

LA LÍNIA 4

1963-2023



60 anys sense el tramvia

Joe Balaguer i Monllor

LA LÍNIA 4

1963-2023

60 anys sense el tramvia

Joe Balaguer i Monllor

*Per a Marién que ha estat sempre al meu costat
i als meus fills Joan, Pau i Marc,
sense oblidar a mon pare Miguel Balaguer i Ponsoda
que m'ha trasmés l'afició de prendre nota de tot*

Quan surts per fer el viatge cap a Itaca,
has de pregar que el camí sigui llarg,
ple d'aventures, ple de coneixences...

Konstantin Kavafis
Cantat per Lluís Llach

SALUDA DEL ALCALDE

Como alcalde de Sant Joan d'Alacant, es un honor prologar este libro dedicado a la memoria de nuestro tranvía y, muy en particular, a aquellos sesenta y dos años transcurridos sin la histórica Línea 4. En estas páginas late algo más que la nostalgia: late el pulso de una Villa que reconoce en su pasado una clave para entender su presente y orientar su futuro.

El tranvía fue durante décadas un hilo conductor de la vida cotidiana. Marcó horarios, unió barrios, acercó a las familias al trabajo y a la escuela, y dibujó una geografía emocional que todavía hoy se recuerda en las conversaciones de nuestras personas mayores y en las fotografías guardadas. Con su desaparición, cambió también la forma de gobernar y transformar el municipio. Pero la memoria de aquel traqueteo, de las paradas y de los encuentros en torno a los raíles, permanece como patrimonio compartido.

Este libro es, precisamente, un ejercicio de gratitud y de responsabilidad. Gratitud con quienes han dedicado tiempo y esfuerzo a investigar, escribir y recopilar testimonios y recuerdos; responsabilidad porque conservar y difundir nuestra historia es una tarea colectiva que nos interpela a todos. Al reconstruir aquella etapa y sus vivencias, nos ayudáis a comprender de dónde venimos y a proyectar con más acierto la ciudad que queremos: más cercana, más cohesionada, más apacible y con una movilidad pensada para las personas. Por eso, también de manera particular, quiero felicitar a Joe Balaguer su arduo trabajo, plasmado ahora en esta obra que tanto nos va a entretener y que desde el Ayuntamiento publicamos en una nueva edición para conmemorar el 9 d' Octubre.

Estoy seguro de que el lector encontrará en estas páginas no sólo datos y anécdotas, sino también un espejo donde poder mirarnos como vecindad. La memoria del tranvía no es únicamente la memoria de un medio de transporte, es la memoria de un tiempo compartido, de unos paisajes y de unas relaciones que forjaron identidad, que hicieron pueblo, que hicieron San Juan. Mirar al pasado con rigor y cariño es una manera de cuidar el presente y de abrir caminos al futuro.

El tranvía hoy vuelve a cobrar protagonismo haciéndose paso desde esa reviviscencia que necesita Sant Joan y que necesita también nuestro pueblo vecino, Mutxamel. Desde la Generalitat Valenciana se están redactando los proyectos para que la conexión del "tranvía del siglo XXI" con la playa y con Alicante sea una realidad, se llame TRAM, BRT, etc. Un transporte de emisiones cero, moderno, rápido, público y colectivo.

Que este ejemplar sirva para tender puentes entre generaciones, para escuchar la voz de quienes vivieron aquellos años y para inspirar a los más jóvenes a apreciar y preservar la historia local. Porque recordar también es construir.

Sant Joan d'Alacant, septiembre de 2025

Santiago Román
Alcalde de Sant Joan d'Alacant

PRÒLEG

“(...) I sobretot esperava el pas més o menys regular dels tramvies, anunciat pel soroll estrident de metalls i el grinyol de les rodes, que era un pas de finestres quadrades i grogues de fusta que semblava veloç justament perquè es produïa molt prop de la meua finestra, i de perfils de cares mig esborrades pels vidres bruts de pols o banyats, un pas com d’imatges de cinematògraf”.

(Joan F. Mira: El tramvia groc)

Es que hem tingut la sort de conèixer Joe sabem que és un home molt treballador, minucios i intel·ligent. Que quan inicia una tasca no para fins que li veu el final. Amb més paciència que un tal Job i amb un gran entusiasme i optimisme per tot allò que emprèn. No el veus aclaparat ni cansat. Ell va fent, buscant, preguntant, investigant i, patejant el terreny, fins que culmina el seu projecte igual que quan el va començar: sense despenyar-se. Perseverança, gust pel treball ben fet i amor per la nostra història i la nostra llengua.

I dic tot això perquè el llibre que ara teniu a les mans és fruit de totes eixes qualitats.

Tenim davant nostre un treball rigorós i minucios sobre les vicissituds que va viure la nostra societat en moure’s per l’horta. Primer caminant, després amb carruatges, fins que arribaren el tramvia de mules, el de foc i, finalment, l’elèctric (1924).

Al llarg de la història els desplaçaments humans han configurat els paisatges i les ciutats. Hem sigut les persones, les que anant a treballar, a lluitar o a establir-nos en altres indrets a la cerca d’una vida millor, hem desenvolupat camins i vies de comunicació que després els mitjans de transport han aprofitat. En el nostre cas el tramvia va facilitar la vida a moltes dones cigarreres i treballadors d’altres fàbriques de la capital, segurament en molts casos aprofitant les mateixes rutes que abans feien a peu.

Des de que, a mitjans del segle XIX, van començar a establir-se les primeres línies ferroviàries a Espanya fins la instauració de les línies de tramvia urbà i interurbà, Joe ens convida a fer un viatge interessantíssim al voltant de la història dels nostres desplaçaments per les vies de l’horta.

No vaig a contar-vos el llibre. Ja el llegireu vosaltres, però si vull destacar algunes coses que m’han cridat l’atenció:

Joe té uns arrels molt ben plantats: la seua família i, en aquest cas son pare, Miguel Balaguer Ponsoda, que al llarg dels anys, anant a Alacant a treballar, anotava en un dietari totes aquelles coses que s’esdevenien dia rere dia en els seus desplaçaments al banc. Si el tramvia havia desencarrilat, si s’havia quedat sense energia, les hores que es quedava aturat, els dies que arribava tard, els dies que finalment, havia d’anar caminant o en bicicleta a la feina. I així molts anys prenent nota, això és l’important. Cal viure a un ritme que ens permeta prendre nota per a que algú pugui aprofitar eixa memòria en un futur i no perdre la nostra història.

És la quotidianitat allò que ens interessa, perquè hi ha grans històries de la vida quotidiana protagonitzades per la gent del comú que són meravelloses. I, per contra, hi ha històries vergonyoses impulsades per grans (i mediocres) personatges que han fet molt de mal al seu pas. Jo em quede amb les primeres, perquè són les petites històries les que fan gran un poble.

El capítol V (La línia 4, el recorregut) ve a demostrar allò dit al principi: Joe ha fet un treball de camp impressionant i després ha omplert quasi cent pàgines amb mapes, plànols, fotografies i ortofotografies que documenten quasi pas a pas tot el recorregut de la línia 4 des d'Alacant fins a Mutxamel. Trobar en Internet la foto antiga del tramvia en un punt concret del recorregut, buscar eixe punt en l'actualitat, i fotografiar-lo. Però no solament una foto, sinó totes les de la línia. M'he vist passejant per l'horta fent el camí del tramvia. Quanta paciència, quantes hores unint plànols i fotografies, per a finalment traçar tot el recorregut tan clar i complet.

Malgrat que el llibre té unes quatre-centes pàgines, es fa molt amè de llegir, doncs és tanta la documentació que hi aporta què es fa fàcil avançar i, al mateix temps, invita a parar per a llegir un article, gaudir d'una imatge, una anècdota, un record, una vivència.... Només heu de consultar la bibliografia utilitzada i els annexos al final del llibre, per a comprendre el mèrit d'aquest magnífic treball. La recopilació de documentació ha estat exhaustiva i minuciosament seleccionada. Dubte molt que es puga trobar més informació sobre la línia 4: articles de premsa, publicacions municipals, testimonis de persones, llibrets de festes, arxius... Un recull completíssim que us farà gaudir i enyorar.

Recordareu moltes coses del tramvia groc de la línia 4, de com era Sant Joan en aquell temps, com vivíem i jugàvem. D'aquell camp que s'ha perdut i d'aquella llengua, la nostra, tan volguda i, ara, tan abandonada, perquè el parlar de la línia 4 era el valencià. Tornarem a posar les xapes de refrescos en la via per a veure com el tramvia les aixafa.

Em fa molt feliç veure créixer la Secció Local de la nostra Biblioteca Municipal amb aportacions de persones que s'estimen aquestes històries de "prendre nota", que s'estimen la llengua, el nostre Sant Joan i que són capaços de contar-nos coses tan entranyables i amb tant de seny. Hi ha molt de talent al nostre poble.

Com diu Joan F. Mira, en el seu llibre el Tramvia Groc, "La memòria és la preservació interior del passat, però també és l'única cosa que dóna alguna llum al present i als possibles futurs." Esperem que en eixos possibles futurs el Tram puga circular novament per aquells camins abans de terra, ara d'asfalt, que conformaren l'Horta i uniren Sant Joan i Mutxamel amb la ciutat d'Alacant.

Moltes gràcies, Joe per deixar aquesta història a les nostres mans.

Conxa Gosàlbez Ramos

CRÈDITS

Edita:

Ajuntament de Sant Joan d'Alacant

Coordina:

Concejalía de Cultura

Autor:

Joe Balaguer i Monllor

Dipòsit Legal:

A 482-2025

Maquetació i impressió:

Quinta Impresión, S.L.U.

Cap part d'aquesta publicació no pot ser reproduïda, emmagatzemada o transmesa, de cap manera ni per cap mitjà, sense l'autorització prèvia i escrita de l'autor i de l'editor, llevat de les citacions en revistes, diaris o llibres si se n'esmenta la procedència.

ÍNDEX

I.	INTRODUCCIÓ	11
II.	ESPANYA: EL TRANSPORT A LA SEGONA MEITAT DEL S. XIX I PRIMERA MEITAT DEL S. XX	13
	1. La difusió del tramvia com a transport col·lectiu (segona meitat s. XIX)	13
	1.1. Un transport car (1850-1900)	13
	1.2. L'època daurada del tramvia (1900-1950)	20
	2. La revolució de l'automòbil (primera meitat s. XX)	20
III.	EL TRANSPORT PÚBLIC A ALACANT I PROVÍNCIA ALS S. XIX I PRINCIPIS DEL S. XX	23
IV.	DEL TRENET DE FOC AL TRAMVIA ELÈCTRIC	29
	Canvi del traçat i electrificació	42
	Inauguració del tramvia elèctric	56
	Desaparició del "4"	76
V.	LA LÍNIA 4: EL RECORREGUT	95
	1. A vista de pardal	96
	2. Alacant – Sant Faç	105
	3. Santa Faç – Sant Joan	112
	4. Sant Joan – Mutxamel	153
	5. Mutxamel: Homenatge al tramvia	176
VI.	CURIOSITATS	183
	1. Vocabulari	183
	2. De la xarxa i unitats	192
	3. Identificació dels tramvies, horaris i preus	195
	4. Reculls de premsa al diari Información d'Alacant	210
VII.	ANECDOTARI	219
	1. De l'AMA	219
	2. De l'AMSJA	224
	3. De l'Arxiu de la Diputació Provincial d'Alacant	227
	4. De Miguel Balaguer Ponsoda: Un usuari del tramvia fins al 31 d'agost de 1963	240
VIII.	PUBLICACIONS MUNICIPALS	253
	1. Crònica de San Juan de Alicante de Manuel Sala y Pérez	253
	2. Butlletins de l'Associació Cultural Lloixa	254
	3. Llibres Municipals	258
	4. San Juan Informativo	260

IX. LLIBRETS DE FESTES	263
1. Del Santíssim Crist de la Pau de Sant Joan d'Alacant	263
2. De Moros i Cristians de Mutxamel	288
3. De Sant Antoni de Padua de Santa Faç	291
X. VIVÈNCIES AL TRAMVIA	293
XI. DE NOU EL TRAMVIA AL S. XXI?	309
XII. ANNEXOS	317
XIII. BIBLIOGRAFIA	391
XIV. AGRAÏMENTS	397
BIOGRAFIA	399

INTRODUCCIÓ

No sé perquè però, tot tipus de vehicles amb rails sempre han fet que els meus ulls es queden oberts contemplant-los. Sempre m'han agradat els trens i els tramvies. Tal volta l'últim record que tinc del tramvia nº 4 siga quan a març de l'any 1964 naix el meu germà Alberto i per anar a Alacant a veure'l junt a ma mare hospitalitzada, recorde el viatge amb mon pare, mon germà Miguel i ma germana María Jesús; férem el viatge primer amb l'Alcoiana fins a Vistahermosa i després, agafarem el tramvia que encara hi arribava fins allí per deixar-nos a la Plaça d'Espanya per anar a la Maternitat Provincial¹ que es trobava a Campoamor...

Els meus primers 12 anys vaig viure a la Rambla, aleshores "Avenida de José Antonio nº 68" (on és l'actual edifici de la Farmàcia Martínez-Bravo) ni tan siquiera "avinguda" i, tot això, que quasi tots els meus amics i amigues de carrer parlàvem valencià. Molts records del nostre tramvia (quan s'elimina la línia a l'any 1963 jo tinc 7 anys) que hi passava per davant de casa i del nostre espai de joc sense haver-hi hagut mai cap accident ni situació perillosa. Sí és cert que de vegades, sobretot a l'estiu, agafàvem xapes de les botelles de beguda del cine Cervantes d'estiu que es trobava fent cantó entre la Rambla i el carrer del Mercat (actual edifici amb el nº 54 de La Rambla) i que posàvem sobre la via i esperàvem per veure com les xafava... Bons records són tots aquests... El tramvia era i és eixe mitjà de transport que hui podem dir que és "sostenible" i encara que aqueix vocable no s'utilitzés en aquell moment, estigué en contacte amb els veïns de Mutxamel, Sant Joan i Santa Faç que gaudien del temps del trajecte on podien fer els comentaris i xerrades, i perquè no, eixes amistats que sorgien del contacte de les hores i dies de recorreguts...

Aquest llibre és un homenatge a totes aquelles persones que durant quasi 40 anys, **28 de setembre de 1924 fins a 1 de setembre de 1963** utilitzaren el tramvia elèctric i ara, 60 anys després el pose de manifest per l'enyorança dels temps passats i, per la tornada del nou projecte, que amb il·lusió s'està portant a terme als despatxos per fer possible eixe nou traçat entre Alacant, l'Hospital, Sant Joan i Mutxamel aprofitant la línia ja traçada a la platja de Sant Joan. Segons passa el temps, vaig revisant el document i la informació al respecte va canviant. Al capítol XI –pp. 309-315–, expose notícies aparegudes al respecte.

Des d'aquí vull agrair el treball fet per la Plataforma en favor del tramvia, aquell mitjà posat sobre el terra i dut a terme fins al Ravalet a principis del passat segle, parle del "trenet de foc" i que eixe fum i soroll que deixava al passar siga, a mode d'exemple, el motor del nou traçat que els dos nostres pobles es mereixen.

1. Arxiu Diputació d'Alacant. Juny 2007. ESTUDIO DE LA DOCUMENTACIÓN DE BENEFICIENCIA. p. 14

Dir que he fet una investigació a partir de llibres, llibrets de festes i altres publicacions, a l'Arxiu Municipal tant de Sant Joan d'Alacant AMSJA), de Mutxamel i el d'Alacant (AMA); també a l'Arxiu de la Diputació d'Alacant i, sobretot al record de persones que el conegueren i l'utilitzaren. Davant això, m'he permès copiar fotografies, oracions o paràgrafs indicant sempre la referència amb nom de l'autor i títol de l'obra. És una forma d'agrair tot el treball prèviament realitzat i que m'han servit per fer el present.

Totes les fotografies que hi apareixen porten a peu de foto la font d'on les he copiades o els noms dels autors segons les fonts consultades. També hi apareixen fotos meues realitzades amb el mòbil intentant localitzar els indrets antics i els actuals per trobar-hi les antigues localitzacions i, d'altres, per indicar el camí o ruta per on circulava –les meues fotografies porten la data de realització–.

Per acabar aquesta reflexió, pense en els actuals joves tant de Sant Joan com de Mutxamel que coneixen la línia 23, ni tan siquiera l'Alcoiana com nosaltres la coneixíem i menys encara, que el tramvia va suposar un gran avanç en la comunicació entre Alacant, Sant Joan i Mutxamel i que, a dia de hui es desconeix la seua existència i fins i tot el seu traçat.

II

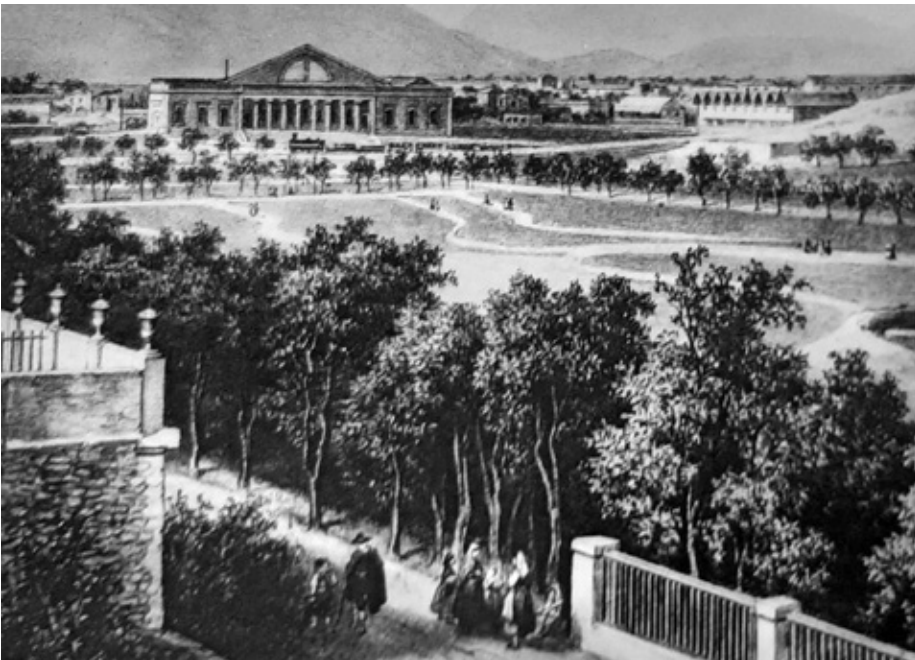
ESPANYA: EL TRANSPORT A LA SEGONA MEITAT DEL S. XIX I PRIMERA MEITAT DEL S. XX

Davant el meu interès per traure a la llum tot el que va significar l'electrificació del tramvia i la posada en circulació d'unitats des d'Alacant fins a Mutxamel, he localitzat un bon article² elaborat per *Francisco Javier Monclús* i *José Luis Oyón* i divideixen el mateix en dues parts:

1. LA DIFUSIÓ DEL TRAMVIA COM A TRANSPORT COL·LECTIU (segona meitat s. XIX)

1.1 Un transport car (1850-1900)

Primer de tot s'ha de parlar de la implantació a Espanya del traçat ferroviari des de 1848 a les principals ciutats espanyoles ubicant les estacions terminals el més prop possible del centre actiu de la mateixa ciutat i que faran possible el seu creixement urbà.



Litografia: vista romàntica de l'Albereda de San Francesc on s'aprecia l'estació construïda per la companyia dels Ferrocarrils de Madrid a Saragossa i Alacant (MZA)

2. Ministerio de Fomento 1996. *Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s. XIX-finales s. XX*. CIUDAD Y TERRITORIO Estudios territoriales N° 107-108, primavera-verano 1996.

Al llibre *Alicante CONOCE TU CIUDAD*³ s'explica tot el procés de la construcció de la línia ferroviària des de Madrid fins Alacant que breument descriu:

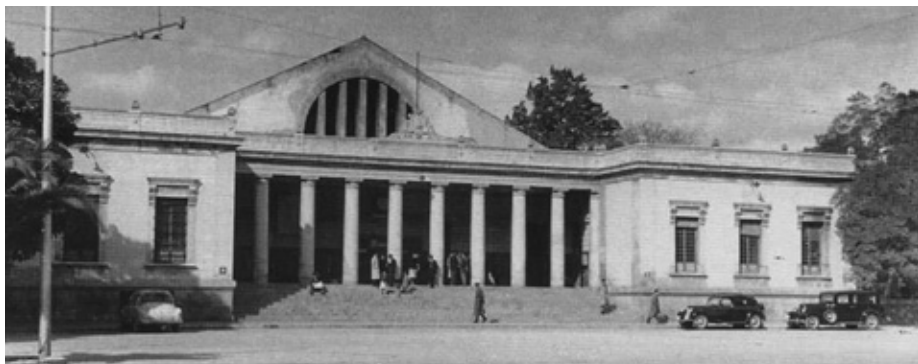
- Gener de 1844: l'Ajuntament d'Alacant s'interessa per la concessió que el govern havia donat a l'enginyer Lara i Melià per l'establiment d'una línia ferroviària entre Madrid i Alacant per la importància del seu port.
- Es divideix la línia en 3 trams: Madrid-Aranjuez, Aranjuez-Almansa i Almansa-Alacant.
- Els dos primers trams foren finançats per societats mercantils i personatges de la cort.
- El tercer tram, fou finançat per la burgesia alacantina i institucions municipals.
- El projecte s'inicia entre 1852 i 1857.
- 27 de desembre de 1857: finalització de les obres.
- 4 de gener de 1858: arribada del primer comboi a Alacant.
- 25 de maig de 1858: inauguració oficial per la reina Isabel II.



Litografia: visita a Alacant de la reina Isabel II, el 25 de maig de 1858 amb motiu de la inauguració oficial del ferrocarril que unia Madrid i Alacant (AMA - Arxiu Municipal d'Alacant)

Seguint l'article del "*Ministerio de Fomento*" per apropar els ciutadans a les estacions, algunes ciutats espanyoles fan des de les pròpies estacions punt de partida i arribada d'*òmnibus* i *cotxes de lloguer* (pp. 219 del citat article). En la dècada de 1880 s'introdueixen els *ripperts* que faran competència amb els *òmnibus*.

3. CONOCE TU CIUDAD, editat per el diari INFORMACIÓN en 2006, al capítol 15 *EL FERROCARRIL Y SUS ESTACIONES*.



Estació de RENFE a Alacant sobre els anys 50. *Font: facebook*



L'estació de RENFE d'Alacant es va mantenir inalterada fins a temps molt recents relativament a la seua fesomia, aquesta és una imatge dels anys 1960 del passat segle (*Goyo*)



Actual panoràmica de l'estació. 07-03-2022

Per aclarir aquets termes a continuació incloc les definicions en castellà:

ÓMNIBUS

1. Vehículo de transporte colectivo para trasladar personas, generalmente dentro de las poblaciones.
2. Tren que lleva vagones de todas clases y para en todas las estaciones de su recorrido.

RIPPERT

1. Un ripert o rippert era un tipo de ómnibus tirado por caballos para transporte urbano, más ligero, rápido y pequeño que un tranvía. Algunos modelos tenían ruedas de caucho, por tanto, no necesitaba vías y podían circular por cualquier calzada.

En el cas d'Alacant aquest tipus d'infraestructura es retarda en comparació a altres ciutats espanyoles. No he localitzat informació que pugua donar-nos amb una visió fidel de la realitat, les línies d'òmnibus que es van desenvolupar a l'interior de la ciutat. Tan sols es disposa de la informació que ens donen⁴ els autors al capítol XIII punt II EL TRANVÍA DE LA HUERTA:

El día 15 de Marzo de 1897 se autorizó la explotación de una línea tranviaria entre Alicante y Muchamiel, con motor a vapor, pero vistos los inconvenientes del sistema, por Real decreto de 13 de Noviembre de 1901 se dispuso el cambio de tracción de vapor por la de tracción de sangre, cuyo sistema perduró hasta 1923, en que se autorizó de nuevo la sustitución del sistema de tracción animal por la electricidad.

Recentment també es pot llegir: “El 15 de març de 1897 va entrar en funcionament un tramvia de vapor que el veïnat mutxameler va batejar amb el nom de ‘trenet de foc’, pel fum que eixia de la xemeneia” (Assumpció Brotons, cronista de Mutxamel. De l'article TARTANES, TRAMVIES, COTXES DE PUNT, AUTOBUSOS: EVOCANT EL TRANSPORT PÚBLIC MUTXAMEL-ALACANT. Març 2022).

De l'article **Recuerdos de mi infancia** al llibret de Festes del Crist de 1970 de José Maria Torregrosa y Juan podem llegir al respecte del “tren de vapor”:

Recuerdo el “tren de vapor” que salía de la plaza de Santa Teresa, de Alicante, para terminar en la estación del Ravallet, en Muchamiel, paradero que, hasta hace pocos años, aún existía. Dicho tren embocaba en San Juan siguiendo la carretera y hoy no me explico cómo podía discurrir por la calle de San José y dejaba lugar bastante para el resto de la circulación rodada. Más tarde y después de una larga temporada en que el viaje a Alicante sólo se hacía a pie o en vehículos



Carrer San José de Sant Joan d'Alacant
20-11-2022

4. Manuel Sánchez Buades, Federico Sala Seva (1978). RESUMEN HISTÓRICO DE LA VILLA DE SAN JUAN DE ALICANTE. Capítol XIII, punt II, EL TRANVÍA DE LA HUERTA.

de tracción a sangre por carretera, vino el tranvía de mulas, que hacía el mismo trayecto que el tren, pero arrancando de la Explanada de Alicante.

Com s'aprecia a les següents fotografies de 1927 i 1965, des de l'estació d'Alacant no es va fer cap línia que fora punt de partida i d'arribada dels òmnibus o trens de vapor que, com assenyala *José María Torregrosa y Juan* al seu article, el famós "trenet de foc" tenia el punt de partida des de la plaça de Santa Teresa, on es troba el parc del *Panteón de Quijano* fins al Ravalet de Mutxamel. Més endavant justificaré la raó per la qual s'estableix la Plaça de Santa Teresa com a punt de partida cap a Mutxamel.

Ja quan la xarxa de tramvies a Alacant queda establida allà pels anys 30, la línia 7 (Florida-Cementeri) passarà per davant de l'estació i la connectarà amb el centre urbà.



Arribada del primer "Tren botijo", agost de 1927 (*MUNDO GRÁFICO*).

S'aprecia el volum de carruatges com a mitjà de transport públic i algun vehicle a motor

El que va succeir és que els preus d'aquests tramvies de vapor eren cars i per tant mai foren mitjans de transport massius. A Alacant foren dues les línies que es construïren: el tramvia a vapor de Crevillent i el tramvia a vapor de Mutxamel.

Al llibre *EL TRANVÍA DE ALICANTE PASADO Y FUTURO*⁵ es fa un profund estudi d'aquests dos tramvies. El primer a Crevillent fou inaugurat el 31 de desembre de 1904 fins al 25 de juny de 1910. Respecte al tramvia a vapor de Mutxamel es tractarà amb amplitud al capítol IV, p. 29 d'aquest llibre, al tractar-se de la línia que posteriorment fou la línia 4.

5. *EL TRANVÍA DE ALICANTE PASADO Y FUTURO* coordinat per Inmaculada Aguilar Civera i editat per LA CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES DE LA GENERALITAT VALENCIANA a l'any 2007. Capítol 04. La Compañía General de Tranvías y Ferrocarriles Vecinales: *Los tranvías a vapor de Crevillente y Muchamiel*, de José Vicente Coves Navarro de l'Associació Alacantina d'Amics del Ferrocarril.



Febrer 1965. Autor: Marc Dalhström

Amb el canvi a la tracció a sang que s'inicia a moltes ciutats espanyoles a partir de 1871, es fa un traçat de línies més o menys seguint un patró radial que connectava el centre de la pròpia ciutat amb les estacions de ferrocarril, els barris i nuclis urbans propers a les ciutats. Tenim l'exemple de distintes fotografies dels "tramvies de mules" com aquí s'anomenaven i no de tracció a sang com s'anomenaven als documents de l'època. Vol dir això que, la xarxa de vies per la ciutat d'Alacant és extensa i connectant el centre. No es disposa de fotografies antigues de tramvies de mules pels barris alacantins. No obstant això, segons el document que he treballat, llegim: *"una característica comú de las redes tranviarias de la época de tracción animal era la de encontrarse más desarrolladas en las áreas de la ciudad donde las expectativas de negocio se prometían mejores. Con tarifas altas, sobre todo en los largos trayectos a los suburbios, el tranvía fue por lo general privilegio de pocos"*. (p.222)⁶.

6. EL TRANVÍA DE ALICANTE PASADO Y FUTURO coordinat per Inmaculada Aguilar Civera i editat per LA CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES DE LA GENERALITAT VALENCIANA a l'any 2007. Capítol 04. La Compañía General de Tranvías y Ferrocarriles Vecinales: *Los tranvías a vapor de Crevillente y Muchamiel*, de José Vicente Coves Navarro de l'Associació Alacantina d'Amics del Ferrocarril.

7. Memoria de Alicante A PEDIA. Publicat per David Rubio 06-08-2016. Plaza de Toros.

8. Bloc Asociación Cultural ALICANTE VIVO. Publicació d'Alfredo Casmpello: EL MERCADO CENTRAL EN LA HISTORIA DE ALICANTE (1922-2012) 25-01-2013.

9. Bloc ALICANTE EN EL RECUERDO. FOTOGRAFÍAS INÉDITAS DE LA HISTORIA DE ALICANTE (II). www.alicantevovi.org 18-05-2008.

10. Aguilar Civera, I. (2007). *EL TRANVÍA DE ALICANTE PASADO FUTURO*. València: GENERALITAT VALENCIANA CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE. Biblioteca Pública Alacant -Paseíto de Ramiro- Signatura: 188-69-061.

11. Abad, L., Azuar, R. y otros. (1998) *MEMORIA GRÁFICA ALICANTE Y COMARCA. UN SIGLO EN IMÁGENES – INFORMACIÓN*. p. 214. Alacant: Artes Gráficas Mediterráneo.



Plaça de bous d'Alacant: encreuat de tramvies de tracció animal amb carruatges tipus "jardinera" de la línia de Sant Vicent del Raspeig⁷



Fotografia actual del mateix indret (07-02-2022)



Mercat Central d'Alacant en construcció inaugurat a l'any 1922⁸. Tracció animal amb carruatge tipus "jardinera"



Línia de Sant Vicent del Raspeig. 29 de setembre de 1924, últim dia de servei de tracció a sang¹⁰



Portal d'Elx d'Alacant en 1910⁹



Tracció a sang servei Alacant-Santa Faç-Sant Joan-Mutxamel¹¹

1.2 L'època daurada del tramvia (1900-1950)

L'electrificació del tramvia suposa un canvi en l'ús del transport urbà perquè serà el mitjà de transport quasi exclusiu i cada vegada, més democràtic, deixant de ser classista com a l'època de la tracció animal. És a partir de 1900 fins 1932, quan la gran majoria de ciutats espanyoles augmenten les línies i se'n creen de noves. Els nuclis urbans de la grandària com Alacant que tingueren poques línies amb la tracció animal, veuran considerablement ampliada la xarxa formant una estructura radial connectant el centre urbà amb la perifèria i eixides de la ciutat.

L'estructura de la xarxa tramviària alacantina ve perfectament donada pel centre urbà de la dècada de 1930 on es pot apreciar que totes les línies passen pel mateix centre i s'expandeixen cap a cinc radis: Cementeri, Sant Blai, Sant Vicent, Bola de oro i Mutxamel donant lloc a 7 línies que faran que augmenten considerablement el nombre d'usuaris:

1. Benalúa
2. Carolines
3. Els Àngels, Ciutat Jardí i Sant Vicent del Raspeig
4. Vistahermosa, Santa Faç, Sant Joan d'Alacant i Mutxamel
5. Sant Blai
6. Pla Hospital
7. Florida i Cementeri

És en la postguerra quan el tramvia té el màxim d'esplendor on es veuran eixos tramvies carregats superant la capacitat a pesar dels talls d'energia elèctrica, precarietat de la xarxa tramviària, vehicles obsolets, manca de material de reposició... i la seua decadència vindrà marcada dues dècades després amb la circulació d'altres mitjans de transport com l'automòbil privat que marquen, de nou, una divisió social. Als anys cinquanta, en algunes ciutats espanyoles l'ús cada vegada més habitual d'automòbils són els primers testimonis de la desaparició de les primeres línies tramviàries.

A la següent pàgina podem observar el plànol esquemàtic de la xarxa de TESA a Alacant.
Arxiu BBVA

2. LA REVOLUCIÓ DE L'AUTOMÒBIL (primera meitat s. XX)

El fenomen del declivi del transport públic en gran part de les ciutats europees vindrà donat per l'increment del parc automobilístic a finals dels anys cinquanta i, sobretot, als seixanta. El cas és que a Espanya es dona un poc més tard perquè durant els 50 i mitjans del 60 es produeix un creixement important en el nombre de viatgers transportats. Poc a poc i de forma lenta les línies d'autobusos aniran cobrint els barris en expansió dels anys seixanta y setanta que no estaven coberts amb línies tramviàries.

És el moment en la dècada dels 60 quan els ajuntaments, davant la caducitat de les concessions de les línies i la no renovació de la xarxa tramviària, impulsaran xarxes d'autobusos i metros (a les grans ciutats) eliminant els tramvies del centre urbà i, finalment, els de la perifèria.

Per acabar aquest capítol, he trobat aquest PROJECTE O TESISINA D'ESPECIALITAT:

Títol: LA NUEVA ERA DEL TRANVÍA COMO MODO DE TRANSPORTE:
¿NECESIDAD O MODA?

Autor: Oliver ALCALDE FERNÁNDEZ

Data: Juny 2012

On s'especifica, més detalladament com fou el final del tramvia als països europeus:

A grandes rasgos podríamos clasificar los países en dos grupos:

- 1. Países dónde el tranvía desapareció. Poniendo el foco en Europa como pretende esta tesisina, los países que clausuraron la amplia mayoría de sus líneas fueron Reino Unido, Francia, España e Italia (aunque conservó algunas grandes líneas). Este grupo de países, a escala mundial, lo completan los países asiáticos, Estados Unidos y Canadá.*
- 2. Países dónde el tranvía se mantuvo. El país más importante y con un mayor número de líneas que no apostó por la desaparición del tranvía es Alemania, Benelux y los países del Este de Europa también vivieron un proceso similar.*

III

EL TRANSPORT PÚBLIC A ALACANT I PROVÍNCIA ALS S. XIX I PRINCIPIS DEL S. XX

La recerca d'informació referent a aquest capítol em ve donada per un llibre¹² sense el qual aquest treball no hi hagués sigut possible donat què, l'autor fa un minucios i profund treball del que jo tan sols transcriuré un breu resum per posar-nos en situació.

