

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 camuajes eran de dos tipos: cerrados y jardinerías (para invierno y verano). Su éxito fue notable. Los promotores de este primer tranvía fue la sociedad llamada "Los Nuevos", 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.

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 Creventille (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 Creventille 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.



Fotografía de la época alicantina. 1. Tranvía de vapor de La Puerta ofreciendo tracción a Montañero de la calle de Alicante, principios de 1910. (Colección Provincial de Alicante). 2. Tranvía de tracción animal circulando por el Paseo de Marqués Muñoz, Alicante, 1914. Archivo Municipal de Alicante. 3. Tranvía de tracción animal de la Compañía General de Tranvías y Ferrocarriles Noveles de España, Alicante, principios S.XX. Archivo Municipal de Alicante.

ELS PRIMERS TRAMVIES ALACANTINS (1893-1923)

El 13 de juliol de 1893 es va inaugurar el tranvía d'Alicante. 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 camuajges eren de dos tipus: tancats i jardineres (per a l'hivern i per a l'estiu). El seu èxit va ser notable. Els promotors d'aquest primer tranvía eren la societat anomenada "Los Nuevos", reflex del desig dels empresaris alicantins d'establir un modern sistema de comunicacions a la ciutat i barri perifèrics.

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

Pero el tranvía 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 de segle, Alicante vivia un moment de gran esplendor econòmic a causa de l'enorme moviment comercial. Són anys de propostes i de creació de noves

comunicacions tranviàries. I és que una de les característiques del tranvía alicantí és la seua mentalitat interurbana, amb línies que enllacaven la capital amb Mutxamiel (1902), Elx i Creventill (1905), i Sant Vicent del Raspeig (1906). En aquests projectes es va implicar la inversió estrangera, sent la Compagnie des 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 Creventill va arribar la tracció a vapor. Tranvía 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, bielas 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 Electriques d'Alicante (1914-1923).

Llegaron nuevos coches motores (con una tensión de 550V en corriente continua), los "amarillos" o serie "A", los "rojos" o serie "B", los coches "ex Murcia", los "spitnik" que llevaban una tira 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 mensulas a lo largo de las calles para sustentar los cables; y se crearon subestaciones eléctricas.

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, ama 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.



Fotografía de la época alicantina. 1. Vista general de una de las líneas de Alicante en su época socialista. Autor: Antonio Arceño. NRC/RAICACON. 2. Coche amarillo (ex Murcia), circulando hacia San Vicente del Raspeig. Autor: Jeremy Wilman. 3. Bandera de la línea de Benalúa y de Benalúa de Benalúa. Alicante, década 1960. Archivo de la época.

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

Els tranvies amb tracció animal, també denominats tranvies 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, constituida el 1923 i successora de la companyia belga Tramways Electriques 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 Murcia, els spitnik, que tenen un arquet al sostre per a rebre el corrent. Es van reutilitzar els antics tranvies de cavalls com a remolcs, es van renovar els carrils, es van instal·lar pals amb mènsoles al llarg dels carrers per a sustentar els cables i es van crear subestacions elèctriques.

El tranvía eléctrico se convierte en el protagonista de la ciudad en esta primera mitad del siglo xx, ya que, si en los primeros años d'implantació el tranvía constituía una novetat i una millora en el transport urbà, amb els

anys el tranvía és inseparable de la seua quotidianitat. Treballadors, joves i ancians, mestresses de casa, noies 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 tranvies amb noves línies: el barri de les Carolines, Banyos, Alfons el Savi, Florida-Portazgo, Sant Blas 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'encareiment de les tarifes elèctriques i la caducitat de les concessions van motivar el tancament dels tranvies 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 Benalúa i de Pla-Hospital. El tranvía desapareix de la ciutat d'Alicante.

EL TREN-TRAM: EL TRANSPORT 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 Albufera 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.

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 Remolcador, Ciudad Jardín, Virgen del Carme, Pla, Garbínet, Barrio Obrero o La Gotella.

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

Des de 1893 fins a 1969, els antics tranvies van circular pels carrers i l'Àrea metropolitana d'Alicante. Trenta anys més tard, aquest sistema de transport col·lectiu renax.

El 17 de març del 1999 s'inaugura el tranvía experimental entre la plaça del Mar i l'Albufera que, a l'agost de 2003, arriba fins al Campello. En l'actualitat s'estan fent les obres que permetran integrar el tranvía als voltants urbans de La Vila Joiosa i Benidorm. Alicante 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 Alicante 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 tranvía en els trams urbans i com a tren de rodalia en els interurbans. Al seu torn, penetrarà subterràneament en la ciutat el 2007,

sota el Benacantil, amb àmplies estacions que es situen estratègicament a l'entorn urbà. El traçat arribarà a Sant Vicent del Raspeig i tornarà a aproximarnos a barris com el de Rabassa-Mare de Déu, Pla del Ferret, Ciutat Jardí, Mare de Déu del Carme, el Pla, el Garbínet, el Barri Obrero o la Gotella.

Connectar les avantatges del nou tranvía és parlar d'alta tecnologia, de baixa contaminació, d'èlevat 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.