



MEMORIA DE LA RESTAURACION DEL TRANVIA Nº 63



INDICE

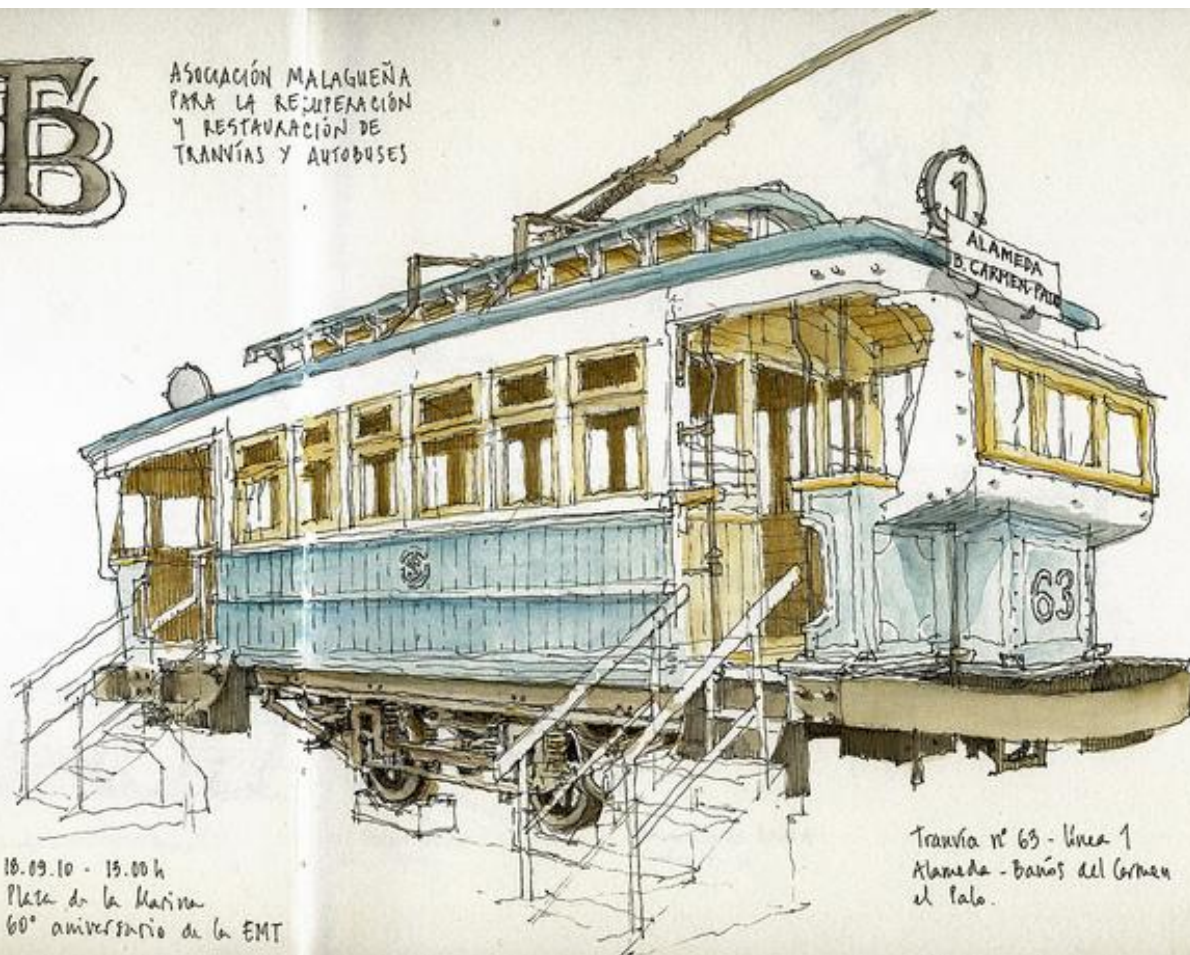
PROLOGO

BREVE HISTORIA DEL INICIO DEL TRANVIA EN MALAGA.....	4
1º CARASTERISTICAS TECNICAS DEL TRANVIA.....	11
2º PETICION DEL TRANVIA.....	12
3º ESTADO QUE PRESENTA EL TRANVIA	
EN 2008.....	15
4º TRASLADO DEL TRANVIA.....	16
5ºCONSTRUCCION DE UNA CARPA.....	17
6ºDESMONTAJE DEL TRANVIA.....	18
7º LIMPIEZA, PROTECCION Y PINTADO DEL CHASIS	
Y LAS DISTINTAS PIEZAS METALICAS... ..	19
8ºMONTAJE DEL ESQUELETO DE MADERA.....	23
9ºPINTADO Y BARNIZADO DEL TRANVIA.....	32
10º COLOCACION DE LOS ELEMENTOS	
PARA EL FUNCIONAMIENTO, SONOROS Y DECORATIVOS.....	34
11º TRASLADO A LA PLAZA DE LA MARINA.....	39
12º PRESENTACION DEL TRANVIA.....	42
13º -LA INAUGURACION DE LA EXPOSICION.....	45
14º VISITANTES Y ANECDOTAS.....	50
16º DESMONTAJE Y TRASLADO DEL TRANVIA A LA EMT.....	50
17º GASTO ASUMIDO POR LA ASOCIACION.....	52

