



HORARIO:
de 9 h. a 21 h.

Entrada libre

BIBLIOTECA MUNICIPAL
Parque de los Leones, 1
Tel. 965 66 74 22

Organizan



GTP ENTE GESTOR DE LA RED DE TRANSPORTE Y DE PUERTOS DE LA GENERALITAT

Patrocinan



Colaboran



Alicante: de la diligencia al TRAM

1^{er} Centenario del Tranvía
Alicante - San Vicente

Tranvía de la línea de Sant Vicent del Raspeig circulando el último día de servicio de tracción a sangre, 29 de septiembre de 1924. Archivo Municipal de Alicante.

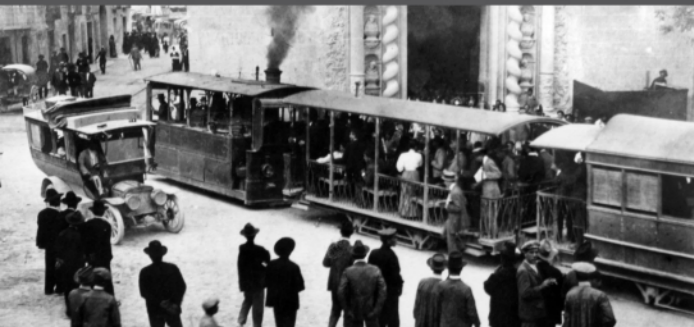
05 12 2006 - 07 01 2007 · Biblioteca Municipal de San Vicente del Raspeig

Comisariado: Inmaculada Aguilar Civera / Virginia García Ortells

LOS PRIMEROS TRANVÍAS ALICANTINOS (1893-1923)

El 13 de julio de 1893 tuvo lugar la inauguración del tranvía de Alicante. Su primer recorrido iba desde el Paseo de Ramiro a la plaza Navarro Rodrigo. El sistema de tracción era animal, con una o dos caballerías mulares; los carruajes eran de dos tipos: cerrados y jardíneras (para invierno y verano). Su éxito fue notable. Los promotores de este primer tranvía fue la sociedad llamada "Los Nueves", reflejo del deseo de los empresarios alicantinos de establecer un moderno sistema de comunicaciones en la ciudad y barrios periféricos.

Estos primeros tranvías fueron estructurando y creando una red extensa por la ciudad, proporcionando la movilidad de sus ciudadanos en una ciudad que se iba transformando y creciendo, con un transporte ligero, económico, seguro.



ELS PRIMERS TRAMVIES ALACANTINS (1893-1923)

El 13 de juliol de 1893 es va inaugurar el tramvia d'Alacant. El seu primer recorregut anava des del passeig de Ramiro a la plaça Navarro Rodrigo. El sistema de tracció era animal, amb una o dues mules, i els carruatges eren de dos tipus: tancats i jardíneres (per a l'hivern i per a l'estiu). El seu èxit va ser notable. Els promotors d'aquest primer tramvia eren la societat anomenada "Los Nueves", reflex del desig dels empresaris alacantins d'establir un modern sistema de comunicacions a la ciutat i barris perifèrics.

Aquests primers tramvies van anar estructurant i creant una xarxa extensa per la ciutat, proporcionant la mobilitat dels seus ciutadans en una ciutat que es transformava i ceixia, amb un transport lleuger, econòmic, segur.

Però el tramvia s'havia pensat no tan sols per a tancar-se en el propi nucli urbà sinó per a estendre's per les àrees metropolitanes. A finals

Pero el tranvía no sólo fue pensado para encerrarse en su propio núcleo urbano sino para extenderse por las áreas metropolitanas. A finales de siglo, Alicante disfrutaba de un gran esplendor económico debido al enorme movimiento comercial. Son años de propuestas y de creación de nuevas comunicaciones tranviarias. Y es que una de las características del tranvía alicantino es su mentalidad interurbana, construyendo tranvías que enlazaron la capital con Muchamiel (1902), Elche y Crevillente (1905), y San Vicente del Raspeig (1906). En ellas se implicó la inversión extranjera, siendo la Compagnie des Tramways et Chemins de Fer Vicinaux en Espagne, S.A. la empresa explotadora entre 1903 y 1914.

