁴⁷.

42. *Abc*, 6/6/1939.

43. La relación de los integrantes del nuevo consejo de administración fue remitida, como era preceptivo desde ese mismo año, al Ministerio de la Gobernación para que diese su consentimiento. AGA, (04), Caja 24/14814, Exp. Personal de la CMU. Carta del director de la CMU al Ministerio de la Gobernación, diciembre de 1939.

44. COMPAÑÍA MADRILEÑA de URBANIZACIÓN: *Memoria del ejercicio social de 1940*. Madrid, Artes Gráficas y de Reproducción Francisco Mateu, 1941, pp. 5-6.

45. AGA, (04), Caja 24/14814, Exp. Personal de la CMU. Carta de la CMU a la Dirección General de ferrocarriles, tranvías y transporte por carretera del Ministerio de Obras Públicas, 28/12/1940. El nombramiento del nuevo director se había formalizado el 6 de septiembre.

46. SAMBRICIO, Carlos: «La vivienda en Madrid, de 1939 al Plan de Vivienda Social, en 1959», en SAMBRICIO, Carlos *et alii*: *La vivienda en Madrid en la década de los cincuenta: el Plan de Urgencia Social*. Madrid, Electa, 1999, pp. 22-23 y 73.

47. AGA, (04), Caja 24/14814, Exp. Personal de la CMU. Carta de la CMU al Ministerio de la Gobernación, 15/1/1941 y Carta de la Dirección General de ferrocarriles, tranvías y transporte por carretera del Ministerio de Obras Públicas al ministro de la Gobernación, 30/11/1841. La empresa quedaba presidida por Pablo Martínez Almeida.

No obstante, en los años siguientes, tanto la composición del consejo como la dirección de la empresa variaron a menudo⁴⁸.

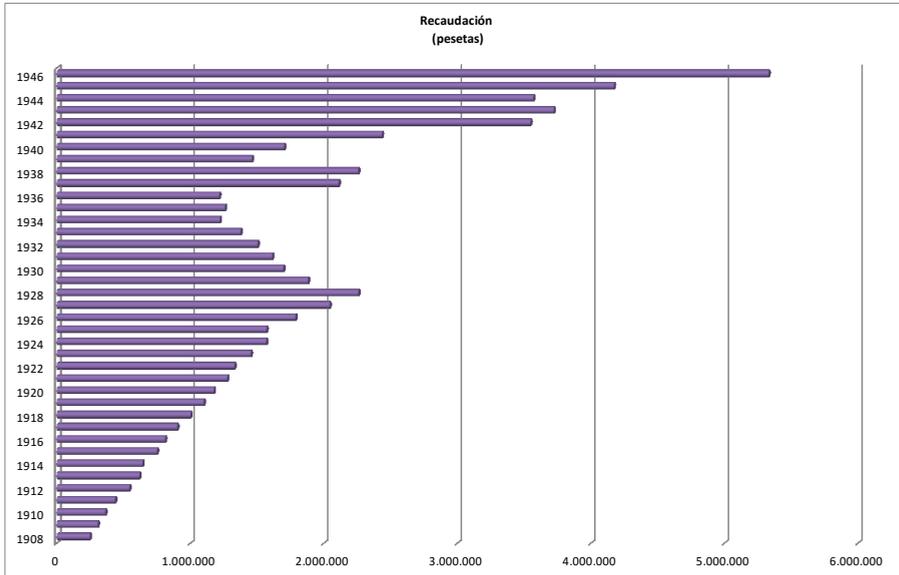


FIGURA 3: HISTÓRICO DE RECAUDACIÓN ANUAL DE LA CMU POR LA EXPLOTACIÓN DE SUS LÍNEAS FÉRREAS (PESETAS). Fuente: Elaboración propia con datos procedentes de: Compañía Madrileña De Urbanización: *Origen y desarrollo de sus líneas de transporte, 1892-1947*. Barcelona, Rieusset, 1947, p. 44.

Año	Vías férreas	Electricidad	Servicio de Construcciones	Aguas	Terrenos	Otros (Parque de Diversiones, Imprenta y Tejares)
1920	46.788	13.586	96.553	23.644	55.218	90.617
1922	130.206	41.561	65.083	18.009	-	-15.253
1924	214.214	101.065	24.858	19.469	-	-11.272
1926	215.013	108.247	63.644	26.042	-	4.349
1928	268.653	130.963	28.607	40.754	-	9.098
1929	210.257	142.561	29.116	41.100	-	25.655
1931	298.723	61.192	30.071	43.040	-	6.982
1942	657.690	-	-	100.929	137.841	-
1943	977.819	-	-	208.444	145.343	-
1945	1.164.191	-	-	-404.477	52.440	-
1947	1.145.621	-	-	-1.088.096	171.337	-

TABLA 2: EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN DE LA COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN POR LÍNEA DE NEGOCIO (PESETAS). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las memorias anuales editadas por la Compañía Madrileña de Urbanización.