EB

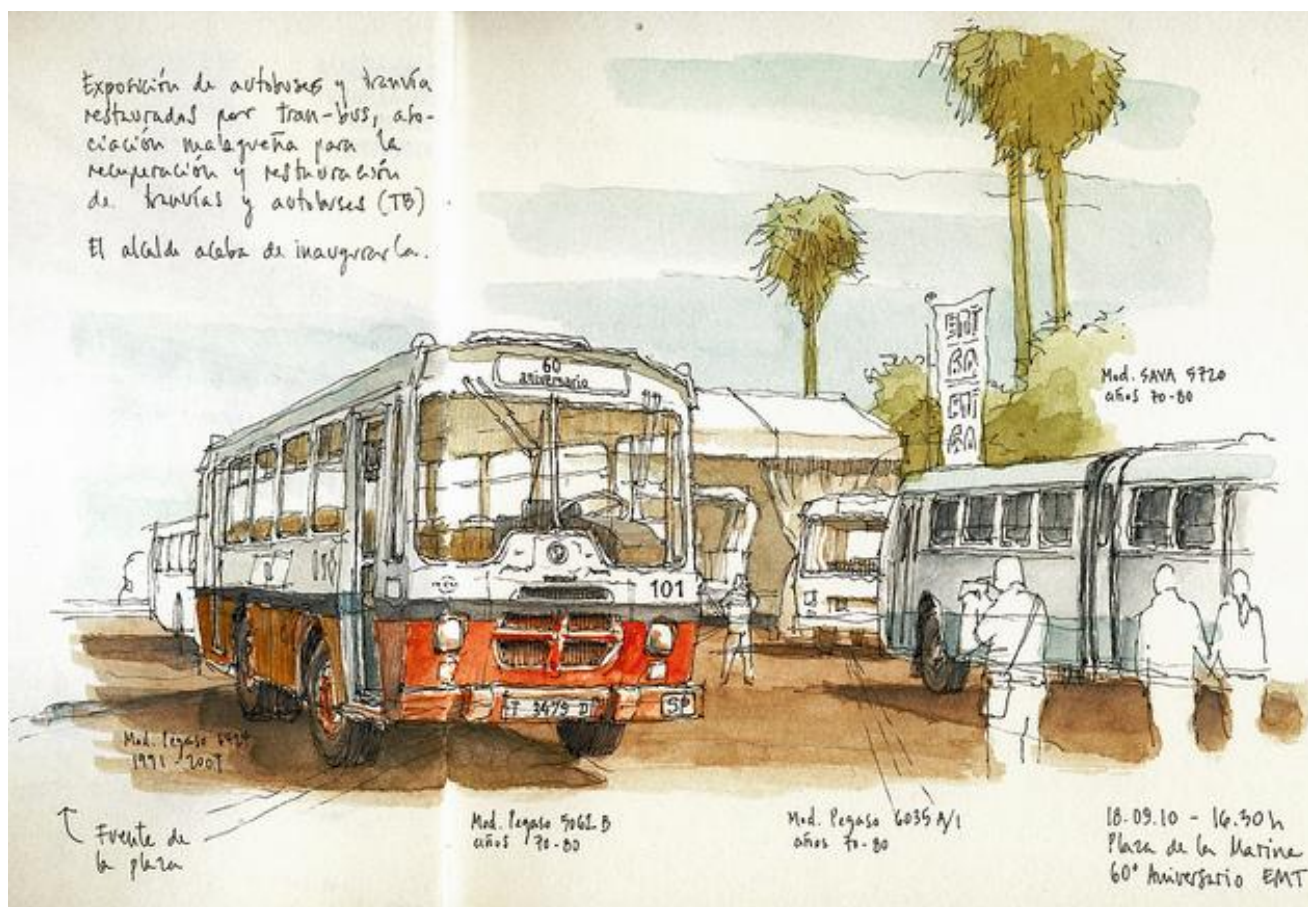
ASOCIACIÓN MALAGUEÑA
PARA LA RECUPERACIÓN
Y RESTAURACIÓN DE
TRANVÍAS Y AUTOBUSES

18.09.10 - 15.00h
Plaza de la Marina
60º aniversario de la EMT



Tranvía nº 63 - línea 1
Alameda - Baños del Carmen
el Palo.

Exposición de autobuses y tranvía
restaurados por tran-bus, aso-
ciación malagueña para la
recuperación y restauración
de tranvías y autobuses (TB).
El alcalde acaba de inaugurarla.



Mod. Pegaso 506L
años 1971-2001

Mod. SAVA 9720
años 70-80

↑ Frente de
la plaza

Mod. Pegaso 506L B
años 70-80

Mod. Pegaso 6035 A/1
años 70-80

18.09.10 - 16.30h
Plaza de la Marina
60º aniversario EMT

Dibujos realizados por: D. Luis Ruiz

BREVE HISTORIA DEL TRANVIA EN MALAGA

El 11 de agosto de 1898 se ponen las bases para la instalación del tranvía eléctrico en Málaga con la concesión de las cuatro líneas de tranvías de tracción de sangre (Tranvía Urbano o Municipal , - Tranvía de Málaga -Arroyo de la Caleta, - tranvía de Málaga – Vélez,- y el estacional tranvía de los baños), por un lado comparece Dº Reginaldo Evans Pierrey como apoderado de la compañía inglesa Málaga Tranways Company Limited y por el otro Dª Enrique Petterssen Zea Bermúdez cónsul de Bélgica en Málaga y actúa en representación de la compañía belga Tranways de Málaga Societe Anonyme ,la escritura de transferencia y enajenación no fue efectiva hasta 1903 que se hizo realidad el paso de todas las concesiones y edificios a la compañía belga y este fue el preámbulo de la implantación del tranvía eléctrico en nuestra ciudad como recoge en su estudio Eva Mª Ramos Frendo en su estudio titulado Orígenes del tranvía en Málaga (publicado el junio del 2005 en la Revista Isla de Arriaran en su nº 25).

El 15 de noviembre de 1906 se inaugura el tranvía eléctrico en Málaga tras una serie de aplazamientos debido a la falta de los permisos necesarios para realizar el servicio.

La inauguración consistió en un viaje desde la Alameda Principal hasta las cocheras del Palo donde se sirvió un lunh a los asistentes. El cortejo estaba formado por siete tranvías y el primero de ellos estaba engalanado con palmas, flores y las banderas de España y Bélgica. El acto estuvo presidido por el Gobernador Civil D. Ubaldo Camacho, el Alcalde de Málaga Sr. Delgado López y el Obispo de la diócesis Sr. Muñoz Herrera.

Comenzando el servicio para el publico el día 16 de noviembre desde las 7 hasta las 22 horas en el recorrido de la Alameda Principal hasta Bellavista.

El acto lo recogen los periódicos de la época El Popular y La Unión Mercantil.

La inauguración de los tranvías eléctricos

Ayer tarde, como estaba anunciado, se verificó la prueba oficial de los tranvías eléctricos.

A las cuatro en punto llegaron, situándose en la vía del lado izquierdo de la Alameda, seis de los nuevos vehículos, uno de ellos engalanado con ramajes, flores y banderas españolas y belgas.

En los carruajes tomaron asiento el gobernador civil, el alcalde, el obispo, el presidente (accidental) de la Diputación, el de la Audiencia, comandante de Marinas, Delegado de Hacienda, el director de los tranvías, secretario del Gobierno civil, los coronales de los regimientos de Euboa y Extremadura, el asistente coronel de la guardia civil, el ayudante del gobernador militar, el ingeniero jefe de obras públicas, el fiscal de la Audiencia y representaciones de los centros y corporaciones oficiales y de la prensa local, corresponsales y numerosos invitados cuyos nombres no tenemos espacio para consignar.

A las cuatro y cuarto partieron los coches, recorriendo el trayecto de la Alameda al Palo en veinte minutos.

En las cocheras, establecidas a la entrada de la barriada, la dirección de los tranvías tenía dispuestas dos mesas, en las que se sirvió a la concurrencia un lunch, consis-

tiendo en dulces, pastas, jerez y champagne.

En el frente del local, bajo un pabellón formado por las banderas española y belga y el escudo de Málaga, había tres sillones, en los cuales tomaron asiento los señores obispo, gobernador y alcalde.