Des del capítol II on s'introdueix la situació espanyola als segles XVIII i XIX, nosaltres ciutadans del segle XXI podria ser que ens resulte un tant difícil d'entendre el com viatjava la gent d'un indret a un d'altre ara que tenim ràpids vehicles i espaioses carreteres o autopistes jugant a dominar l'espai i el temps que en menys de 200 anys hem canviat i transformat el paisatge en pro d'una millora en la comunicació.

Francesc Ortiz Alemany a les pàgines 14 i següents del seu llibre fa una excel·lent descripció de la situació que, per al treball present, copie unes dades que seran d'informació útil i pràctica:

- Fins a finals del segle XIX les comunicacions per terra entre Alacant i la resta de pobles no era massa bona. (p. 14)
- Les comunicacions entre la ciutat i els pobles de l'Horta es feia a través de la tartana-diligència, servei que es va inaugurar el 24 de juny de 1835 per l'empresari mutxameler Tomás Antón, que unia Mutxamel a Alacant passant per Sant Joan i Santa Faç... (p. 26)
- Del mal estat dels camins entre la ciutat d'Alacant i la resta de poblacions era notori, com així ho recull Fermín Caballero al seu *“Manual geográfico-Administrativo de la Monarquía Española”*, editat a l'any 1844 on es podia llegir al respecte: *“En cuanto a comunicaciones están tan atrasados, que aún no se han construido los caminos desde la capital a la carretera de la corte, ni desde la misma Alicante para Valencia y Alcoy”*.
- L'any 1858 construcció de la via fèrria fins a Madrid. (p. 14)
- Els capitans de l'exèrcit Lloret i Cortés, a l'any 1864 indiquen l'estat en què es trobaven les carreteres: *la circulació de la ciutat amb els pobles de l'Horta es feia a través de dos camins principalment, un que anava cap al Palamó i un altre que duia cap a Santa Faç i Sant Joan i que continuava cap a El Campello i la comarca de la Marina. El camí més directe cap a Mutxamel es desviava abans d'arribar a la Santa Faç per prendre el camí de Lloixa, encara que el millor camí era el que travessava Sant Joan.* (pp. 19-20)
- En 1883, Roca de Togores ja reclama una millora de les comunicacions entre la ciutat i la seua horta mitjançant un tramvia... (p. 26)

12. Ortiz Alemany, Francesc. 2021 MUTXAMEL I L'HORTA D'ALACANT descrites pels viatgers i cronistes.

- El 24 de desembre de 1903... *se abrieron al Servicio público los 11 kilómetros que recorre el tranvía de vapor de Alicante a Muchamiel.* (p. 27)
- En la *“Guía Práctica de Alicante y su provincia”* apareguda a l’any 1908 s’indica el recorregut del tramvia de vapor: *Recorre este tranvía los puntos siguientes: Cruz de Piedra, Condomina, Clavería, Santa Faz, Ferrándiz, San Juan, Depósito Muchamiel, Ravalet.* (p. 27)



Trenet de foc al pas pel Monestir de la Santa Faç. Any 1908. Foto: Col. Sánchez. AMA (p.27)



Mateix moment. El tramvia ja en direcció a Mutxamel.
Biblioteca Municipal de Mutxamel. MUTXAMEL, ‘Records d’un segle’ p.33



18-10-2022. Actual plaça Luis Foglietti a Santa Faç



06-10-2023. Carrer Major a Santa Faç

- L'any 1913 ja apareix al "*Handbook for travellers*", editat per Baedeker que els tramvies són tirats per mules...



Any 1910. Actual plaça Luis Foglietti. Foto: Col. Frias. AMA. (p. 28)



24-05-2022. Mateix indret a l'actual plaça de Luis Foglietti a Santa Faç

- El 28 de setembre de 1924 va ser inaugurada l'electrificació de la línia del tramvia fins a Mutxamel.

Al llibret de festes de Sant Antoni de Santa Faç de l'any 2007 Isidro Buades Ripoll escriu un article sobre la plaça de Luis Foglietti deixant una referència al tramvia de vapor que diu així:

LA PLAZA DE LUIS FOGLIETTI

La plaza de Luis Foglietti no es la que era, no tiene el ambiente hortelano que tenía cuando la corporación alicantina decidió darle el nombre del ilustre músico, paisano nuestro y autor de populares zarzuelas como “El capricho de las damas” o “Serafín el pinturero” y que nacido en Alicante en 1877 murió en Madrid en 1918.

No es lo que era y esto es natural, porque nada hay en el mundo que sea para siempre, ni aquella plaza cruzada un día por *el tranvía de vapor de Alicante a Mutxamel que luego fuera sustituido por el de tracción animal (tranvía de mules)* sobre el antiguo camino convertido más tarde en carretera nacional 332, luego adoquinada a su paso por el caserío. Con aquella cruz labrada en piedra de la “Serra Grossa” (más o menos en el centro) y el piso de tierra notablemente más hondo que el que luego tuvo, allí en donde en una triste mañana veraniega de domingo en el año 1936 se encendió una hoguera que más vale no recordar.

Luego se alquitranoó la plaza entera y así perdió lo que de huertana le quedaba. Pero, aunque los cambios siempre ocasionan descontento, creo que ninguno de ellos superó en quejas a las que produjo la sustitución de la redonda fuente de piedra que tantos años ha permanecido en su rincón.

De la Biblioteca de Mutxamel m'han facilitat el llibre MUTXAMEL *Records d'un segle* (2002) on al capítol 3 els autors fan un resum del que va suposar una línia tramviària entre Alacant i Mutxamel en les diverses modalitats: vapor, tracció animal i electricitat.

3. TRANSPORT PÚBLIC-TRAMVIA DE L'HORTA

Les primeres notícies que tenim respecte al transport públic de la vila de Mutxamel fan referència a l'any 1835. Amb data de 23 de juny d'este any, el "Boletín Oficial de la Provincia de Alicante" portava la següent comunicació: "Tomás Antón, vecino de Muchamiel, establece una tartana en diligencia desde dicho punto para Alicante, pasando por San Juan y Santa Faz. Dará principio el día 25, saliendo á las seis por la mañana de dicho pueblo, de esta ciudad á las nueve de la misma mañana, volviendo a salir de Muchamiel á las tres de la tarde, y de Alicante para allá á las cinco de la misma.

Precios: los cuatro asientos delanteros á dos reales á Muchamiel y San Juan, y los de atras á 12 cuartos; y hasta la Santa Faz á 12 cuartos y 1 r. Vn.; la parada en Alicante en la posada del Olmo en el Paseo de la Reina, y en Muchamiel en la casa del interesado; en San Juan y Sta. Faz enfrente de la Iglesia."

Fins a este temps els veïns es desplaçaven a la Capital amb el seu carro, amb el seu cavall (si en tenien) o simplement a peu. Este mitjà de transport va arribar fins a l'any 1897. El dia 15 de març es va establir un tramvia de vapor, que al nostre poble va ser batejat amb el nom del "trenet de foc". Circulava per vies i el seu trajecte finalitzava al Ravalet, on tenia la seua xicoteta estació.

Curta va ser la vida d'este "trenet", sols quatre anys, ja que el 13 de novembre de 1901, un Reial Decret disposava el canvi de la tracció de vapor per la tracció de sang. Així vàrem arribar al conegut "Tramvia de mules", propietat d'una empresa belga. Este mitjà de locomoció tenia part de les seues oficines i cotxeres (per guardar els carros i els animals), a l'entrada de Mutxamel, entre esta localitat i Sant Joan. Encara hui es conserva part de l'edifici administratiu, en un estat prou dolent, i és conegut com "La Cotxera".

El sistema de tracció per mitjà de l'electricitat es va posar en funcionament l'any 1923. Ja ens trobem davant del tramvia elèctric, que amb trajectes clarament delimitats prestava el servei de transport públic per dins d'Alacant, i entre esta ciutat i els pobles del voltant. La línia que tenia assignada Mutxamel, era la número 4, conegut com tramvia de l'Horta, i va ser tal vegada el mitjà de desplaçament més estimat pels nostres majors.

Es desplaçaven per les vies de l'antic "trenet". Al nostre poble en un principi sols arribava fins a la Plaça Nova i posteriorment tenia el final del recorregut al carrer la Soledat, és a dir no arribaven fins al Ravalet. Estaven pintats de color groc i portaven publicitat, enganxada a la carrosseria, que informava principalment de les pel·lícules que es projectaven als cines d'Alacant.

El tramvia iniciava el seu horari a les cinc de la matinada. Arreplegava tots els veïns de Mutxamel i Sant Joan que anaven a treballar a les fàbriques d'Alacant: cigarreres, saqueres, mollers i llauradors que anaven a vendre els seus productes al carrer Quintana. El vehicle que feia l'últim recorregut dels dissabtes o diumenges, era conegut com "el tramvia dels nóvies", ja que els fadrins de l'Horta solien baixar estes nits a la capital per intentar aconseguir companyia femenina.

A mitjans dels anys cinquanta varen aparèixer els primers vehicles de transport privat, avui anomenats "taxis", i en aquella època "cotxes de punt". Eren els primers empresaris que s'atreïen a comprar un carruatge per a transportar els passatgers que ho sol·licitaren. A Mutxamel per aquell temps l'únic era el taxi de Domingo, i de Sant Joan venien els automòbils de les empreses anomenades popularment "La Paloma" i "La Hortelana". Estos vehicles eren prou grans i estaven preparats per a poder carregar mercaderies. Els mutxamelers solien utilitzar-los en ocasions molt concretes, sobretot si anaven a llocs on no arribava el servei de tramvies, ja que a més eren molt més cars que estos.

El tramvia número 4, va constituir un element que va formar part de la vida dels nostres veïns durant molts anys, donant motiu a moltes i variades anècdotes. Així se sabia l'hora d'eixida, però mai la d'arribada, ja que el més habitual era que la llum se n'anara, o parar als encreuaments més temps del calculat esperant l'altre vehicle, i no diguem ja el que podia retardar-se si un d'ells descarrilava. Durant els anys de l'"estraperlo" moltes dones que baixaven a Alacant carregades de pa i altres productes per a vendre, abocaven els productes per la finestra quan muntava al tramvia algun viatger ben vestit, pensant que foren inspectors, coneguts popularment com a "fiscalia".

De totes maneres, malgrat els seus inconvenients, van constituir un mitjà de transport net per al medi ambient i estimat pels ciutadans. Oferien un bon servei, ja que pràcticament recorrien tot el centre neuràlgic de la capital, parant als punts principals per als veïns: Mercat Municipal, Fàbrica de Tabacs, Portal d'Elx, etc.

Varen ser suprimits l'1 de setembre de 1963 i substituïts per una línia d'autobusos, anomenada "La Alcoyana", que avui, encara que ha variat de propietari i d'itineraris, és coneguda pels mutxamelers amb esta denominació.

IV

DEL TRENET DE FOC AL TRAMVIA ELÈCTRIC

Després d'haver llegit diversos llibres sobre el mateix i no investigat als arxius que ho han fet aquestes persones amb molt interès i cura, considere que, segons les fonts consultades si fou primer el tramvia “de mules” i després el “trenet de foc”, o pel contrari, primer el “trenet de foc” i després, els “tramvies de mules”.

Amb la meua humilitat, aquestes persones que he citat al llarg dels seus treballs, em mereixen tota la confiança i, segons llegim, a uns o a d'altres l'ordre del transport canvia. No és necessari per qui decantar-nos, per uns o per altres, és important donar l'èmfasi en el treball d'investigació dut a terme per cadascú per poder donar la informació més fidel possible.

Ara mostraré un resum¹³ que recull 11 capítols d'onze persones que fan les seues investigacions i reflexions.

– *Hacia 1885, la ciudad de Alicante se había convertido en un vital centro logístico para los pueblos y las comarcas limítrofes gracias a su puerto y a la línea ferroviaria con Madrid. La capital disfrutaba de un período de esplendor económico debido al enorme movimiento comercial generado por el tratado preferencial con Francia para la exportación de vinos españoles. El tránsito de caldos, tonelería vacía, coloniales y otros artículos agrícolas y manufacturados también se facilitaba por la mejora de otras comunicaciones terrestres de reciente construcción, como el ferrocarril de Alicante a Murcia, las carreteras de segundo orden de Alicante a Silla por las Marinas; Alicante a Alcoy por Jijona, y la del Alto de las Atalayas a Murcia. (p. 57)*

Dades i dates importants d'una llarga decisió que implicava a persones i al capital:

- *El primer paso para la construcción de un servicio tranviario interurbano en los alrededores de la capital vino auspiciado por los barceloneses Pedro Buqueras Rovira y Eusebio Soler Casamitjana. Ambos habían concluido en ese mismo año de 1880 los estudios de un tranvía a vapor entre Alicante, Elche y Crevillente, que debía circular en su mayor parte sobre la carretera del Alto de las Atalayas a Murcia, y que inmediatamente presentaron para su aprobación a los organismos correspondientes. Tras algunas objeciones, el Gobernador civil declaró en diciembre de 1882 la utilidad pública de este proyecto. (pp. 58-59)*
- *El 4 de junio de 1889 la Juan Soler y Cía. ganan la subasta para la concesión del tranvía de Alicante a Elche y Crevillente. (p. 59)*

13. EL TRANVÍA DE ALICANTE PASADO Y FUTURO coordinat per Inmaculada Aguilar Civera i editat per LA CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES DE LA GENERALITAT VALENCIANA a l'any 2007. Capítol 04. La Compañía General de Tranvías y Ferrocarriles Vecinales: *Los tranvías a vapor de Crevillente y Muchamiel*, de José Vicente Coves Navarro de l'Associació Alcantina d'Amics del Ferrocarril.

- En las comarcas de La Huerta también se producían novedades. En 1883 se planteó por primera vez la idea de establecer un tranvía rural entre Muchamiel y la capital, cuyos estudios solicitó el madrileño Federico Lucini Biderman, aunque parece que no llegó a concluirlos. (p. 60)
- En 1890 el ingeniero alicantino D. Ramón Martínez Grau propone una línea de ferrocarril económico de 25 kilómetros de longitud que uniría Alicante y Santa Faz por San Vicente, Villafranqueza, Muchamiel y San Juan y para ello creó una sociedad denominada Compañía del Ferrocarril de Alicante a San Vicente y la Huerta. (p. 60)



Fotografia capturada de *facebook* del grup *Oficis antics –Els treballs i els dies–* amb el següent text: Elx, al Baix Vinalopó, 1905. Tramvia a vapor entre Alacant, Elx i Crevillent de la “Compañía General de los tranvías y Ferrocarriles Vecinales de España”.

Arxiu Càtedra Pedro Ibarra. UMH. Font: Alicante Digital

- En 1894 aparecieron dos solicitudes más para construir sendos tranvías entre Alicante y Muchamiel: una en noviembre por parte de nuestro viejo conocido Francisco Cantarell, ahora avalado por capital belga; y otra en diciembre, cuyo titular era D. Alfonso de Sandoval y Bassenourt, Barón de Petrés, y desde el 2 de julio de 1899 alcalde de Alicante. (p. 61)
- El 15 de marzo de 1897 se aprobó por R.O. y se otorgó la propiedad de la concesión del tranvía de Alicante a Muchamiel a D. Alfonso de Sandoval, Barón de Petrés. (p. 61)

De l'Arxiu de la Diputació Provincial d'Alacant he localitzat aquest document amb data 30 de març de 1896 relacionat amb l'inici de la posada en marxa de la construcció d'aquest tramvia a vapor entre Alacant i Mutxamel el qual va dirigit a V.I. (Vuestra Ilustrísima –President de la Diputació–) i signat per un tal Luis?

1875 f. 4.
A la Comission provincial
de Marzo 1876.

N.º 40
60
Se devolvien a D. el adjunto
proyecto de convenio de export de Alim.
to - Almacenamiento y expediente formado
a peticion de D. Alfonso Andueza, Ar-
ce de Potos, que en virtud de certificacion
informe de D. Juan Pizarro a D. Juan
Antonio ha examinado de nuevo
los documentos que constituyen el
proyecto y el expediente involucrado debiendo
informar a D. que: remitiendo al proyecto
las condiciones técnicas exigidas por la ley, en-
gaje en el expediente otros informes emitidos
por el Sr. Ingeniero D. de Ocaso Peltier,
y los observados en la tramitacion, en
expediente las prescripciones exigidas por
el Reglamento de 24 de Mayo de 1875, debiendo
en su cargo hacer a D. algunas observaciones
por lo que pueda afectar al tramite publico

al traslado de esta planta por veras de
las casas de la casa vecina de la ca.
lle de S.º José y uniendo un punto por
la parte opuesta a la que ocupa el con-
trato en la plaza de la Cruz, y para
lo que habiam que hacer algunas ras-
paciones de poca entidad acaudado el
importe del presupuesto.

Por lo demas y considerando el pro-
yecto de que se trata como altamente
beneficente a los intereses de esta zona
punto que responde a una necesidad
sentida hace mucho tiempo, por los
señores braceros que de los pueblos y
caserios de la Huerta de Almonte, acuden
a este hospital a compare en la plaza
del Puerto y en las diferentes industrias
en ella establecidas, asi como por los pro-
prietarios de las fincas ^{enclavadas} ~~enclavadas~~ en la
huerta que en su mayoria residen en Mo-
rente y del pueblo en general que di-
ficultara de mayor comodidad cuando la
que que recorra a guisa de hospital, por un qd

y a los intereses generales.

Las primeras reglas y condiciones
el traslado de Almonte de que se trata
en su mayor parte por la certificacion de
ello a Almonte, que tiene un costo
muy exorbitante para el presupuesto limitado
que por ello se verifica, debe tener
atachados informes muy positivos para
exigir las precauciones necesarias a
evitar las dificultades y perjuicio
que el establecimiento de Almonte
podria ocasionar al traslado por la
expresada carretera.

En la travesia del pueblo de S.º Juan
anuncia extraordinariamente aquella
dificultades en la parte comprendida entre
Calle de San Juan, punto que se menciona
se resalta y el tramite y necesidad de
ocasionar muchos riesgos, debiendo por
tanto advertirse las precauciones, por los
riesgos peligros que existen, tambien
que podrian ocurrir o por lo menos
diminuirse muchos otros peligros, en vista

de las consideraciones de utilidad publica
para los efectos de la expropiacion
necesaria para llevar a cabo las obras.
En cuanto a los datos suministrados a D.
que en su embargo de los proyectos, no se han
lo que atinara mas oportuno

Señalado

TRANSCRIPCIÓ

A la Comisión provincial
30 Marzo 1896

Al devolver a V.I. el adjunto proyecto de tranvía a vapor de Alicante a Muchamiel y expediente formado a petición de D. Alfonso Sandoval, barón de Petrés, que se sirve V.I. remitirá informe; ha de hacer presente a V.I. que esta Administración ha examinado detenidamente los documentos que constituyen el proyecto y el expediente incoado, debiendo informar a V.I. que: reuniendo el proyecto las condiciones técnicas exigidas por la ley, según se desprende de los informes emitidos por el Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas, se han observado en la tramitación del expediente las prescripciones exigidas por el reglamento de 24 de Mayo de 1878, debiendo sin embargo hacer a V.I. algunas observaciones por lo que pueda afectar al tránsito público y a los intereses generales.

En primer lugar, y mandando el trazado del Tranvía de que se trata en su mayor parte por la carretera de Silla a Alicante que tiene un ancho muy escaso para el presente tránsito que por ella se verifica, debe tenerse esta circunstancia muy presente para exigir las precauciones necesarias a evitar las dificultades y perjuicios que el establecimiento del Tranvía pudiera ocasionar al tránsito por la expresada carretera.

En la travesía del pueblo de San Juan aumentan extraordinariamente aquellas dificultades en la parte comprendida en la Calle de San José¹⁴, puesto que su anchura es reducida y en el tránsito y necesidades del vecindario mucho mayores, debiendo por tanto aumentarse las precauciones, por los mayores peligros que existen. Creemos que pudieron evitarse o por lo menos disminuirse mucho estos peligros, corriendo el trazado de esta parte por detrás de las casas de la acera derecha de la calle de San José y entrando en el pueblo por la parte opuesta a la que ocupa el trazado en la plaza de la Cruz, para lo que habrá que hacer alguna expropiación de poca entidad atendido al importe del presupuesto.

Por lo demás y considerando el proyecto de que se trata como altamente beneficiario a los intereses de esta zona, puesto que responde a una necesidad sentida hace mucho tiempo por los muchos braceros que de los pueblos y caseríos de la Huerta de Alicante acuden a esta Capital a ocuparse en la faena del Puerto y en las diferentes industrias en ella establecidas, así como por los propietarios de las fincas enclavadas en la huerta que en su mayoría residen en Alicante y del público en general que disfrutará de mayor comodidad cuando tenga que recorrer aquel trayecto creemos que debe considerarse de utilidad pública para los efectos de la expropiación necesaria para llevar a cabo las obras.

En cuanto creo deben manifestarse a V.I. que sin embargo de lo expuesto, acordará lo que estime más oportuno.

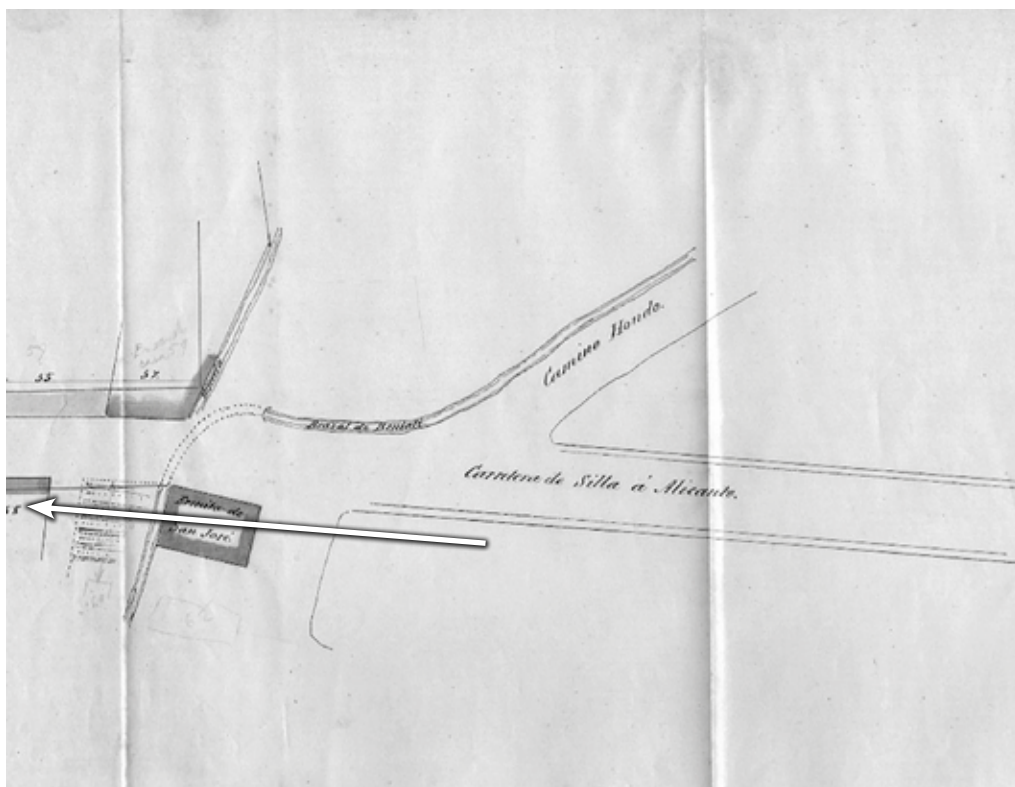
Luis ?

Ampliación de la signatura

14. Veure pàgina 265 on es parla d'aquest carrer a l'article *Recuerdos de mi infancia* al llibret de Festes del Crist de 1970 de José Maria Torregrosa y Juan.

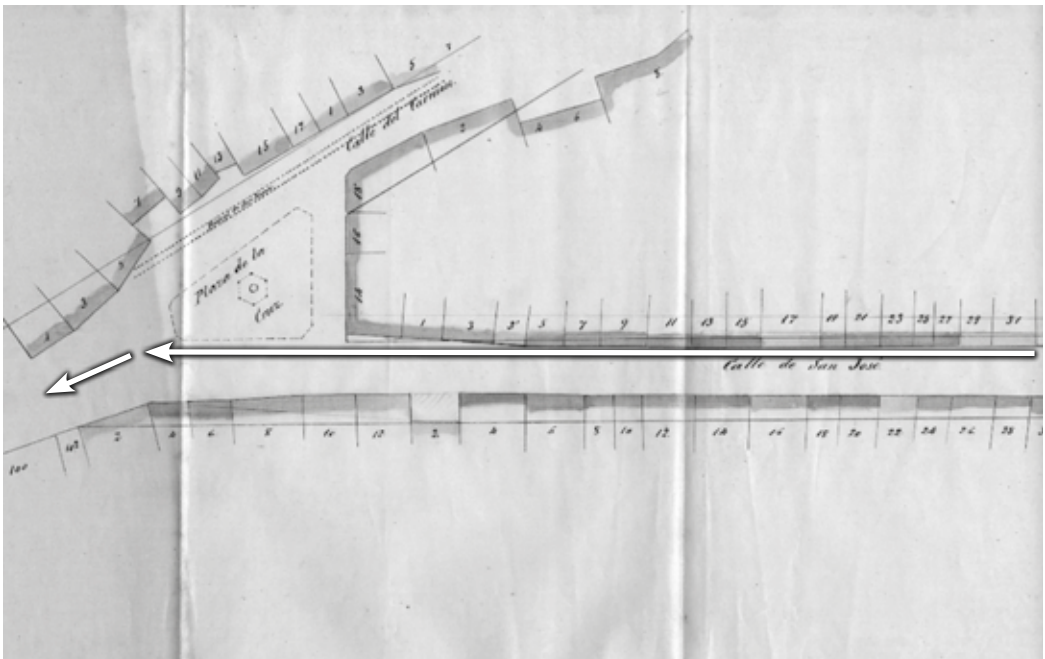
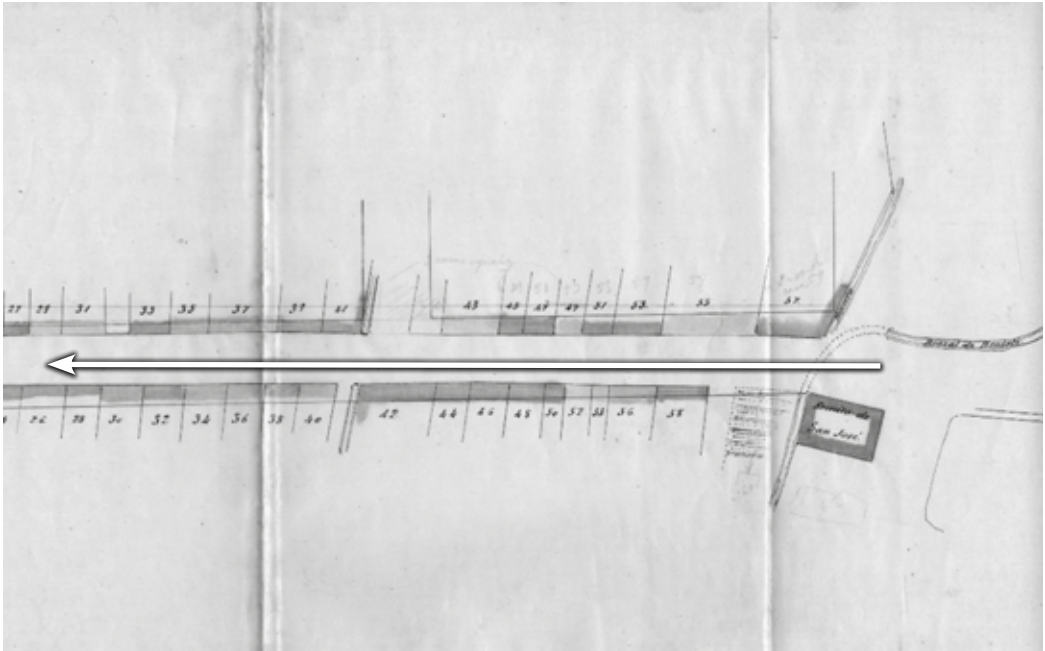
Aquesta informació es pot contrastar amb els plànols del carrer San José que daten de l'any 1897 i corresponen a un expedient guardat a l'AMSJA en "relación a alineación y reforma de la Villa" on podem fer un bon anàlisi de com era l'entrada a Sant Joan des de la carretera d'Alacant i, sobretot, el que diu de fer passar el traçat tramviari per darrere de les cases de la vorera dreta en sentit Mutxamel. Sembla que aquesta idea no fou admesa i el traçat, finalment va passar per l'interior del mateix carrer com ja ho cita José Maria Torregrosa i Juan¹⁵ on es pot llegir al respecte:

"Recuerdo el "tren de vapor" que salía de la plaza de Santa Teresa, de Alicante, para terminar en la estación del Ravalet, en Muchamiel, paradero que, hasta hace pocos años, aún existía. Dicho tren embocaba en San Juan siguiendo la carretera y hoy no me explico cómo podía discurrir por la calle de San José y dejaba lugar bastante para el resto de la circulación rodada".



15. José Maria Torregrosa y Juan. Article *Recuerdos de mi infancia* en el llibret de festes del Crist de l'any 1970 p. 265.

IV. Del trenet de foc al tramvia elèctric



AMSJA 1/C-1093-7

El tres plànols corresponen al carrer San José, primer carrer d'entrada al poble en 1897 seguint la carretera des d'Alacant.

Hi apareix unes línies suposadament, per ampliar la calçada però què, es va quedar com a projecte i mai es va dur a terme estant en l'actualitat igual d'ample que en aquell temps.

La línia blanca indica el trajecte tramviari

Anteriorment a tota aquesta decisió de realitzar l'inicial traçat pels carrers San José i Major, ja l'Ajuntament planteja les dificultats de circulació per aquests carrers estrets i que posen en perill al veïnat.

Copia de l'Acta digitalitzada del Ple Municipal de l'Ajuntament de Sant Joan d'Alacant

PDF 22

Pàgina 8

Acta 03-09-1892

Sesión del día 3 de Septiembre de 1892

En la Villa de San Juan a tres de Septiembre de mil ochocientos noventa y dos: Bajo la presidencia de D. Joaquín Sala Alemañ Alcalde, se reunieron los Señores del Ayuntamiento que al margen se expresan para celebrar Sesión ordinaria sobre los asuntos que se dirán.

Abierta la sesión y leída el acta del anterior fue aprobada. -----

Enseguida se leyeron los Boletines Oficiales publicados desde la última sesión acordando el Ayuntamiento el más exacto cumplimiento a las órdenes y circulares contenidos en los mismos.

En este momento el Sr. Alcalde presidente manifestó a la corporación que a fin de evitar en lo posible el abuso que venía cometiéndose por los conductores de carruajes y caballerías había dispuesto fijar a la entrada de la Población por los puntos en que lo hacen las carreteras de Silla a Alicante y de Játiva a Alicante un edicto para xxx¹⁶ a dichos conductores que no fueren corriendo por dentro de la Población y, además que fueran a pie cuidando de las caballerías excepto aquellas que llevasen freno; en vista de esta manifestación los Sres. del Ayuntamiento xxx¹⁷ de confirmación sobre el particular acordaron aprobar la medida adoptada por el Sr. Alcalde, y que además pudieran ser multados todos aquellos que castigasen xxx¹⁸ a las caballerías puesto que esto podría dar lugar a alguna desgracia, dado **la estrechez de algunas de las calles por donde atraviesan dichas carreteras.**

Así mismo hizo presente el Sr. Alcalde....

