

CENTENARIO DE LOS TRANVIAS DE GRANADA

España en unos tiempos ya lejanos fue un país con unas importantes redes de transportes públicos servidas por tranvías y que en algunos casos disponían de servicios interurbanos y de mercancías que comunicaban el centro de las ciudades con el extrarradio e incluso a poblaciones situadas a una distancia considerable de las mismas .

Este es el caso de Granada, ciudad que en este año ha conmemorado dos fechas importantes para la historia tranviaria de la ciudad y de nuestro país.



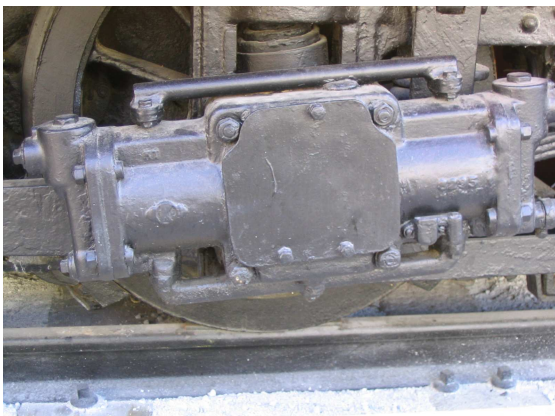
Por un lado el centenario de su inauguración, celebrada el día 7 de Julio de 1904 , de cuya concesión era titular TEGSA – Tranvías eléctricos de Granada S.A.-, de otra



parte este mismo año se han cumplido 30 años del cierre definitivo acaecido el día 20 de febrero de 1974, siendo la línea n.3 de tranvías suburbanos , Granada-Santa Fe –Fuente Vaqueros la última en ser eliminada ya bajo la titularidad de FEVE , unos días antes el 19 de enero del mismo año había cerrado ya la línea del FFCC. Tranvía de Sierra Nevada cuya titularidad era asimismo de FEVE .

Las características técnicas de ambas redes eran totalmente opuestas e incompatibles , ya que mientras la red de TEGSA era con un ancho de vía de 1 m y la tensión de la línea era de 600Vcc la línea de la Sierra tenía un ancho de solo 0.75m afín de adaptarse mejor al terreno y una tensión de 1200Vcc

En este intervalo largo de 70 años existió de todo en los avatares de explotación de la red Granadina incluyendo una línea tranviaria cremallera que unía la ciudad con la



Alhambra que además de ser la única que se explotó con este sistema tuvo la particularidad de que utilizó la cremallera tipo RIGGENBACH , siendo esta la única aplicación de este tipo en España dedicada exclusivamente a la tracción ya que el FC. del Langreo también dispuso de este tipo de cremallera en su plano inclinado, pero en este caso su utilización era única y exclusivamente como sistema de frenado.

Todos los demás sistemas ferroviarios que incorporaron en parte o en la totalidad de su recorrido la cremallera, FFCC. Suburbanos de Málaga, FFCC. de Nuria , FFCC.



De Montserrat , FFCC. Económico de Fernando Poo y el pequeño ferrocarril de uso lúdico que existió en el parque de atracciones del Tibidabo en Barcelona utilizaron el sistema ABT .

Asimismo la red granadina tuvo un importante parque de vagones cerrados y de bordes altos que llegaron a totalizar 220u. , para atender a los servicios de mercancías que cubrían su fértil vega.

Con motivo de este centenario la obra social de Caja Granada organizó entre los días 25 de marzo y 2 de Junio de este año una exposición en su local de Puerta Real .



Como curiosidad debemos de citar que este mismo lugar fue donde convergían las tres primeras líneas de la red de TEGSA , San Lázaro a Puerta Real, Puerta Real al Paseo de la Bomba y Puerta Real –Plaza Nueva .

La exposición estaba presidida por uno de los escasos tranvías motores de la línea de la sierra , el conocido FFCC. tranvía de Sierra Nevada del que se conservan otras

dos unidades aun cuando una de ellas que se utilizaba como biblioteca conjuntamente con un remolque en la ciudad y que fue pasto de las llamas en un acto vandálico esta en un estado casi irrecuperable .