Después que la concurrencia examinó el local, cuadras, almacenes y la maquinaria, perfectamente instalada, el señor obispo dirigió la palabra a los allí reunidos, brindando por la prosperidad de la empresa y congratulándose de este nuevo adelanto que la instalación de los tranvías eléctricos viene a proporcionar a Málaga. En la breve oración del prelado, sin emitir, como es natural, algunos conceptos relacionados con la misión espiritual que ejerce, se manifestó partidario y admirador de los progresos industriales y científicos, dando a sus razonamientos un tinte simpáticamente liberal.

No hubo más brindis.

Don Pedro Harid, director de la empresa, y el personal de la misma, atendieron con mucha solícitud al gran número de personas que asistieron al acto.

En los mismos coches se verificó el regreso, llegando los expedicionarios a la Alameda a las seis de la tarde.

Los coches funcionaron con mucha regularidad y sin más percances que la frecuencia con que se desenganchó el trolley, pequeño defecto que es de fácil corrección; por lo demás, el servicio está bien montado; los coches son cómodos y de buena construcción, están profusamente iluminados en el interior con seis bombillas y aun en las correspondientes plataformas; los asientos son fijos y el público puede ir sentado siempre de frente a la marcha, con sólo hacer girar los respaldos.

Indudablemente el nuevo servicio de tranvías será bien acogido por el público, y a las felicitaciones que la representación de la empresa recibió ayer por esta mejora unimos las nuestras.

En 1922 la empresa es vendida a la compañía belga “Transport et Force Notice en Espagne Scte Anme” está en manos de esta compañía un solo año tras el cual es vendida a la “Sociedad Malagueña de Tranvías” “filial de Hidroeléctrica del Chorro” la empresa llega a contar con 37 tranvías y en 1927 se incorporan los primeros vehículos a motor que son 6 unidades de la marca Chevrolet y el resto Ford hasta llegar a un total de 14 unidades en servicio.

El servicio es explotado por la Sociedad Malagueña de Tranvías hasta 1945 que la empresa entra en bancarrota, por lo que el Ministerio de Obras Públicas promulga el 22 de Septiembre de 1947 el decreto por el cual son subrogados al Ayuntamiento de Málaga los derechos del estado sobre las concesiones tranviarias de la ciudad.

El Ayuntamiento aprueba en pleno celebrado en marzo del 1948 la creación de una comisión que realice el estudio técnico- económico para la municipalización del servicio el cual es aprobado en Consejo de Ministros el 22 de abril de 1949.

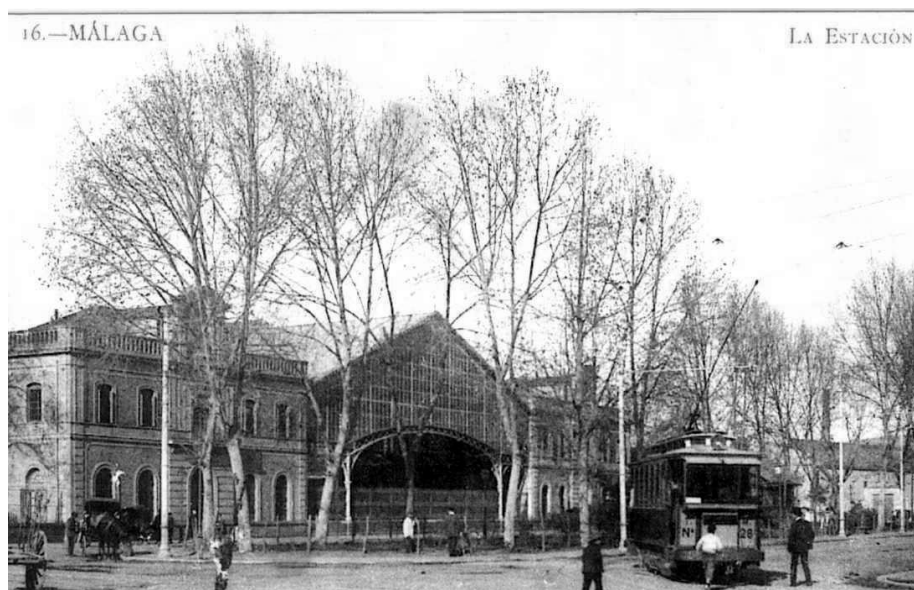
Para la gestión directa del servicio se creó un servicio municipal de gestión directa con órgano propio de administración y se denominó Servicio Municipal de Transporte Urbano y solo contó para iniciar el servicio con 37 tranvías ya que las concesiones de líneas de autobuses fueron entregadas a empresas particulares.

El tranvía convivió con el autobús hasta el 31 de diciembre de 1961 que circularon los últimos tranvías en la línea Alameda Principal – Misericordia siendo retirados al medio día y sustituidos por siete autobuses Pegaso 5010. (Para ese acontecimiento se editó un billete conmemorativo al precio de 25 pts. El dinero fue donado a la campaña de Navidad de ese año y los actos festivos fueron suspendidos por el fallecimiento de una niña.

Durante el tiempo que estuvo el servicio de tranvías tuvo diferentes colores corporativos. En la primera época, cuando estaba explotado Transport et France Notice en Espagne, Sctè. Anme”, los tranvías tuvieron colores oscuros. Hay fotos de los tranvías pintados en varios colores: amarillo canario entero, frontal azul y lateral con tres rayas rojas sobre fondo azul pero no se sabe si estos son los colores originales que lucían los tranvías a principio de siglo XX o no, ya que son fotografías coloreadas.