Al marge s'expressen:

Presidente – Gosálbez Gadea – Sala Ivorra – García Codina – Sala Alemañ
– Lledó Gosálbez – Fluixá Benabent – Seva Lapuente

16. No s'entén el que està escrit.

17. No s'entén el que està escrit.

18. No s'entén el que està escrit.

Continuació del resum¹⁹ de la pàgina 59:

- *En 1898 el Barón de Petrés vende al ingeniero valenciano D. Luis Ibáñez y Carreres el proyecto de tranvía de Muchamiel que tuvo lugar ante notario el 25 de octubre de 1901 y por Real Orden de 7 de octubre de 1902 se aprobó la operación. (p. 61)*
- *Luis Ibáñez comenzó a toda prisa la construcción del tranvía; previamente, se había acordado que la tracción a vapor con la que estaba proyectado se sustituyera provisionalmente por tracción animal. En consecuencia, se reemplazó el carrilaje planeado de 22,5 kilogramos por metro lineal a otro más ligero de solamente 12,5. Las obras se iniciaron en octubre de 1901 y e concluyeron en seis meses. (pp. 61-62)*
- *El 23 de abril de 1902 se inauguró con gran solemnidad esta línea tranviaria de 9,320 kilómetros de longitud... El convoy inaugural salió de Alicante a las 9,40 de la mañana, seguido de una jardinera donde se acomodaba la banda de música de San Juan, tocando un pasodoble de la zarzuela “La Alegría de la Huerta”. Los pueblos del recorrido recibieron a los ilustres viajeros con gran expectación popular, colgaduras en las calles y repique de campanas. A la finalización del viaje se sirvió un espléndido almuerzo. (p. 62)*
- *Al respecte no he pogut localitzar a l'AMA cap diari informant d'aquest noticia–*
- *El servicio comenzaba a las 4,40 de la madrugada desde Muchamiel y a las 6 de la mañana desde Alicante, con un intervalo de 20 minutos. Sus precios eran los siguientes: Alicante a Santa Faz, 15 céntimos; a San Juan, 20 céntimos, y a Muchamiel 25 céntimos. Se establecieron billetes de ida y vuelta especiales para obreros y empleadas de la fábrica de tabacos por 30 céntimos desde Muchamiel. El éxito desbordó las expectativas más halagüeñas, pero a causa de la insuficiente cantidad de mulas para tirar de los coches, no se pudieron cumplir los horarios establecidos. Esto hizo que por decisión gubernativa se paralizara el servicio seis días después de inaugurarse. Tras adquirirse el ganado necesario, a los pocos días ya estaba de nuevo en funcionamiento. (p. 62)*
- *Luis Ibáñez estuvo un año al frente del tranvía, pero conocedor del interés del capital belga por establecer una red integral de tranvías en Alicante, negoció con la recién constituida Cía. De Vecinales el traspaso en 1903 del tranvía de Muchamiel. (p. 62)*
- *En cuanto al tranvía de Muchamiel, Vecinales continuó explotándolo durante un tiempo con tracción animal tal como lo había recibido de su anterior propietario, pero como esto era una condición provisional, hubo que pensar en la adecuación de la línea para el uso de tracción mecánica. La intervención se produjo durante los meses de octubre y noviembre, retirándose los coches de mulas y sustituyéndose completamente el carrilaje existente por el originalmente proyectado de mayor sección y peso. A finales de noviembre quedó asentada la nueva vía y comenzaron a probarse las locomotoras y los coches. La particularidad es que, debido a esta reforma tan sustancial, Vecinales volvió a reinaugurar*

19. EL TRANVÍA DE ALICANTE PASADO Y FUTURO coordinat per Inmaculada Aguilar Civera i editat per LA CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES DE LA GENERALITAT VALENCIANA a l'any 2007. Capítol 04. La Compañía General de Tranvías y Ferrocarriles Vecinales: *Los tranvías a vapor de Crevillente y Muchamiel*, de José Vicente Coves Navarro de l'Associació Alcantina d'Amics del Ferrocarril.

rar esta línea apenas año y medio después de su primera inauguración. El 24 de diciembre de 1903, un tren con las autoridades municipales, responsables de la empresa y periodistas, volvió a efectuar el mismo recorrido ceremonial en loor de multitud, bandas de música, repique de campanas y banquete. (p. 66)

- El Día de Navidad de 1903 se reabrió al servicio público este tranvía con la nueva tracción a vapor, publicándose las siguientes tarifas y horarios: de Alicante a Santa Faz en 1ª clase, 30 céntimos; y en 2ª, 20 céntimos. De Alicante a San Juan, 40 céntimos en primera y 25 en segunda. Y de Alicante a Muchamiel, 50 en primera y 30 en segunda. Paradas de la fábrica de tabacos –que la compañía denominaba “cigarreras”– y para los obreros, se aplicó una tarifa reducida de ida y vuelta a horas concretas: Alicante-Muchamiel, 45 céntimos; Alicante-San Juan, 40 céntimos y Alicante-Santa Faz 35 céntimos. Se comenzó la explotación con 13 trenes en cada sentido, generalmente con el intervalo de 1 hora, desde las 6 de la mañana hasta las 9 de la noche... Sus paradas oficiales eran: Plaza de Santa Teresa, Fielato, Cruz de Piedra, Clavería, Santa Faz, San Juan, Depósito y Muchamiel. Desde el 1 de mayo de 1904, se prolongó su recorrido hasta el Barrio del Ravalet de esta última población. (pp. 70-71)
- ... unas condiciones precarias de material, infraestructura y personal... constantemente divulgada por la prensa, era un servicio de muy baja calidad... derivó pronto en un descrédito para la compañía explotadora... (p. 71)
- Sometido a un servicio intensivo, el material del tranvía de la Huerta se deterioraba rápidamente... Hay quejas explícitas de que en los días lluviosos los viajeros debían abrir sus paraguas dentro de los coches por la magnitud de las goteras... otras reclamaciones se hacían eco de la extrema suciedad, masificación, la falta de seguridad, horarios caóticos y malos modos de los empleados... mención aparte merecen los accidentes y atropellos, causados sobre todo por el tránsito del tranvía a lo largo de las estrechas calles de San Juan y Muchamiel... (p. 71)



20-11-2022
Sant Joan d'Alacant: carrer San José



16-05-2022
Mutxamel: carrer Francisco Sala Marco

- *En 1910 solamente quedaba 1 locomotora... que se encontraba en bastante mal estado... para acortar algo el tiempo de viaje se suprimió la prolongación hasta el Ravalet, finalizando el servicio a la entrada de Muchamiel... (p. 71)*
- *... el tranvía descarriló en uno de sus viajes habituales, y ante la imposibilidad de reparación, Vecinales se vio en la necesidad de sustituir la locomotora por caballerías. Esto tuvo lugar el 23 de diciembre de 1910. La tracción a vapor en los tranvías de Alicante había durado siete años justos. (p. 72)*
- *... el declive de Vecinales continuaba imparable... al comienzo de 1914 la nueva empresa Tramways Eléctriques d'Alicante, tomó el control efectivo de toda la red de Vecinales... La historia de Vecinales concluyó definitivamente el 13 de diciembre de 1917... (p. 73)*

La importància que varen tindre les operaries de la Fàbrica de Tabacs d'Alacant per al desenvolupament del tramvia de Mutxamel és important per situar la parada a la plaça de Santa Teresa d'Alacant fins a Mutxamel.

He pogut recollir un poc d'informació al respecte en 3 llibres on es pot deduir la importància que va tenir la posada en circulació del tramvia.

Al llibre MEMORIA GRÁFICA²⁰ llegim:

“De extracción social humilde, las cigarrereras solían vivir en determinadas zonas de Alicante –barrio de San Antón, casco antiguo, Ensanche, Raval Roig–, pero muchas procedían de San Juan, Benimagrell, Villafranqueza, Mutxamel y San Vicente: la aparición del tranvía estuvo muy relacionada con la demanda de ese servicio por las cigarrereras”.

En 2016 es va editar el llibre²¹ on amplie la informació anterior i que m'ajuda a recolzar la importància del traçat i inauguració del **tramvia** passant molt prop de la Fàbrica de Tabacs d'Alacant.

Destaque les següents pàgines amb la informació oportuna al cas:

CAPÍTULO: LA CIUDAD DE ALICANTE EN EL SIGLO XIX. RAZONES PARA ESTABLECER UNA FÁBRICA DE TABACOS

Pàgina 19

“Después de casi doscientos años de la existencia de la fábrica sevillana, la Hacienda española aprueba en 1801 el establecimiento de una nueva fábrica de tabacos en la provincia de Alicante. Sería la tercera ubicada en España, después de la de Cádiz que se creó en 1741”.

Pàgina 21

“Podemos decir de modo general que en el siglo XIX la ciudad de Alicante iba a sufrir importantes transformaciones y mejoras que cambiarían su fisonomía, configurando la

20. MEMORIA GRÁFICA – ALICANTE Y COMARCA. UN SIGLO EN IMÁGENES del diari INFORMACIÓ editat a l'any 1998 al capítol: LA FÁBRICA DE TABACOS de Francisco Moreno Sáez.

21. LA FÁBRICA “DE ALICANTE” de Caridad Valdés Chápuli. Alacant 2016.

imagen de una urbe cosmopolita que, aunque seguía mirando al mar también buscaba su conexión con el interior de España y su modernización, preparándose para entrar, con una población que había crecido hasta los 50.142 habitantes, en el siglo XX. Una ciudad abierta y en expansión, dispuesta a albergar los nuevos barrios de Raval Roig, Benalúa, Carolinas, el Pla del Bon Repós, Los Ángeles, Santo Domingo y San Blas. Sus destacadas obras de embellecimiento como la Explanada, el Parque de Canalejas o el paseo de Campoamor y sus emblemáticos edificios como el Teatro y la Plaza de Toros, confirmarán esta profunda transformación. Alicante se había convertido en un bello lugar del que se podía disfrutar y presumir.

Pero recordemos que no todo el período fue de bonanza, a pesar de las mejoras y acontecimientos señalados anteriormente, por eso en los años más críticos, la fábrica de tabacos de Alicante será un oasis de progreso, llegando a albergar entre sus muros a 2.000 mujeres en 1828 y 3.000 en 1844, que procedían no sólo de la ciudad sino también de los pueblos cercanos de Villafranqueza y San Vicente, y de los inmersos o próximos a la Huerta como lo eran los de Campello, Muchamiel, San Juan y Santa Faz”.

CAPÍTOL: CONDICIONES DEL PERSONAL OBRERO DE LAS FÁBRICAS

Pàgina 136

Las operarias pertenecían a familias humildes que vivían en los barrios ms pobres de la ciudad o en las calles que rodeaban al edificio de la fábrica, pero un buen número de ellas venía de las poblaciones de la huerta como Campello, San Juan, Muchamiel y Santa Faz o de otras poblaciones vecinas como Villafranqueza y San Vicente, alargándose para ellas la jornada laboral varias horas más si tenemos en cuenta el tiempo invertido en su desplazamiento. Concretamente con motivo del cierre de la ciudad establecido por la epidemia mortal de 1884, se señala en La Iberia el día 9 de septiembre de ese año que:

...“se ha formado un cordón alrededor de Alicante y se encuentra aislada de todos los pueblos circunvecinos y como consecuencia dos mil o tres mil cigarreras que diariamente vienen a la fábrica de tabacos y que tienen su residencia en los pueblos y en los caseríos inmediatos no han podido pasar”...

CAPÍTOL: CAMINO DE LAS CIGARRERAS, ALICANTE

Pàgines 179-180

“Las que vivían fuera de la ciudad hacían el trayecto a pie o en carros particulares según la distancia a recorrer. Antes de 1889 el servicio de transporte público de estas localidades estaba cubierto por los coches ripper (de tracción animal) por eso cuando en el 23 de abril de 1902 se inauguró, gracias al empeño de los Sres. Sandoval e Ibáñez, un tranvía de vapor que tardaba 55 minutos en hacer el recorrido de Muchamiel a Alicante, fue muy celebrado por el gran avance y desarrollo que suponía para estas poblaciones. La línea de San Vicente se estableció en 1906.

Todavía hoy perdura el camino genuino de las mujeres que hasta finales del s. XIX y desde Campello acudían al trabajo, incorporándose en Benimagrell, las cigarreras de Muchamiel, San Juan y Santa Faz (actualmente camino Real de Villajoyosa y camino de Benimagrell), este último tramo estaba salpicado por un conjunto de casas de recreo y

fincas muy destacadas pertenecientes a la nobleza o alta burguesía, muchas aún se conservan. La ruta seguía por el Camino de la Cruz de Piedra (Av. Denia) y entraba a la ciudad por el barrio del Bon Repós, llegando a la calle del Doctor Sapena a la fábrica.”



Google Maps

Trajete inicial del traçat per a la tracció a sang i després, la tracció a vapor al pas per la Fàbrica de Tabacs d'Alacant:

1. Plaça Santa Teresa –inici i final del trajecte–
2. Carrer Sevilla
3. Carrer San Carlos
4. Plaça Dr. Gómez Ulla
5. Carrer Dr. Sapena –direcció Pla del Bon Repós - Barri Obrer - Vistahermosa... Mutxamel–

Per últim el llibre ***Las cigarreras de Alicante*** de 2022 on es fa una memòria de les cigarrereres i de les seues vivències.

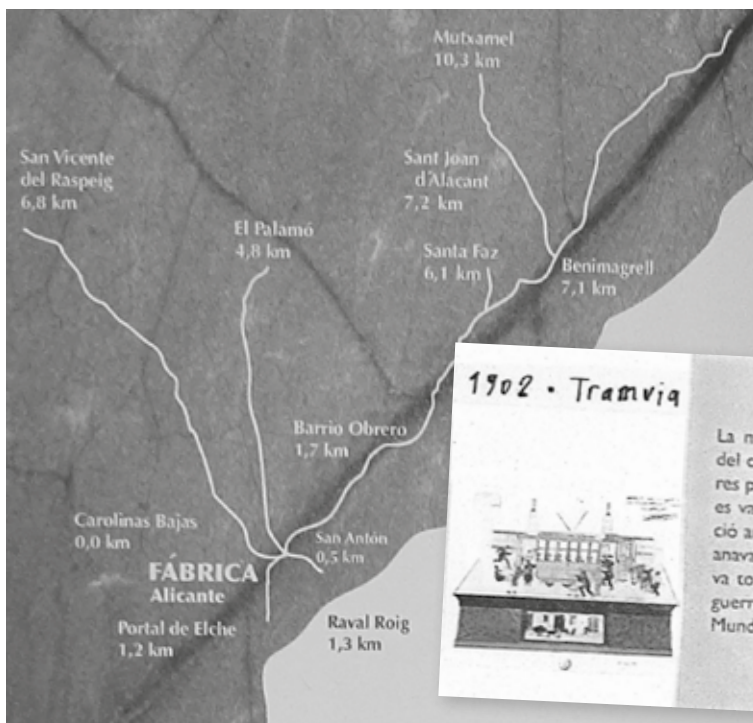
A la introducció del llibre, Llum Quiñonero Hernández deixa escrit el següent:

“Des del seu naixement, el 1801, les cigarreras alacantines van canviar el signe de les seues vides des de la llar fins a la fàbrica. Van marcar les rutes per les quals es van traçar el camins de pas, de carros i de tramvies. La fàbrica va donar llum a nous barris i els carrers Sant Carles, Sevilla, els de Sant Antoni...”

En la memòria de Rosa Olcina Hernández en la que conta que va començar a treballar a l'any 1957 fins a 1996 i en ella ens diu:

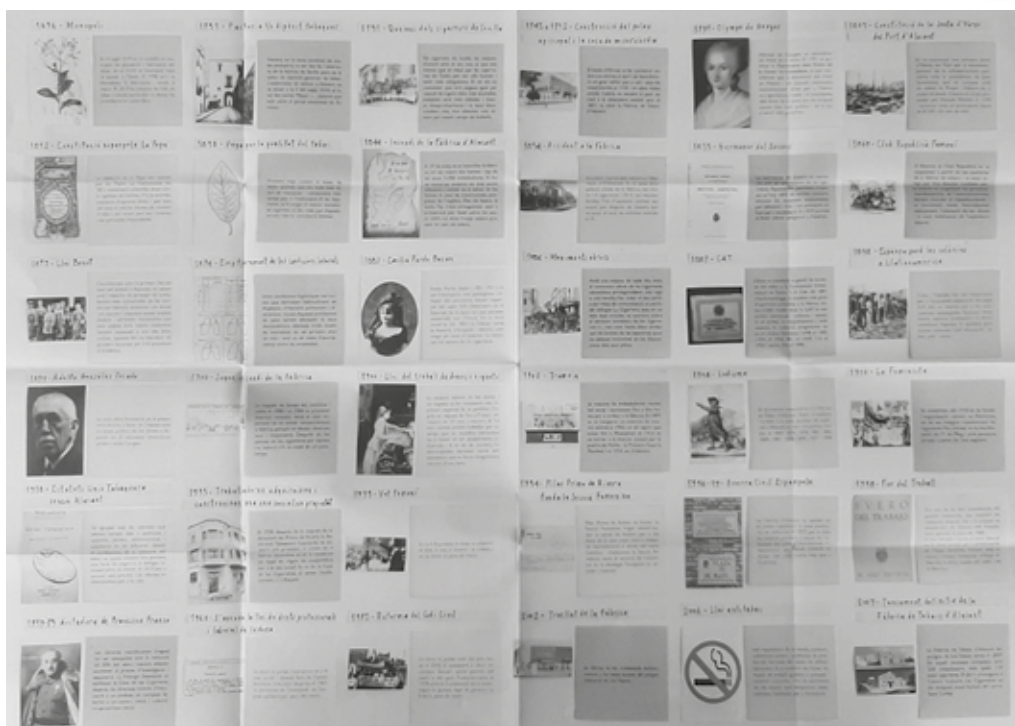
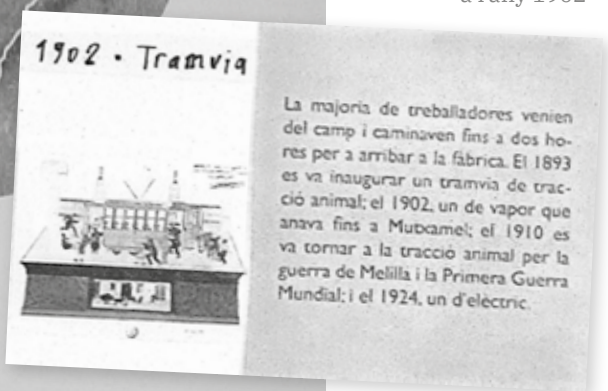
“Casi todas teníamos un mote, a mí me llamaban Rosa “la alcaldesa”.

“El tranvía subía por la calle de la Guardia Civil y bajaba por la mía. Cuando me casé me tuve que ir a vivir a Santa Faz, fíjate, con lo cerquita que vivía de la fábrica. La Alcoyana nos dejaba en la Goteta a las 5.30 de la mañana...”



« Mapa il·lustratiu del quilometratge que feien les cigarreres des de les seues localitats fins a la fàbrica

» Detall de la línia cronològica a l'any 1902



Com annex del llibre, es presenta una línia cronològica del temps des de 1636 amb el títol "Monopoli" fins a 2009 "Tancament definitiu de la Fàbrica de Tabacs d'Alacant"

CANVI DEL TRAÇAT I ELECTRIFICACIÓ

Davant del nou projecte d'electrificació de la línia, la societat “*Tranvías Eléctricos de Alicante*” desenvolupa un projecte eliminant el traçat pels estrets carrers de la carretera que travessava el nostre poble, carretera Silla-Alacant i carretera Xàtiva-Alacant, parlem dels carrers San José i Carrer Major.

Seguidament intentaré, a partir del que anteriorment s'ha informat al respecte ampliant la informació i adjuntant documents facilitats per l'AMSJA.

Copia de l'Acta digitalitzada del Ple Municipal de l'Ajuntament de Sant Joan d'Alacant

PDF 45

Pàgina 4

22-07-1918

En la Villa de San Juan de Alicante a veintidós de Julio de mil novecientos dieciocho se reunió el Ayuntamiento Constitucional de esta Villa en el salón de Sesiones de la Casa Consistorial con asistencia de los Señores que se expresan al margen, bajo la presidencia del Señor Alcalde don José Orts Pérez al objeto de celebrar sesión supletoria y declarada que fue abierta la misma por la Presidencia en su orden se dio lectura al acta del anterior siendo por unanimidad aprobada.

Acto continuo y entrándose en el despacho ordinario, por el infrascrito Secretario accidental y de orden del Señor Presidente se da lectura a una Real Orden circular del Ministerio de Fomento inserta en el Boletín Oficial de la provincia número 153 de 17 de los corrientes proponiendo se tramite con arreglo a los preceptos de la Luz de 30 de Mayo de 1885 el Proyecto de don Ernesto Mouret en concepto de Director de la Sociedad “Tranvías Eléctricos de Alicante”, solicita la electrificación de tranvías de que dicha Sociedad es concesionaria. Enterados los Señores del Ayuntamiento del contenido de citada circular y teniendo presente que la expresada Sociedad es Concesionaria del Tranvía que circula por esta Villa, por unanimidad se acordó informar favorablemente para que se realice el mencionado proyecto en atención a que constituye un gran beneficio para la población y no se perjudican los intereses municipales, ni el ornato de la localidad...

Signen aquesta acta:

- D. José Orts Pérez
- D. José Pastor Sellers
- D. Manuel Pastor Ivorra
- D. Ramón Quereda Sánchez
- D. José Blasco Pérez

Amb l'electrificació de la línia, es va eliminar el pas per l'interior de Santa Faç possiblement pel volum de les unitats tramviàries i del trànsit que passava, referint a autobusos i camions, que per la grandària podrien obstaculitzar el pas al creuar-se o, tal volta per

deixar la Plaça de Foglietti més diàfana i així, per poder celebrar millor la peregrina i ja al nostre poble de Sant Joan és al mateix temps quan l'Ajuntament decideix donar ampliació al poble i facilitar el pas del tramvia. Primerament a l'any 1924 es fa un traçat que posteriorment a l'any 1941 es modifica deixant-lo com jo el vaig conèixer: des de Beniali, passant pel carrer Mossèn Pedro Mena, plaça José Sala Pérez, Rambla i per davant de l'Ajuntament –plaça d'Espanya– fins l'Església on ja seguia cap a Mutxamel pels carrers Comandant Seva i Cervantes.

Al llibre *RESUMEN HISTÓRICO DE LA VILLA DE SAN JUAN DE ALICANTE*²² podem llegir:

El trazado primitivo de los tranvías de vapor y caballerías discurría paralelo a la carretera, por las calles de San José, Mayor, Iglesia y Cervantes, hasta Muchamiel. Pero al implantar la tracción eléctrica, que coincidió con el proyecto de ensanche del pueblo y urbanización del llamado “Huerto de Don Gaspar” se desvió el antiguo trazado, que desde el final de la calle de San José a la misma entrada del pueblo y cruzando la calle de El Carmen (para lo que se derribaron las casas nº 30 y 31 de dicha calle)²³ se dirigió por lo que sería el futuro ensanche, hasta frente a la iglesia, donde de nuevo enlazaba con el antiguo trazado”.

Jorge Payá Sellés en 2004 al llibret de festes del Crist escriu un article molt complet: *La urbanización del “Huerto de Don Gaspar”. 1924-1925 Noticias acerca de una obra que transformó San Juan* que intentaré fer un resum del mateix.

“La reforma urbanística se llevó a cabo entre los años 1924 y 1925 (...) Nos referimos a la urbanización de la gran parcela de terreno que hasta 1924 se extendía frente a la iglesia, en el ángulo que formaban las calles del Mar y Mayor, comprendiendo lo que hoy es la plaza de España, el Grupo Escolar y el primer tramo de la Avda. de la Rambla.

Al parecer dos eran los motivos de la urbanización de este espacio: sanear dichos terrenos ya que los mismos constituían, tal y como consta en la memoria del proyecto, “un estercolero y un depósito de basuras de todo el vecindario” en el que “se arrojan a la acequia que lo cruza las inmundicias de todas las casas inmediatas” y había una necesidad urbanística pues –sigue diciendo la memoria– “el ensanche natural de la población tiende a efectuarse por estos terrenos, que estando en el centro de ella se hallan sin urbanizar. El municipio no posee locales para Escuelas (...) y se ve obligado a tenerlas establecidas en sitios impropios para la cultura y la higiene y por lo cual es de urgente necesidad construir un edificio donde instalar las Escuelas graduadas (...) El pueblo no dispone de un sitio de recreo y esparcimiento (...) y necesita un paseo...

La necesidad de abrir una calle “que además de atender (...) a favorecer el problema de las viviendas de las que tanto se carece en esta Villa, por causa de su aumento de población rápido, resolvería el del trazado de la línea del tranvía eléctrico próximo a realizarse (...)”

22. Manuel Sánchez Buades i Federico Sala Seva *RESUMEN HISTÓRICO DE LA VILLA DE SAN JUAN DE ALICANTE*. Capítol EL TRANVIA DE LA HUERTA (p. 180).

23. Veure p. 45 la documentació de l'expedient del pas del tramvia pel carrer del Carmen.

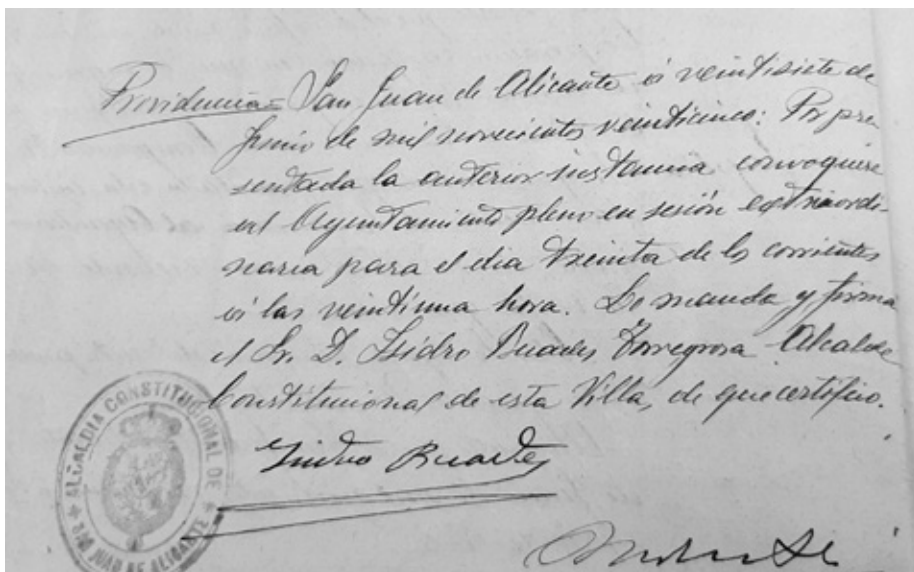
L'important projecte fou redactat per l'arquitecte alacantí Juan Vidal Ramos (1888-1975) i al projecte, indicava referint al nou passeig, l'actual Rambla, el següent: *"se establecerá un paseo en dirección sensiblemente paralela a la calle Mayor denominado Paseo Nacional, cuyo eje distará 37,5m del camino de herradura que bordea la acequia de los Pozos (...) tendrá 25 m de ancho, de los cuales se reservarán 8 m para cada uno de los andenes laterales y 9 m para un paso central destinado a carruaje, por el que circulará el Tranvía (...)*

Referint-se a la Plaça d'Espanya el projecte diu: *por ambos lados Norte y Sur de esta Plaza se construirán aceras de 2 m de ancho (...)* El Tranvía procedente del Paseo, desembocará en la calle de la Iglesia por el extremo Norte y cruzando esta Plaza a dos metros de distancia de una fuente y farola que en centro se levantará".

Segons consta en l'Arxiu Municipal de data 25 de juny de 1925, hi ha un expedient per a la compra per part de l'Ajuntament d'una parcel·la que era propietat de "TRANVIAS ELÉCTRICOS S.A." en el qual l'enginyer de la citada companyia Fernando (Ferdinand) Daumery Morau, el qual exposa que davant l'expropiació d'aquets terrenys que, l'esmentada companyia de tramvies té en propietat als terrenys del "Huerto de Don Gaspar" fa una oferta al propi Ajuntament per deixar resolt el tema però, sota unes condicions que el propi Ajuntament accepta.

En aquest expedient, l'enginyer redacta que... *"Dichos terrenos fueron adquiridos por la mencionada Compañía para tender sobre ellos la vía del Tranvía Eléctrico, pero habiendo estimado el Ayuntamiento más conveniente que el trazado de la vía recorriera el paseo del General Gobernador Don Cristino Bermúdez de Castro que comenzando en terrenos de la referida Compañía Tranvías y Electricidad, S.A. sigue hasta la calle de la Iglesia y ..."*

Quan l'Ajuntament té en mà l'expedient es convoca una sessió plenària al complet per al 30 de juny de 1925 signada per l'Alcalde Constitucional Isidro Buades Torregrosa.



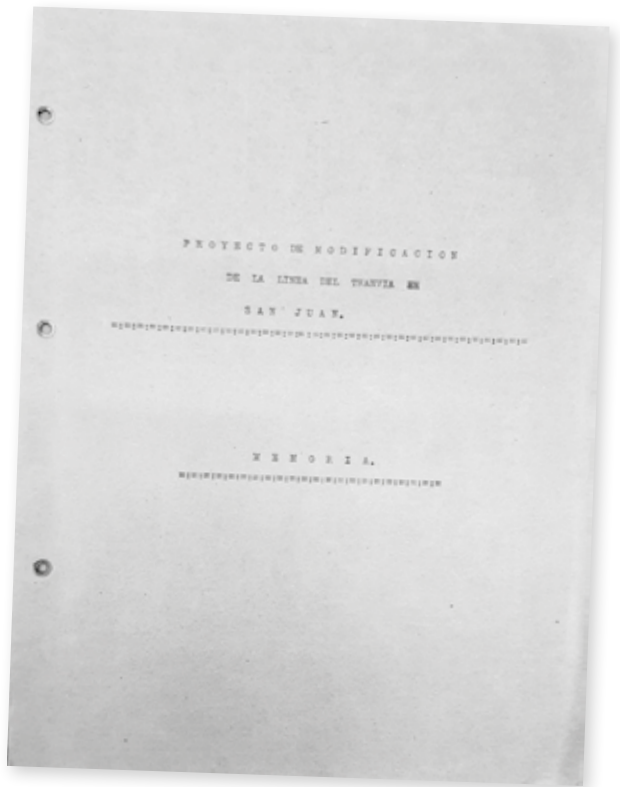
Convocatòria de la sessió plenària per al 30-06-1925. Arxiu Municipal AMSJA Signatura 140/9/3

Providencia.- San Juan de Alicante a veintisiete de Junio de mil novecientos veinticinco: Por presentada la anterior instancia convoquise al Ayuntamiento pleno en sesión extraordinaria para el día treinta de los corrientes a las veintiuna hora. Lo manda y firma el Sr. D. Isidro Buades Torregrosa Alcalde Constitucional de esta Villa, de que certifico.

Extracte de l'Acta de 30 de juny de 1925²⁴ on Don Basilio Sala Ortolá com a Secretari certifica... *“se dio cuenta de una instancia presentada por Don Fernando Daumery Moreau Ingeniero Director de la Compañía Tranvías y Electricidad S.A. en la que interesa vender a este municipio por el precio de cien pesetas, una extensión de terreno, que mide seiscientos seis metros cuadrados que separa los dos trozos adquiridos por este Municipio a Doña Magdalena Rovira ----- y hermanos para el saneamiento y urbanización del solar y terrenos contiguos denominados en junto “Huerto de Don Gaspar” y que consta en el expediente instruido al efecto obligándose al Ayuntamiento para que de presente y futuro mientras dure la concesión del Tranvía de Alicante a Muchamiel a consentir que la vía y apartaderos que la Compañía conceptúe necesario o convenientes, se emplacen o subsistan en el Paseo del General Gobernador Don Cristino Bermúdez de Castro –Primer tram de l'actual Rambla– sin que en ocasión alguna ni por ningún motivo ni pretexto se pueda imponer por el Ayuntamiento y por el concepto de ocupación de vía, tendido de cable, postes, tránsito de los vehículos, gravamen, impuesto subsidio de ninguna clase. Enterados los Señores Presentes de la instancia leída y considerando que el contrato o fórmula beneficia los intereses de este municipio por cuanto adquiere el terreno descrito que tiene importante valor... la Corporación por unanimidad acordó autorizar al Señor Alcalde Presidente D. Isidro Buades Torregrosa para que en nombre y representación de este Ayuntamiento comparezca ante Notario público y otorgue la correspondiente escritura de compra de dichos terrenos... y para que conste extendiendo la presente visada por el Sr. Alcalde en San Juan de Alicante a primero de Julio de mil novecientos veinticinco”.*

A continuació expose tot l'expedient per al pas de tramvia pel carrer del Carme.

²⁴. Al capítol XII ANNEXOS, a les pp.336-346 estan les actes escanejades per a consultar.

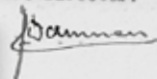


3º Evitar los peligros que para ambos transitos supone su consistencia y sobre todo en la calle de San José.

Todas estas ventajas suponen un gran sacrificio pecuniario para la Compañía "Tranvías y Electricidad, S.A." que lo ha hecho gustosa con tal de poder hacer una buena explotación de este tranvía, cosa imposible al ir por la carretera por lo que esperamos que se autorice la pequeña variación propuesta que consta detalladamente en el plano general en el detalle del cruce con la carretera, que se acompaña.

Alicante a 19 de Septiembre de 1924.

El Ingeniero-Director:



M E M O R I A

El tranvía de Alicante a Muchamiel fue concedido en 15 de Marzo de 1897 con motor de vapor; por R.O. de 13 de Noviembre de 1901 se autorizó la explotación provisional con caballerías. Ultimamente en 2 de Agosto de 1923 se concedió el cambio de tracción por la eléctrica, dando un plazo de dos años para realizar las obras. Debe advertirse que este tranvía como todos los de Alicante pasó a la Sociedad Tranvías y Electricidad, S.A., transferencia aprobada por la R.O. de Marzo último.

El proyecto de electrificación de este tranvía preveía aprovechar el trazado existente con mejora de algunas curvas; ese trazado entra en San Juan por las calles de San José, Mayor y Plaza de la Iglesia, siguiendo por la carretera de Silla.

Dado el mucho tránsito por esas calles y la poca anchura aun cuando no pase el tranvía, dificultan mucho al paso de todos los vehículos incluso el tranvía y sería un peligro constante para los vecinos de la calle de San José.

Con el fin de evitar todos estos inconvenientes, se propone la desviación de la línea entrando en los huertos por un puente sobre la acequia de los pozos cruzando la calle del Carmen por las casas números 30 y 31 y llegando hasta la Plaza de la Iglesia, travesando la Plaza y la carretera para entrar en el antiguo trazado.

Con la variación propuesta se obtienen las ventajas siguientes:
1º Hacer independiente la conservación de la carretera y de la vía, mejorando ambos, puesto que se ensancha la carretera.

2º Facilitar el tránsito de la carretera y el del tranvía que podrá marchar a mayor velocidad.

L-13 24-V N 1042

Departament de Sanitat i Higiene

19 de juliol

Expedient d'ordenació per al pas de l'obra
de l'obra de la Línia 4 de Barcelona i el tramvia vegeu de
Barcelona

1

Sanitat

Expedient d'ordenació per al pas de l'obra
de l'obra de la Línia 4 de Barcelona i el tramvia vegeu de
Barcelona

2

de la Línia 4 de Barcelona i el tramvia vegeu de
Barcelona

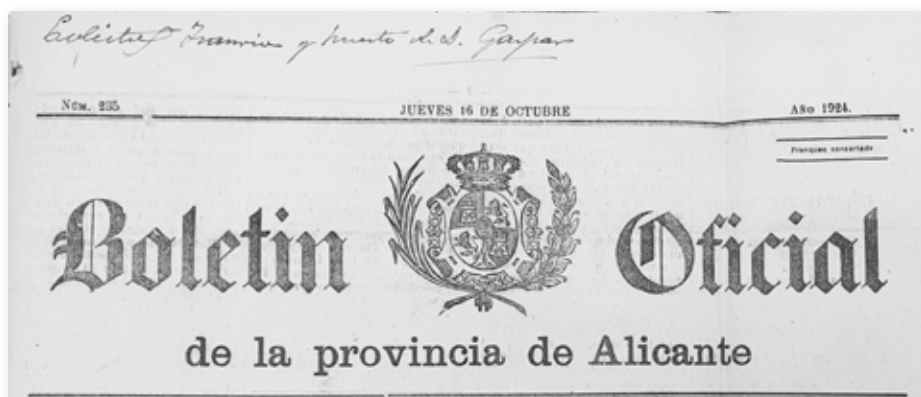
Expedient d'ordenació per al pas de l'obra
de l'obra de la Línia 4 de Barcelona i el tramvia vegeu de
Barcelona

4

Expedient d'ordenació per al pas de l'obra
de l'obra de la Línia 4 de Barcelona i el tramvia vegeu de
Barcelona

5

Al document anterior, s'afegeix el Butlletí Oficial de la Província d'Alacant de data 16 d'octubre de 1924.



1924.—Ramón Planelles.

4345

X
Don Isidro Buades Torregrosa,
Alcalde constitucional de esta
villa de San Juan de Alicante.

Hago saber: Que por don Fernando Daumery como Ingeniero Director de los Tranvías Eléctricos de Alicante, se ha presentado instancia en este Ayuntamiento acompañada de los documentos correspondientes, en la que solicita autorización ó permiso á perpetuidad para trazar la línea de conducción del Tranvía Eléctrico de Alicante á Muchamiel, atravesando la calle del Carmen por las casas números 30 y 31, previo derribo de las mismas, como también el camino denominado de «Abajo», ó sea el antiguo camino vecinal de Alicante, distante unos diez metros de la carretera de Silla á Alicante.

Y á fin de que cuantas personas puedan oponerse si les conviene á la concesión de la licencia que se solicita, queda expuesta al público la petición de referencia por término de diez días, en la Secretaría del Ayuntamiento.

San Juan de Alicante á 13 de Octubre de 1924.—Isidro Buades.