48. Entre 1941 y 1944 actuó como director en funciones el que era formalmente el subdirector, Emilio Trabal Elías. Datos en las memorias anuales publicadas por la CMU entre 1940 y 1945.

A la vez que entraban nuevos accionistas mayoritarios, se fue reparando el material defectuoso y las infraestructuras tranviarias y de la red de abastecimiento de agua para la Ciudad Lineal y las poblaciones limítrofes, que había quedado también muy afectada por las numerosas intervenciones sin control en los años de la guerra. De esa forma, la explotación de los que fueron sus negocios principales en la posguerra fue normalizándose, si bien bastante lentamente, teniendo en cuenta que, aparte del considerable capital necesario para hacerlo, surgió otra enorme dificultad para adquirir maquinaria y materiales como consecuencia del conflicto bélico europeo. Esto hizo que el servicio que prestaban sus tranvías continuara siendo deficiente en términos generales⁴⁹.

Pero en 1941 se consiguió la mayor recaudación en su historia por la explotación de sus líneas férreas (figura 3, tabla 2), lo que reflejaba el considerable aumento de población en los pueblos del extrarradio madrileño. Y ello a pesar de que ese año habían sufrido la expropiación del Ferrocarril de Fuencarral a Colmenar Viejo por parte del Estado, lo que supuso la pérdida de la cuantiosa inversión realizada a lo largo de los años, aunque, según reconocían en la memoria anual, las reparaciones que se demandaban eran tan grandes que mantenerla habría significado una imagen muy negativa durante años⁵⁰. Mientras tanto, la compañía siguió apostando por el negocio de compra y venta de terrenos, tanto en la Ciudad Lineal como en otras zonas de la periferia, especulando con su revalorización en años venideros⁵¹.

La CMU continuó explotando sus líneas de tranvía hasta finales de 1951. A partir de enero de 1952 se hizo cargo de ellas la Empresa Municipal de Transportes, corporación dependiente del Ayuntamiento de Madrid nacida unos años antes para gestionar el anhelado desde los años 20 monopolio del servicio de transporte urbano⁵².

A MODO DE CONCLUSIÓN

Dada su todavía arrolladora presencia en el día a día de la empresa, la CMU tuvo que afrontar en 1920 una pequeña revolución organizativa a la muerte del que había sido su fundador. Eran tiempos todavía difíciles, pues apenas el año anterior había conseguido la autorización para suscribir convenios con sus acreedores y cerrar así el capítulo de una suspensión de pagos solicitada en 1914. Parte de los hijos de Arturo Soria y Mata se hicieron cargo de la gestión de la empresa y mediada la década de los veinte, y sin duda ayudados por la buena coyuntura

49. LÓPEZ BUSTOS, Carlos: *op. cit.*, p. 78.

50. COMPAÑÍA MADRILEÑA de URBANIZACIÓN: *Memoria del ejercicio social de 1940...* y COMPAÑÍA MADRILEÑA de URBANIZACIÓN: *Memoria del ejercicio social de 1941*. Madrid, Impresos Esparza, 1942.

51. *Abc*, 4/10/1942 y COMPAÑÍA MADRILEÑA de URBANIZACIÓN: *Memoria del ejercicio social de 1941...*, p. 5).

52. VALENZUELA RUBIO, Manuel: *op. cit.*, pp. 382-390. *Abc*, 2/1/1952.

económica vivida en España en esa década, consiguieron obtener unos resultados apreciables, si bien alejados de los conseguidos en los que habían sido sus mejores años, justo antes de dar comienzo la Primera Guerra Mundial.