Calle Cuarteles



Explanada de la Estación



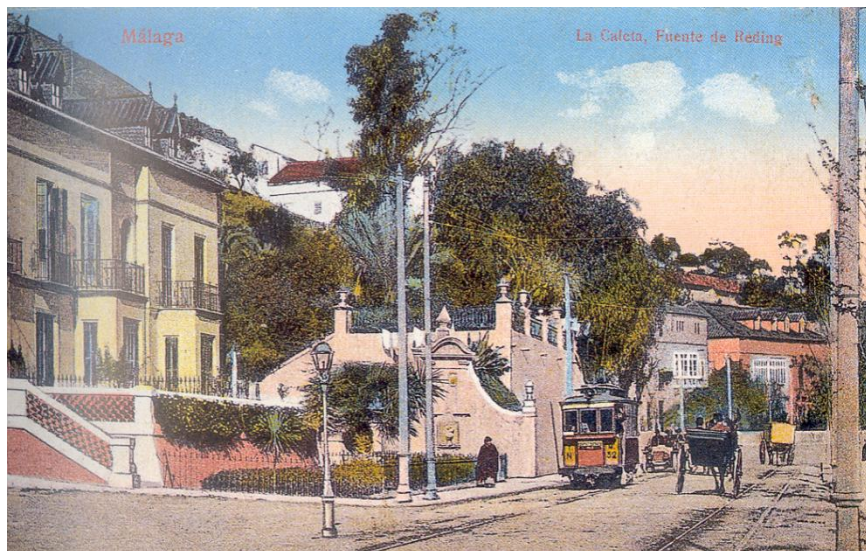
Rotonda del Marqués de Larios



Puente de Tetuán



Paseo de Sancha



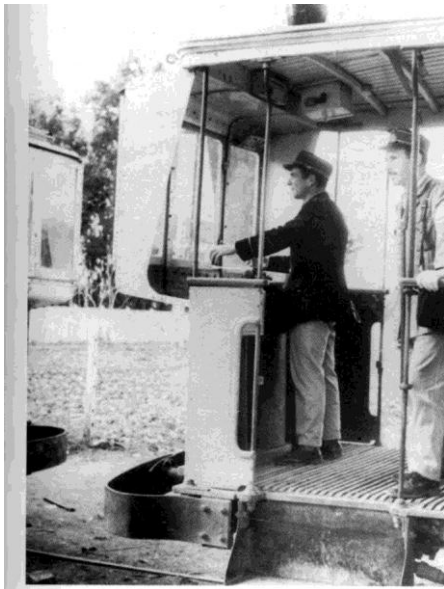
Fuente del Paseo de Reding



Jardinera de verano



Tranvía 71 y jardinera nº 2 de invierno



Cabina



Cortina del Muelle

Colores corporativos de los que se tiene constancia fotográfica

Los colores del tranvía son azul celeste en la parte baja y blanco en la parte superior quedando los marcos de ventana barnizados. Estos son los colores que se le fueron poniendo a los tranvías desde que en 1930 se hizo cargo del mismo la Sociedad Malagueña de Tranvías y a partir de 1949, lo hace el Servicio Municipal de Transporte Urbano (SMTU) que en la actualidad es la Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M.

En 1958 el fotógrafo inglés Jeremy Wiseman recoge en su libro Trenes y Tranvías en el Sur de España (Colección Raíl de ediciones TREA trea @trea) una serie de fotografías realizadas por él en 1958 donde podemos apreciar dichos colores



Paseo de Sancha en 1958



Saliendo de la Cochera en La Malagueta

1º CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL TRANVIA Nº 63

MODELO: CHARLEROI V

CAJA CONSTRUIDA EN: CAN-GIRONA (BARCELONA)

MOTORES: Está equipado con dos motores Charleroi serie 5, una potencia de 48 Cv en régimen unihorario y 40 Cv en régimen continuo

Eran los motores llamados de carcasa abierta, por estar dividida en dos mitades una de las cuales se abría girando una charnela.

Sus cojinetes eran lisos e iban suspendidos por la nariz apoyados sobre el propio eje de unión entre las ruedas. La ventilación era natural por el exterior de los inducidos y estaban provistos de dos pares de polos principales y de cuatro auxiliares para la conmutación.

PARTE ELECTRICA: Fabricado por Ateliers de Constructions Electriques Charleroi, (Bélgica)

Controla modelo: A-C-E-C XVIII Los puntos de arranque eran nueve. Cinco para el acoplamiento en serie (el ultimo para marcha normal) y cuatro para acoplamiento en paralelo (el ultimo para marcha normal), siendo los puntos de frenado siete. Todos los puntos indicados corresponden a otras tantas posiciones de la manivela pero además lleva otra con las siguientes posiciones:

marcha adelante, cero, marcha atrás, freno en marcha hacia delante y freno en marcha hacia atrás.

BASTIDOR o Truck: Brill 21-E, construido por J. G. Brill Company cars & trucks bueilkders de Philadelphia, USA

Características principales:

Ancho de vía	1.000 m/m
Longitud de cabina o plataforma	1.260 m/m
Longitud sala de viajeros	5.240 m/m
Longitud total de la caja	7.760 m/m
Tara	10.599 Kg
Nº de cabinas	2
Tensión de alimentación	650 voltios cc
Número de plazas	43
Sentadas	21
De pie	22

ASIENTOS:

Los asientos eran dobles en un lateral (87x40) y sencillos en el otro (40x42) con la particularidad de que se podían mover los respaldos de los mismos para orientarlos en el sentido de marcha del tranvía,

LAS VENTANAS

La parte alta de la misma era fija y la parte baja se deslizaba hacia abajo hasta introducirse en el costado del tranvía, permitiendo una gran ventilación

2º PETICION DEL TRANVIA

En la Feria de Málaga del 2007 aprovechando la visita del Sr. Alcalde D. Francisco de la Torre a la caseta de la EMT “EMTulinea” donde la Asociación tenía expuesta una colección de fotografías de la Málaga antigua así como otros de los vehículos que en aquel momento disponía la Asociación.



Exposición caseta EMTulinea 2007

En ese momento se le pidió el tranvía al Sr. Alcalde en presencia del Director Gerente de la EMT D. Miguel Ruiz, el cual accedió a colaborar en la reconstrucción del mismo.

El Sr. Alcalde indicó que se realizara dicha petición por escrito dirigido a la Alcaldía. Dicha petición tuvo lugar el 08 de Octubre de 2007. Es el escrito que a continuación se adjunta.

Carta pidiendo el tranvía



**Asociación Malagueña para la Recuperación
y Restauración de Tranvías y Autobuses**

TRAN-BUS
Camino de San Rafael Nº 97
Málaga cp29006 CIF- G-92780303

Excmo. Sr. D. Francisco de la Torre Prados:

Tenemos el agrado de dirigirnos a Ud. para intentar concretar el acuerdo verbal al que llegamos tras conversación mantenida con Ud. la pasada Feria de Agosto en la caseta de nuestra Empresa "EMTulínea" y en la que, junto a nuestro Director-Gerente, expusimos nuestra inquietud de recuperar el Tranvía ubicado en el Paseo Marítimo para que pase a engrosar la colección de vehículos antiguos vinculados íntimamente a la historia del transporte urbano de nuestra ciudad.

Sabedores, como así se lo hacemos constatar en el dossier adjunto, del deterioro que actualmente presenta dicho Tranvía, nos reiteramos en nuestro ofrecimiento de recuperarlo para su completa restauración con objeto de salvaguardar, a nuestro modesto entender, una de las "joyas" de la historia de nuestro transporte urbano y proteger de esta manera tan importante legado.

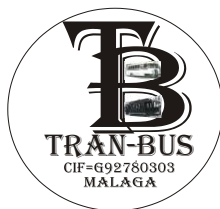
Sabedores también de su predisposición mostrada a este respecto, nos ponemos a su entera disposición para que, cuando Ud. estime oportuno, conceda a esta Asociación la autorización para rescatarlo y cumplir de esta manera con nuestro objetivo fundamental.

Sin otro particular, y en espera de su segura y pronta colaboración, les saludamos atentamente.