X 4338

X
Don Isidro Buades Torregrosa,
Alcalde constitucional de esta
villa de San Juan de Alicante.

Hago saber: Que aprobado por la Comisión municipal permanente de mi presidencia el proyecto de saneamiento y urbanización del solar y terrenos contiguos denominados en junto «Huerto de D. Gaspar», situados á espaldas de la calle Mayor y ángulo que forman ésta y la calle del Mar, queda expuesto al público en la Secretaría de este Ayuntamiento por tér-

mino de diez días, al objeto de que sea examinado por cuantos interesen y se formulen las reclamaciones que les convenga.

San Juan de Alicante á 13 de Octubre de 1924.—Isidro Buades.

X 4337

TRANSCRIPCIÓ DEL DOCUMENT COMPLET

1

Ayuntamiento de San Juan de Alicante

Provincia de Alicante

Año 1924

Expediente instruido para el paso del Tranvía eléctrico por la calle del Carmen y el Camino viejo de Alicante. -----

2

Señor Alcalde

Don Fernando Daumery Moreau, mayor de edad, casado, Ingeniero Director de los Tranvías eléctricos de Alicante, vecino de dicha Capital, según cédula personal que exhibe y retira, ante V. comparece y atentamente expone: Que según acredita por los documentos que acompaña la Compañía que representa tiene la concesión del establecimiento de la línea de dichos Tranvías eléctricos de Alicante a Muchamiel, y como para llevar a efecto el trazado correspondiente necesita dicha Entidad el oportuno permiso o autorización a perpetuidad de su Ayuntamiento para atravesar la Calle del Carmen por las casas números 30 y 31, previo derribo de las mismas, como también el camino denominado de "Abajo", o sea el antiguo camino vecinal de Alicante distante unos diez metros de la carretera de Alicante a Silla. Por ello

Suplica a V. que teniendo por presentada esta instancia en tiempo y forma se digne dar cuenta de la misma al Ayuntamiento de su presidencia para que previo los trámites legales se me conceda la concesión de licencia que solicito.

Así lo espero conseguir del recto proce

3

der de V. cuya vida guarde Dios muchos años.

San Juan de Alicante a primero de Octubre de mil novecientos veinticuatro.

Firma F. Daumery

Señor Alcalde Presidente del Ayuntamiento de esta Villa de San Juan de Alicante

4

Diligencia Por Don Fernando Daumery se me presenta la instancia que precede con su cédula personal número 340, clase 4ª expedida en Alicante en 27 de Agosto último y doy cuenta al Señor Alcalde. San Juan de Alicante a cuatro de Octubre de mil novecientos veinticuatro; certifico.

Firma Secretario B. Sala Ortolá

Providencia San Juan de Alicante fecha como antes. Por presentada la instancia que precede con los documentos que se acompañan dese cuenta de la misma a la Comisión Municipal permanente en la primera sesión que celebre. Lo manda y firma el Señor Don Isidro Buades Torregrosa, Alcalde Constitucional de esta Villa, de que certifico.

Firma Alcalde I. Buades Torregrosa

Firma Secretario B. Sala Ortolá

Don Basilio sala Ortolá Secretario del Ayuntamiento Constitucional de esta Villa de San Juan de Alicante

Certifico: Que la Comisión Municipal permanente en sesión que celebró en el día de ayer adoptó entre otros el acuerdo siguiente:

“Seguidamente se dio cuenta de una instancia acompañada de plano y memoria presentada por Don Fernando Daumery como Ingeniero Director de los Tranvías Eléctricos de Alicante, en la que solicita permiso o autorización a perpetuidad para atravesar la Calle del Carmen por las casas números 30 y 31 previo derribo de las mismas, como también el camino denominado de “Abajo”, o sea el antiguo camino vecinal de Alicante distante unos diez metros de la carretera de Silla a Alicante; y la Comisión

5

enterada acordó que la petición de referencia se exponga al público por término de diez días a fin de que cuantas personas puedan oponerse si les conviene a la concesión de la licencia que se solicita presenten las reclamaciones que estimen convenientes, pasando últimamente a la resolución del Ayuntamiento pleno.

Concuera con su original al que me remito. Y para que conste extendiendo la presente que firmo con el visto bueno del Señor Alcalde en San Juan de Alicante a diez de octubre de mil novecientos veinticuatro.

Sello ALCALDÍA CONSTITUCIONAL DE SAN JUAN DE ALICANTE

Vº Bº

El Alcalde

Firma Isidro Buades

Firma Secretario B. Sala Ortolá

Providencia San Juan de Alicante a trece de octubre de mil novecientos veinticuatro: Para dar cumplimiento al acuerdo de la Comisión Municipal permanente de que anteriormente se certifica, expóngase al público la petición que se interesa como también los documentos que se acompañan a la misma por término de diez días y al efecto, expídanse edictos para su publicación y fijación en los sitios de costumbre, remitiéndose un ejemplar al Exmo. Señor Gobernador Civil de la provincia para su inserción en el Boletín Oficial. Lo manda y firma el Señor Don Isidro Buades Torregrosa Alcalde Constitucional de esta Villa, de que certifico:

Sello ALCALDÍA CONSTITUCIONAL DE SAN JUAN DE ALICANTE

Firma Alcalde I. Buades Torregrosa

Firma Secretario B. Sala Ortolá

6

Diligencia En la propia fecha se expiden los edictos que se mandan en la providencia anterior remitiéndose un ejemplar al Exmo. Señor Gobernador Civil de la provincia, y entrego los restantes al Guardia Municipal Luis Estarlin Sala para su publicación y fijación en los sitios de costumbre. De ser verdad cuanto le afecta firma conmigo dicho Guardia de que certifico.

El Guardia
Luis Estarlin

El Secretario
B. Sala Ortolá

Comparecencia La hace el Guardia Municipal Luis Estarlin Sala, haciendo constar que ha cumplido cuanto le ordenó en la anterior providencia y en prueba de ello firma conmigo en San Juan de Alicante a catorce de Octubre de mil novecientos veinticuatro; certifico

El Guardia
Luis Estarlin

El Secretario
B. Sala Ortolá

Diligencia Dejo unido a este expediente un ejemplar del Boletín Oficial de esta provincia nº 295 del día de hoy en el que aparece el edicto a que antes se hace referencia, San Juan de Alicante a diez y seis de Octubre de mil novecientos veinticuatro.

Firma Secretario B. sala Ortolá

Don Basilio Sala Ortolá, Secretario del Ayuntamiento Cons

7

titucional de esta Villa de San Juan de Alicante

Certifico: Que durante el plazo de diez días que ha permanecido expuesto al público la petición de Don Fernando Daumery como Ingeniero Director de los Tranvías Eléctricos de Alicante a que se refiere este expediente, no se ha presentado reclamación alguna a pesar de haber sido examinado por varios vecinos.

Y para que conste extendiendo la presente visada por el señor Alcalde en San Juan de Alicante a treinta y uno de Octubre de mil novecientos veinticuatro.

Sello ALCALDÍA CONSTITUCIONAL DE SAN JUAN DE ALICANTE

Vº Bº

El Alcalde

Firma Isidro Buades

Firma Secretario B. Sala Ortolá

Providencia San Juan de Alicante fecha como antes: terminado el plazo de exposición al público de la petición que se indica en este expediente, convoque al Ayuntamiento pleno en sesión extraordinaria para el día tres del próximo mes de Noviembre a las veinte* (*y una) horas al objeto de dar cuenta de la misma y adoptar el acuerdo que proceda. Lo manda y firma el Señor Don Isidro Buades Torregrosa, Alcalde Constitucional de esta Villa, de que certifico. = entrelíneas= y una= Vale.

Sello ALCALDÍA CONSTITUCIONAL DE SAN JUAN DE ALICANTE

Firma Alcalde Isidro Buades

Firma Secretario B. Sala Ortolá

Diligencia En el mismo día se expide y entrega al Guardia Municipal Luis Estarlin Sala la oportuna cédula de convocatoria para llevar a efecto la citación

8

que se manda en la providencia anterior y en prueba de ello firma conmigo dicho Guardia, de que certifico.

El Guardia
Luis Estarlin

El Secretario
B. Sala Ortolá

Comparecencia la hace el Guardia Municipal Luis Estarlin Sala manifestando haber cumplido cuanto se le ordenó en la anterior diligencia. De ser verdad firma conmigo dicho Guardia; de que certifico en San Juan de Alicante fecha ut supra.

El Guardia
Luis Estarlin

El Secretario
B. Sala Ortolá

Don Basilio Sala Ortolá Secretario del Ayuntamiento Constitucional de esta Villa de San Juan de Alicante

Certifico: Que el Ayuntamiento pleno en sesión celebrada en el día de ayer adoptó entre otros el siguiente acuerdo:

“Acto continuo se dio igualmente cuenta del expediente e instancia de Don Fernando Daumery como Ingeniero Director de los Tranvías Eléctricos de Alicante, en el que se interesa el correspondiente permiso o autorización a perpetuidad para atravesar la calle del Carmen por las casas número 30 y 31 previo derribo de las mismas, como también el camino denominado de “Abajo”, o sea, el antiguo camino vecinal de Alicante distante unos diez metros de la carretera de Alicante a Silla, del que resulta que dada publicidad a la petición indicada por medio de edictos fijados en los sitios públicos de costumbre e inserción de un ejemplar en el Boletín oficial de la provincia, no se ha presentado reclamación alguna a pesar de haber sido examinado por varios vecinos; y el Ayuntamiento considerando que la Compañía de que se trata tiene la concesión de los Tranvías de Alicante a Muchamiel, cuyo trazado va en la actúa

9

lidad por la carretera de Silla a Alicante que atraviesan las calles de San José y Mayor, y plaza de la Cruz; que posteriormente tiene ampliadas la concesión de dichos tranvías por medio de la electricidad; que la variación del trazado atravesando las vías que se indican, beneficia a la población por cuanto las calles antes citadas quedan libres en toda su gran extensión de la circulación de Tranvías eléctricos de tanto peligro para

el vecindario y que el establecimiento de la línea de que se trata constituye una gran mejora para esta Villa, el Ayuntamiento teniendo en cuenta que este acuerdo por su trascendencia conviene reúna las garantías del referéndum y de conformidad a lo que dispone el R. D. de 18 de Junio último, en votación nominal y por unanimidad de los señores asistentes que constituye la totalidad del mismo, acordó conceder a la Sociedad Tranvías y Electricidad, S.A. la autorización o permiso que solicita pero limitado en cuanto al tiempo, por lo que solo tendrá duración este permiso los años que faltan para terminar los de la concesión que el Estado otorgó a la misma para el establecimiento del servicio de que se trata.

Concuerta con su original al que me remito. Y para que conste extendo la presente visada por el Señor Alcalde en San Juan de Alicante a cuatro de Noviembre de mil novecientos veinticuatro.

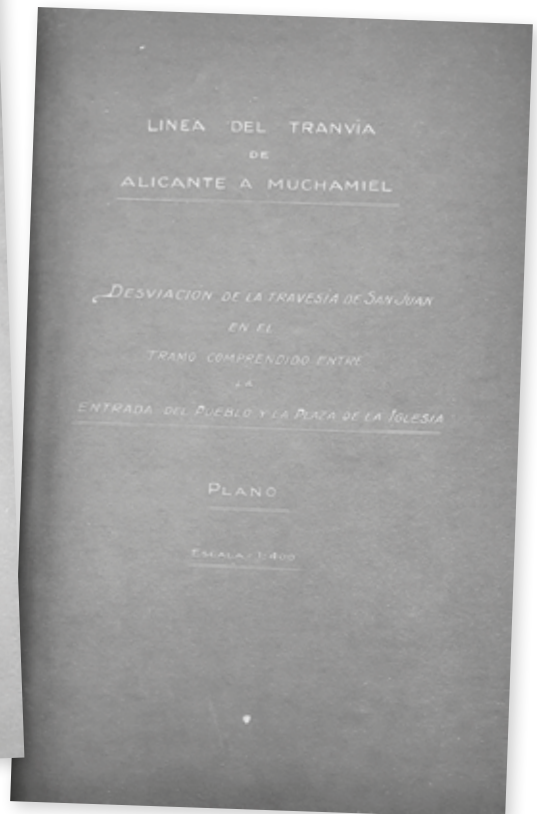
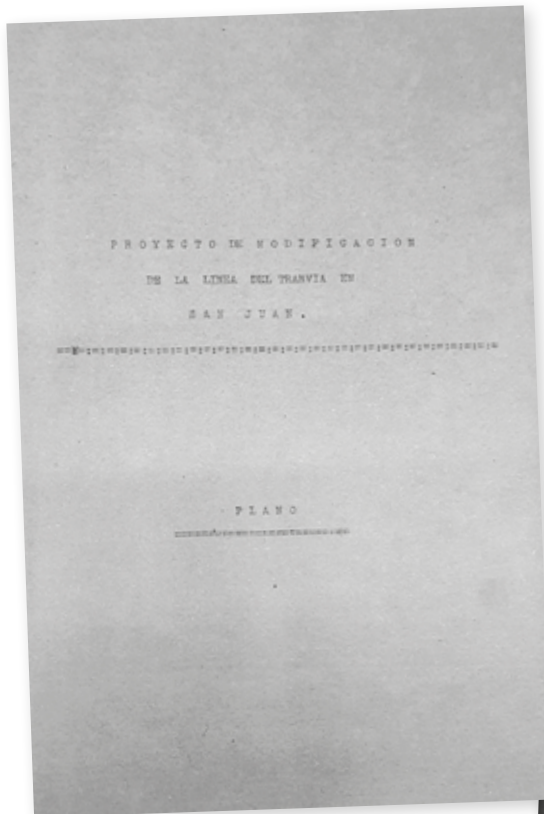
Sello ALCALDÍA CONSTITUCIONAL DE SAN JUAN DE ALICANTE

Vº Bº

El Alcalde

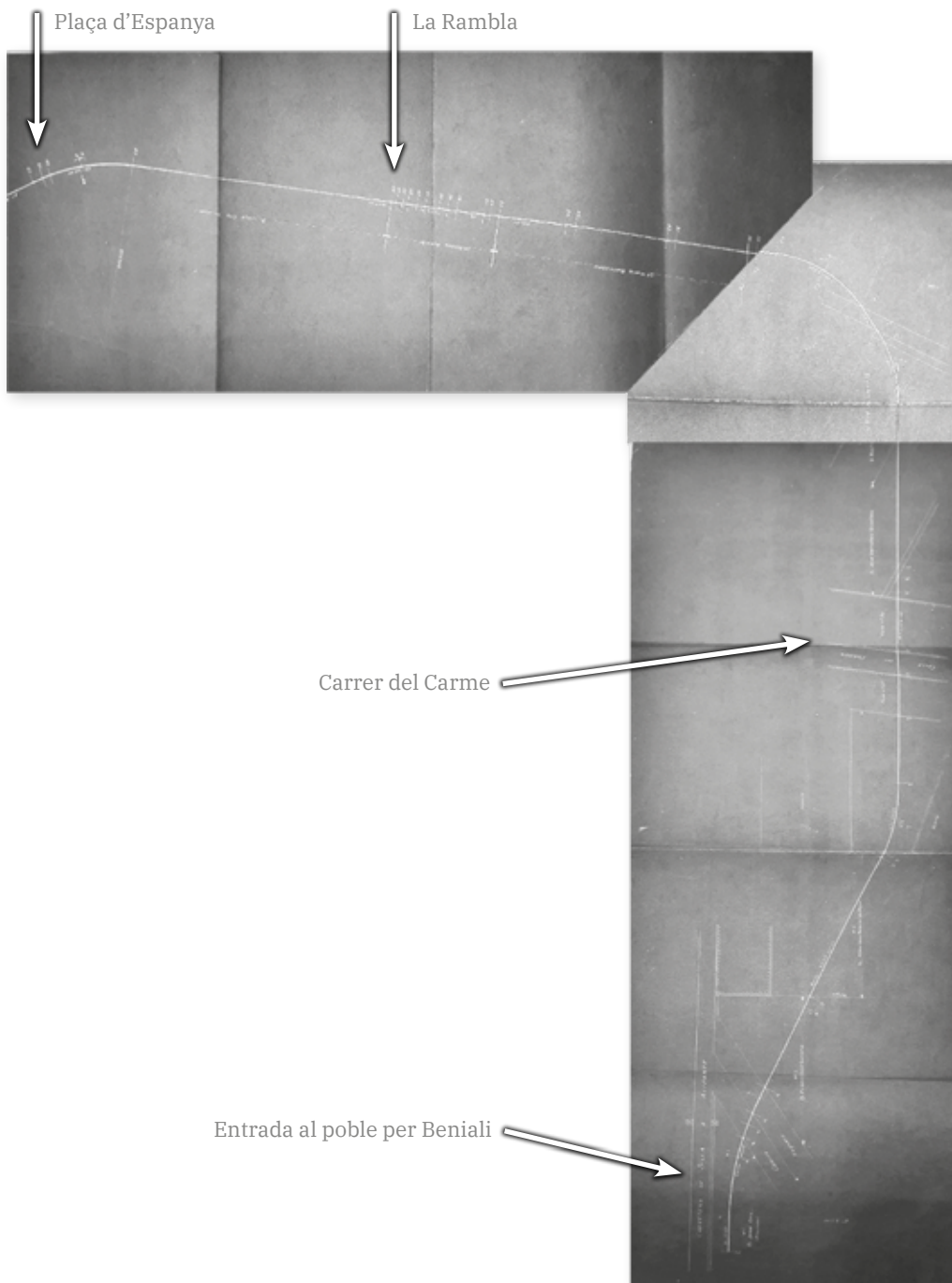
Firma Isidro Buades

Firma Secretario B. Sala Ortolá



Amb línia de color groc es veu el nou traçat que es duria a terme travessant espais urbanitzats i d'altres que en aquell moment són camps i bancals.

Amb fletxes assenya el que correspon a l'actual plànol de Sant Joan d'Alacant.



INAUGURACIÓ DEL TRAMVIA ELÈCTRIC

Jueves 25 de septiembre de 1924

Los tranvías

Vienen verificándose las pruebas de los tranvías eléctricos. Las de la línea Alicante San Vicente se celebraron el martes, y a ellas fuimos atentamente invitados.

Durante el regreso, fueron distintas veces probados los frenos, parando los coches repentinamente.

Ayer tarde circularon algunos coches por la población, causando regocijo en el público, que insistentemente reclamaba esta mejora.

Los tranvías eléctricos

Hemos recibido un atento escrito de D. Fernando Daumery, director de «Tranvías y Electricidad», empresa explotadora del servicio de los Tranvías eléctricos de Alicante, invitándonos al acto de la inauguración, que se efectuará mañana domingo, a las once de la misma, en su central de «La Florida».

Agradecemos la atención.

Sábado 27 de septiembre de 1924

Sábado 27 de septiembre de 1924



COSAS NUESTRAS

EL ADIOS AL TRANVIA

No soy de los que renegaron del tranvía cuando lo vieron en desgracia y decaimiento; del viejo tranvía de mulas tan acogedor, tan humilde, tan servicial, tan de todo el mundo y, sobre todo, tan de nosotros.

No soy de los que lo desdeñan feamente. Al contrario, reconozco y proclamo sus virtudes y quisiera, para ensalzarlos, tener a mano un léxico profuso, entusiasta y conmovedor.

La gente es ingrata y descastada. ¿Qué otro vehículo ciudadano podrá ya depararnos las sorpresas, las emociones, las insólitas aventuras que ponían en nuestra mansa vida provinciana un leve cosquilleo de inquietud? ¿De qué otro podremos ya servirnos con la llaneza, la confianza, el buen humor que infundía siempre en nosotros ese destartado y enfurruñado tranvía de mulas que ahora desaparece con vilipendio injusto?

En él hicimos arriesgados viajes de exploración y otros, a veces, encantadores, de recreo. Echaba a andar cuando menos se lo pensaba uno y deteníase siempre de modo insospechado. Iba hacia atrás si queríamos que fuera hacia delante... Lo imprevisto, lo arbitrario, lo paradójico guiaban el trayecto oficial de esos simpáticos y rebeldes carromatos, que siendo urbanos y de vía recta odiaban a la rectitud y urbanidad tiránicas y demasiado serias. Por esto, por espíritu de inadaptación y de inquietud, descarriaban en un dos por tres, pese a los reniegos estrafalarios del pobre conductor que no pudo domarlos nunca. Y entonces los pasajeros hacían de mulas con entusiasmo para encajar al tranvía levantisco en su camino recto y urbano.

Y, sin embargo, de querer, ¡qué dócil y solícito para el público! Se le podía decir: «Pare un momento, que voy a comprarme una cajetilla», o, desde el balcón de la casa: «espéreme, que sólo me falta ponerme la americana.» Y el tranvía, paciente, bonachón, y amigo de sus amigos, deteníase, esperaba o se decidía a andar a antojo de la gente que después había de menospreciarlo con ridícula altivez.

No; yo no soy de los que han vilipendiado a nuestro ameno tranvía de mulas. El era la verdadera carroza de todos. El era, además, la sinrazón, el descarrío, el absurdo, la inconsecuencia, la tozudez, la pachorra con ruedas, con el «completo», con mucho polvo y mucha grasa, y unas mulas delante que partían los corazones.

Todo esto va a desaparecer. El tranvía de mulas da sus últimos tumbos camino del olvido. Lo siento, lo siento con toda el alma. Tanto, que si tuviera voz de divo y eso que llaman por ahí «alma de artista», me pondría a cantarle mi último adiós lo más sentimentalmente posible, con gran derroche de suspiros y gorgoritos sollozantes, como hacen los gramófonos cuando cantan el célebre «Addio» de «Tosca».

BARRAGÁN.

Lunes 29 de septiembre de 1924

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN Número su e lla

Alcanta: Un mes, 2 pesetas. — Fuera, idem: 750

PUBLICIDAD

Españoles de defunción, edictos y recamos a precios convencionales

Fundador: ALFONSO DE ROJAS

Director-Gerente: JUAN SANSANO BENISA

Teléfono núm. 318, Barcelona, núm. 4

Toda la correspondencia al Director Núm. 2.933

Atrasado 35 céntos

Diario de Información y Defensor de los ineres de su provincia

Edición: — Administración y Talleres, Elvador, 1 y 3

Lunes 29 de septiembre de 1924



Tribu - Carreteras municipales

El Plan de Tái

Wente García Torres

El Plan de Tái, en el que se indica el modo de proceder para la construcción de las carreteras municipales, es un documento de gran importancia para el Ayuntamiento de Tái, ya que en él se detallan los trabajos que deben emprenderse para mejorar las comunicaciones terrestres de esta localidad. El plan incluye un estudio de las carreteras que existen actualmente y de las que se proyectan construir, así como un presupuesto de los gastos que ocasionará su ejecución. Este documento será de gran utilidad para los señores concejales y para el pueblo en general, ya que les permitirá conocer el estado de las carreteras de su localidad y las obras que se van a realizar para mejorarlas.

Salvador Leal Pau

Salvador Leal Pau

Salvador Leal Pau, conocido por sus actividades literarias y periodísticas, es un escritor catalán de gran talento. Su obra abarca diversos géneros, desde la novela hasta el ensayo y la crítica literaria. Leal Pau ha publicado numerosas obras que han sido muy bien recibidas por el público y la crítica. Su estilo es claro y directo, y su temática suele estar relacionada con la realidad social y política de su tiempo. Leal Pau es considerado uno de los escritores más importantes de la literatura catalana del siglo XX.

Salvador Leal Pau

Salvador Leal Pau

Salvador Leal Pau, conocido por sus actividades literarias y periodísticas, es un escritor catalán de gran talento. Su obra abarca diversos géneros, desde la novela hasta el ensayo y la crítica literaria. Leal Pau ha publicado numerosas obras que han sido muy bien recibidas por el público y la crítica. Su estilo es claro y directo, y su temática suele estar relacionada con la realidad social y política de su tiempo. Leal Pau es considerado uno de los escritores más importantes de la literatura catalana del siglo XX.

Inauguración de los tranvías eléctricos de Alicante

Ayer domingo y concurrido todo el Alicante, tuvo lugar la inauguración de los tranvías eléctricos de esta ciudad. El primer trayecto que se realizó fue el que va de la Estación a San Juan, y fue muy bien acogido por el público. Los tranvías son modernos y cómodos, y su funcionamiento será de gran utilidad para los habitantes de Alicante. La inauguración se celebró con gran solemnidad, y asistieron a ella el Ayuntamiento y numerosas autoridades. Este nuevo servicio de transporte mejorará las comunicaciones terrestres de Alicante y facilitará el desplazamiento de sus habitantes.

Don Gonzalo Sirevat Laporta

Don Gonzalo Sirevat Laporta

Don Gonzalo Sirevat Laporta es un abogado y político catalán. Ha ejercido la abogacía y ha participado en diversas actividades políticas y sociales. Es conocido por su defensa de los intereses de Cataluña y por su compromiso con la cultura catalana. Sirevat Laporta ha publicado numerosas obras que reflejan su pensamiento y sus ideas. Su obra es muy valorada por el público y la crítica.

La vida en el Teatro

La vida en el Teatro

El teatro es una de las artes más antiguas y más importantes de la humanidad. A lo largo de la historia, el teatro ha sido un medio de expresión y de comunicación que ha permitido a los seres humanos compartir sus experiencias y sus sentimientos. En la actualidad, el teatro sigue siendo un arte muy vivo y muy apreciado. Existen numerosos teatros en todo el mundo, y cada uno de ellos ofrece una experiencia única y fascinante. El teatro es un arte que nos ayuda a comprender mejor a nosotros mismos y a los demás.

LA MUNDIAL

LA MUNDIAL

LA MUNDIAL es una revista que publica información sobre los acontecimientos más importantes del mundo. Incluye noticias, artículos de opinión y reportajes de gran calidad. La revista es muy bien acogida por el público y es considerada una de las mejores revistas del mundo. Su contenido es muy interesante y útil, y es muy fácil de leer. LA MUNDIAL es una revista que merece la pena leer.

SAN JOSÉ FÁBRICA DE HARINAS Trinitario Leal

SAN JOSÉ FÁBRICA DE HARINAS Trinitario Leal

SAN JOSÉ FÁBRICA DE HARINAS es una empresa que produce harinas de alta calidad. Sus harinas son muy apreciadas por el público y son utilizadas para la elaboración de panes y otros productos de panadería. La empresa cuenta con una gran experiencia en la producción de harinas y garantiza la calidad de sus productos. SAN JOSÉ FÁBRICA DE HARINAS es una empresa que merece la pena conocer.

Santiago Sempere García

Santiago Sempere García

Santiago Sempere García es un escritor y periodista catalán. Ha publicado numerosas obras que han sido muy bien recibidas por el público y la crítica. Su obra abarca diversos géneros, desde la novela hasta el ensayo y la crítica literaria. Sempere García es conocido por su estilo claro y directo, y por su compromiso con la cultura catalana. Es considerado uno de los escritores más importantes de la literatura catalana del siglo XX.



FABRICA DE TURRONES

Vicente Sánchez Mira

Esta fábrica es la única que tiene...

Venta de detail en Madrid: Vinos...

Por exigencia de cliente, nos vemos obligados a suprimir toda información...

TIBI

TIBI

Contra una peligrosa epidemia de 2.000 habitantes...

Por exigencia de cliente, nos vemos obligados a suprimir toda información...

Gran Fabrica de Turrones y Dulces Vicente Sánchez Mira

Gran Fabrica de Turrones y Dulces

Vicente Sánchez Mira

Casa fundada en 1866

Gran Fabrica de Turrones y Dulces Llorens y Carbonell

Gran Fabrica de Turrones y Dulces

Llorens y Carbonell

Perfeccionada con la más moderna maquinaria

Gran Fabrica de Turrones y Dulces Wenceslao Monerri

Gran Fabrica de Turrones y Dulces

Wenceslao Monerri

Sucesor de Hijo de A. Monerri

PRIMITIVO ROVIRA

PRIMITIVO ROVIRA

Premiado con medallas de oro y diplomas de honor

Hijos de G. Galiana y C.

Hijos de G. Galiana y C.

Fábrica de Turrones y Dulces

MIRAVETE REPRESENTACIONES Y COMISIONES

MIRAVETE REPRESENTACIONES Y COMISIONES

Gran Bazar de LÓPEZ FAJARDO

Inauguración de los tranvías eléctricos de Alicante

Ayer Domingo y concurriendo todas las autoridades locales y provinciales, los presidentes de todos los organismos y fuerzas vivas y numerosos representantes de la prensa forastera y de la local, tuvo efecto el acto inaugural de los “Tranvías eléctricos de Alicante”.

Desde muy temprano, los alrededores de “La Florida”, que estaba adornadísima con banderas nacionales y alicantinas, hallábanse atestados, pues millares de alicantinos se trasladaron a aquellos lugares para ver como acudían los elementos oficiales y presenciar la salida de los coquetones coches eléctricos que también lucían gallardetes alicantinos y españoles.

A las diez y media, la Avenida de Maisonave y la de Ocaña, estaban animadísimas y muchísimos automóviles, conduciendo a los invitados encaminábanse a “La Florida” formando interminable caravana.

A las once, ya se encontraban invadidas la sala de máquinas y la de tranvías, que como el resto de los departamentos lucían colgaduras de los colores nacionales y provinciales; y cerca del cuarto llegó el automóvil que conducía al señor Obispo de la Diócesis y a sus familiares y ayudantes, siendo recibido el Dr. Irastorza y Laynaz por el señor Gobernador y por el Alcalde, como también por el presidente de la Diputación y por representantes de la empresa de los tranvías.

Ante un altar que el Clero de la Parroquia de San Juan Bautista de Benalúa, levantó junto al local de la Sala de Máquinas se revistió S.I. de los ornamentos de su alta jerarquía, y seguidamente se procedió a bendecir los terrenos, los almacenes y los tranvías; a continuación, poniendo de re-

lieve el catolicismo de nuestro pueblo y su inmenso afán para alcanzar uno de los primeros puestos entre los pueblos más adelantados y progresivos de España.

Don Venancio Echevarrieta siguió al señor obispo en el uso de la palabra, pronunciando un discurso sentidísimo y de gran alicantinismo; dedicó bellos párrafos a los diferentes Municipios que hemos tenido los alicantinos y que se han preocupado porque la implantación de los “Tranvías Eléctricos”, fuera prontamente una realidad. Fue muy aplaudido el señor Echevarrieta, quien al terminar entregó al señor Bermúdez de Castro mil pesetas; otras mil a don Miguel Salvador Arcángel, y otra cantidad igual al señor obispo de Orihuela, cuyas tres mil pesetas serán repartidas entre los pobrecitos de Alicante.

Nuestro aplauso a don Venancio Echevarrieta por altruista acto en bien de los necesitados.

Antes de subir a los tranvías, los invitados fueron obsequiados con un “lunch” servido por los acreditados fondistas Hermanos Samper, y a continuación y en ocho tranvías que, como decimos, estaban artísticamente adornados, se verificó la inauguración oficial.

En los coches números 6 y 7, iban las autoridades y los periodistas, siendo conducido el primero de los citados vehículos por el Director General de los Tranvías de París y el segundo por el ingeniero director de la empresa alicantina don Fernando Doumery. Ambos coches llegaron hasta San Vicente, efectuando el recorrido felizmente y tanto a la ida como a la vuelta, desde el principio del paseo de Campoamor se tardó 14 minutos.

A la entrada del pueblo de San Vicente, unas dos mil personas acogieron a los excursionistas con alegres vivas, ocurriendo igualmente por donde pasaban los tranvías, los cuales eran aplaudidos.

Madame Philips, al salir de “La Florida” los tranvías, cortó la cinta de los colores nacionales que impedía el paso.

Y como últimos detalles hemos de hacer consignar que la red actual tiene 28 kilómetros, sirviendo, además de la población, los pueblos de Santa Faz, San Juan, Muchamiel y San Vicente; y que las obras han sido ejecutadas por la Compañía “Tranvías y Electricidad S.A.”, que además es propietaria de los tranvías de Murcia, con la cooperación del Banco de Vizcaya y bajo la dirección de don Fernando Daumery.²⁵

25. Fernando Daumery.

INAUGURACIÓN DE LOS TRANVÍAS ELÉCTRICOS

Ayer, con la solemnidad debida, se celebró el acto de inauguración oficial del nuevo servicio de tranvías de la empresa que rige actualmente bajo el nombre de “Tranvías y Electricidad”.

Las invitaciones fueron hechas señalando las once de la mañana, en la estación de “La Florida”. A dicha hora se hallaban representadas todas las autoridades y todos los distintos sectores de la sociedad alicantina. Hubo que retrasar el acto cerca de media hora esperando la llegada del señor Obispo de la Diócesis.

Éste, con sus acólitos, practicó la bendición de los coches y las nuevas dependencias de la estación, empleando el ceremonial correspondiente. Y, a continuación, tocado de la mitra y descansando sobre su cayado, discursó con la amplitud y minuciosidad que suele hacerlo.

Luego, don Venancio Echevarría, presidente del Consejo de administración de la Empresa, pronunció con facilidad y sencillez, atinadísimas palabras, concretas, sentidas, en las que se adivinaba el impulso de un corazón que latía al unísono del de todos los alicantinos. Dijo que creía interpretar el sentir de este pueblo al considerar la implantación del servicio de tranvías eléctricos como una de sus mayores aspiraciones, su más vivo anhelo; de este pueblo al que se siente unido por vínculos, que si no son los de la cuna, son tan firmes como ellos, porque también son nacidos de lo más hondo del corazón, son amor, afectos, simpatías. Añadió que para la realización de esta obra puso todos sus afanes, todos sus entusiasmos, pero que, principalmente, se debía su consecución a las facilidades otorgadas por autoridades y particulares y a la perseverancia de don

Gastón Philips, vice-presidente del Consejo de administración –allí presente– y al señor Mauvet, antiguo ingeniero director del anterior servicio –también presente–, quienes hace diez años, antes de la gran guerra europea, ya iban a establecer los tranvías eléctricos y por causa de aquella conflagración, no fue posible. Terminó expresando su ferviente deseo de que siga progresando Alicante. Una gran ovación subrayó las últimas frases del alicantino por vocación, de hecho.

Lo avanzado de la hora por haber tenido que demorar el comienzo del acto, no dio ocasión a que las primeras autoridades locales, gubernativa y municipal, hablaran como iban a hacerlo, limitándose a corresponder privada y particularmente.

En el local de la central de la electricidad, donde nos encontrábamos, se sirvió un espléndido “lunch” a los invitados.

Éstos, después, se dirigieron a ocupar los coches dispuestos para hacer el recorrido de la línea, los cuales estaban adornados con banderas españolas y alicantinas.

Seis de ellos vimos ocupados completamente, antes de partir los números 6 y 7 que, por este orden, marchaban delante llevando a las autoridades, al alto personal de la empresa y a otras personalidades.