Con las líneas a Muchamiel y a Crevillente llegó la tracción a vapor. Tranvía de mayor potencia y mayor velocidad, que tenía unas locomotoras a vapor (de 65 y 80 cv.), con cabina cerrada y faldones que ocultaban parcialmente ruedas, bielas y otros mecanismos.

de segle, Alacant vivia un moment de gran esplendor econòmic a causa de l'enorme moviment comercial. Són anys de propostes i de creació de noves comunicacions tramviàries. I és que una de les característiques del tramvia alacantí és la seua mentalitat interurbana, amb línies que enllaçaven la capital amb Mutxamiel (1902), Elx i Crevillent (1905), i Sant Vicent del Raspeig (1906). En aquets projectes es va implicar la inversió estrangera, sent la Compagnie dónes Tramways et Chemins de Fer Vicinaux en Espagne, S.A. com a empresa explotadora entre 1903 i 1914.

Amb les línies a Mutxamiel i a Crevillent va arribar la tracció a vapor. Tramvia de més potència i més velocitat, que tenia unes locomotores a vapor (de 65 i 80 cv.), amb cabina tancada i faldons que ocultaven parcialment rodes, bieles i altres mecanismes.

EL TRANVÍA Y LA VIDA COTIDIANA: LA ELECTRIFICACIÓN (1923-1969)

Los tranvías con tracción animal, también denominados tranvías de sangre, convivieron con los de vapor (1903-1910) y desaparecieron en 1924, cuando se inició la electrificación de sus líneas. Esta operación fue el objetivo de la empresa Tranvías y Electricidad Sociedad Anónima, constituida en 1923, y sucesora de la compañía belga Tramways Électriques d'Alicante (1914-1923).

Llegaron nuevos coches motores (con una tensión de 550 V en corriente continua), los "amarillos" o serie "A", los "azules" o serie "B", los coches "ex Murcia" los "sputnik", que llevaban una lira en su techo para la captación de la corriente; se reutilizaron los antiguos tranvías de caballos como remolques; se renovaron los carriles; se instalaron postes con ménsulas a lo largo de las calles para sustentar los cables; y se crearon subestaciones eléctricas.



EL TRAMVIA I LA VIDA QUOTIDIANA: L'ELECTRIFICACIÓ (1923-1969)

Els tramvies amb tracció animal, també denominats tramvies de sang, van conviure amb els de vapor (1903-1910) fins a desaparèixer el 1924, quan es va iniciar l'electrificació de les línies. Aquesta operació va ser l'objectiu de l'empresa Tranvías y Electricidad Sociedad Anónima, constituïda el 1923 i successora de la companyia belga Tramways Électriques d'Alicante (1914-1923).

Van arribar nous cotxes motors (amb una tensió de 550 V en corrent continu), els grocs o sèrie A, els blaus o sèrie B, els cotxes ex Múrcia, els sputnik, que tenien un arquet al sostre per a rebre el corrent. Es van reutilitzar els antics tramvies de cavalls com a remolcs, es van renovar els carrils, es van instal·lar pals amb mènsules al llarg dels carrers per a sustentar els cables i es van crear subestacions elèctriques.

El tramvia elèctric es converteix en el protagonista de la ciutat en aquesta primera meitat del segle xx, ja que, si en els primers anys d'implantació el tramvia constituïa una novetat i una millora en el

El tranvía eléctrico se convierte en el protagonista de la ciudad en esta primera mitad del siglo XX, pues si en los primeros años de implantación el tranvía suponía una novedad, una mejora en el transporte urbano, con los años el tranvía es inseparable de su cotidianidad. Trabajadores, jóvenes y ancianos, amas de casa, niños y estudiantes, fueron los usuarios que día a día utilizaron este medio de transporte público en la ciudad.

Los años veinte y treinta se caracterizaron por la ampliación de la red de tranvías con nuevas líneas: al barrio de Las Carolinas, Baños, Alfonso El Sabio, Florida-Portazgo, San Blas y Pla-Hospital. Los cuarenta, en plena depresión provocada por la posguerra, supusieron el uso intensivo de la red llegando en 1948 a 16.233.733 viajeros. En los años cincuenta, con el inicio de la competencia automovilística, el encarecimiento de las tarifas eléctricas y la caducidad de las concesiones, provocó el traspaso de los tranvías al Ayuntamiento que continuó con su explotación hasta la clausura de las últimas líneas a finales de 1969.

El 14 de noviembre de 1969 se cierran las líneas de Benalúa y de Pla-Hospital. El tranvía desaparece de la ciudad de Alicante.

transport urbà, amb els anys el tramvia és inseparable de la seua quotidianitat. Treballadors, joves i ancians, mestresses de casa, xiquets i estudiants eren els usuaris que dia a dia utilitzaven aquest mitjà de transport públic a la ciutat.