Málaga, 08 de Octubre de 2007

Fdo. Antonio Fernández Arce

Presidente de TRAN-BUS



3º ESTADO QUE PRESENTABA EL TRANVIA

El estado en que se encontraba el tranvía en 2007 era realmente lamentable. Presentaba una gran pintada en el lateral que mira al mar así como todos los paneles y vigas laterales completamente podridos, habiendo hecho fuego en su interior quedando un gran agujero en el piso,



4º TRASLADO DEL TRANVIA

La Delegada del distrito este D. M. Teresa López Muñoz fue la encargada de llevar a cabo las distintas reuniones con los consejos locales hasta que por fin se llevo a pleno la propuesta. Siendo la retirada del tranvía el 20 de Noviembre de 2008, para lo cual se monto un amplio dispositivo.



5ºCONSTRUCCION DE UN CARPA

La carpa en sí, se ha tenido que construir dos veces ya que la primera que se hizo fue destrozada por el tornado que azotó nuestra ciudad el 1 de Febrero del 2009 causándole algunos daños más al tranvía como si ya tuviese pocos.



Un año después del tornado comenzaron los trabajos para construir una nueva carpa pero esta vez se hizo con materiales de desecho procedentes de farolas con abolladuras, chapas quitadas de los tejados de la EMT después de reparar estos por los efectos de dicho tornado y perfiles y cerchas procedentes del material de desecho de los Servicios Operativos.

La carpa se construyó albergando el tranvía en su interior con lo que todavía fue más complicado cubrir la bóveda teniendo la dificultad de estar bajo una línea de alta tensión, con lo que no se podía utilizar ningún tipo de grúa.

La carpa tiene unas dimensiones de 6m de ancho por 6 de alto y 12m de fondo.



Terminados los trabajos de construcción de la carpa a excepción del lateral sur se comenzó con el desmontaje del tranvía cerrando dicho lateral de la carpa una vez terminado el desmontaje para permitir sacar con mayor facilidad todos los elementos de desecho retirados del tranvía.

6ºDESMONTAJE DEL TRANVIA

El desmontaje de las partes de madera es realizado con el mayor detalle y fotografiando todas las piezas para luego poder ser reconstruidas, guardando la máxima fidelidad con la original. Dado el mal estado de la madera, esta ha de ser reconstruida en su totalidad.

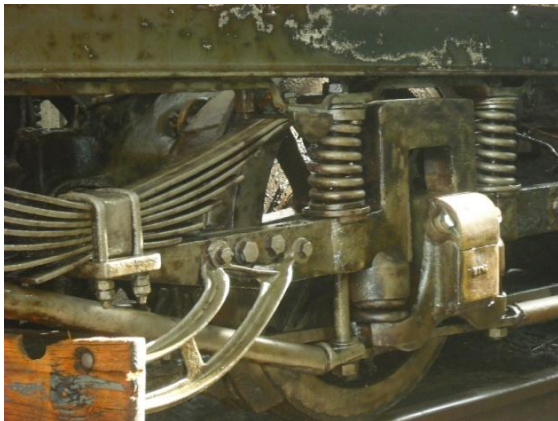


7º LIMPIEZA, PROTECCION Y PINTADO DEL CHASIS Y LAS DISTINTAS PIEZAS METALICAS.

7º-1 LIMPIEZA

Las partes metálicas por su estado de oxidación son tratadas primero con una maquina de limpieza de chorro de arena, la cual combina la utilización de agua y el material abrasivo por efecto venturi, (utilizado para la limpieza del tranvía, es escoria de cobre siendo un material mas blando que la arena de sílice y por lo tanto el daño que puede infringir al chasis es menor).





El antes y el despues de la aplicación del chorro de arena

También fueron sometidas al mismo tratamiento las cuadernas del techo de la sala de viajeros



7º-2 PROTECCION

Una vez terminado el proceso de limpieza se pasa a la protección de las partes metálicas dando a todas ellas tres manos de un transformador de oxido.



Antes de terminar este proceso y una vez el carpintero ha terminado con las mediciones de los techos de las cabinas, estas son desmontadas y separadas del chasis a fin de poder proteger las partes del chasis ocultas por las mismas.



Parte superior de la cabina



Controla



Parte inferior de la cabina



chasis



El resultado final del proceso de protección



7º-3 PINTADO

Para el pintado se ha utilizado una pintura negra texturada ya que rellena y disimula los defectos que el paso del tiempo y las inclemencias meteorológicas originan en aquellos objetos que

como el caso que nos ocupa han estado expuestos durante bastante tiempo a la intemperie.

se dan tres manos al chasis con pistola para poder llegar a todos los rincones y no dejar nada desprotegido a la oxidación.



8ºMONTAJE DEL ESQUELETO DE MADERA

8º-1 VISITA AL TALLER

El montaje de las partes de madera comenzó con una visita al taller del artista carpintero situado en Almogía (Málaga). Allí pudimos observar las primeras piezas del armazón de la sala de viajeros del tranvía.



Las maderas utilizada para la realización del tranvía son las mismas que tenía menos las vigas principales que estaban realizadas en haya y el material empleado para la restauración es iroco ya que el haya no da el cubicaje necesario para realizar las vigas. El resto de maderas son fresno blanco para el esqueleto y pino Suecia para el forrado interior y exterior.

8º-2 COLOCACION DE LAS PRIMERAS VIGAS



En esta profunda restauración que el tranvía había sufrido, pudimos apreciar que se había modificado el ancho del cajón a lo largo de su historia. Dicho cajón era mas grande que el chasis y se apoyaba solo en la mitad de la vigas longitudinales del mismo, por lo que fue necesario poner unos refuerzos con el fin de que el cajón tuviese mas punto de apoyo.

El refuerzo consistió en soldar al chasis dos placas de 20mm de grosor cada una. Estas placas se soldaron superpuestas para salvar el borde superior del chasis y así conseguir un acople perfecto con la viga del cajón.



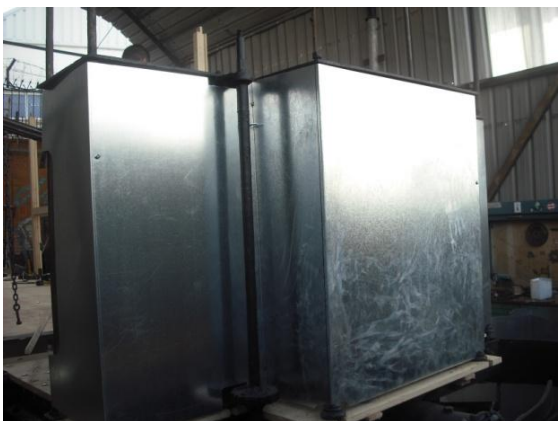
Esqueleto lateral



Trampilla del suelo para acceder a los motores

8º-3 COLOCACION DE LAS CABINAS

Las cabinas son colocadas sobre el chasis y se utilizan los mismos anclajes que tenían y la sujeción de las chapas se realiza con tornillos. La chapa utilizada es galvanizada de 2mm de grosor.