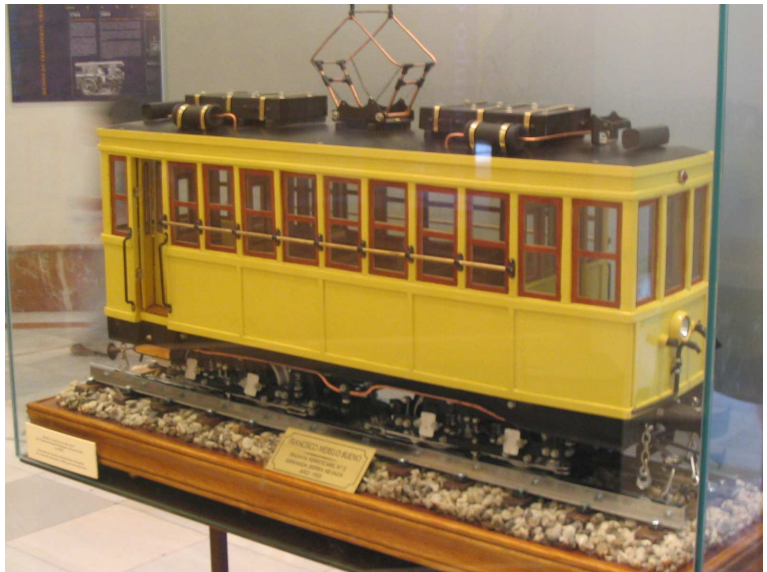
De la red de tranvías de TEGSA , solo sobrevive una unidad de las que circuló por la línea de Dúrcal y un remolque con torre para la línea aérea , ambos propiedad de José M^a Valero .

El estado del tranvía expuesto es excelente y se deducen rápidamente algunas de las características técnicas del mismo , alimentación de la línea por pantógrafo y los depósitos en el techo para el aire comprimido , uno de los sistema de freno del mismo, que era complementado por el de cadena y el eléctrico .



Asimismo los trucks motores están contruidos con un empaque muy corto para facilitar la inscripci3n en curva y en la parte externa de los mismos se ubican los cilindros de los frenos de aire comprimido .

El acceso a la exposici3n se efectuaba por el propio tranvía que se tenía que cruzar en toda su longitud , la restauraci3n interior del mismo est1 muy lograda y en ella sobresalen las piezas originales de lat3n , como lámparas , campanilla tranviaria y la placa del ESTADO ańadida en la 3ltima 3poca de funcionamiento de la lnea.



En la planta baja de dicha exposici3n se podían contemplar una serie de maquetas a escala de los diferentes tipos de tranvías que existieron y se podía adquirir toda una gama de recuerdos del centenario , entre los que sobresalían un soberbio cat1logo sobre la historia de los tranvías de Granada y una colecci3n de postales sobre los mismos.

A continuaci3n en diversas salas se explicaba de una forma muy ordenada la historia de estos tranvías y su integraci3n en el ambiente urbano y rural por el que circularon , todo esto apoyado por abundante documentaci3n gr1fica , documental y material que han sobrevivido hasta nuestros días .

Destacaríamos una soberbia colecci3n de aparatos el3ctricos y de telefonía en un estado impecable , una colecci3n muy completa del diverso billeteaje que se utiliz3 y de una colecci3n de planos originales y de placas met1licas con los itinerarios y n3meros de las diferentes lneas amen de una serie de cartelones de los que llevaban los propios tranvías con sus itinerarios.



Mención especial merece lo que fue a mi entender una de las estrellas de la exposición , la maqueta a escala real de diversas partes del trazado del Tranvía de Sierra Nevada , que por si misma ya merecía un paseo por la misma.

Asimismo y en el auditorio de este local se proyectaba un interesante audiovisual cuya duración aproximada era de unos 15’.



Los tranvías en España, fueron casi extinguidos a mediados de los años 70 del siglo pasado siendo la ciudad de Zaragoza la última que los vio circular por sus calles , quedando como mudos testigos de un pasado glorioso las pequeñas redes del tranvía Blau de Barcelona y el de Soler a su puerto en la Islas Baleares , empezando ha revivir en el año 1994 con la reimplantación de un tranvía moderno en la ciudad de Valencia y después con una línea servida con material histórico en La Coruña a la que les siguieron su implantación en Alicante y Bilbao , este año ha supuesto la reapertura en Barcelona con dos líneas abiertas , el Trambaix y el Trambesos .

Su futuro es mas que esperanzador ya que en fase de construcción están las redes de Velez-Málaga ,Tenerife y Sevilla , a las que se pueden sumar en un futuro no muy lejano un número de ciudades superior a la docena , que tienen actualmente estudios en fases mas o menos avanzadas para la reimplantación del mismo.

Josep M^a Galindo
Socio nº 2117 AAFCB

Bibliografía y enlaces

<http://www.asafal.com/HistoriaTGSN.htm>

<http://es.geocities.com/carrilets/cremall/granada.html>

<http://www.vialibre-ffe.com/hemeroteca/444/revista/historia.htm>

Granada-EL TIEMPO DE LOS TRANVÍAS-Obra social Caja Granada
ISBN-84-95149-59-1