Esto da idea de los numerosos invitados que asistieron y, por esta causa, sería prolijo enumerarlos todos y se prestaría a sensibles omisiones. Sin embargo, recordamos además de los citados, la Sra. de Philips, que iba acompañada por su hijo y por la señora de Bono, (D. Antonio), y su bella hija Pepona, a don Cristino Bermúdez de Castro, gobernador cívico-militar; D. Miguel Salvador, alcalde presidente; Sres.

Guillon, Roy y Gáldiz, del Consejo de administración, el primero vicepresidente; don Antonio Bono Luque representante en Alicante del Consejo y persona que, justo es consignar ha colaborado eficaz y estusiastamente en esta magna obra; D. Fernando Daumery, ingeniero constructor y director de "Tranvías y Electricidad", a quien por su competencia, actividad y celo se debe en su mayor parte el éxito de las pruebas, quien es el verdadero *clou* del resultado obtenido; don Cristóbal Romeu, presidente de la Cámara de Comercio; D. Enrique Meziat, presidente del Círculo Mercantil; D. Juan Grau, presidente de la Diputación; D. José Pérez García, presidente del Montepío Mercantil; Sres. Sanchiz y Diamante, ingenieros de O. P.; don Luis Sánchez Guerra, ingeniero de la J. de O. del P.; D. León Dupuy, vice-presidente del Sindicato de Exportadores de Vinos; D. Antonio Valero, director del Instituto; D. Federico Leach, el Juez Sr. Pozuelo; los directores de todos los Bancos de la plaza; jefes de Correos y Telégrafos; personal de estas dependencias y de O. P., Diputación, Municipio, Gobierno Civil; representantes de la prensa y, en general, todo lo que constituye vida oficial o social en Alicante.

Y, para que nada faltase participando en el fausto acontecimiento, el pueblo todo, lanzando vítores y aclamaciones, cubría la marcha de los coches por todo el trayecto. El espectáculo era emocionante. Ya fuera de la capital, al paso de los dos primeros coches que fueron hasta San Vicente, —empleando catorce minutos en ir y otros tantos en volver—, las gentes de las afueras afluían corriendo a la carretera y aplaudían llenas de gozo.

Al llegar a San Vicente, a pesar de que por el retraso susodicho se había retirado mucho público, el gentío que esperaba era extraordinario y en sus rostros y expresiones se manifestaba el entusiasmo, su gran alegría.

¡Por fin! Y ahora sí que lo decimos lanzando un hondo suspiro de satisfacción.

Felicitamos a la Empresa en las personas que son nuestros huéspedes y en los de casa, muy principalmente, don Venancio Echeverría y don Antonio Bono Luque.

Y no terminamos sin dedicar un recuerdo a don Nicolás Baeza, que tanta ilusión tenía en ver los eléctricos en Alicante.

Hoy ha sido inaugurado el servicio público.



Inauguración tranvía eléctrico, 28 de septiembre de 1924, coche número 6 saliendo de La Florida adornado con banderas de España y Alicante, gallardetes y flores. *Foto capturada de facebook*

Lunes 29 de septiembre de 1924

SEPTIEMBRE 1924

Diario de Alicante

PRECIO AVISO 10 CTS. TRIMESTRE 35 AÑO XV NÚM. 3.870

Oficina: Méndez Núñez, 23, entresuelo Director: EMILIO COSTA Talleres: San Fernando, 28

EL PROGRESO DE LA CIUDAD

Ayer quedó inaugurado el tranvía eléctrico

LOSA NUESTRAS

Salutación a los nuevos tranvías

Quisiera poner la veridicalidad política de un Wall-Wh...

Para ya nunca más volverá para limpiar hasta el proca...

¡Saludación, señores tranvías eléctricos, que eráis el...

La idea que por ahora nos realicéis es poco exacta y se...

Al, ya lo digo al principio: ¡querer ser un Wall-Wh...



LAS PRIMERAS VÍCTIMAS

—¿Oh caudal y tú qué? ¡ohra a la plaza de san...

Los tranvías fueron montados a la concurrencia cuando entraba...

En ella se ven dos comadronas de trenes eléctricos magníficas como magnífica es to...

La murga eléctrica la nombra la Héro-electrica Española.

Guarnaldas y guarnaldas adoran todo el local profesamente.

La puerta de salida a la carretera, correte por guarnaldas to...

Hicieron los tranvías con el señor Bona, don Venancio Echeverría...

EN LA FLORIDA A las once en la Florida se...

LAS OBRAS A la amabilidad de uno de estos señores...

Las obras han sido ejecutadas por la Compañía Tranvías y Eléctricidad...

LA SALA DE MÁQUINAS La amplia sala de máquinas...

Banco de Vizcaya bajo la dirección de don Fernando Duany...

La red actual tiene 24 kilómetros de longitud...

La compañía lleva inventadas en el transformador tranvía...

Además de mejorar y mejorar en el plano físico el servicio tranvía de Murcia...

LA BENDICIÓN El Obispo de la Diócesis doctor...

Los dos primeros buses a San Vicente.

ACCIDENTE Al paso de salir de Los Angeles...

PARA LOS PODERES Don Venancio Echeverría...

HOY DIARIO DE ALICANTE Desde las primeras horas de...

ORO VIEJO TAL DIA COMO HOY

1713.—Se nombra corregidor de Alicante al Mariscal de campo...

como se desarrolló el proyecto y hoy ha comenzado a prestarse el...

LA INAUGURACIÓN Madrid Philip cortó la guirnalda...

Los dos primeros buses a San Vicente.

ACCIDENTE Al paso de salir de Los Angeles...

PARA LOS PODERES Don Venancio Echeverría...

HOY DIARIO DE ALICANTE Desde las primeras horas de...

COMPRO REMOLCADOR PREFERIBLE CASCO DE HIERRO

TRUJOS Y ARRIOS El Galo Blanco

PIDA USTED JABON MI PERFUME AGUSTIN MORA

Ayer quedó inaugurado el tranvía eléctrico

COSAS NUESTRAS

Salutación a los nuevos tranvías

Quisiera poseer la virtud poética de un Watl-Whitman para confeccionaros un cántico digno de vosotros. Creo yo que se me ocurrirían cosas geniales al contacto espiritual de esa corriente eléctrica que es el alma y la sangre que os vivifica y os impulsa a la vibración, a la carrera, al atropello.

Pero yo nunca tuve fuerzas para trepar hasta el pináculo del Helicón y me contentaré con acogeros como lo han hecho, estos pasados días de tanteo de pruebas, los chicos de la calle; esto es, con unas cuantas volteretas y gritos de algazara.

Secretamente las impertinencias y desvíos de las amistades petulantes y adineradas. También tenemos nuestro tranvía eléctrico, y más nuevo, más fachendoso, más alegre y mejor vestido de amarillo que los tranvías de los demás. Un tranvía como los otros, para el paseo y la oficina, para negocios y visitas, para días de lluvia y noches de verano, y, sobre esto, un tranvía que cruje como las botas de reciente estreno y que avanza, sobre sus rieles tutelares, des preocupado y optimista, con la audacia, el holgorio y la intrepidez de su lozana juventud.

Ya sé que por ahora nos resultáis un poco exóticos y un tanto mareantes, nuevos tranvías de mi ciudad, pero ya os iréis aclimatando, ya os haréis a nosotros, a nuestro trato, a nuestro sol, a nuestras costumbres... Entonces, cuando os invada la desidia, la sagrada pereza que os hará más de esta tierra, llegará el buen tiempo de las mutuas confianzas, entre vosotros y la gente, de los vidrios sucios apañados con tirillas de papel, del olorcillo a cigarrera y a fritada, del andar a tumbos y trompicones, del retirarse a casa temprano... Y entonces, también habréis conquistado por entero y para siempre nuestra simpatía y nuestra amistad.

Sí; ya lo digo al principio; quisiera ser un Walt-Whitman, o un Verhaeren –me da igual– para hacer estrofas, repletas de entusiasmo científico y ciudadano, os hicieran entrar, majestuosos y tintineantes, en la región más pura de la inmortalidad y de la gloria.

BARRAGÁN

Constituyó un acontecimiento, una verdadera fiesta popular, el acto de inaugurar ayer el tranvía eléctrico.

Era un anhelo de Alicante la electrificación, era una necesidad bien sentida en la ciudad cuyo ornato y decoro urbanos exigían la desaparición de los viejos, de los destartados coches a los que des-

pidió el sábado tan sentidamente nuestro compañero “Barragán”. La perseverancia de un querido amigo nuestro, don Nicolás Baeza y el celo y el interés, puestos a prueba, de don Antonio Bono, del Banco de Vizcaya, de don Ernesto Mouvet...han logrado ¡por fin! Que ese servicio indispensable en las urbes modernas sea realidad desde ayer.

Alicante exteriorizó su satisfacción de manera muy elocuente como le correspondía, y como se merecía la mejora iniciada con tanto éxito que viene a elevar el grado progresivo de esta capital.

EN LA FLORIDA

A las once en la Florida se hallaba reunido cuanto significa y representa algo en la vida de la ciudad: autoridades civiles, militares y religiosas, comisiones de Correos, de la Audiencia, Juzgados, Telégrafos, Obras Públicas del Puerto, Riegos de Levante, Colegio de Abogados, Prensa, etc.

LA SALA DE MÁQUINAS

La amplia sala de máquinas era pequeña para contener a los invitados.

Los técnicos fueron mostrando a la concurrencia cuanto encerraba.

En ella se ven dos conmutatrices de trescientos kilovatios magníficas como magnífica es toda la instalación perfectísima y completo el cuadro de distribución con cuantos elementos de maniobra y seguridad se requirieron.

La energía eléctrica la suministra Hidro-eléctrica Española.

Fuera de la sala de máquinas instálase un altar exornado de flores y banderas de España y de Alicante. Guirnaldas y gallardetes adornaban todo el local profusamente.

La puerta de salida a la carretera, cerrada por guirnaldas también.

Hicieron los honores con el señor Bono, don Venancio Echevarría director general del Banco de Vizcaya y los técnicos y directores de la empresa señores Mouvet, Philips, Daumery, Guillón, etc.

LAS OBRAS

A la amabilidad de uno de estos señores debemos los siguientes datos:

Las obras han sido ejecutadas por la Compañía de Tranvías y Electricidad, S.A. que además es propietaria de los Tranvías de Murcia. Estas obras se han realizado con la cooperación del Banco de Vizcaya bajo la dirección de don Fernando Daumery.

La red actual tiene 28 kilómetros sirviendo además de la población, los pueblos de San Juan, Muchamiel y San Vicente.

La compañía lleva invertidos en la transformación tranviaria cuatro millones setecientas mil pesetas.

Además de mejorar y transformar en plazo breve el servicio tranviario de Murcia, acometerá muy pronto la construcción de las líneas de Muchamiel a Jijona, y la de Tángel, Villafranqueza, San Vicente, Alicante.

LA BENDICIÓN

El Obispo de la Diócesis doctor Irastorza asistido del párroco de Benalúa señor Marco y del del Asilo de Hermanitas de los Pobres señor Matarredona y actuando de maestro de ceremonias el señor Cerdá, revestido de pontifical después de las preces de ritual en el altar de que hablamos más arriba, bendijo coches y máquinas.

DOS DISCURSOS

El doctor Irastorza en la gran sal descrita, pronunció un bellissimo discurso facilitando a los propulsores de la gran obra que se inauguraba y al pueblo de Alicante por ver colmados sus anhelos.

Hizo un brillante canto al Progreso y dedicó a las excelencias de Alicante frases encendidas de entusiasmo y admiración.

Para la transformación progresiva de la ciudad, que tan magníficas condiciones naturales, parece, insinuó la necesidad de formar una Juna de Fomento en la que todos, olvidando políticas y recelos, colaboren por esta transformación que Alicante exige para igualarse, con poco esfuerzo, a Niza y otras ciudades que de su clima y sus comodidades hacen industria pingüe con la atracción del turismo.

Terminó su elocuente y entusiasta discurso felicitando a Alicante, a los iniciadores de la mejora y a los que la llevaron a cabo ofreciéndose a la ciudad para realizar esa obra que propugnaba.

Contestó al señor Obispo el Director general del Banco de Vizcaya don Venancio Echevarría pronunciando unas breves, sinceras y sentidas frases relatando cómo se desarrolló el proyecto y como se llevó a cabo hasta dotar a Alicante de la mejora que iba a inaugurarse.

También tuvo para nuestra ciudad frases de encomio y afecto así como para cuantos hicieron fácil la realización de la empresa.

UN “LUNCH”

A continuación, sirvió Samper espléndido lunch que fue pretexto para que los invitados hicieran voto por la prosperidad de la compañía.

LA INAUGURACIÓN

Madme Philipe cortó la guirnalda que cerraba el portalón de acceso a la carretera y el coche número 6 en el que iban las autoridades y que era conducido por el ingeniero-administrador Monsieur Guillón

salió de “la Florida” empavesado con banderas, gallardetes y flores.

El gentío que aguardaba, prorrumpió en aplausos que se repitieron al salir los demás coches en número de seis.

Hicieron el recorrido urbano entre el numeroso público que aplaudía el paso de los vehículos.

EN SAN VICENTE

Los dos primeros fueron a San Vicente.

En la carretera se produjeron las manifestaciones de júbilo y al llegar al pueblo culminó el entusiasmo.

ACCIDENTE

Al poco de salir de los Ángeles al paso de un coche-motor espantose la caballería de una tartana ocasionando el vuelco de esta: no hubo desgracias.

Eso fue el único accidente de ayer.

PARA LOS POBRES

Don Venancio Echeverría en nombre de la Compañía de Tranvías y Electricidad hizo un donativo de mil pesetas al gobernador y otras cantidades iguales al alcalde y al Obispo para que las distribuyeran entre los pobres.

HOY

Desde las primeras horas de hoy ha comenzado a prestarse el servicio público.

La novedad y la magnificencia y comodidad de los coches han asegurado el éxito que todos teníamos por descontado.

La informació arreplegada a la primera pàgina del diari venia il·lustrada amb un acudit que donava a entendre la importància que havia tingut tots els anys del tramvia amb la tracció a sang o tracció animal, més coneguda com el tramvia de “mules” i que d’un dia per a altre, deixava d’existir en favor de la modernitat i, també hi apareix un poema on l’autor fa un cant.



VERSOS SIN IMPORTANCIA MI ADIÓS...

Por fin, el soñado instante
se convirtió en realidad;
era de necesidad:
lo reclamaba Alicante.

Los coches desvencijados,
por mulitas arrastrados,
para siempre se perdieron.
¡Nuestros responsos sagrados
por los que tanto vivieron!

No extraño la expectación
que muestra la población
por este raro suceso.

¡Siempre causó admiración
toda idea de progreso!
Hoy la ciudad está de fiesta.
¡Bien se advierte en el semblante
de todos los de Alicante
la alegría manifiesta!

Estamos igual que el niño
que, ambicionando de antaño
un juguete con cariño,
se lo dijeron este año.

Pero, Filidor, empero,
siente un dolor muy sincero
que no lo puede ocultar.
¡Le dan las ganas de llorar
la muerte del encuarterol.

¿Qué será de ese muchacho?
¿Qué será del mozalbete?
¡Ha sido vencido el macho
por la fuerza del arete!

¿Y qué de los animales?
¡Pobres bestias resignadas!
¡Ya las veo destinadas
a los más horrendos males!

Viendo estoy al encuartero
camino de ser torero;
a los mulos en los toros...
¡Que mueran así, prefiero,
a que los maten los... loros.

*Yo, confieso que este día,
no siento gran alegría
y vuestro perdón impero...
¡Yo, para la tierra mía,
quiero más; quisiera un “metro”!*

FILIDOR

Martes 30 de septiembre de 1924



SUSCRICION
AÑO 1924 N.º 35 - Precio 35
numeros 4
Edicion 1924

Diario de Alicante





PRECIO
FRENTE 10 CS
ITRADO 35

AÑO XV - N.º 350 0

Oficinas: Méndez Núñez, 23, entreaviso * * * Director: EMILIO COSTA * * * Tableros: San Fernando, 23

Diario de Alicante

Ya funciona el tranvía eléctrico

Ayer ha comenzado a prestar servicio el tranvía eléctrico, en la red urbana y en la línea a San Vicente. Está bien.

Cuanto digamos en elogio de esta Sociedad que obró el milagro, «Tranvías y Electricidad», será poco para agradecerle lo que hizo.

Cuanto escribamos para enaltecer a ese prócer, alicantino por afecto, don Venancio Echevarría, no expresará la gratitud que Alicante y los alicantinos deben al Ilustre de Viteya, que él dirige y él inclinó en bien de nuestra ciudad. No proponemos que se dé su apellido a una de las más importantes calles de Alicante porque ¿quién sabe?, es tan efímera, a veces, la conciencia ciudadana.

Cuanto digáramos de este alicantino, recto y limpio de voluntad, verdadero inductor de las corrientes efímeras, don Antonio Bono, molestaría su modestia y no expresaría cuanto Alicante le debe. Está en las actas comisionales y en las de la Caja de Ahorros bien expresado su alicantinismo.

Demos pues, sencillas y rendidas gracias a todos, y congratulémonos con el pueblo de que lo sólido, lo deseado, lo tantas veces reclamado sea una realidad.

Ayer, anoche sobre todo, el contento, el orgullo nos rebosaba; ha ganado la población en el aspecto prócer, en fisonomía moderna, hasta en animación, con el tintineo de las campanas, con la alegría de los coches ámplos y pulidos alumbrados, ostentosamente.

P E R O...

Han ocurrido ayer los incidentes anexos a todo comienzo; ligeras interrupciones en el servicio, paradas, vacilaciones... todo natural y perdonable.

Quién achaque como defectos censurables estos ligeros tropiezos, no sabe lo que dice; quien culpe a exigencias de autoridades y vecindario, lo ocurrido, no tiene razón.

—Se fundió el tensor del cable en la curva Ramón y Cajal-Gaden, quedando allí interceplado el servicio desde las 7 de la tarde. Quien culpó a la autoridad que obligó a colocar postes provisionales, no consintiendo unas tabananas... ¡aflicta, no debe decirlo, porque no es verdad.

—Se aglomeró el público en los coches hasta 20 y más en las pla-



«¿Dice V que el fontanero lleva una paludosa lluvia?»
«Sí, ¡yo lo he visto!»
«¿Pero qué lección te da de ello? ¡de que llueva!»

Jabón Sol

HUJOS DE AMADOR NAVARRO MONÓVAR (ALICANTIL)

formas, el pasillo del coche lleno de gente, pasajeros en los estrados por fuera de los cierres.

El personal de la empresa debe ser rígido e intolerante para eso, en los primeros días sobre todo, para evitar que el abuso se haga costumbre irremediable. La autoridad debe ser también rígida. No hace falta castigar ahora; bastará con auxillar, para castigar después con razón.

—En las paradas el público sube y baja indistintamente por ambas plataformas, atropellándose, molestándose.

Tampoco debe tolerarse. El árbol que no se endereza al nacer crece ya torcido.

—Hubo un tiempo que en el antiguo tranvía urbano se daban los billetes que decían *Tranvías Electricos d'Alicante*. Luego ya en las agencias de aquel servicio se daban como billetes, matrices de billetes ya usados, viejos billetes de trayectos desaparecidos, era el noble deseo de echar fuera todo lo viejo.

Ayer, en el coche eléctrico, se entregaban viejos billetes de trayectos viejos.

¡Podían haberse despreciado, estrenando billetes; la importancia del caso lo userecia.

—Los tranvías en las curvas chirrían desagradablemente.

No tiene razón quien nos pide que nos «melamos» con la empresa por esto; es más práctico pedir que engrasen los rieles en las curvas.

Carmelo Establier
APARICIO, 9

Almacén de colonias, sacalons y salazones.

Sacos de yute y algodón confectionados en su fábrica

«LA TANGELINA»

ALICANTE

Aparicio, 31 — Teléfono, 627.

SUBASTA

El día 10 de octubre próximo y por voluntad de su dueño se venderá en pública subasta una casa en esta ciudad calle del Socorro (Arrabal, Roig) número 77 por el tipo en alza de 4.000 pesetas. El acto se celebrará en la Notaría de don José M.ª Laguna Anorín (San Fernando 45 ent.º) y en dicha oficina constan las condiciones que han de regir para tal venta.

LA IMPERIO
Recomendamos nuestro SUJETA PECHOS de una cincuenta

Ya funciona el tranvía eléctrico

Ayer ha comenzado a prestar Servicio el tranvía eléctrico, en la red urbana y en la línea a San Vicente. Está bien.

Cuando digamos en elogio de esta Sociedad que obró el milagro, “Tranvías y Electricidad”, será poco para agradecerle lo que hizo.

Cuanto escribamos para enaltecer ese prócer, alicantino por afecto, don Venancio Echevarría, no expresará la gratitud que Alicante y los alicantinos deben al Banco de Vizcaya, que él dirige y él inclinó en bien de nuestra ciudad. No proponemos que se dé su apellido a una de las más importantes calles de Alicante porque ¿quién sabe?, es tan efímero, a veces, la conciencia ciudadana...

Cuanto dijéramos de este alicantino, rico y limpio de voluntad, verdadero inductor de las corrientes eficaces, don Antonio Bono, molestaría su modestia y no expresaría cuanto Alicante le debe. Está en las actas consistoriales y en las de la Caja de Ahorros bien expresado su alicantinismo.

Demos pues, sencillas y rendidas gracias a todos, y congratulémonos con el pueblo de que lo soñado, lo deseado, lo tantas veces reclamado sea una realidad.

Ayer, anoche sobre todo, el contento, el orgullo nos rebosa; ha ganado la población en aspecto prócer, en fisonomía moderna, hasta en animación, con el tintineo de las campanas, con la alegría de los coches amplios y pulidos alumbrados ostentosamente.

PERO...

Han ocurrido ayer los incidentes anexos a todo comienzo; ligeras interrupciones en el servicio, paradas, vacilaciones... todo natural y perdonable.

Quién achaque como defectos censurables estos ligeros tropiezos, no sabe lo que dice; quien culpe a exigencias de autoridades y vecindario, lo ocurrido no tiene razón.

—Se fundió el tensor del cable en la curva Ramón y Cajal-Gadea, quedando allí interceptado el servicio desde las 7 de la tarde. Quien culpó a la autoridad que obligó a colocar postes provisionales, no consintiendo unas columnas ridículas, no debe decirlo, porque es verdad.

—Se aglomeró el público en los coches hasta 20 y más en las plataformas, el pasillo del coche lleno de gente, pasajeros en los estribos por fuera de los cierres.

El personal de la empresa debe ser rígido e intolerante para esto, en los primeros días, sobre todo, para evitar el abuso se haga costumbre irremediable. La autoridad debe ser también rígida. No hace falta castigar ahora: bastará con auxiliar, para castigar después con razón.

—En las paradas el público sube y baja indistintamente por ambas plataformas, atropellándose, molestándose.

Tampoco debe tolerarse. El árbol que no se endereza al nacer crece ya torcido.

—Hubo un tiempo que en el antiguo tranvía urbano se daban los billetes que decían: *Tranvais Electriques d’Alicante*. Luego ya en las agonías de aquel servicio se daban como billetes, matrices de billetes ya usados, viejos billetes de trayectos desaparecidos, era el noble deseo de echar fuera todo lo viejo.

Ayer en aquel coche eléctrico, se entregaban viejos billetes de trayectos viejos.

¡Podían haberse despreciado, estrenando billetes; la importancia del caso lo merecía!

—Los tranvías en las curvas chirrían desagradablemente.

No tiene razón quien nos pide que nos “metamos” con la empresa por esto; es más práctico pedir que engrasen los rieles en las curvas.

Miércoles 29 de octubre de 1924

Diario de Alicante

PRECIO: NÚM. 10 CS. SEMANAL 35

AÑO XV - NÚM. 3905

OCTUBRE 1924

Director: EMILIO COSTA

Talleres: San Fernando, 28

Edición: Míndez Núñez, 23, catresuelo

CENTRAL CINEMA

HOY
EL CRIMEN DE MÓNICA
y Terco Cámpa

MAÑANA HOY
EL PRÍNCIPE ESCULTOR
(Programa aparte)

ERNIA
BESIDAD
ARICES

Los eléctricos

De primera importancia el tránsito urbano, como el viaje de la semana, hasta la plaza de Navarro Rodrigo. Después de Sevilla la vía, cuando ya era terminada la inauguración de la línea eléctrica, obediendo a las necesidades, se dio el traslado temporal los rieles por la calle de San Agustín. Fue así la variación porque el público, que al día siguiente de este servicio tan necesario, y, no obstante, que el público la inauguración de los eléctricos, tan necesarios, que visan a abaratar muchos trabajos y otras clases de servicios, lo cual en la vida de aquella barriada.

Por las obras de acondicionamiento de la calle de Joaquín Costa, hasta ahora, no pudo el eléctrico entrar en Benalúa y quedaban los coches en la carretera de Ojalá, esquina a la calle de Medina, donde el público había de ir a buscarlos.

Utilizable ya la calle de Joaquín Costa, se inauguró el servicio completo de Benalúa pero, como está en el mismo caso, por la desaparición de las tarifas, veas.

ABAJA
RA TODOS

DEFENSA del poder y oportuna colocación, para los profesionales, tal como el jefe Manuel Aguirre.

ABAJA
RA TODOS

DEFENSA del poder y oportuna colocación, para los profesionales, tal como el jefe Manuel Aguirre.

"Pensión Navero"

Gran día de estreno
Españoles Indígenas
Cocina de primer orden
Frío calientes-Panadería
Preferente entre todos
Propietario: Juan Guillera
NOVELLA

¡Enfermas! "Va llegó el día"

El 1.º de Noviembre próximo se abrirá al público la Clínica Homeopática "Santa Sofía", situada en la calle número 5, 1.º, frente al mercado de San Agustín, donde el doctor Ildefonso D. José Abad Navarro atenderá con la amabilidad que caracteriza a tantos enfermos, sobre todo a los que, en las horas de su actividad, se ocupan de las labores de su profesión.

Especial de 10 de la mañana a 1 de la tarde.
Fisiológica de 3 a 5 de la tarde.

Consulta especial de "Otorrino-laringología" por el doctor Ildefonso, en cualquiera de los dos consultorios.

El doctor se establecerá en una consulta gratuita para poder que sea posible, que los enfermos preparen de un modo del aliento de la vida y rehabilitado por el Ayuntamiento, que se le ponga a disposición.

VIDA DEPORTIVA

PARA EL DOMINGO

Se quita la afición de la lectura de partidos y ya se nos ha enviado una carta previniendo de toda esta que para ser tratada en la intimidad del Club Nacional ya que los que la van a recibir son socios de dicha entidad.

A ya que debemos decir que se trabaja para que no trascienda el domingo sea que haya partido de fútbol.

Por lo tanto se necesita organización y al efecto se ha hecho gestiones cerca del Stadium de Manisa y del La Línia para poder encontrar cualquiera de estos equipos con el que se fuese con los jugadores alicantinos que se han desplazados a Valencia.

UNA RECTIFICACION

El Club Deportivo de Torrevecilla nos recuerda el siguiente telegrama:

"El resultado del partido celebrado en La Línia fue el de uno a uno, tras una buena Torrevieja penaliza."

Como es de justicia una rectificación, así queda consignada, sin ser contenido al efecto la importancia para que ayer mismo hubiera quedado resuelta la verdad a la que el Club Nacional cito.

Este importante seminario de deportes cartagenero ha organizado su publicación de memoria.

Ha dirigido a nuestro compañero José Marco para correspondencia en Alicante.

COMO DEBE SER EL FUTBOL

El presidente de una Federación catalana de fútbol ha hecho estas declaraciones:

"El fútbol es de por sí violento y sin sus valores deportivos, entre otros, la rapidez, la complejidad atlética y la valentía,

¡Estudiantes, ob...

No comparen estudiantes en las escuelas, que se les sancione en sus estudios.

CASA R' JORDI
Plaza 1.º de San Agustín

Casa para al alquiler en las oficinas de "Alicante" por un precio desde 750 pesetas al mes.

"El fútbol es de por sí violento y sin sus valores deportivos, entre otros, la rapidez, la complejidad atlética y la valentía,

El fútbol es de por sí violento y sin sus valores deportivos, entre otros, la rapidez, la complejidad atlética y la valentía,

Los eléctricos

De primera intención el tranvía entraba, como el viejo de fuerza animal, hasta la plaza de Navarro Rodrigo. Después de tendida la vía, cuando ya era inminente la inauguración de la fuerza eléctrica, obedeciendo órdenes, sin duda, lógicamente dadas, se varió el trazado tendiendo los rieles por la calle San Agatángelo. Fue justa la variación porque el público de plaza adentro, que es mucho, quedaba excluido de este servicio tan necesario. Y, ansiosamente, esperó el público la inauguración de los eléctricos, tan suspirados, que venían a ahorrar molestias sufridas por otras clases de locomoción, facilitando la vida a aquella barriada.

Por las obras de alcantarillado de la calle Joaquín Costa, hasta ahora, no pudo el eléctrico entrar en Benalúa y quedaban los coches en la carretera de Ocaña, esquina a la calle de Medina, donde el público había de ir a buscarlos.

Utilizable ya la calle de Joaquín Costa, se inauguró el servicio completo de Benalúa, pero... casi se está en el mismo caso, por la desproporción de las tarifas.

Véase.

El trayecto de Mártires a Benalúa acaba en la esquina de la calle Medina, como antes, porque hasta allí cuesta el billete 10 céntimos.

Desde aquí a la parada discrecional de la calle San Agatángelo, cuesta otros 5 céntimos y de esta parada, hasta la otra de la plaza de Navarro Rodrigo, otros 5 céntimos. Es decir, que si un viajero quiere ir desde Mártires a Benalúa –propia mente dicho, porque apearse en plena carretera, en la esquina de Medina, es no llegar a Benalúa– le cuesta 15 céntimos. Además, desde la plaza de Navarro Rodrigo a Alfonso XII el billete vale 10 céntimos, pero si se les ocurre tomar el tranvía en la esquina de la calle Alberola –cincuenta pasos antes de llegar a la plaza de Navarro Rodrigo– ya cuenta el trayecto 15 céntimos lo que además de quedar las cosas tan mal como estaban, y siendo ilógico, beneficia enormemente a los automóviles que por 10 céntimos hacen el trayecto, si no con tanta comodidad, con igual rapidez.

Nos parece que la Compañía explotadora debía unificar el precio de este trayecto de Benalúa –corto de sí, como la mayoría de los urbanos– a diez céntimos por cualquier trayecto y con ello evitaría el desbarajuste actual, que aturde al viajero, facilitando la utilización de los tranvías, restringida ahora un tanto por lo que apuntado queda.

Así, por lo menos, lo comenta el público que es, a la postre el voto de más fuerza.

Sábado 8 de noviembre de 1924



Los eléctricos

Decíamos hace pocos días en estas columnas, hablando de la tarifa de precios del tranvía de la línea de Benalúa, que era una aberración cobrar 15 céntimos si el viajero que quería apearse, en el trayecto de Mártires a Benalúa, en la calle de San Agatángelo a plaza de Navarro Rodrigo.

Parece que la compañía comprendió la razón de nuestra queja, que nosotros oímos al público y en cuyo nombre la expusimos, y desde hace tres días están unificados los trayectos. Es decir, que ahora desde cualquier parada en que se tome el coche, en sentido ascendente, hasta la misma plaza de Navarro Rodrigo cuesta el billete 10 céntimos. Y en sentido descendente, aunque se monte en la calle de San Agatángelo, hasta la plaza Alfonso XII, 10 céntimos también.

Celebramos que la compañía atendiese la anomalía que DIARIO DE ALICANTE le transmitió en nombre del público.

Un accidente tranviario hiere a cuatro personas

Ayer tarde el tranvía número 10 arrolló entre las calles de Aloña y carretera de Ocaña a un carro en que regresaban de cazar varios amigos.

El topetazo fué enorme quedando destrozado el carro.

Los que en él viajaban resultaron heridos. Eran estos Cesareo Rodríguez de 25 años de edad, Mariano Vidal de 40, José Moya Pastor de 29 y Angel Martínez Albertos.

Los tres primeros presentaban heridas leves; el último quedó herido de gravedad.

En la Casa de Socorro se les prestó auxilios urgentes por los facultativos de guardia.

Lunes 17 de noviembre de 1924



Amb la posada en marxa de la línia elèctrica la regularitat del transport entre Mutxamel-Sant Joan d'Alacant-Santa Faç i Alacant sembla que fou satisfeta en el transport del veïnat cap a la capital i viceversa, per unes dècades de les quals no en tenim cap tipus de queixa escrita, ara si, gràfica d'eixes fotos amb els tramvies plens els dies de major festivitat com el dia de la Santa Faç que resultaven insuficients de capacitat per a tanta població.

De desembre de 1958 tenim a l'Arxiu Municipal de Sant Joan d'Alacant –AMSJA– la següent circular en la qual es posa de manifest la insuficiència de capacitat per absorbir la població de Sant Joan d'Alacant amb el servei tramviari.

4/G.357-16//2

Ayuntamiento
de
SAN JUAN DE ALACANT

Ilmo. Señor:

Este Ayuntamiento de mi presidencia se ve obligado a formar el presente escrito a V.I. relatando un grave problema que desde hace varios años tiene este pueblo, y relativo a sus relaciones de transporte con la Capital.

En repetidas ocasiones este Ayuntamiento ha requerido a D. Salvador Rodríguez Andueza para que prestara servicio de transporte de viajeros entre SAN JUAN y ALICANTE, utilizando al efecto los coches que el tiene en servicio entre Campello y Alicante, los cuales tienen parada en San Juan, si bien no toman, hasta hoy viajeros entre San Juan y Alicante, alagando el Sr. Andueza de que no podía desamparar dicho cometido por cuanto por oposición de la Compañía de Tranvías se le había prohibido efectuar tráfico entre San Juan y Alicante.

El pueblo de San Juan, por motivos muy conocidos de V.I., ha visto aumentada en proporciones bastante exageradas su población, debido entre otros factores a la carencia de viviendas de numerosas proletarias, que teniendo su centro de trabajo en Alicante, han tenido que buscar su vivienda en San Juan. Y así a ello unimos el gran número de personas actualmente empleadas en el laboreo de la tierra, van y vienen a San Juan, cuya extensa huerta está casi totalmente dedicada al cultivo del tomate, comprendiendo V.I. la necesidad de dote a San Juan de un servicio de Autobuses que lo una con la Capital; sobre todo en las horas de entrada y salida del trabajo, pues el servicio que presta la Compañía de Tranvías es sensiblemente el de hace veinte años, siendo el mismo a todas luces insuficiente para el actual tráfico de viajeros existente entre ambas poblaciones.

Que movida esta Corporación por las necesidades que cada día aumentadas consulta el presente escrito de Suplica a V.I. de que al ser el servicio de Tranvías, actualmente dependiente de ese Municipio, se sirva recabar de la Autoridad competente se autorice al actual concesionario de la línea de Campello a Alicante, para efectuar tráfico de viajeros entre San Juan y Alicante, con lo que tendría una fácil y acertada solución al grave problema de tráfico que tiene planteado este pueblo de San Juan.