8ª COLOCACION DE LOS SEPARADORES DE LA SALA DE VIAJEROS

Estas son las piezas más importantes de todo el ensamblaje del tranvía ya que unen las distintas partes, dando cuerpo al armazón.

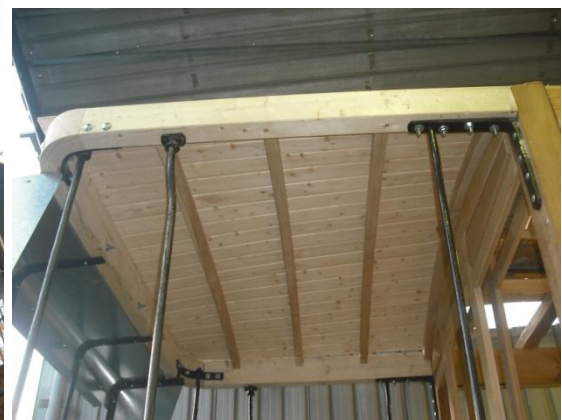


8ª COLOCACION DEL LAS CUADERNAS Y CASTILLETE SUPERIOR

A las cuaderñas una vez limpias y protegidas se les hace su cajeado para que encaje perfectamente en la estructura siendo sujetadas a las vigas laterales y formando de este modo la cúpula del techo.



8º-5 UNION DE LAS CABINAS AL RETO DE LA ESTRUCTURA POR EL TECHO



8º-6 CERRADO DEL TECHO Y PROTECCION DEL MISMO

El techo es cerrado con la colocación de duelas de pino Suecia, colocando en su parte superior un perfil, bajo el cual esta colocada la instalación eléctrica.



La protección del techo se realiza impermeabilizándolo, aplicándole fibra de poliéster de 450gr creando en su superficie una capa uniforme que será muy duradera y resistente.



8º-6 CIERRE LATERAL CAJEADOS METALICOS E ILUMINACION

El tranvía es cerrado por sus laterales con una doble tarima dejando un espacio entra ambas que será el alojamiento de las ventanas.



Interior

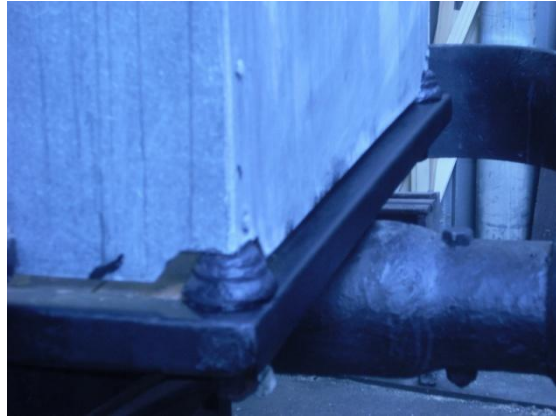
Alojamiento de la ventana



Trampilla interior de los motores

Corredera de las puertas

Para realizar las uniones del suelo de las plataformas de las cabinas con el chasis, se realiza un cajeado de perfiles de chapa de 2mm, dándole la vuelta a ambas cabinas.



Cajeado de la plataforma de cabina

Centralización de la instalación eléctrica

El tranvía esta dotado de un sistema de iluminación compuesto por una batería de 12v que alimenta a tres circuitos de iluminación

Un punto de luz por cabinas, cuatro puntos de luz en la sala de viajeros y un punto de luz por letrero exterior de indicación de línea. Para su regeneración ha sido dotado de un cargador de baterías y de un transformador a 220v tener un punto de conexión eléctrica en caso de una eventualidad. La batería instalada es de gel y de ultima generación y no precisa mantenimiento alguno.



8º-7 SALA DE VIAJEROS

La sala de viajeros consta de dos filas de asientos dobles en un lado y sencillos en el otro. Todos los asientos tienen respaldos direccionales en función de la marcha.

De estos asientos solo existían referencias fotográficas hasta encontrar unos similares en Alcázar de San Juan (Ciudad Real) por donde pasamos volviendo de Madrid tras recoger una controla.



Vista interior del tranvía nº66



Asientos encontrados en Alcázar de San Juan



Asiento individual



Asiento doble



Vista general de la sala de viajeros

9ºPINTADO Y BARNIZADO DEL TRANVIA

En el tranvía antes de ser barnizado o pintado se han tratado las maderas o las chapas metálicas para conseguir un acabado liso y duradero. La madera en su parte exterior ha tenido un tratamiento de imprimación con tres manos para que se cubran los defectos de la madera y se consiga una superficie lisa, El interior se ha preparado con tapa poros dándole tres manos y las cabinas se han desengrasado limpiándolas con disolvente y luego, se la han dado dos capas de una imprimación especial para chapa galvanizada.



Interior del tranvía barnizado



Barnizado de la cabina

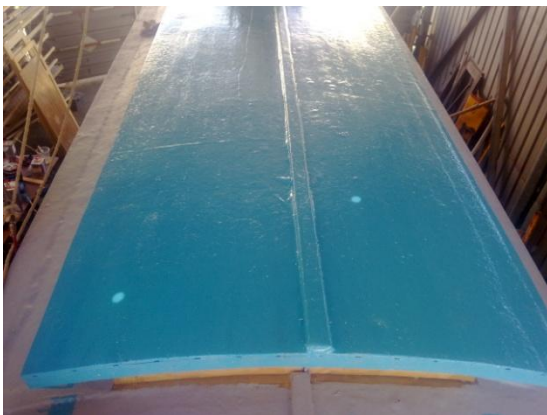


Imprimación para madera



Imprimación para chapa galvanizada

Una vez terminado el proceso se pasa a pintar el color definitivo del tranvía. El techo es pintado a rulo para que la capa de pintura cubra mas, siendo el resto pintado a pistola con pintura de dos componentes.





Toda la pintura y barnices empleados en el pintado del tranvía han sido suministrados por pinturas Muñoz (Distribuidor de pinturas Glasurit) de forma gratuita.



10º COLOCACION DE LOS ELEMENTOS: PARA SU FUNCIONAMIENTO, DECORATIVOS Y SONOROS

10º-1 CONTROLAS

Las controlas han sido limpiadas y puestas en estado de funcionamiento una vez reparadas las mismas. Se procedió a fabricarles los mandos para su funcionamiento, la tapa superior y la tapa frontal con el anagrama del servicio de tranvías.



Controla y su tapa frontal



Proceso de creación de la tapa de las controlas

10º-2 FILETEADO DE LAS CABINAS

El fileteado se ha realizado con plantilla para conseguir la decoración exterior de la forma más parecida a como se realizaba en aquella época.