Els anys vint i trenta es van caracteritzar per l'ampliació de la xarxa de tramvies amb noves línies: al barri de les Carolines, Banys, Alfons el Savi, Florida-Portazgo, Sant Blai i Pla-Hospital. Els quaranta, en plena depressió provocada per la postguerra, va ser l'època de l'ús intensiu de la xarxa, que el 1948 arribava a 16.233.733 viatgers. En els cinquanta, l'inici de la competència automobilística, l'encariment de les tarifes elèctriques i la caducitat de les concessions van motivar el traspàs dels tramvies a l'Ajuntament, que en va continuar l'explotació fins a la clausura de les últimes línies al final de 1969.

El 14 de novembre de 1969 es tanquen les línies de Benalua i de Pla-Hospital. El tramvia desapareix de la ciutat d'Alacant.

EL TREN-TRAM: EL TRANSPORTE DEL FUTURO

Desde 1893 a 1969, los antiguos tranvías circularon por las calles y área metropolitana de Alicante. Treinta años después este sistema de transporte colectivo vuelve a renacer.

El 17 de marzo de 1999 se inaugura el tranvía experimental entre Plaza del Mar y Albufereta llegando, en agosto de 2003, a El Campello. En la actualidad se están ejecutando las obras que permitirán integrar el tranvía en los entornos urbanos de Villajoyosa y Benidorm. Alicante no ha perdido su vocación interurbana, pues la recuperación de antiguos trazados ferroviarios de vía estrecha ha contribuido a mantener usuarios, recorridos y consolidar esta cultura del transporte colectivo.



Des de 1893 fins a 1969, els antics tramvies van circular pels carrers i l'àrea metropolitana d'Alacant. Trenta anys més tard, aquest sistema de transport col·lectiu renaiça.

El 17 de març del 1999 s'inaugura el tramvia experimental entre la plaça del Mar i l'Albufereta que, a l'agost de 2003, arriba fins al Campello. En l'actualitat estan fent-se les obres que permetran integrar el tramvia als voltants urbans de La Vila Joiosa i Benidorm. Alacant no ha perdut la seua vocació interurbana, ja que la recuperació d'antics traçats ferroviaris de via estreta ha contribuït a mantenir usuaris, recorreguts i a consolidar aquesta cultura del transport col·lectiu.

Aquestes necessitats particulars van desembocar en la decisió d'optar per a Alacant per un vehicle d'última generació, el Tren-Tram, de gran versatilitat en les seues funcions i de gran modernitat en les seues prestacions, i que funciona com a tramvia en els trams urbans

Estas necesidades particulares desembocaron en la decisión de optar para Alicante por un vehículo de última generación, el Tren-Tram, de gran versatilidad en sus funciones y de gran modernidad en sus prestaciones, funcionando como tranvía en los tramos urbanos y como tren de cercanías en los interurbanos. A su vez, penetrará subterráneamente en la ciudad en 2007, bajo el Benacantil, con amplias estaciones que se sitúan estratégicamente en la trama urbana. Su trazado llegará a Sant Vicent del Raspeig y volverá a aproximarnos a barrios como el de Rabassa-Virgen del Remedio, Ciudad Jardín, Virgen del Carmen, Pla, Garbinet, Barrio Obrero o La Goteta.

Comentar las ventajas del nuevo tranvía, es hablar de alta tecnología, de baja contaminación, de elevado rendimiento y bajo consumo energético, de capacidad, de confortabilidad y comodidad, de climatización e insonorización, de accesibilidad y seguridad, de plataformas reservadas y su integración en el entorno. Unos vehículos de última generación que responden a las nuevas culturas urbanas y metropolitanas. Nueva cultura que prioriza: la movilidad, la accesibilidad, las condiciones medioambientales, el ahorro energético, la calidad del servicio y la intermodalidad.

EL TREN-TRAM: EL TRANSPORT DEL FUTUR

i com a tren de rodalia en els interurbans. Al seu torn, penetrarà subterràniament en la ciutat el 2007, sota el Benacantil, amb àmplies estacions que es situen estratègicament a l'entramat urbà. El traçat arribarà a Sant Vicent del Raspeig i tornarà a aproximar-nos a barris com el de Rabassa-Mare de Déu del Remei, Ciutat Jardí, Mare de Déu del Carme, el Pla, el Garbinet, el Barri Obrer o la Goteta.

Comentar els avantatges del nou tramvia és parlar d'alta tecnologia, de baixa contaminació, d'elevat rendiment i baix consum energètic, de capacitat, de confortabilitat i comoditat, de climatització i insonorització, d'accessibilitat i seguretat, de plataformes reservades i d'integració en l'entorn. Uns vehicles d'última generació que responen a les noves cultures urbanes i metropolitanes. Una nova cultura que prioritza la mobilitat, l'accessibilitat, les condicions mediambientals, l'estalvi energètic, la qualitat del servei i la intermodalitat.