*Poniendo en esta necesidad pública y en la conveniencia de encontrarse una solución a este grave problema, este Ayuntamiento, haciéndose eco de las necesidades relacionadas, forma la este escrito en la seguridad de que por V.I. se ha de tomar en consideración nuestra antigua súplica y solución así este problema.

Dios guarde a V.I. muchos años.
San Juan de Alicante, 18 de Diciembre de 1958.
El Alcalde

Señor Alcalde, Presidente del Excelentísimo Ayuntamiento de ALICANTE.

AMSJA 857-16-2

Alcalde d'Alacant: Agatàngelo Soler Llorca (2 de febrer de 1958-31 de gener de 1961)

Alcalde de Sant Joan d'Alacant: Agustín Pastor Orts (1949-1966)

TRANSCRIPCIÓ

Ilmo. Señor:

Este Ayuntamiento de mi presidencia se ve obligado a formular el presente escrito a V.I. relatando un grave problema que desde hace varios años tiene este pueblo, y relativo a sus relaciones de transporte con esa Capital.

En repetidas ocasiones este Ayuntamiento ha requerido a D. Salvador Rodríguez Buades para que prestara servicio de transporte de viajeros entre SAN JUAN y ALICANTE, utilizando al efecto los coches que él tiene en servicio entre Campello y Alicante, los cuales tienen parada en San Juan, si bien no toman, hasta hoy viajeros entre san Juan y Alicante, alegando el Sr. Buades de que no podía desempeñar dicho cometido por cuanto por oposición de la Compañía de tranvías le había prohibido efectuar tráfico entre San Juan y Alicante.

El pueblo de San Juan, por motivos muy conocidos de V.I., ha visto aumentada en proporciones bastante exageradas su población, debido entre otros factores a la carencia de viviendas de numerosos productores, que teniendo su centro de trabajo en Alicante, han tenido que buscar su vivienda en San Juan. Y si a ello unimos el gran número de personas actualmente empleadas en el laboreo de la tierra, van y vienen a san Juan, cuya extensa huerta está casi totalmente dedicada al cultivo del tomate, comprenderá V.I. la necesidad de dotar a San Juan de un servicio que presta la Compañía de Tranvías es sensiblemente el de hace veinte años, siendo el mismo a todas luces insuficiente para el actual tráfico de viajeros existente entre ambas poblaciones.

Que movida esta Corporación por las necesidades que quedan apuntadas formula el presente escrito de Súplica a V.I. de que al ser el servicio de Tranvías, actualmente dependiente de ese Municipio, se sirva recabar de la Autoridad competente se autorice al actual concesionario de la línea de Campello a alicante, con la que tendría una fácil y acertada solución al grave problema de tráfico que tiene planteado este pueblo de san Juan.

Pensando en esta necesidad pública y en la conveniencia de encontrarle una solución a este grave problema, este Ayuntamiento, haciendo eco de las necesidades relacionadas, formula este escrito en la seguridad de que por V.I. se han de tomar en consideración nuestra antigua aspiración y solución a este problema.

Dios guarde a V.I. muchos años.

San Juan de Alicante, 18 de diciembre de 1958

El Alcalde

Señor Alcalde-Presidente del Excelentísimo Ayuntamiento de ALICANTE.

DESAPARICIÓ DEL "4"

Sábado 31 de agosto de 1963

INFORMACION

DIARIO DEL MOVIMIENTO EN ALICANTE

Año XXIII - Núm. 208 LOS Ptas.

SABADO, 31 DE AGOSTO DE 1963

LA QUINTANA, 42

TELEFONOS: 11961 - 1726 - 1745

APARTADO: 791 - FRANQUEO CONCERTADO

SABANAS
Mesalina
Teléfono 51524
ELCBE

ALICANTE, SU VIDA Y SUS PROBLEMAS

La Jornada

El tranvía de la hoeta

Trabaja para solucionar los problemas de transporte de los habitantes de Alicante. El tranvía de la hoeta es un medio de transporte que ha sido muy útil para los habitantes de Alicante. Sin embargo, en los últimos tiempos ha sufrido una gran disminución de usuarios, lo que ha obligado a la empresa a tomar medidas para mejorar su servicio.

ENTRE HOY Y MAÑANA, relevo en los transportes públicos entre Alicante y Muchamiel

La efervescencia del costo de la energía eléctrica, natural y otros, a los efectos familiares (no hay límites de luz y agua)

La entidad inglesa «Tramway Engineering» está interesada por la historia de nuestros tranvías

El pasado 16 de agosto, un grupo de técnicos de la entidad inglesa «Tramway Engineering» visitó Alicante para estudiar el estado de los tranvías de esta ciudad. Los representantes de la entidad inglesa se reunieron con los responsables de la empresa de tranvías de Alicante y con algunos miembros del Ayuntamiento para discutir los problemas de los tranvías y las posibilidades de mejorarlos.

LOS ESTRENOS

ANGELAS POR MÍ
En esta ocasión, la obra de teatro de los señores de la compañía de teatro de Alicante, dirigida por el Sr. Ángel, es una obra que trata de la vida de una mujer que lucha por su independencia y su dignidad.

Los jugadores fueron entrevistados por Sebastián Trillas

Se les vio en el estadio de fútbol de Alicante, donde se celebró un partido de fútbol. Los jugadores fueron entrevistados por Sebastián Trillas, quien les preguntó por su experiencia en el campo y por sus expectativas para el futuro.

CUPON FEO CIEGOS 387
CUPON PRESENCIA APTD

Rafael Francisco Servero Bonastre
El niño
Una vez más, Rafael Francisco Servero Bonastre presenta una obra que trata de la vida de un niño que lucha por su futuro.

Don Francisco Samper Cases
El señor
Una obra que trata de la vida de un señor que lucha por su dignidad y su futuro.

Exámenes en el Instituto de Enseñanza Media de Alicante
El Instituto de Enseñanza Media de Alicante ha convocado los exámenes de acceso a los cursos de primer y segundo de enseñanza media para el curso 1963-64.

Escuela Municipal de Bellas Artes
La escuela municipal de bellas artes de Alicante ha convocado los exámenes de acceso a los cursos de primer y segundo de enseñanza media para el curso 1963-64.

Exámenes de Formación Cívico-Política
El Ayuntamiento de Alicante ha convocado los exámenes de formación cívico-política para los ciudadanos de Alicante.

Manufacturas PERISO
Fabrica de artículos de cuero y textil. Dirección: Calle de la Libertad, 10. Alicante.

HOY
FARMACIA DE GUARDA
El centro de guardia las aperturas de las farmacias de Alicante.

VIDA RELIGIOSA
SANTUAL
Una obra que trata de la vida religiosa en Alicante.

Manufacturas PERISO
Fabrica de artículos de cuero y textil. Dirección: Calle de la Libertad, 10. Alicante.



Ha llegado la hora amigos, de decir adiós a otra línea de tranvía; hace años, por lo menos una decena, desapareció la número “1”, por cierto que ahora ha sido reemplazada, siguiendo parte de su trayecto, por unos autobuses. Ahora, esta noche, concluye el servicio del disco número “4”, un servicio ciertamente, sexagenario, pero de una utilidad evidente. El domingo, día primero de septiembre estrenamos línea de autobuses hasta Muchamiel, sustituyendo a la caduca concesión tranviaria, y Alicante se queda con una línea menos en activo. Media docena de rutas, de las que cinco son urbanas y la otra interurbana: Carolinas, San Vicente, San Blas, Pla-Hospital, Florida y Benalúa, o lo que es lo mismo, los discos 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8. Los “Saltos” están motivados por las 2 ausencias citadas.

EN INGLATERRA ESTÁN INTERESADOS POR NUESTROS TRANVÍAS

Ha sido una coincidencia que precisamente por estas fechas permaneciese en Alicante Mr. Bryan Woodriff, que es miembro de una curiosísima institución inglesa: la “Tramway Museum Society” que fue fundada en 1955 y tiene en la actualidad unos 600 socios. La “Tramway” tiene más de una treintena de tranvía, naturalmente en plan de exposición permanen-

te, casi todos ellos en funcionamiento en unos terrenos adquiridos “ad hoc” para deleite propio y de quienes desean visitar tan curioso museo. Hay tranvías ingleses, escoceses e irlandeses, incluso tienen un vehículo tipo “Imperial”.

Incidentalmente Bryan está en Alicante y leyó nuestro reportaje publicado hace unos días, precisamente el que hacía referencia a los tres sistemas de locomoción que se han utilizado para movilizar los coches de la línea “4”, el vapor, la tracción animal y la electricidad. Nos buscó y rogó autorización –concedida “ipso facto”, naturalmente– para reproducir nuestro reportaje en el periódico de la “Tramway Museum Society” e incluso pidió la curiosa fotografía, muy de los dulces años veinte, que ilustraba aquella información. Bryan está recogiendo mucho material sobre la ya larga historia de los tranvías alicantinos, y asegura, entre otras cosas, que desconocía se hubiese empleado vapor como sistema de locomoción de un tranvía. Regresa mañana a Inglaterra por supuesto que muy satisfecho por el material informativo que unos y otros le hemos proporcionado. Los tranvías alicantinos –su historia y documentos gráficos– se incorporan al repertorio del museo británico.

HOY A LAS DIEZ DE LA NOCHE, ÚLTIMO SERVICIO DEL “4”

Ya está dicho: con agosto concluye el “4”. El último tranvía de esta línea saldrá esta noche, a las diez, desde el Portal de Elche rumbo a Muchamiel. Viaje de ida y vuelta, con adiós definitivo. El tranvía de la huerta, en activo durante sesenta años y pico, **va a ser reemplazado por el autobús**, como se sabe y respecto a su trayecto, principalmente por la capital, ya se han dicho aquí muchas cosas que no han sido atendidas.

Los autobuses partirán de la plaza del Mar, en el mismo punto tendrán establecida la meta. Pero no hay que adelantarse al raid informativo del día: despedamos al tranvía, achacoso y lento, entrañable y ruidoso, pero tenaz en su función. Doce lustros de la historia de Alicante y de los pueblos de San Juan y Muchamiel pueden dar fe de la rentabilidad práctica del tranvía que hasta ahora han unido la urbe capitalina con las cercanas poblaciones de nuestra huerta.

UN DURO, ALICANTE-MUCHAMIEL EN AUTOBÚS

La Alcoyana, entidad de transportes de veterana función entre Alcoy y Alicante, prestará a partir de mañana, domingo el servicio que ahora deja vacante el tranvía. Nace pues, una línea de autobuses, si bien, como recalcan, tiene carácter provisional y ha sido concedida a precario.

Nosotros hemos interesado de la Alcoyana lo que en este aspecto de las comunicaciones entre Alicante y San Juan y Muchamiel tiene más importancia: el coste del billete. Nos han facilitado todos los detalles, si bien no es preciso dejar constancia literal. Si diremos que el billete desde Alicante a Muchamiel costará cinco pesetas, para evitar el nunca grato uso de los céntimos, complejo y a veces molesto. Veamos el detalle de los trayectos parciales: de Alicante a Vistahermosa, dos pesetas; a Santa Faz tres; a San Juan cuatro pesetas. Otros: desde Muchamiel a San Juan dos pesetas; a Santa Faz tres; desde San Juan a Santa Faz dos; a Vistahermosa tres... En principio no habrá billetes de tipo reducido de ida y vuelta, generalmente para los trabajadores, porque ello ha de ser concedido por la superioridad. Es de advertir la conveniencia de que se reclame este beneficio para las clases trabajadoras que por muy diversas circunstancias se ven obligados a usar este medio de transporte. En este caso concreto serían las más perjudicadas. El billete de tranvía Alicante-Muchamiel cuesta tres pesetas y el popular de ida y vuelta 3'70. La diferencia entre esta última cantidad y los dos duros al doble viaje en autobús tiene que afectar forzosamente al presupuesto doméstico. Esperemos que se arregle.

FERNANDO GIL



San Juan

Los tranvías de la huerta

SAN JUAN. (Corresponsal. M. Sánchez Buades).—Extraordinario interés ha suscitado en los pueblos de San Juan y Muchamiel la noticia aparecida en las columnas de "INFORMACION" del pasado miércoles, dando cuenta de la inminente sustitución de los tranvías del disco 4 por un servicio de autobuses. En tertulias y conversaciones viene siendo tema obligado, dándose las más diversas opiniones sobre la sustitución y recorrido del nuevo servicio.

Se dan versiones para todos los gustos, aceptándose en general como más conveniente la que fija como final de trayecto la plaza de San Antonio, por considerar este punto más céntrico que la Puerta del Mar. Sin embargo en el general sentir de todos los usuarios predomina una sugerencia que consideramos acertada, de ser posible su realización, para un servicio que, sin reserva alguna y a todos los efectos, debe ser considerado como urbano. Según esta opinión, los autobuses podrían muy bien hacer su entrada por la Explanada, con parada en la Puerta del Mar; seguir su recorrido por la Rambla de Méndez Núñez, con una segunda parada cerca de la plaza del mercado, por ejemplo junto a las escalerillas donde comienza la calle Díaz Moreu, y su salida por la fábrica de tabacos, con una tercera parada entre éste centro fabril y la plaza de la Misericordia. De este modo, tanto los trabajadores del puerto, como los agricultores y empleados de la fábrica de tabacos, que constituyen el núcleo principal de productores con residencia en los pueblos y caseríos de la huerta, quedarían más cerca de sus respectivas ocupaciones.

Al diari INFORMACIÓN d'Alacant apareixen algunes informacions al respecte de la nova línia d'autobusos entre Mutxamel i Alacant. Del corresponsal de Sant Joan d'Alacant Manuel Sánchez Buades llegim dues informacions dirigides als usuaris sobre les incerteses del projecte d'autobusos.

Martes 20 de agosto de 1963

Pero la carta del señor ingeniero jefe de Obras Públicas aparecida el jueves, ha sido como una ducha fría. La Estación de Autobuses es, sin disputa, el punto menos indicado para la llegada y partida del nuevo servicio de autobuses, porque lejos de resolver el problema actual, lo que haría sería agravarlo, tanto económicamente como en cuanto al ahorro de tiempo se refiere, ya que una vez llegados a la estación, habrían que trasladarse a la plaza del Generalísimo en busca de un tranvía que les llevara al mercado o fábrica de tabacos o hacer andando un recorrido de varios kilómetros.

Antes de adoptar la determinación definitiva, debe estudiarse detenidamente esta cuestión, teniendo en cuenta el elevado número de trabajadores de estos pueblos que diariamente se desplazan a la capital y que en un elevado porcentaje hacen diariamente un doble servicio de ida y vuelta.

Viernes 23 de agosto de 1963

INFORMACION

DIARIO DEL MOVIMIENTO EN ALICANTE

Año XXIII - Núm. 201 DOS Ptas. VIERNES, 23 DE AGOSTO DE 1963

LE B
Estos
el
del
ple
ma
bar

Dep. Legal A-4-1963

«LA VILLA Y CASTILLO DE GUADALEST»

un libro de Vicente Ramos

LOS TEMAS DEL DIA

Elda ampliará su colonia residencial en Playa Lisa

EL AUTOBUS DE MUCHAMIEL (DICE EL AYUNTAMIENTO) PARTIRA DESDE LA PUERTA DEL MAR

PUERTA DEL MAR - MUCHAMIEL, EN AUTOBUS

Tenemos una noticia relacionada con la supresión de la línea tranviaria que tiene el disco número 4 y con la inmediata puesta en servicio de autobuses que enlazarán directamente a la capital con esos dos pueblos de la fértil huerta alicantina que responden a los nombres de Muchamiel y San Juan de Alicante. Nos dicen que el tranvía dejará de funcionar el día 31 de agosto, sábado, y que lógicamente el autobús entrará en servicio el día primero de septiembre. Respecto a la parada final y al trayecto por el interior de la capital, ya se sabe el alcance de los criterios vertidos en las «Cartas al Director» por nuestros lectores. De «muy buena tinta», como suele decirse en algunos textos reporteriles, sabemos la versión municipal respecto al punto de partida, y por lo tanto lugar de llegada, de esos autobuses sustituidores del tranvía: el lugar elegido es la Puerta del Mar, don

de, como se sabe, también se detienen para los mismos fines los autobuses de Campello y Olaya de San Juan. Tal y como nos lo dicen, contado queda. Opinen los usuarios, por si acaso no les gusta el sitio elegido

FERNANDO GIL

El mateix 31 d'agost, ja apareix al diari INFORMACIÓN la posada en marxa de la línia d'autobusos LA ALCOYANA, S.A. que farà el trajecte entre Alacant i Mutxamel.

A continuació expose els horaris que s'anunciaven:

Sábado 31 de agosto de 1963

PAGINA SEGUNDA

AUTOMOVILES

LA ALCOYANA, S. A.

ALCOY - ALICANTE

Servicio PROVISIONAL en autobuses desde Muchamiel a Alicante

Esta empresa tiene el honor de participar al público que precise trasladarse desde Muchamiel a Alicante o viceversa, que la Jefatura de Obras Públicas, por orden de la Dirección General de Transportes Terrestres, ha ordenado a esta empresa, que desde el día 1.º de Septiembre, absorba el tráfico de viajeros, entre estos dos puntos, por cesar de prestarlo la compañía de Tranvías. Esta empresa, tiene que hacer constar que el transporte por nuestra cuenta, no es definitivo, sino, DE MANERA PROVISIONAL Y A PRECARIO.

Como prueba; y susceptible de modificación, las horas de servicio, serán las siguientes:

<u>Salidas de MUCHAMIEL</u>	<u>Salidas de ALICANTE</u>
6'—	6'—
6'30	6'30
7'—	7'—
7'30	7'30
8'—	8'—
8'30	8'30
9'—	9'—
10'—	10'30
11'—	11'30
12'—	12'30
13'—	13'30
14'—	—
—	16'—
16'30	17'—
17'30	18'—
18'30	18'30
19'—	19'—
19'30	19'30
20'—	20'—
20'30	20'30
21'—	21'—
21'30	21'30
22'—	22'—
22'30	—

Las paradas en los puntos de salida y trayectos y también de manera provisional, han sido fijadas de esta forma:

MUCHAMIEL	—	Raballet
"	—	Droguería
"	—	Cine de Verano
SAN JUAN	—	Bar Pepe
"	—	Mitad trayecto San Juan-Santa Faz
SANTA FAZ	—	Plaza
"	—	Venta del abuelo
VISTAHERMOSA	—	Aproximadamente en el cruce
ALICANTE	—	Puerta del Mar

Domingo 1 de septiembre de 1963

SERVICIO METEOROLÓGICO

GOBIERNO DE ALICANTE
Ponza, 24.8 barómetros. El tiempo probable mañana...

INFORMACION
DIARIO DEL MOVIMIENTO EN ALICANTE

Año XXIII - Núm. 269 2.50 Ptas. DOMINGO, 1 DE SEPTIEMBRE DE 1963

TURISTA
CENTENARIO

MARZO DE 1971... en un aniversario de una centuria de existencia...

SUIZA:
NUEVO PARTIDO POLITICO
CONTRA EXTRANJEROS

Dirigido especialmente a expatriados de allí o españoles e italianos

BERNO, 31 (EFE). Un nuevo partido político suizo que tiene como finalidad principal la repulsa de los extranjeros...

Muchos votantes considerarán al partido como "fascista", por ello, parece que no tendrá un gran apoyo popular.

EL GOBIERNO NO PUEDE
CONCRETAR

BERNO, 31 (EFE). En relación con la creación de un nuevo partido político suizo...

Los empresarios reaccionaron con gran alegría la gran actividad que en la actualidad se vive en el sector de las industrias...

BERNO, 31 (EFE). El día de hoy se ha celebrado en Berna una reunión de los miembros del partido liberalista...

En el Ayuntamiento presidido Wilson sus palabras expresaron los deseos políticos de los partidos...

SE AGRIAN LAS RELACIONES
ENTRE PAKISTAN Y EE. UU.

POR LOS ACUERDOS PAKISTANES
CON CUBA Y CHINA ROJA

WASH DC, 31 (EFE). La ciudad de Washington personal del presidente Kennedy al secretario de Estado...

El motivo de esta protesta se encuentra en una carta-amenaza de los ministros de Pakistán y Estados Unidos...

FROM SUEZ FEED
WASHINGTON, 31 (EFE). Funcionarios de la Agencia para el Desarrollo Internacional...



ALLEGÓ DE STEFANO
MILANO... (Foto FERRE)

EXPOSICION DE PRODUCTOS
ESPAÑOLES, EN MEJICO

Chile desea incrementar el Comercio con España

SANTO DOMINGO, 31 (EFE). El presidente de la Cámara española de Comercio Exterior...

El comercio de España en Santiago, San Pedro de Macoris y San Juan de los Rios...

El comercio de España en Santiago, San Pedro de Macoris y San Juan de los Rios...

El comercio de España en Santiago, San Pedro de Macoris y San Juan de los Rios...

El comercio de España en Santiago, San Pedro de Macoris y San Juan de los Rios...

El comercio de España en Santiago, San Pedro de Macoris y San Juan de los Rios...

El comercio de España en Santiago, San Pedro de Macoris y San Juan de los Rios...

El comercio de España en Santiago, San Pedro de Macoris y San Juan de los Rios...

El comercio de España en Santiago, San Pedro de Macoris y San Juan de los Rios...

El comercio de España en Santiago, San Pedro de Macoris y San Juan de los Rios...

El comercio de España en Santiago, San Pedro de Macoris y San Juan de los Rios...

El comercio de España en Santiago, San Pedro de Macoris y San Juan de los Rios...

El comercio de España en Santiago, San Pedro de Macoris y San Juan de los Rios...

Washington
debe meditar
sobre las
relaciones
con Portugal

WASHINGTON, 31 (EFE). El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...

El secretario de Estado de los Estados Unidos...



Cien mil vietnamitas se
manifiestan pro-Diem

Miles de budistas peregrinan
para adorar a un pez gigante

SAIGON, 31 (EFE). Una gran multitudinaria se agita en la plaza...

Los manifestantes dicen haberse reunido para protestar por...

Los manifestantes dicen haberse reunido para protestar por...

Los manifestantes dicen haberse reunido para protestar por...

Los manifestantes dicen haberse reunido para protestar por...

Los manifestantes dicen haberse reunido para protestar por...

Los manifestantes dicen haberse reunido para protestar por...

Los manifestantes dicen haberse reunido para protestar por...

Los manifestantes dicen haberse reunido para protestar por...

Los manifestantes dicen haberse reunido para protestar por...

Repentino fallecimiento
del obispo de Madrid-Alcalá

FOR LAS COMPLACENCIAS CARDICAS
SUFRIDAS TRAS UNA GRIPE

VIGO, 31 (EFE). El obispo fallecido en Madrid...

El obispo de Madrid-Alcalá...

El obispo de Madrid-Alcalá...

El obispo de Madrid-Alcalá...

El obispo de Madrid-Alcalá...

El obispo de Madrid-Alcalá...

El obispo de Madrid-Alcalá...

El obispo de Madrid-Alcalá...

El obispo de Madrid-Alcalá...

El obispo de Madrid-Alcalá...

El obispo de Madrid-Alcalá...



ARRIBÓ AL TRAMVIA DE
LAS BLANAS MICHAEL...



nocerse en el palacio episcopal, por llamada telefónica de Vigo, la triste noticia del fallecimiento en aquella ciudad del patriarca obispo, doctor Eijo Garav, se reunieron los obispos auxiliares de la diócesis de Madrid-Alcalá, doctores Lahiguera y Ricote con

Continúa en SEGUNDA pág.

ADIOS AL TRANVIA DE LAS "BLUSAS MUCHAMELERAS".

Al filo de esta noche pasada, cumplido agosto y al nacer septiembre, pasó al historial del desguace la línea que por vía férrea y a través de muchos años, unía la capital con su huerta cercana. Ha desaparecido el tranvía de "las blusas muchameleras", el tranvía de los capazos y de las cestas, el de los lentos viajes con traqueteo y vibración de masa y quizás el vehículo donde mayormente se habla ba en lengua vernácula.

Un "requiem" para unos kilómetros de vía muerta condenada al óxido.—(Foto GERONA).

Amb la supressió del tramvia comencen a circular entre Alacant i Mutxamel i de Mutxamel cap a Alacant els autobusos de LA ALCOYANA que ininterrompudament continuen a hores d'ara el mateix trajecte Alacant-Mutxamel-Alacant passant per Sant Joan d'Alacant i Santa Faç. Inicialment la parada d'inici i final a Alacant era la Plaça del Mar i en l'actualitat el recorregut és més llarg passant per l'Hospital Universitari, avinguda de Dènia i entrant a Alacant pel MARQ, avinguda de Jaume II, avinguda d' Alfons el Savi, plaça dels Estels, avinguda de l'Estació fins acabar el trajecte a l'avinguda d'Óscar Esplá. Des d'ací torna pel carrer dels Reis Catòlics, avinguda de Federico Soto, plaça dels Estels, avinguda Alfons el Savi, avinguda Jaume II fins l'avinguda de Dènia i ja cap a l'Hospital Universitari Sant Joan d'Alacant, Santa Faç, Sant Joan d'Alacant i Mutxamel.

He de dir que als dos pobles –Mutxamel i Sant Joan d'Alacant– segons el creixement urbà han tingut modificacions en el trajecte i parades però no ha canviat l'ús ni les queixes dels usuaris.

No he pogut localitzar cap fotografia dels primers autobusos que iniciaren el trajecte i sí, n'he trobat una al butlletí nº 12 de LLOIXA on l'autobús tenia parada al Carrer Major. Per acabar aqueta xicoteta informació, són ja 61 anys de servei per a les tres localitats Mutxamel, Sant Joan d'Alacant i Santa Faç; el servei de tramvia des del famós "trenet de foc", passant pels de tracció de sang, el "tramvia de mules" i el tramvia elèctric, la comunicació per via fèrria han estat des de Nadal de 1903 fins a setembre de 1963, en total quasi 53 anys de servei.

Ara bé, una modificació fou la numeració i del "4" del tramvia al "23" com ara es coneix la línia i que, en benefici dels usuaris hi ha tot tipus d'avantatges per al bitllet utilitzant majoritàriament els diversos tipus de "bonobús".

IV. Del trenet de foc al tramvia elèctric



Carrer Major de Sant Joan d'Alacant quan era de dos sentits en la circulació.
Butlletí LLOIXA n° 12 editat al mes de juny de 1982



05-04-2024 Carrer Major parada del 23 en sentit contrari a la de 1982



12-04-2024

Al diari INFORMACIÓN d'Alacant, el dimecres 28 d'agost de 1963, a la tercera pàgina hi ha un article de Fernando Gil interessant que cal tenir en compte on Mr. Bryan Woodriff que com a membre de la "Tranway Museum Society" es va interessar per la informació de l'article que a continuació llegirem on explica els tres tipus de tracció motriu que va tenir la línia 4 i que va despertar interès per a aquest museu angles.

PAGINA TERCERA

SU VIDA Y SUS PROBLEMAS

Se despide un tranvía: el del disco "4"

LOS TEMAS DEL DIA

Se ha dicho que con agosto concluye una línea de tranvía: la de Muchamiel. Ya se sabe, también, la serie de comentarios que se produjeron cuando se anunció, el pasado año, la decisión del Ayuntamiento al cunino de no seguir prestando tal servicio, y recientemente los que ha provocado el trayecto por el casco urbano de la capital del autobús sustituto de ese tranvía.

EL SERVICIO CADUCO EN 1962, TRAS DOCE LUSTROS DE CONCESION

El servicio de tranvías en Alicante no nació al unísono, esto es, en una misma y determinada fecha atendiendo razones comunes. Por lo tanto, primero fueron unas líneas, y después otras, en razón siempre, como es lógico en toda actividad de interés público, a la necesidad de los núcleos vecinales bien locales o periurbanos. En ese sentido, unas líneas revierten al Ayuntamiento de la capital, otras a la Diputación provincial y al Estado una más. Como ésta del número cuatro, por lo tanto, la línea de Muchamiel revierte al Estado; la de San Vicente —que por cierto debió haber cumplido ya el plazo reglamentario de concesión— pasa a dominio de la Diputación provincial, y las restantes, al Municipio capitalino.

En el curso del pasado año 1962 finalizó la concesión otorgada por el Estado a la línea de Muchamiel; era ésta una concesión que estaba autorizada de acuerdo con un decreto del pasado siglo, caducando a los sesenta años justos de explotación. Transcurridos los sesenta años

Durante sesenta años ha servido de enlace entre la huerta y la capital

En su historia, tres sistemas de locomoción: vapor, caballerías y electricidad



En su segunda época, los tranvías de Muchamiel fueron movidos por tracción animal. He aquí una deliciosa estampa de ese período local y a lo largo siempre.

de concesión, el servicio revierte al Estado, que fue el otorgante. Resulta curioso conocer las interesantes vicisitudes relacionadas con los tranvías alicantinos, esto es, las mil y una peripecias que han sufrido a lo largo y a lo ancho de este siglo. Los tranvías tuvieron diversos propietarios, entre ellos un Banco y dos empresas extranjeras; actualmente, como se sabe, pertenecen al Ayuntamiento de la capital. Respecto a la línea de Muchamiel, estuvo servida desde su inauguración y por espacio de algún tiempo, por tranvías movidos a vapor; con posterioridad, estos vehículos funcionaron mediante la tracción animal, y fue el 29 de septiembre de 1924, festividad de San Miguel, cuando en los mismos tranvías comenzaron a funcionar mediante motores movidos eléctricamente.

EL «TRANVIA DE LA HUERTA» GOZA DE GRAN POPULARIDAD

Sucesivas generaciones han conocido el lento y normalmente seguro caminar de los tranvías de la huerta, popularmente denominados así porque Alicante se nutre de las preciosísimas especias hortícolas que producen las huertas de San Juan y Muchamiel. Es inevitable, pues, la popularidad del servicio. Más aún, creemos que si el comercio en general no ha prosperado en ambos pueblos fue en virtud a la tradicional costumbre de sus vecinos de hacer las compras en la capital. En resumen, era un paseo en tranvía, con la ventaja

de que se disponía de un variado y numeroso conjunto de establecimientos. Por otra parte, los huertanos tenían el vehículo de transporte a la puerta, empujándose los raméques para el traslado de las frutas y hortalizas que tanta aceptación han tenido en Alicante. La popularidad, pues, es inevitable; costará mucho, sin duda, que muchameleños y sanjuaneros se hagan a la idea de no ver circular el tranvía por sus calles, pese a todas las molestias, y a la lentitud de su desplazamiento. Pero la dicha palabra ya está dicha, y tanto porque los tiempos adelanzan como por la caducidad de la autorización que los puso en movimiento, lo cierto es que los tranvías van a ser sustituidos por autobuses. Hay diez kilómetros de vía férrea, que supone menos será arrancada sin pérdida de tiempo. Con ello, concluirá una larga etapa relacionada con los transportes públicos —y populares, no hay que olvidarlo— que tenían como misión establecer una línea directa de simpatía y de actividad comercial entre la capital y los dos pueblos de la huerta más cercanos a la misma. Aunque consideremos que la lírica no debía estar ausente del último viaje del tranvía con el disco «4», estamos seguros que el humilde y roncante tranvía de Muchamiel dejará de existir sin que nadie se ocupe de exaltar sus méritos, sin que sea despedido con cariño y fervor porque en definitiva él constituyó, a lo largo de sesenta años el mejor enlace entre la prospera y olorosa huerta alicantina, con la bella y bulliciosa capital.

FERNANDO GIL

LOS ESTRENOS

CARLOS III
—ENTREPIDO LA TOUR—

TRANSCRIPCIÓ

Se ha dicho que con agosto concluye una línea de tranvía: la de Muchamiel. Ya se sabe, también, la serie de comentarios que se produjeron cuando se anunció, el pasado año, la decisión del Ayuntamiento alicantino de no seguir prestando tal servicio, y recientemente los que ha provocado el trayecto por el casco urbano de la capital del autobús sustituto de este tranvía.

EL SERVICIO CADUCÓ EN 1962, TRAS DOCE LUSTROS DE CONCESIÓN

El servicio de tranvías en Alicante no nació al unísono, esto es en una misma y determinada fecha atendiendo razones comunes. Por lo tanto, primero fueron unas líneas y después otras, en razón siempre, como es lógico en toda actividad de interés público, a la necesidad de los núcleos vecinales bien locales o periféricos. En ese sentido unas líneas revierten al Ayuntamiento de la capital, otras a la Diputación provincial y al Estado una más. Como ésta del número “4”. Por lo tanto, la línea de Muchamiel revierte al Estado; la de San Vicente –que por cierto debe haber cumplido ya el plazo reglamentario de concesión– pasó a dominio de la Diputación provincial, y, las restantes, al Municipio capitalino.

En el curso del pasado año 1962 finalizó la concesión otorgada por el Estado a la línea de Muchamiel; era ésta una concesión que estaba autorizada de acuerdo con un decreto del pasado siglo caducando a los sesenta años justos de explotación. Transcurridos los sesenta años de concesión, el servicio revierte al Estado, que fue el otorgante. Resulta curioso conocer las interesantes vicisitudes relacionadas con los tranvías alicantinos, esto es, las mil y una peripecias que han sufrido

do a lo largo y a lo ancho de este siglo. Los tranvías tuvieron diversos propietarios, entre ellos un Banco y dos empresas extranjeras; actualmente, como se sabe, pertenecen al Ayuntamiento de la capital. *Respecto a la línea de Muchamiel, estuvo servida desde su inauguración y por espacio de algún tiempo, por tranvías movidos a vapor; con posterioridad, estos vehículos funcionaron mediante tracción animal, y fue el 29 de septiembre de 1924, festividad de San Miguel, cuando estos mismos tranvías comenzaron a funcionar mediante motores movidos eléctricamente.*

EL “TRANVÍA DE LA HUERTA” GOZA DE GRAN POPULARIDAD

Sucesivas generaciones han conocido el lento y normalmente seguro caminar de los “tranvías de la huerta”, popularmente denominados así porque Alicante se nutre de las gratísimas especies hortícolas que producen las huertas de San Juan y Muchamiel. Es inevitable, pues, la popularidad del servicio. Más aún, creemos que si el comercio general no ha prosperado en ambos pueblos fue en virtud a la tradicional costumbre de sus vecinos de hacer las compras en la capital. En resumen, era un paseo en tranvía, con la ventaja de que se disponía de un variado y numeroso conjunto de establecimientos. Por otra parte, los huertanos tenían el vehículo de transporte a la puerta, empleándose los remolques para el traslado de las frutas y hortalizas que tanta aceptación han tenido en Alicante. La popularidad, pues, es inevitable; costará mucho, sin duda, que muchameleros y sanjuaneros se hagan a la idea de no ver circular el tranvía por sus calles, pese a todas las molestias, y a la lentitud de su desplazamiento. Pero la última pala-

bra ya está dicha, y tanto porque los tiempos adelantan como por la caducidad de la autorización que los puso en movimiento, lo cierto es que los tranvías van a ser sustituidos por autobuses. Hay diez kilómetros de vía férrea, que suponemos será arrancada sin pérdida de tiempo. Con ello concluirá una larga etapa relacionada con los transportes públicos –y populares, no hay que olvidarlo– que tenían como misión establecer una línea directa de simpatía y de actividad comercial entre la capital y los dos pueblos de la huerta más

cercanos a la misma. Aunque consideremos que la lírica no debía estar ausente del último tranvía con el disco “4”, estamos seguros que el humilde y renqueante tranvía de Muchamiel dejará de existir sin que, nadie ocupe de exaltar sus méritos, sin que sea despedido con cariño y fervor porque en definitiva él constituyó, a lo largo de sesenta años el mejor enlace entre la próspera y olorosa huerta alicantina con la bella y bulliciosa capital.