Como les sucedió a la mayoría de las empresas que operaban en los sectores en los que lo hacía la CMU, el comienzo de la década siguiente dio paso a un incremento notable de las dificultades y de los conflictos de todo tipo que motivaron el cierre de algunas de sus líneas de negocio tradicionales y la merma de los resultados de las que todavía lograban sostenerse. En marzo de 1936 se frustró un acuerdo con la SMT mediante el cual los Soria habían obtenido unas condiciones ventajosas a cambio de la cesión de la explotación de las líneas de transporte que tenían concesionadas y que permitía una gestión municipal centralizada y coordinada de las líneas de transporte público metropolitanas de la capital y las que la unían a su extrarradio. Este episodio se complicó inesperadamente al decretarse la incautación de las líneas de la CMU por parte del Estado. El posterior estallido de la guerra civil alejó toda posibilidad de recuperar su control.

A pesar de las gestiones realizadas por Carlos Soria con las autoridades del bando rebelde, al término de la guerra los miembros de la familia que había logrado sobrevivir no pudieron reeditar el acuerdo de 1934, aunque sí recuperar sus concesiones.

Pero la necesidad de enormes sumas de capital para renovar el material y arreglar los cuantiosos desperfectos de las infraestructuras hizo que los históricos accionistas mayoritarios buscasen compradores para su paquete accionario. Los inversores llegados a la empresa a finales de 1940 se habían mostrado interesados no tanto en sus concesiones de líneas de transporte, sino en los numerosos terrenos que todavía poseía en el extrarradio de Madrid y que podrían albergar futuros núcleos poblacionales.

FUENTES DE ARCHIVO

Archivo General de la Administración (AGA)

- (04), Caja 24/14814, Exp. Personal de la CMU. Carta del director de la CMU al Ministerio de la Gobernación, diciembre de 1939.
- (04), Caja 24/14814, Exp. Personal de la CMU. Carta de la CMU a la Dirección General de ferrocarriles, tranvías y transporte por carretera del Ministerio de Obras Públicas, 28/12/1940.
- (04), Caja 24/14814, Exp. Personal de la CMU. Carta de la CMU al Ministerio de la Gobernación, 15/1/1941.
- (04), Caja 24/14814, Exp. Personal de la CMU. Carta de la Dirección General de ferrocarriles, tranvías y transporte por carretera del Ministerio de Obras Públicas al ministro de la Gobernación, 30/11/1841.
- (04), Caja 25/28533. Asuntos generales de la CMU. Carta del director de la CMU al ministro de Obras Públicas, 30/12/1933.

Archivo Histórico Nacional

FC-CAUSA_GENERAL, 1526, Exp. 3, Fol. 296.

Archivo privado Keller Soria

Diario de Carlos Soria Hernández, 1938.

Centro Documental de la Memoria Histórica

TERMC. Expediente de Carlos Soria Hernández.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO PEREIRA, Juan Ramón: *La Ciudad Lineal de Madrid*. Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos, 1998.
- CARPINTERO, Helio, GARCÍA GARCÍA, Emilio y PÉREZ FERNÁNDEZ, Francisco: «Un capítulo en la introducción del taylorismo en España: la obra de Gual Villalbí». *Revista de Historia de la Psicología*, 19, 2-3 (1998), pp. 213-224.
- COMPAÑÍA MADRILEÑA de URBANIZACIÓN: *Origen y desarrollo de sus líneas de transporte, 1892-1947*. Barcelona, Rieusset, 1947.
- COMPAÑÍA MADRILEÑA de URBANIZACIÓN: *Reorganización y engrandecimiento de la Ciudad Lineal*. Madrid, Imprenta de la Ciudad Lineal, 1919.
- LÓPEZ BUSTOS, Carlos: *Tranvías de Madrid*. Madrid, Edimat, 1998.
- LÓPEZ RODRÍGUEZ, Armando: *Arturo Soria y Mata. Una biografía*. [Tesis doctoral]. Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2017.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte: «Las empresas de tranvías en Madrid, del control extranjero a la municipalización, 1871-1948», en BENEGAS, Manuel, MATILLA, María Jesús y POLO, Francisco (coords.): *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso*. Madrid, Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2002, pp. 149-179.
- MAURE, Miguel Ángel: *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*. Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1991.