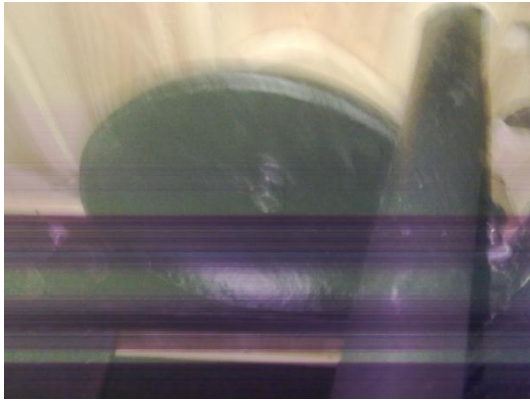
10º-3 BARRA INTERIOR Y CORREAS DE SUJECION

Se ha colocado una barra a lo largo de la sala de viajeros, colocada en el lado izquierdo o donde se encuentra el pasillo entre las filas de asientos. A su vez tiene una serie de correas de cuero para facilitar la sujecion de los viajeros.



10º-4 CAMPANAS

El tranvía cuenta con tres campanas, dos de las cuales están situadas en cada cabina y son las encargadas de avisar a los transeúntes y otros vehículos de la proximidad del tranvía. La tercera es interior e indica al conductor que un viajero desea descender del tranvía.



Campana bajo el piso



Timbre para el pasaje

10º-5 OTROS ELEMENTOS

-BARRAS EN LAS VENTANAS DE LAS CABINAS

Estas barras no solo son decorativas sino que tienen por función que el pasaje que va en la cabina no se apoye sobre los cristales, para evitar el peligro que esto puede generar.



-CONTACTOR y ARENERO

Cada cabina dispone de un Contactor cuya misión es dar paso de corriente desde el tendido eléctrico a través del trole, hasta la controla. Las bobinas se encuentran metidas en una caja de bronce.

El Arenero es una caja de madera que contiene arena en un lado y en el otro un abugero con un tubo, que echa directamente la arena sobre los carriles para evitar que el tranvia patinse con la lluvia.



Contactor



Arenero

10º-5 ANAGRAMAS Y CARTELES

El tranvía conserva los carteles originales de su número de orden que lucen en ambas cabinas estándolos lacados en porcelana.

Los demás carteles son reproducciones de las fotografías que obran en poder de la asociación se han reproducido los carteles de nº de orden interiores los carteles de prohibido fumar y escupir y el cartel frontal que indica la línea que recorría el tranvía así como el indicativo de la línea que en este caso es el nº 1



Nº de orden en porcelana antes y después de su restauración



Anagrama que lucían las unidades de la Sociedad Malagueña de Tranvías, en el costado



Nº de línea en la que presta servicio

Cartel de línea indicando las cabeceras

11º TRASLADO A LA PLAZA DE LA MARINA

El tranvía fue sacado de la nave donde ha sido restaurado a la antigua usanza utilizando rodillos bajo los carriles para desplazarlo.



Antes, se cubrió el tranvía con la finalidad de que fuese una sorpresa y así pudiese ser visto antes de su presentación. Una vez fuera, se procedió a cargarlo en la góndola que lo trasladaría a la plaza de la Marina.



Tanto el trabajo de carga y descarga se realizó con sumo cuidado utilizando una braga capaz de resistir los diez mil quinientos

kilogramos que pesa el tranvía. Terminada la descarga comenzó a instalarse sobre el tranvía una carpa de inmediato que mantendría protegida la sorpresa hasta el sábado 18 día de su presentación.



12º PRESENTACION DEL TRANVIA

El 18 de septiembre de 2010 es el gran día y todo está preparado para dicho acontecimiento.

Los vehículos en el exterior de la carpa:



PEGASO 6035-A



PEGASO 5262-B



SAVA-PEGASO 5720

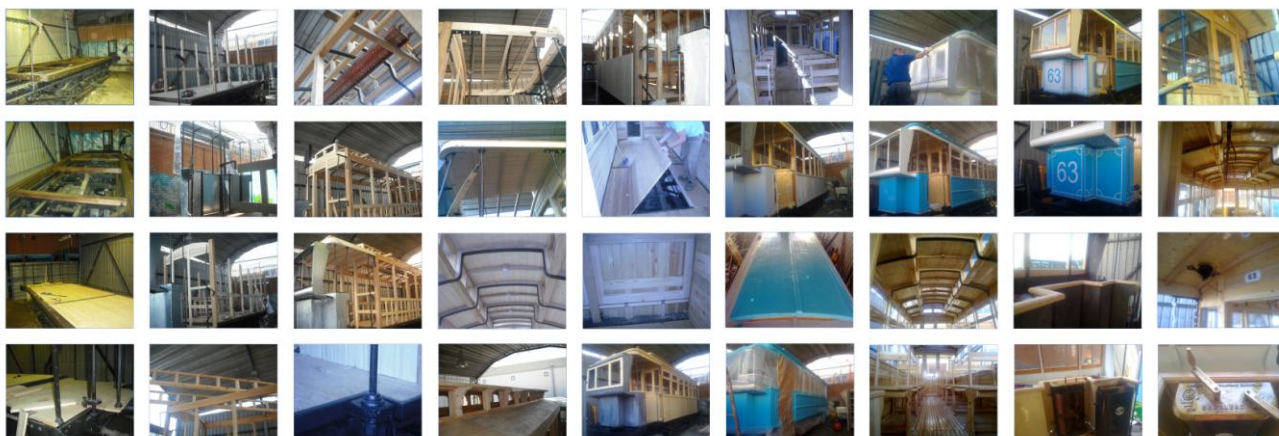


PEGASO 6424

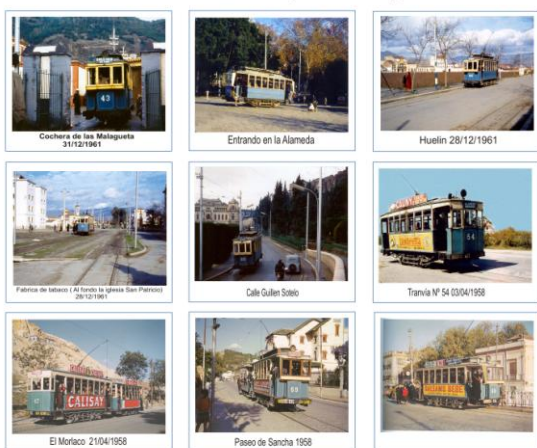
En el interior de la carpa donde se encuentra el tranvía, vemos una exposición fotográfica del proceso de restauración, el tranvía circulando por Málaga con fotos a color en la década de los cincuenta, fotografías de los distintos modelos de autobuses que han prestado servicio en la EMT a lo largo de su historia y una pequeña exposición del estado en que se encontraban las vigas y cabinas del tranvía.