FERNANDO GIL

Amb la desaparició del tramvia el nostre ajuntament inicia un procés d'alçament i venda de tot el material que formava la xarxa tramviària.

1/C-1554-4
1966-1967

RESUM DE TOT EL PROCÉS D'ALÇAMENT I VENDA DEL MATERIAL QUE FORMAVA LA XARXA TRAMVIÀRIA AL SEU PAS PER LA NOSTRA LOCALITAT

EXPEDIENTE DE VENTA DE MATERIAL PROCEDENTE...

Circular del Alcalde Agustín Pastor Orts al Ingeniero-Jefe de Transportes Terrestres de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia:

AGUSTÍN PASTOR ORTS, Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de San Juan de Alicante, a V.S. con todo respeto expone:

Que como consta en la Jefatura de Obras Públicas para cuyos fines concedió la competente autorización, este Ayuntamiento está llevando a efecto las obras de SANEAMIENTO Y URBANIZACIÓN de la población, para cuyos trabajos y eficacia de la obra, es imprescindible levantar y retirar los raíles de la vía del Tranvía suprimido de la línea Muchamiel-San Juan-Alicante, así como también algunas de las columnas que sostenían el cable, que han quedado obstaculizando el tránsito en algunas de las calles abiertas nuevamente en el Ensanche de esta Villa, por lo que se solicita la competente autorización de esa Jefatura para llevar a efecto el arranque de la vía y postes mencionados, cuyo material quedará en el Depósito de este Municipio.

Al propio tiempo, suplica se digne ordenar sea entregado a este Ayuntamiento el hilo de cobre desmontado de la línea mencionada en lo que afecta a la red que había instalada a este término municipal.

Dios guarde a V.S. muchos años.

San Juan de Alicante, 30 de Julio de 1965

27-06-1966

Reunió entre l'Alcalde-President de l'Ajuntament D.AGUSTÍN PASTOR ORTS i D. RICARDO BRUGAROLAS ALBADALEJO Enginyer de la 8ª Jefatura Regional de Transportes Terrestres, de València i encarregat de la Delegació Provincial d'Alacant sobre el lliurament i recepció dels materials fixes de la línia Alacant-Mutxamel es lliura a l'Ajuntament:

1º EL SR. BRUGAROLAS, en la representación que ostenta entrega al Sr. Pastor y éste recibe de conformidad, en nombre del Ayuntamiento que preside:

- 1.440 m.l. de carril tipo Vignale
- 736 m.l. de hilo de cobre de 85 m/m en la línea aérea
- 27 unidades aisladoras de hilo de contacto
- 1 unidades aisladoras de tirantes
- 26 unidades de postes metálicos laminados de 7 m.
- 720 unidades de traviesas

2º EL SR. PASTOR ORTS manifiesta que, en cuanto concierne al valor de la parte de material móvil que corresponde al Ayuntamiento de San Juan que obra en poder de Alicante, la deja en depósito de esta última Corporación Municipal, mientras tenga en explotación la línea del citado tranvía que subsiste entre Alicante y Vistahermosa de la Cruz, debiendo reintegrársele aquel valor, cuando, por cualquier causa cese dicha explotación.

18-11-1966

Acord de data 18 de novembre de 1966 de la Corporació Municipal en la que:

“Se celebre subasta para enajenar el material procedente de la supresión del Tranvía Alicante-San Juan-Muchamiel, por el cupo mínimo de 200.000 Ptas”.

DE L'INFORME DE **30-11-1966** elaborat per al mateix es pot llegir:

“Dicho material con jornales de este municipio fue recogido y depositado en los almacenes del Ayuntamiento, por no reunir los locales las debidas condiciones de garantía, es muy fácil el que sean sustraídos y desaparezcan dichos materiales y es lógico que no teniendo aplicación para su uso en los servicios municipales, debe procederse a la venta del mismo y el importe que se obtenga del mismo ingresarlo en el presupuesto extraordinario para las atenciones de arreglo de calles, precisamente del sector en que han sido levantadas las columnas y carriles del tranvía citado”.

“Debe ser objeto de subasta... debe ser objeto de licitación en un solo lote y por el tipo mínimo de DOSCIENTAS MIL PESETAS”.

Al mateix temps informa el document que el material serà rebut en l'estat en què es troba no sent possible cap reclamació i es dona 1 mes de termini per la seua retirada a partir de la data d'adjudicació:

“Dentro del plazo de diez días a partir de la fecha de la subasta, el rematante ingresará en arcas municipales el importe del remate”.

“Para tomar parte en la subasta, será condición precisa efectuar el Depósito provisional que se fija en OCHO MIL PESETAS.

San Juan de Alicante, 30 de Noviembre de 1966

Amb data de 3 de gener de 1967 L'ALCALDIA DE SANT JOAN D'ALACANT fa un EDICTE en el qual s'anuncia la subhasta:

“LUGAR Y HORA DE LA SUBASTA: la apertura de plicas tendrá lugar en el salón de Actos de la Casa Consistorial, el día laboral siguiente a aquel en que se cumplan VEINTE DÍAS HÁBILES desde el posterior al de la inserción de este anuncio en el B.O. de la provincia a las doce horas”.

*Pliego hasta el 31 de enero
Subasta 1 Febrero 1967*

(Franqueo concertado) 04/1
Ayuntamiento de
SAN JUAN DE ALICANTE

Boletín Oficial

de la Provincia de ALICANTE

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN - PAGO ADELANTADO

En Alicante capital, año	300 ptas	Provincia y resto de España, año	350 ptas
Id. id. semestre	170 "	Id. id. semestre	190 "
Id. id. trimestre	100 "	Id. id. trimestre	120 "

N.º sueldo corriente. 2'90 ptas
N.º sueldo atrasado. 3'90 "

Admón.: Palacio Provincial
Tels.: 221306 - 221301 - 221302

DEPOSITO LEGAL. A. 1-1658

Ayuntamientos y Juzgados Municipales, a satisfacer por los Ayuntamientos año 300

Timbre del Estado y Provincial a cargo del suscriptor.—Pueden remitir el importe de la suscripción por giro postal a esta Admón.

ADVERTENCIAS.—No se publicará en este periódico ningún edicto o disposición que no esté autorizado por el Sr. Gobernador Civil. — El importe de la suscripción se abonará por adelantado. — La publicación a petición de parte interesada, se hará mediante la entrega en calidad de depósito de la cantidad en el Negociado del BOLETÍN OFICIAL para responder del precio de la inserción.

Núm. 5 || Sábado 7 de Enero Año 1967 || Franqueo concertado 04-1

SUMARIO

ADMINISTRACION MUNICIPAL Edictos de varios Ayuntamientos. Pág. 1 a la 5.	ANUNCIOS OFICIALES Anuncio de la Obra Social de Arquitectos. Pág. 5. Anuncio de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla.— Pág. 5.	Anuncio de la Comisaría de Aguas de la Cuenca del Júcar Pág. 5 Anuncio de la Delegación Provincial de Trabajo. Pág. 5.	ADMINISTRACION DE JUSTICIA Edictos y Regulatorias de varios Juzgados. Pág. 5 y 6.
---	---	---	--

ADMINISTRACION MUNICIPAL
Alcaldía de San Juan de Alicante

EDICTO

Cumplido el trámite de los artículos 312 de la Ley de Régimen Local y 24 del Reglamento de Contratación de las Corporaciones Locales, se anuncia la siguiente subasta:

Objeto y tipo de la misma.—Enajenación del material perteneciente al Ayuntamiento, procedente de la suprimida línea del tranvía de Alicante-San Juan-Muchamiel, consistente en:

- 1.000 m l. de carril tipo Vignole.
- 736 m. l. de hilo de cobre dg 85 mm.
- 12 unidades de postes metálicos laminados de 7 m.

Tipo: Docientas mil pesetas, al alza.

Lugar donde se encuentra el material: En los almacenes del Ayuntamiento, en donde podrá ser examinado hasta el día anterior de la subasta.

Garantía provisional: La cantidad de 8.000 pesetas.

Oficina donde están de manifiesto el expediente y pliego de condiciones: Secretaría del Ayuntamiento.

Plazo y lugar de presentación de proposiciones: Hasta las 13 horas del día hábil anterior al de la apertura de plicas, en días laborables y de 10 a 13 en la Secretaría municipal.

Lugar y hora de la subasta: La apertura de plicas tendrá lugar en el Salón de Actos de la Casa Consistorial, el día laboral siguiente a aquel en que se cumplan veinte días hábiles desde el posterior al de la inserción de este anuncio en el B. O. de la provincia, a las doce horas.

Modelo de proposición

Don... vecino de... con domicilio en... declara: Que ha examinado el expediente y pliego de condiciones para la enajenación del material del Ayuntamiento procedente del suprimido tranvía de Alicante-San Juan-Muchamiel, comprometiéndose a adquirirlo con estricta sujeción a las condiciones aprobadas, por la cantidad de... (en letra) ... pesetas.

Acompaña carta de pago del depósito provisional exigido y declara bajo su responsabilidad, no hallarse afecto de las incapacidades e incompatibilidades que señalan los artículos 4º y 5º del Reglamento sobre Contratación de las Corporaciones Locales. Fecha y firma.

San Juan de Alicante, 3 de enero de 1967.—El Alcalde, Rafael Carrillo Sala.

53

Ayuntamiento de Alicante

EDICTO

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 23 de diciembre último, aprobó la convocatoria de concurso y pliego de condiciones, para la adquisición de dos vehículos para el servicio de patrullas de la Policía municipal.

Lo que se expone al público por plazo de ocho días, admitiéndose reclamaciones a tenor de los artículos 312 de la Ley de Régimen Local y 24 del Reglamento de Contratación.

Alicante, 2 de enero de 1967.—El Alcalde, J. Abad.—El Secretario, J. Orta.

49

Ayuntamiento de Alicante

EDICTO

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión de 23 de diciembre último, aprobó proyecto de 2ª Fase, pliego de condiciones y convocatoria de su-

160639

Ayuntamiento de SAN JUAN DE ALICANTE

REGIMEN JURIDICO.

Año 1968

2.10

EXPEDIENTE

Entrevista vís del antiguo tranvía eléctrico a Mochamiel.

1968-1969

Fecha inicial:
Terminado:
Archivado:

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
Dirección General de Transportes Terrestres
D. JEFATURA REGIONAL
DELEGACION PROVINCIAL DE ALICANTE

Alicante 4 Diciembre de 1968

SR. _____ NR. _____

FECHA: 4 DIC 1968
 N.º ENTRADA: 7560

Sr. Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de SAN JUAN

Asunto: **Traslado del material del Tranvía Alicante-Mochamiel.**

En contestación a su atento escrito de fecha 3 de Diciembre del presente año nº 1288, tengo el honor de comunicar a V.I. que:

Vistas las circunstancias que concurren en el actual acopio se autoriza al Ayuntamiento de San Juan a realizar el traslado de los 610 metros de carril tipo Vignole y 50 m. de carril tipo Phoenix, al almacén propiedad de dicho Ayuntamiento.

Dios guarde a V.S. muchos años.
EL INGENIERO ENCARGADO,

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
D. JEFATURA REGIONAL
Valencia, 24 de Enero de 1969

SR. _____ NR. _____

VALENCIA

Destinatario:
Sr. Alcalde del Ayuntamiento de SAN JUAN DE ALICANTE

Asunto: **Subasta de materiales propiedad del Estado procedentes de la línea de tranvías de ALICANTE a MOCHAMIEL.**

En contestación a su escrito nº 27 de fecha 9 del actual, relacionado con el asunto referenciado, he de significarle que esta Jefatura estima que no pueden abonarse los gastos a que alude en su mencionado oficio, toda vez que ese Ayuntamiento no solicitó la necesaria autorización de este Servicio para el levante de los carriles de que se trata, entendiéndose, en consecuencia, que tal operación fue realizada por cuenta y riesgo de esa Corporación municipal.

Dios guarde a V.I. muchos años.

EL INGENIERO JEFE,
R. Ruyra

VALENCIA
 25 ENE 1969
 N.º ENTRADA: 266

Domingo 6 de marzo de 1988

Domingo, 6 de marzo 1988

El Carrer / VII

INFORMACION 29

Sucedió en Alicante

El tranvía ha desaparecido del área comarcal, pero este medio de transporte, más sus características singulares, suelen ser evocadas todavía. Y es que el tranvía, por lo menos en Alicante, parece que sigue siendo lo que fue, algo muy familiar. De alguna manera, con incontables incidencias, fue durante un largo medio siglo el medio de transporte colectivo más popular y económico. Por si faltaba algo que nos lo recordase todavía es posible ver sus raíles, ya inútiles, en varias calles de la capital.

El desaparecido tranvía ofreció curiosas variantes

La interesante novedad del coche-bar, entre la capital y Muchamiel

FERNANDO GIL SANCHEZ

SERÍAN los antecedentes que el nacimiento del tranvía se produce cuando el Ayuntamiento acepta (22 de agosto de 1884) un proyecto presentado por Federico Lucini con la pretensión de instalar en Alicante una línea tranviaria. Con destino a cocheras y caballerizas los promotores adquieren en 1887 un solar de 10.000 metros cuadrados, y que se halla situado junto al Asilo de las Hermanitas de los pobres. Los servicios se inician en 1888, utilizándose los llamados coches «Rippers».

Sigamos cronológicamente con la explosión tranviaria. Recordemos que en 1902 se inaugura el servicio tranviario entre la capital (calle de Sevilla) y Muchamiel. En el mes de octubre del mismo año se amplía la línea hasta la calle de Bibao, pasando por Calderón de la Barca, Alfonso el Sabio, Bailén y el Portal de Elche.

Casi simultáneamente —julio de 1903— comenzó a rodar el tranvía a vapor Alicante-Muchamiel. (No hay que olvidar que, entre otras actividades laborales, muchos vecinos y vecinas de Muchamiel y San Juan se trasladaban todos los días a la capital para trabajar en la Fábrica de Tabacos: como curiosa novedad de este servicio de transporte es preciso resaltar



El llamado «tranvía de la huerta», entre Alicante y Muchamiel, a su paso por Santa Faz, según ha captado la pluma de Petón en exclusiva para esta página.



Un tranvía arrastrado por mulas, por la Explanada, camino de Benalúa

SOBRE la vía, vehículos movidos por mulas, el vapor o la electricidad

que el llamado «tranvía de la huerta», nombre popular muy ajustado al paisaje, movido por máquinas de vapor, fue dotado de ciertas mejoras, como la instalación de alumbrado. Pero el colmo de ofertas al viajero fue la colocación de unos buenos asientos y unas mesitas desmontables, formando un agradable salóncito. Era el llamado coche-bar. Como el viaje era lento, los pasajeros aprovechaban el tiempo para realizar algo absolutamente necesario y muy tradicional en la huerta alicantina: almorzar. Ya se habían provisto de pan, embutidos, frutas,

habas tiernas, salazón, y vino. De esta forma el viaje parecía menos monótono.

No olvidemos, por supuesto, la prolongada presencia de los tranvías tirados por mulas, cuyos viajes, según manifestaban los usuarios, resultaban interminables. En curiosa mezcla, anecemos la presencia de los tranvías veraniegos, las llamadas «jardineras playeras», muy populares, que, con diez céntimos te trasladaban desde Benalúa hasta la plaza del Mar.

Otra nota curiosa: cuando se inauguró el servicio tranviario para arrastrar cada coche— y precisamente a la hora de iniciarse el primer viaje, en pleno mes de julio, una fortísima tormenta de granizo del tamaño de huevos de palomas, echó abajo la fiesta inaugural, que naturalmente fue aplazada. Llegaron después y por último, los tranvías electrificados, cuyo transporte ganó en velocidad y las calles en limpieza. Los viajes, a cinco o diez céntimos, moneda de entonces.

En el año 1969, tres cuartos de siglo después del primer tranvía, Alicante despide a estos eléctricos. Es cuando se asegura que en una ciudad moderna no tiene nada que hacer el tranvía, concepto muy discutible.

Font: Arxiu Municipal de Sant Joan d'Alacant

En aquest article també signat per Fernando Gil Sánchez i amb data 6 de març de 1988, ens recorda la importància del tramvia per a les operaries de la Fàbrica de Tabacs d'Alacant. Per a una millor lectura ara mostre la transcripció del mateix.

TRANSCRIPCIÓ

El tranvía ha desaparecido del área comarcal, pero este medio de transporte, más sus características singulares, suelen ser evocadas todavía. Y es que el tranvía, por lo menos en Alicante, parece que sigue siendo lo que fue, algo muy familiar. De alguna manera, con incontables incidencias, fue durante un largo medio siglo el medio de transporte colectivo más popular y económico. Por si faltaba algo que nos lo recordase todavía es posible ver sus raíles, ya inútiles, en varias calles de la capital.

El desaparecido tranvía ofreció curiosas variantes

La interesante novedad del coche-bar, entre la capital y Muchamiel

FERNANDO GIL SÁNCHEZ

SEÑALAN los antecedentes que el “nacimiento” del tranvía se produce cuando el Ayuntamiento acepta (22 de agosto de 1884) un proyecto presentado por Federico Lucini con la pretensión de instalar en Alicante una línea tranviaria. Con destino a cocheras y caballerizas los promotores adquieren en 1887 un solar de 10.000 metros cuadrados y que se halla situado junto al Asilo de las Hermanitas de los pobres. Los servicios se inician en 1888, utilizándose los llamados coches “Ripper”.

Sigamos cronológicamente con la explosión tranviaria. Recordemos que en 1902 se inaugura el servicio tranviario entre la capital (Calle Sevilla) y Muchamiel. En el mes de octubre del mismo año se amplía la línea hasta la calle Bilbao, pasando por Calderón de la Barca, Alfonso el Sabio, Bailén y el Portal de Elche.

Casi simultáneamente –julio de 1903– comenzó a rodar el tranvía vapor Alicante-Muchamiel (No hay que olvidar que, entre otras actividades laborales, muchos vecinos y vecinas de Muchamiel y San Juan se trasladaban todos los días a la capital para trabajar en las Fábrica de Tabacos: como curiosidad de este servicio de transporte es preciso resaltar que el llamado “tranvía de la huerta”, nombre popular muy ajustado al paisaje, movido por máquinas de vapor, fue dotado de ciertas mejoras, como la instalación de alumbrado. Pero el colmo de ofertas al viajero fue la colocación de unos buenos asientos y unas mesitas desmontables, formando un agradable saloncito. Era el llamado coche-bar. Como el viaje era lento, los pasajeros aprovechaban el tiempo para realizar algo absolutamente necesario y muy tradicional en la huerta alicantina: almorzar. Ya se habían provisto de pan, embutidos, frutas, habas tiernas, salazón y vino. De esta forma el viaje parecía menos monótono.

No olvidemos, por supuesto, la prolongada presencia de los tranvías tirados por mulas, cuyos viajes, según manifestaban los usuarios, resultaban interminables. En curiosa mezcla, anotemos la presencia de los “tranvías veraniegos”, las llamadas “jardineras playeras”, que con diez céntimos te trasladaban desde Benalúa hasta la plaza del Mar.

Otra nota curiosa: cuando se inauguró el servicio tranviario con tracción animal –dos mulas para arrastrar cada coche– y precisamente a la hora de iniciarse el primer viaje, en pleno mes de julio, una fortísima tormenta de granizo “del tamaño de huevos de paloma”, echó abajo la fiesta inaugural, que naturalmente fue aplazada.

Llegirían después y, por último, los tranvías electrificados, cuyo transporte ganó en velocidad y las calles en limpieza. Los viajes a cinco o diez céntimos, moneda de entonces.

En el año 1969, tres cuartos de siglo después del primer tranvía, Alicante despide a “los eléctricos”. Es cuando se asegura que en “una ciudad moderna no tiene nada que hacer el tranvía”, concepto muy discutido.



10-05-2024

**Foto 9.-
Técnica: Acrílico sobre tablero.**

En 1904 una empresa belga, la “Cie. Générale des Tramways et de Chemins de Fer Vicinaux en Espagne” estableció una línea de tranvías a vapor entre Alicante y Crevillente. Con ello rompió el monopolio que hasta entonces había disfrutado la Cía. de Ferrocarriles Andaluces en la comarca del Baix Vinalopó. Ello motivó una durísima guerra empresarial con las tarifas como arma. La agresiva competencia y las influencias políticas de Andaluces acabaron con su rival en 1910.

Aquesta imatge localitzada a la **CASA MEDITERRÀNEO** d'Alacant pertany a una exposició sobre l'art ferroviari i aquesta obra de l'artista José Vicente Coves Navarro, mostra com eren eixos tramvies “de foc” i que, en aquest quadre està molt bé representat com fos el tramvia a vapor Alacant-Mutxamel.

Al Capítol 30 “El tranvía” de la biografia²⁶ de Juan Gosálbez Casar, es pot llegir el següent respecte a l’itinerari que realitzava des d’Alacant fins a Sant Joan:

“El tranvía, que unía Alicante con Muchamiel, a su paso por San Juan efectuaba paradas en (direcció a Alacant): la finca El Reloj, en el cruce de la calle Cervantes con Maigmona y frente a la Iglesia. Paraba también en la Rambla, frente al bar Carrasco, donde estaban las agujas para el cambio de vía. Las últimas paradas en el pueblo eran la del carrer Baix o calle del Carmen, la de Beniali o Mirasol, y otra a mitad de la actual Avenida de Alicante, ya fuera del pueblo. Aquí el tranvía cruzaba la carretera pasando a la parte derecha en dirección Alicante, pues desde el inicio de la Rambla circulaba por la izquierda.

El tranvía pasaba por Santa Faz (por la parte derecha del caserío, alejado del monasterio) y, campo a través, llegaba hasta Ruaya, donde está el actual vivero, y allí había otro cruce de vías.” pp. 89-90.

Seguint la ruta fins Alacant continuava per: Villa García, Lo de Die, Creu de Fusta o Pantanet (actual Hotel DANIYA), Vistahermosa a l’encreuat de l’Albufereta on hi havia encreuat de vies. Seguia la Creu de Pedra (col·legi Jesuïtes), Barri Obrer i Fondo Roenes on hi estava un altre encreuat de vies.

Des del Pla seguia per la plaça de l’actual MARQ –plaça Dr. Gómez Ulla–, carrer Sant Carles, Tabacalera, Plaça de Bous, carrer Calderón, Mercat, carrer Bailén i Portal d’Elx, Explanada i casa Carbonell (Principi i final de trajecte).

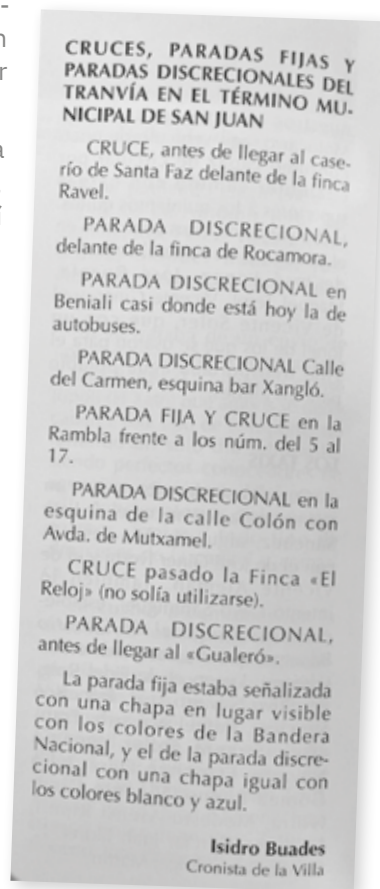
La tornada: Casa Carbonell, Ajuntament, Altamira i Portal d’Elx. Pujava per la Rambla-Banc d’Espanya fins al carrer Sant Vicent i parada a la caserna de la Guàrdia Civil; Pantheon de Quijano, Tabacalera, carrers València i Zorrilla fins al Pla i es repetia el mateix trajecte d’anada. Resum pp. 90-91.

1. A VISTA DE PARDAL

Al nostre país es van realitzar un determinat nombre de vols aeris encarregats pel govern franquista per millorar la cartografia militar. A continuació s’inclou el text de Wikipèdia on es resumeix aquest treball tan important i utilitzat en l’actualitat.

²⁶. *Biografía de Juan Gosálbez Casar UNA HISTORIA DE SANT JOAN D’ALACANT* de Manuel Berenguer Escoda i editat per l’AJUNTAMENT DE SANT JOAN d’Alacant a l’any 2010.

²⁷. Llibret de festes 1999. MEDIO SIGLO DE TRANSPORTE PÚBLICO. Isidro Buades. *Cronista de la Villa* pp. 268-270.



Llibret de les festes del Crist de 1999²⁷

“Vuelo General de España

El **Vuelo General de España de 1956**, también llamado **Vuelo Americano de 1956**, **Vuelo Americano Serie B**, o simplemente **Vuelo Americano**, fue un proyecto cartográfico de fotografía aérea de España realizado entre marzo de 1956 y septiembre de 1957 por un convenio entre el gobierno franquista y los Estados Unidos, que, mediante el *Army Map Service*, sobrevoló fotografiando la mayor parte del territorio español a una escala 1:33.000 y a una altura de 5.000 metros. En total se registraron unas 60.000 fotografías y 4.533 horas de vuelo.



Model d'avió semblant al que feren les fotografies aèries en 1956.

Còpia d'imatge d'un Beechcraft UC-45F 00910460 118.jpg

Previamente a este proyecto se habían realizado entre 1928 y 1932 el vuelo del navarro Julio Ruiz de Alda que, con su Plus Ultra, fotografió la Cuenca del Segura en una escala aproximada de 1:10.000. También se realizó entre 1945 y 1946 el primer Vuelo Americano, también denominado proyecto Casey Jones.

El interés por realizar ortofotos al territorio español fue la necesidad de mejorar la cartografía militar, además del interés estratégico de España durante la Guerra Fría, y estudiar el territorio que se encontraba en un grave atraso tecnológico y económico. España y Estados Unidos firmaron un convenio de defensa de 23 de septiembre de 1953, conocido como los Pactos de Madrid, donde el gobierno de Washington obtenía derechos de tránsito y aterrizaje en las bases aéreas en Morón de la Frontera, Torrejón de Ardoz, Zaragoza y la base naval de Rota, mientras que España obtuvo material militar y armamento, la modernización de sus bases aéreas y una cartografía actualizada”.

El equipo técnico de la Fuerza Aérea de EE. UU. (USAF) constaba de aviones turbohélice Beechcraft RC-45, cuatro aviones volando Italia, Marruecos, España y otros de regreso a EE. UU. en 1958 en el portaviones “Tripoli” con sistema de navegación Radar Doppler muy utilizado para fotografía aérea en la época. Tenían apertura de escotilla de cámara desde cabina. Se utilizaron al menos siete cámaras fotogramétricas modelo Fairchild T-11 fabricadas en Estados Unidos entre 1952 y 1954.

Además, se utilizó película Kodak aérea de acetato de celulosa (*safety film*) que registraba información marginal en una inscripción lateral en el negativo como el número de serie del objetivo, contador de exposiciones, reloj, altitud de vuelo, etiqueta manuscrita con el número de cámara y varios, marcas fiduciales, y un testigo de la efectividad de la succión (letra V).

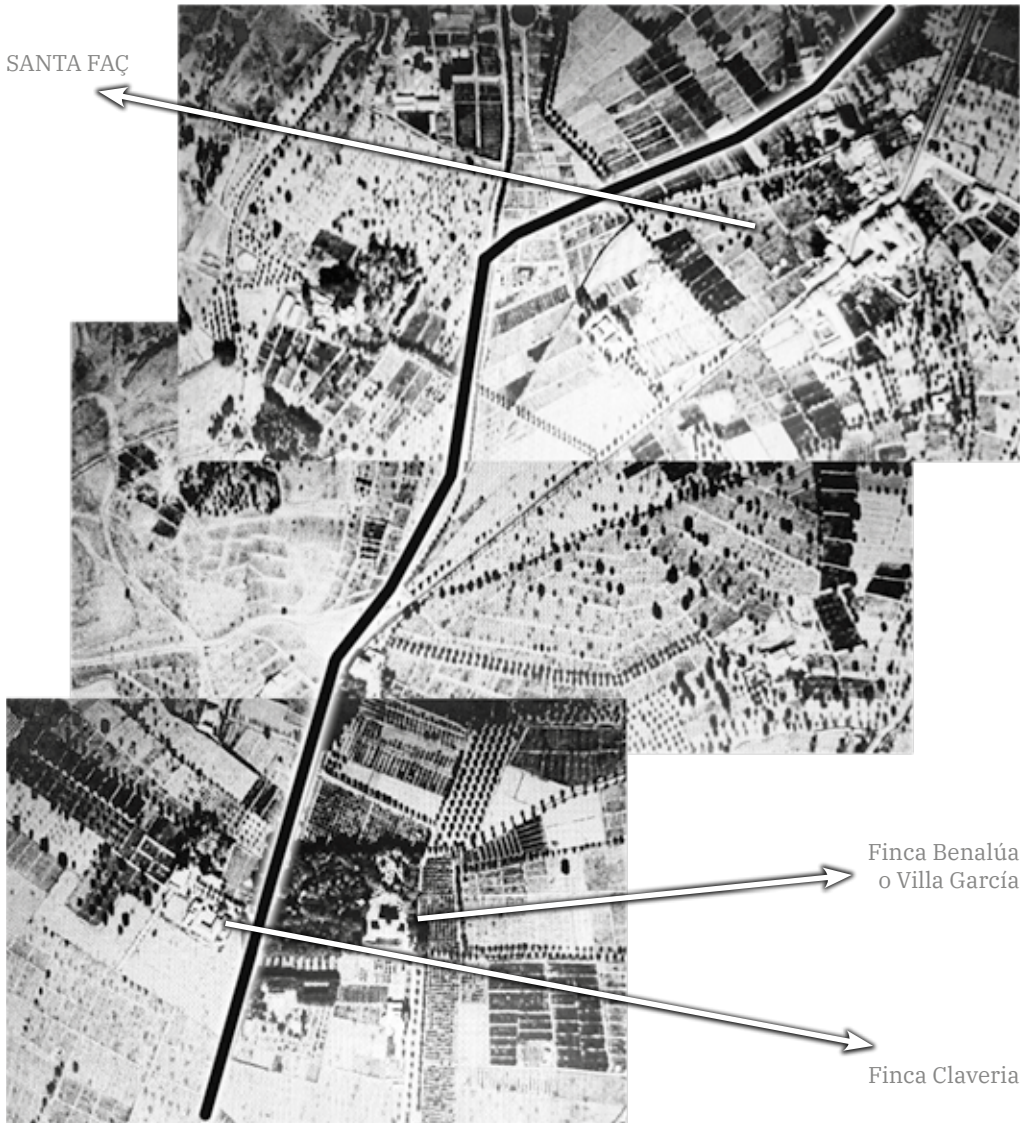
Aquestes fotografies han sigut fonamentals per poder traçar i imaginar “a vista de pardal” la línia 4 del tramvia que unia Alacant i Mutxamel. El traçat s’inicia a Mutxamel per acabar ja al terme d’Alacant a l’altura de les finques “Benalúa o Villa García” i “Claveria” a la N 332. El color negre de la línia que apareix a les fotografies correspon al traçat tramviari.

Visor de ortofotos aèries de Espanya en diferents anys



1956-1957. <https://www.geamap.com/es/ortofoto-espana>





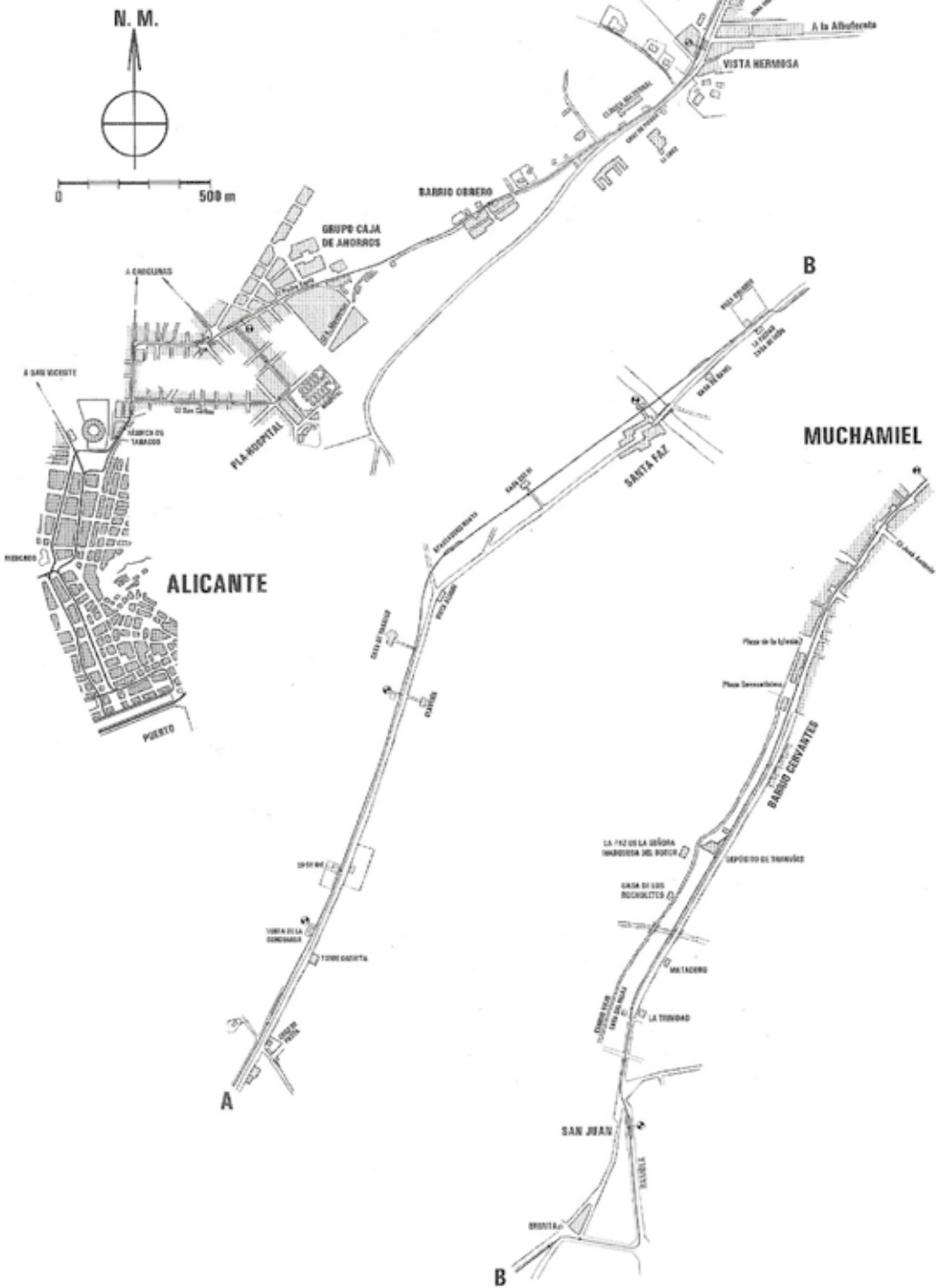
A les pàgines següents podem veure tres plànols traçats a escala i dibuixats sobre paper on es pot seguir, des de l'inici, la ruta que seguia el tramvia n° 4.²⁸

A peu de pàgina del llibre es llegeix:

“Plano de la línea de Muchamiel. Dibujo de Pedro Pintado a partir de un original del AMA”.