- NÚÑEZ ROMERO, Gregorio: *Tejiendo redes empresariales en Andalucía Oriental: Vida y obra de Alfredo Velasco Sotillos (1872-1936)*. Universidad de Granada, 2005.
- PENEDO, Julio: «Implantación del clero en el ensanche norte durante la Restauración (1875-1931)», en BAHAMONDE MAGRO, Ángel y OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (eds.): *La sociedad madrileña durante la Restauración. 1876-1931*, I. Comunidad de Madrid, 1989, pp. 251-265.
- RODRÍGUEZ MARTÍN, Nuria: *La capital de un sueño: Madrid 1900-1936: la formación de una metrópoli europea*. [Tesis doctoral]. Universidad Complutense de Madrid, 2013.
- SAMBRICIO, Carlos: «La vivienda en Madrid, de 1939 al Plan de Vivienda Social, en 1959», en SAMBRICIO, Carlos et alii: *La vivienda en Madrid en la década de los cincuenta: el Plan de Urgencia Social*. Madrid, Electa, 1999, pp. 13-84.
- VALENZUELA RUBIO, Manuel: «Transporte y estructura metropolitana en el Madrid de La Restauración. Historia de una frustración», en BAHAMONDE MAGRO, Ángel y OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (eds.): *La sociedad madrileña durante la Restauración. 1876-1931*, I. Comunidad de Madrid, 1989, pp. 377-399.

Dossier: Mónica Burguera (coord.):
Género y subjetividad en la España del siglo XIX.
(Un diálogo entre la historia y la literatura)

15 MÓNICA BURGUERA LÓPEZ
Presentación Dossier

21 BARBARA TAYLOR
Subjetividad histórica

41 JO LABANYI
Afectividad y autoría femenina. La construcción estratégica de la subjetividad en las escritoras del siglo XIX

65 XAVIER ANDREU MIRALLES
Nación, emoción y fantasía. La España melodramática de Ayguals de Izco

93 MÓNICA BURGUERA LÓPEZ
Coronado a la sombra de Avellaneda. La reelaboración (política) de la feminidad liberal en España entre la igualdad y la diferencia (1837-1868)

129 RAÚL MÍNGUEZ BLASCO
La novela y el surgimiento del neocatolicismo en España. Una interpretación de género

149 DARINA MARTYKÁNOVÁ
El amor condenado, el amor triunfante. El género en el discurso sobre la ciencia, la religión y la nación en tres obras de Benito Pérez Galdós

181 HENRIETTE PARTZSCH
¿Operación salvamento? La recuperación de la historia de la participación de las mujeres en la cultura literaria

Miscelánea · Miscellany

205 JOSÉ LUIS ORELLA MARTÍNEZ
Prawo i Sprawiedliwość, el hijo nacionalcatólico de Solidaridad

225 MATILDE PURIFICACIÓN NICLÓS
La Unión Liberal en el sistema político isabelino. Concepciones, alcances y limitaciones (1858-1863)

251 JUAN MONTERO FERNÁNDEZ
El «sagrado deber de la represión»: cuestión social y temor revolucionario en la huelga general de agosto 1917. El caso de Ourense

279 LUIS MONTILLA AMADOR
Tomáš Garrigue Masaryk en la España de entreguerras

299 DAVID GONZÁLEZ AGUDO
Propiedad expropiable en un partido "no latifundista" durante la Segunda República: el caso de Illescas (Toledo)

329 ARMANDO LÓPEZ RODRÍGUEZ
La singladura de la Compañía Madrileña de Urbanización a la muerte de su fundador

353 JAVIER MARTÍN ANTÓN
Asturias y los Teleclubs Una revisión acerca de las salas de televisión en España y su incidencia en Asturias

Reseñas · Book Review

393 DELGADO, Luísa Elena, FERNÁNDEZ, Pura y LABANYI, Jo (ed.):
Engaging the Emotions in Spanish Culture and History. (FRANCISCO VÁZQUEZ GARCÍA)

401 MÍNGUEZ, Raúl: *Evas, Marías y Magdalenas. Género y modernidad católica en la España liberal (1833-1874).* (MARÍA CRUZ ROMEO)

407 ANDREU MIRALLES, Xavier: *El descubrimiento de España. Mito romántico e identidad nacional.* (RAFAEL SERRANO)

413 TSUCHIYA, Akiko; ACREE Jr., William G. (coords): *Empire's End: Transnational Connections in the Hispanic World.* (EVA MARÍA COPELAND)

417 MAÑAS RODRÍGUEZ, María del Mar y REGUEIRO SALGADO, Begoña (eds.): *Miradas de progreso. Reflejos de la modernidad en la otra Edad de Plata (1898-1936).* (RAQUEL SÁNCHEZ)

421 MANZANERO, Delia: *El legado jurídico y social de Giner.* (DAVID DÍAZ SOTO)

427 BARRAL MARTÍNEZ, Margarita (ed.): *Alfonso XIII visita España. Monarquía y nación.* (RAQUEL SÁNCHEZ)