RECONSTRUCCIÓN DEL TRANVÍA PASO A PASO



El Tranvía circulando por Málaga en color



ARTICULO DE LA INAUGURACIÓN DEL TRANVIA EN MÁLAGA EL 15 DE NOVIEMBRE 1906

EL POPULAR

La inauguración del tranvía eléctrico en Málaga, el día 15 de noviembre de 1906, ha sido un acontecimiento de gran importancia para la ciudad. El tranvía, que ha sido construido por la Compañía de Tranvías de Málaga, S.A., es el primero de su clase en España. El tranvía es un medio de transporte muy cómodo y rápido, y que ha sido muy bien acogido por la población. El tranvía ha sido inaugurado con gran solemnidad, y ha sido el primer día de su funcionamiento. El tranvía ha sido construido con materiales de primera calidad, y es muy cómodo y rápido. El tranvía ha sido inaugurado con gran solemnidad, y ha sido el primer día de su funcionamiento. El tranvía ha sido construido con materiales de primera calidad, y es muy cómodo y rápido. El tranvía ha sido inaugurado con gran solemnidad, y ha sido el primer día de su funcionamiento.



LOS AUTOBUSES QUE HAN ACOMPAÑADO A LA E.M.T.S.A.M. EN SUS 60 AÑOS DE HISTORIA





13º -LA INAUGURACION DE LA EXPOSICION

La inauguración fue realizada por el Alcalde de la ciudad de Málaga
D. Francisco de la Torre Prados

El cual estuvo acompañado por los Concejales de su equipo de gobierno:

Movilidad: D. Juan Ramón Casero Domínguez

Urbanismo: D. Manuel Díaz Guirado

Distrito Este: D^a. M^a Teresa López Muñoz

Accesibilidad: D. Raúl López Maldonado

Medio Ambiente: D^a. M^aAraceli González Rodríguez

Y por el Grupo Municipal Izquierda Unida - Los Verdes -
Convocatoria por Andalucía

Portavoz: D. Pedro Moreno Brenes





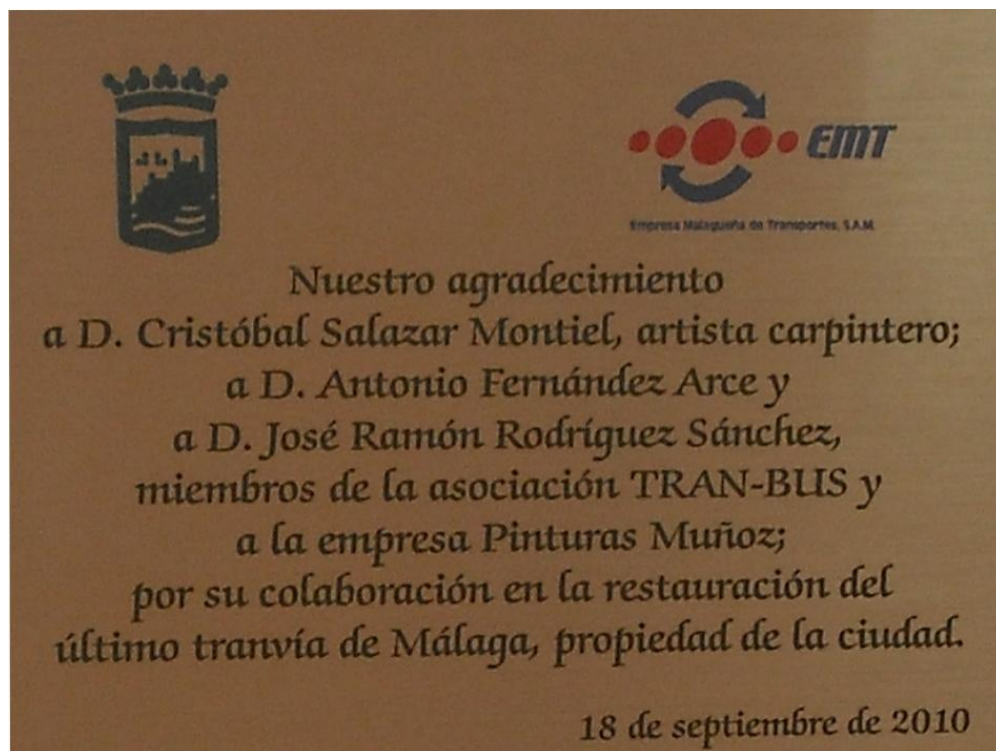


El acto acabó con la entrega por parte del Sr. Alcalde de una placa de agradecimiento a la asociación TRAN-BUS y muy especialmente a D. Antonio Fernández Arce y D. José Ramón Rodríguez Sánchez por su entrega y dedicación para la restauración del último tranvía de la ciudad de Málaga.



Queremos destacar en esta memoria nuestro agradecimiento al artista carpintero D. Cristóbal Salazar Montiel por el trabajo realizado.





14º VISITANTES Y ANECDOTAS

El número de visitas que ha registrado la exposición en sus nueve días de apertura ha superado las 48.000 asistentes.

Entre las multitudes de anécdotas podemos destacar la llegada de unos novios para realizar parte del reportaje de boda a bordo del tranvía, una señora que nació en el tranvía o multitud de personas que se emocionaron e incluso lloraron al contemplarlo nuevamente restaurado. Queremos hacer especial hincapié en como las personas que habían conocido el tranvía explicaban con todo lujo de detalles a sus familiares y amigos cómo funcionaba o cómo viajaban en el tope hasta que el cobrador los expulsaba arrojándoles arena.



16º DESMONTAJE Y TRASLADO DEL TRANVIA A LA EMT

Una vez terminada la exposición el día 26 de septiembre se traslado el tranvía nuevamente a las instalaciones de la EMT donde permanecerá hasta que se encuentre una ubicación que reúna las condiciones necesarias de instalación y protección para albergar esta pieza única



17º GASTO ASUMIDO POR LA ASOCIACION

Materiales

Se ha gastado la cantidad 7320€ en la restauración del tranvía

Entre las partidas de gastos podemos destacar la compra de una hidrolimpiadora marca karcher y el material abrasivo por 2440€

Las chapas de las cabinas y controlas por 620€

Material necesario para la colocación de una capa de poliéster en el techo del tranvía por 165€

Compra de pletinas de hierro, bronce y mecanizado de este ultimo para realizar los mandos del tranvía por un importe 585€

Almacén de decoración barras, terminales y soportes para exponer el tranvía 435€

Hierros para hacer los trípodes de la exposición fotográfica y sus correspondientes tableros 660€

Y así hasta llegar al total reseñado, encontrándose las facturas a disposición de cualquier socio.

Mano de Obra

Desde que se comenzó la construcción de la carpa en el mes de febrero y hasta la fecha se han invertido un total 5000 horas

La mitad de estas horas han sido trabajadas por:

D. Antonio Fernández Arce y D. José Ramón Rodríguez Sánchez

El resto por otros miembros de la asociación.

Copyright de esta memoria D. Antonio Fernández Arce y D. José Ramón Rodríguez Sánchez ambos pertenecientes a la Asociación Malagueña para la Recuperación y Restauración de Tranvías y Autobuses "TRAN-BUS"

Málaga 29 de septiembre de 2010