28. Copiats del llibre EL TRANVIA DE ALICANTE: PASADO Y FUTURO coordinat per Inmaculada Aguilar Civera i editat per la GENERALITAT VALENCIANA en la CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE i mostra tot el recorregut des d'Alacant fins Mutxamel (p. 114).

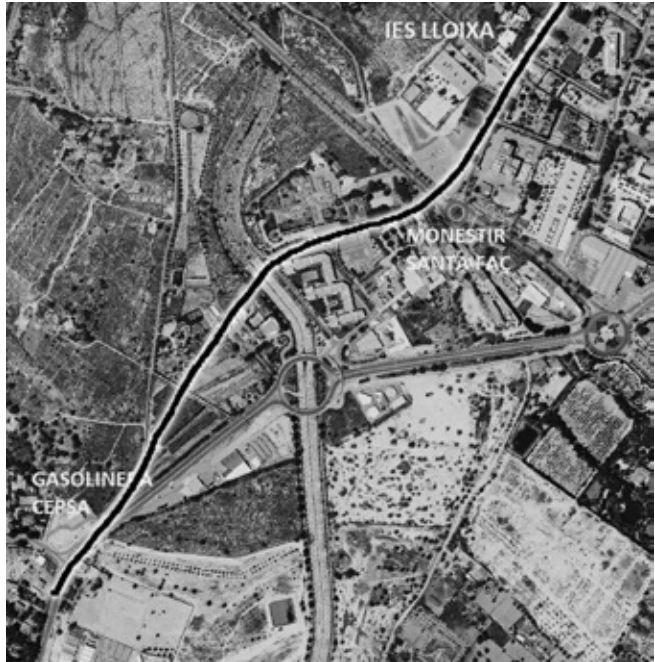
Línea 4. Muchamiel



Des dels plànols anteriors s'observa que el traçat fou sempre sobre el carrers i la carretera que unia Alacant amb Mutxamel. Podríem dir que és a la zona de Santa Faç on el traçat estaria més difús donat que el paisatge ha canviat.

Observant la vista aèria del paisatge actual, el traçat quan s'electrifica la via es desplaça als afores del llogaret.

El que mostre és un traçat aproximat que té l'inici on es troba l'actual gasolinera de CEPESA al desviament de l'Hogar Provincial i acaba a l'avinguda d'Alacant a l'actual IES LLOIXA.

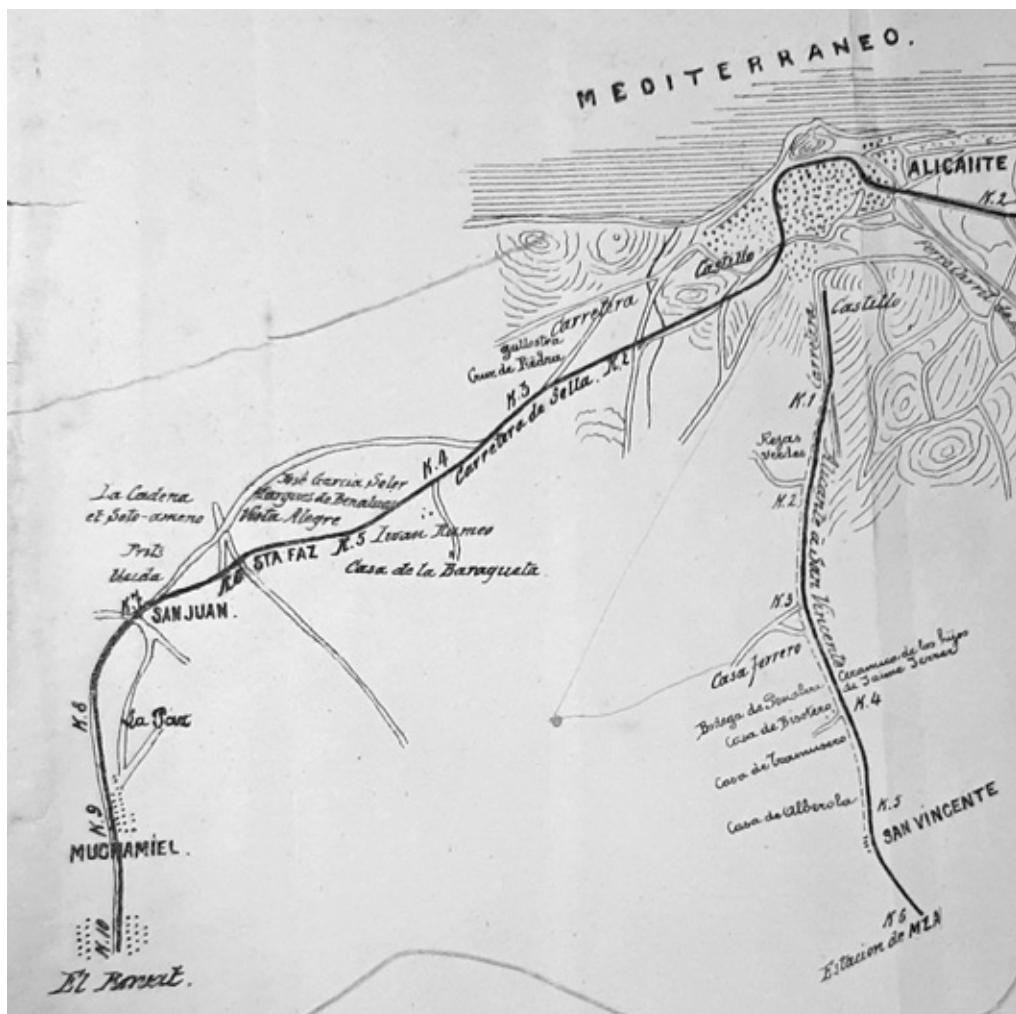


La línia negra indica el traçat de la línia 4 de tramvia Alacant-Mutxamel

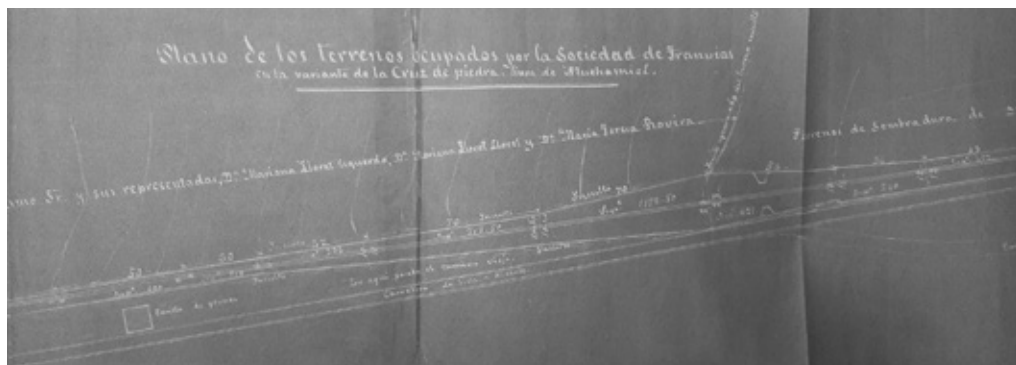
A continuació, abans de fer el recorregut fotogràfic del tramvia 4, vull incloure uns plànols que se m'han ofert a l'AMA i que tenen que veure amb el nostre protagonista.



Plànol arxivat a la caixa 7/3 del tramvia on podem observar amb línia negra el traçat de l'anomenada *Carretera de Silla* que passant per Alacant ens condueix fins al barri de *El Ravalet- El Raval* de Mutxamel. És un plànol sense data que ens fa entendre que el traçat del tramvia coincideix al el mateix traçat de la carretera.



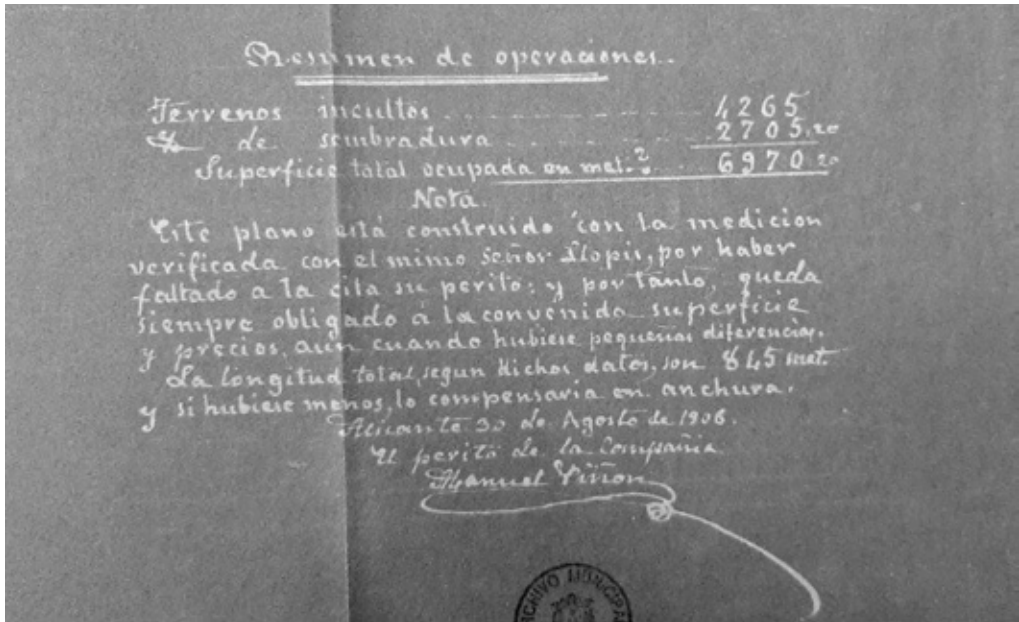
Hi apareixen numerats els kilòmetres des del k.2 fins al k.10



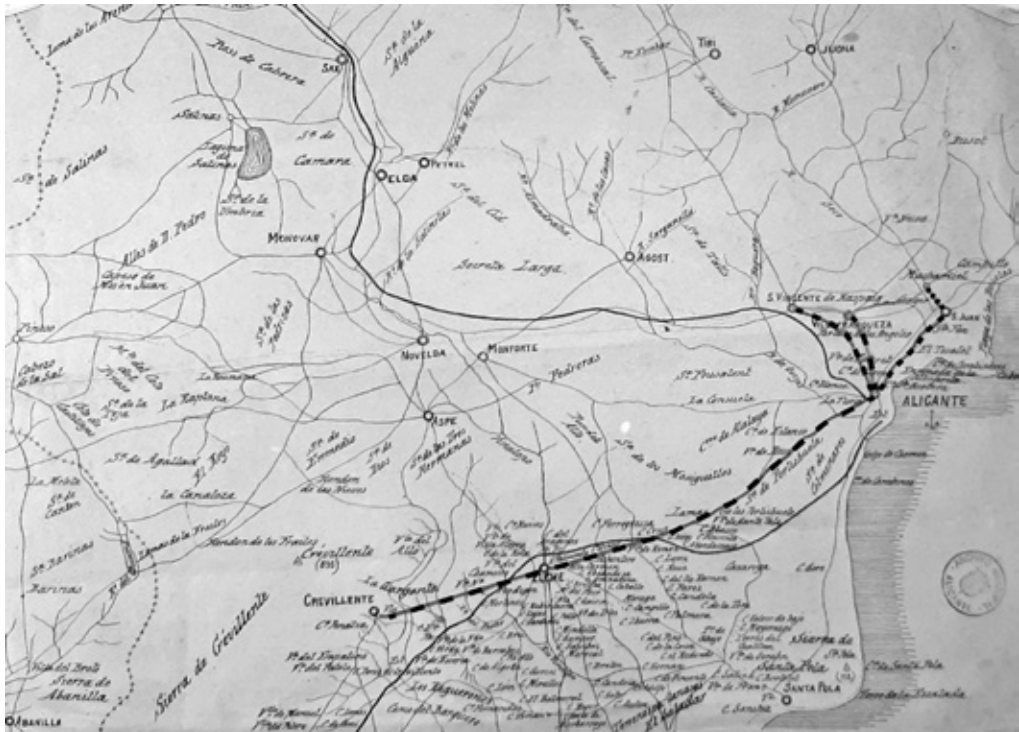
La fotografia pertany a un plànol més llarg, del qual mostre la part on s'aprecia al títol "Línea de Muchamiel". Plànol elaborat en paper blau amb lletres i traçat en blanc.

Fons: AMA

V. La Línia 4: El recorregut



Detall del plànol on apareix la data: Alicante 30 de Agosto de 1906
Fons AMA: Tranvías Caja 8/12 n° 1



Per últim, aquest plànol d'una part de la província d'Alicant, ens mostra en línia discontinua el possible traçat del tramvia de vapor de Crevillente a Alicante i el d'Alicant fins a Mutxamel.

Font AMA. Sense data

2. ALACANT – SANT FAÇ

Ara exposaré tot un recull fotogràfic de la nostra línia en la qual s'inclouen fotografies actuals realitzades en l'any 2022 i d'antigues capturades en **facebook** o dels llibres consultats segons el recorregut que s'hi feia.



Anys 60. Línia 4 per Alfons El Savi.
Fotografia cedida per Lars F. Richter



Any 1955. Carrer Bailén



Any 1967. Foto (AMA)



07-03-2022. Portal d'Elx-La Rambla



Anys 50



Rambla de Méndez Núñez

07-03-2022



Poc després de la Guerra Civil es va posar en servei la línia del Pla-Hospital que era una variant de la línia de Mutxamel que donava servei a l'Hospital Provincial.

A la fotografia el 5 de maig 1964 de Jeremy Wiseman el tramvia 18 realitza un servei fins a Vistahermosa.



Camí Creu de Pedra al Barri Obrer



El mateix lloc: encreuat camí Creu de Pedra i carrer Salvador García Muñoz. 02-12-2022



Foto publicada en facebook al bloc ALICANTE EN BLANCO Y NEGRO per José Salva Soler.
Gener 2025



Fet el recorregut des d'Alacant, a l'arribar a Vistahermosa s'hauria d'esperar a "l'apartadero" al tramvia següent que venia en el sentit contrari per poder continuar el trajecte, d'aquesta manera s'evitava sempre que dos tramvies xocaren de front en la mateixa via.



Foto actual al mateix indret 02-12-22

A l'observar la torreta que eix a la part superior del tramvia es pot pensar que aquesta foto està realitzada prop de la finca Lo de Die.

Una altra hipòtesi és que la torreta de la foto corresponga a la desapareguda finca Clavería que es situaria on actualment es troben les instal·lacions de l'ONCE "ESPÍRITU SANTO" segons aquesta descripció.



Any 1960. Foto: C. Schnabel



03-05-2012. Manolo Serrano

«...Villa Clavería, cuyo origen data de la segunda mitad del siglo XIX, ya es citada junto a otras fincas residenciales de la Huerta de Alicante por Rafael Viravens. Atribuye su propiedad a los herederos de D. Francisco Martínez; pasando más tarde a D. Francisco Alberola.

Actualmente desaparecida, su demolición se produjo con posterioridad a 1985, se encontraba situada al Oeste del camino de Alicante a la Santa Faz. De planta rectangular y tres alturas, cubiertas a cuatro aguas y en el centro un pequeño torreón a modo de lucernario, constituía un conjunto arquitectónico de gran interés y calidad.



Imatge de la finca copiada del llibre *Citas con la Huerta de Alicante desde Sant Joan de Verónica Quiles-David Beltrá Torregrosa*, p. 117²⁹

29. Quiles López, V y Beltrá Torregrosa, D. (2021). *Citas con la Huerta de Alicante desde Sant Joan*. Sant Joan d'Alacant: Ajuntament de Sant Joan d'Alacant.

En aquell temps, la N 332 era de dos sentits i el tramvia circulava per l'esquerra en sentit Alacant-Mutxamel. A continuació presento fotos realitzades el dijous 7 d'abril de 2022 del recorregut assenyalat amb fletxes blanques des del terme d'Alacant fins a Mutxamel.



Aquí entre la finca Ruaya i El Pino tenia el tramvia una parada.



Travessava el camí que porta a la finca El Pino



El barranc del Juncaret no estava canalitzat ni urbanitzat i tot era camp per tant, el tramvia passava seguint el sentit de les fletxes.



Una vegada passat el territori de l'actual barranc, continuava pel carrer Vicente Rocamora Onteniente on ara es troba l'urbanització *Los Arrayanes* i el *Centre de San Rafael* pel carrer Antonio Ramos Alberola fins a creuar l'actual autovia de Sant Vicent –CV 821–, entrant ja en territori de Sant Joan.

És important dir que a l'inicial traçat quan fou de vapor, segons una foto molt interessant, es veu que creua per l'interior de l Plaça de Foglietti i per davant del Monestir. Quan s'electricifica la línia es veu convenient traure fora del nucli de Santa Faç la línia donat que la N 332 feia el mateix recorregut i per tal d'evitar davant del Monestir tramvies, camions, autobusos i diferents tipus de vehicles, la solució més encertada fou excloure el traçat i passar-lo per la part superior del llogaret.

3. SANTA FAÇ – SANT JOAN



Actual autovia –CV 821– que uneix Santa Faç i Sant Vicent del Raspeig. 07-04-2022



07-04-2022

En aquesta fotografia podem apreciar l'edificació en color blanc de l'antiga COLEFRUSE, empresa dedicada a la comercialització de l'ametla –1960 a 2010– segons consta en la **“Propuesta de reutilización de un recinto industrial abandonado en Sant Joan d'Alacant - Trabajo Fin de Grado de Cristina Martínez Grande en Junio 2018”**.³⁰

30. Martínez Grande, C. (2018). Propuesta de reutilización de un recinto abandonado en Sant Joan d'Alacant. Grado en Arquitectura Técnica. Trabajo de Fin de Grado. Alacant: Universitat d'Alacant.



30-05-2024. Ja no hi és l'edifici de COLEFRUSE. Hem entrat al terme municipal de Sant Joan i en aquest espai, era la zona inundable del barranc del Juncaret abans de la actual canalització. La fletxa indica el sentit cap a l'actual porta d'entrada de l'IES LLOIXA.

Aquesta edificació, enderrocada en 2024, ens serveix de referència per poder situar les següents dues fotografies del traçat de la via al seu pas per l'antic barranc del Juncaret que es localitzava on hui es troba l'espai dedicat a mercat els diumenges i fira infantil durant la romeria a la Santa Faç.³¹

Villa Concha



Fotografies cedides per Paqui Pastor Pastor³¹, veïna i natural de Santa Faç en la qual s'aprecien "els pontets" com familiarment es nombrava al pas de la línia sobre el barranquet. Seguint la direcció de la via es veu l'edificació de COLEFRUSE.



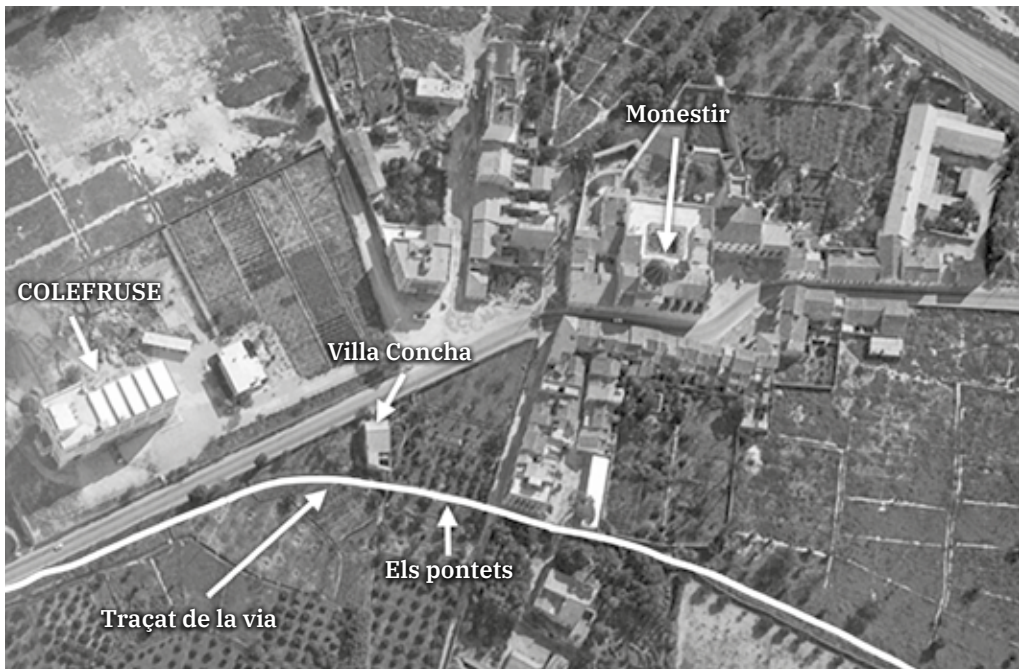
Familiars de Paqui Pastor Pastor en "els pontets".
Les fotografies són posteriors a la desaparició del tramvia –setembre 1963–

També és important assenyalar que la via passava per darrere de "Villa Concha" que es va enderrocar quan es va fer la nova carretera –CV 821– que uneix Santa Faç amb Sant Vicent del Raspeig. En la fotografia anterior es pot veure la teulada d'aquesta casa.

31. Veure entrevista pp. 293-294.



Vista aèria de la zona de Santa Faç de l'any 1970.
AMSJA ME/PROVISIONAL/37



Detall ampliat de la fotografia anterior



18-10-2022

Pal enderrocat que hi queda del que era la catenària del traçat. Situació IES LLOIXA



07-04-2022. Avinguda d'Alacant



07-04-2022

Avinguda d'Alacant. Actual restaurant Santa Luzia. Aquí el tramvia tenia una parada



28-10-2024

Avinguda d'Alacant. Restaurant Santa Luzia



07-04-2022
Avinguda d'Alacant. Villa Emma



28-10-2024
Avinguda d'Alacant. Villa Emma



28-10-2024
Avinguda d'Alacant. Cantà Cuc



28-10-2024. Avinguda d'Alacant. La Solana.
Davant La Solana creuava a la dreta en sentit Mutxamel cap a Beniali



07-04-2022

Entrada al municipi de Sant Joan per l'Avinguda d'Alacant. El primer traçat de via tant per al de vapor com al de tracció animal, el traçat fou tot seguit pels carrers Sant Josep, Plaça de la Creu, Major, Comandante Seva i Cervantes com queda registrat amb les paraules de José María Torregrosa Juan en l'article "Recuerdos de mi infancia" que al llibret de festes de 1970 deixava escrit:

"Recuerdo el "tren de vapor" ... Dicho tren embocaba en San Juan siguiendo la carretera y hoy no me explico cómo podía discurrir por la calle de San José y dejaba lugar bastante para el resto de la circulación rodada".

El traçat antic del tramvia seguia el que era la carretera de València o d'Alcoi fins l'església on continuava cap a Mutxamel. Al llibre³² ESTUDIO DEMOGRÁFICO-ECONÓMICO DE UN MUNICIPIO DE LA HUERTA DE ALICANTE es llegeix referint-se a Sant Joan: *Es un típico pueblo-calle, habiéndose constituido el núcleo antiguo a ambos lados de un eje que continúa hacia Muchamiel, por la Avenida del mismo nombre que, también es vía de comunicación hacia Alcoy y Jijona.*

Este eje principal se inicia en la calle de San José continuándose por la de Calvo Sotelo (Carrer Major); lugar de paso de vehículos hacia los pueblos de la Marina y Valencia, antes que se construyera el actual desvío de la carretera N-332.

De manera que el plano antiguo, construido ciñéndose a estas vías de acceso, tienen forma de Y, cuyos dos brazos tienen su punto de unión en la Plaza de España, ubicación de la Iglesia y el Ayuntamiento".

32. Jaime Crespo Giner SAN JUAN ESTUDIO DEMOGRÁFICO-ECONÓMICO DE UN MUNICIPIO DE LA HUERTA DE ALICANTE. 1979, a les pp. 18-19.



Vista aèria de Sant Joan. S'aprecia perfectament el format en Y. AMSJ Any 1968³³

33. Crespo Giner, J. (1979) *SAN JUAN ESTUDIO DEMOGRÁFICO-ECONÓMICO DE UN MUNICIPIO DE LA HUERTA DE ALICANTE*. Alacant: Instituto de Estudios Alicantinos. Diputación Provincial. p. 20.



28-02-2022. Entrada al carrer Sant Josep



20-11-2022. Carrer Sant Josep



23-06-2024. Plaça de la Creu



20-11-2022. Carrer Major



23-06-2024. Carrer Major



23-06-2024. Carrer Major

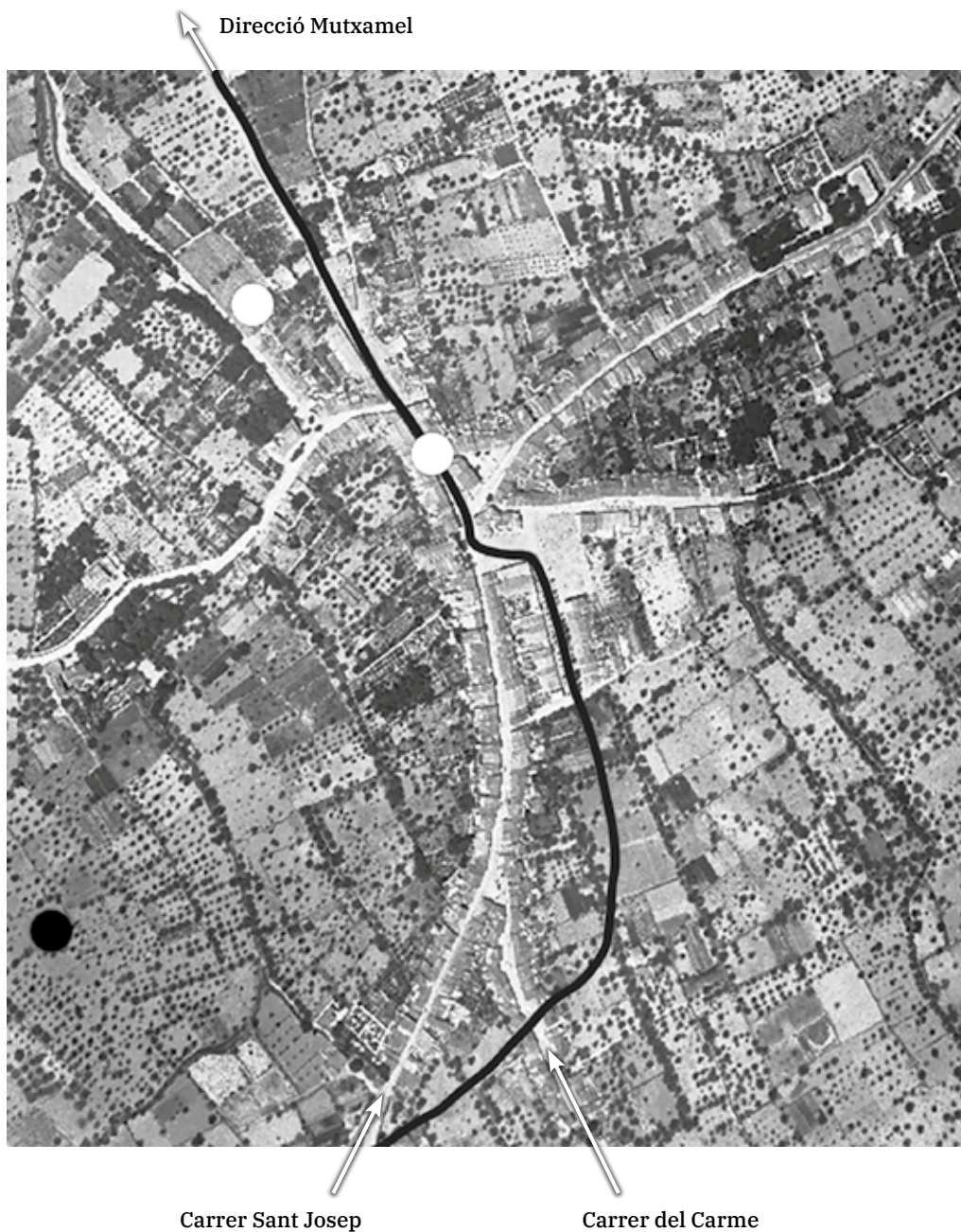


28-02-2022. Carrer Major cap a la plaça d'Espanya i Església



En aquesta fotografia s'aprecia perfectament el volum del poble donat pels carrers: Sant Josep, plaça de la Creu, Carme, Major, 1r tram de la Rambla, la Mar, plaça d'Espanya, plaça de Maissonave, Sant Antoni, Comandant Seva, Cervantes i Colón.

AMSJ Any 1929. Autor: Ruiz de Alda

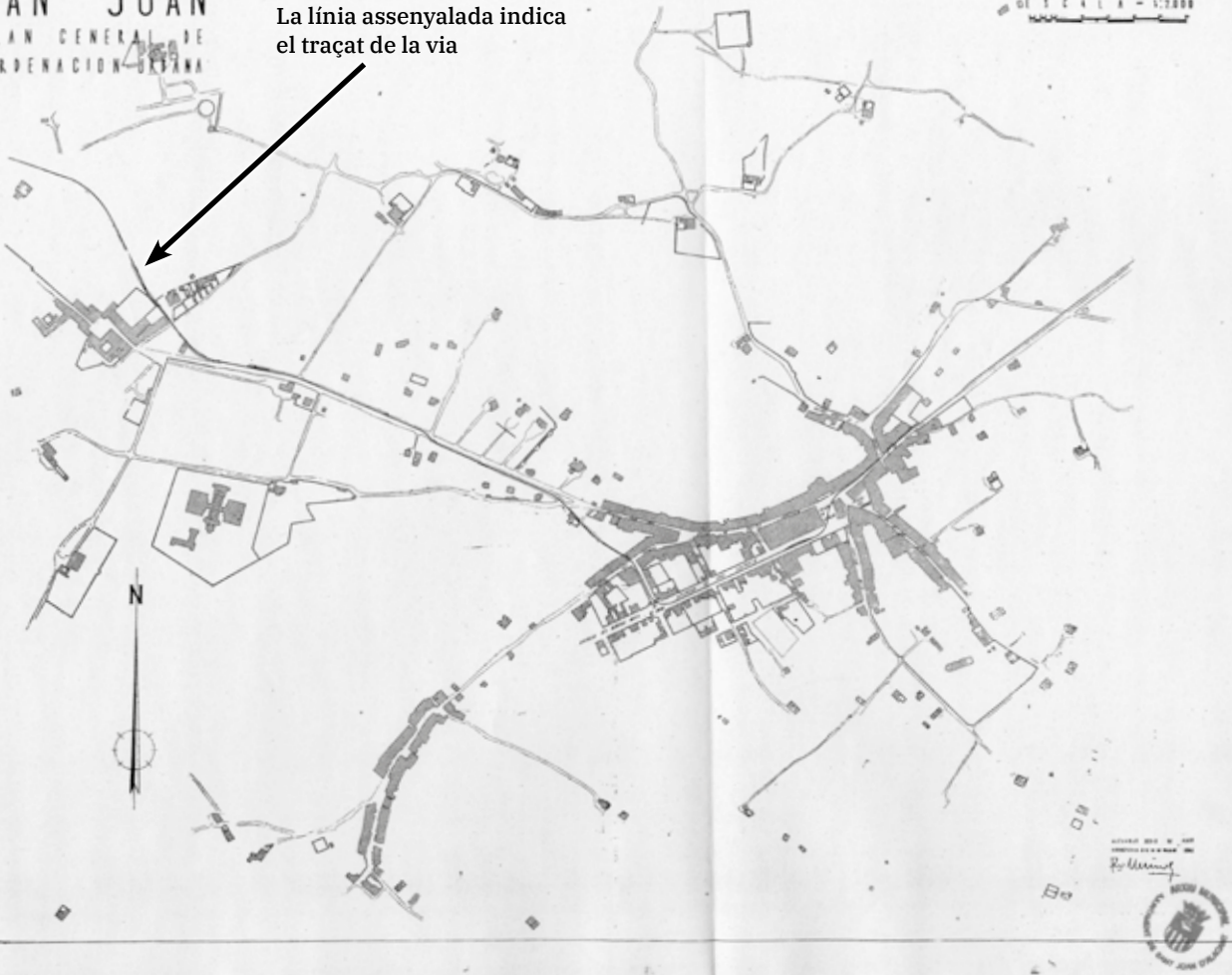


1924:
Traçat inicial electrificat on apreciem el volum de camp sense urbanitzar

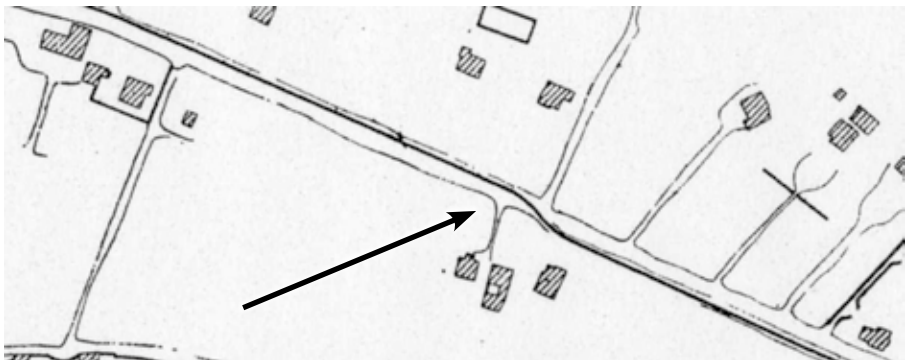
SAN JUAN
PLAN GENERAL DE
ORDENACION URBANA

La línia assenyalada indica
el traçat de la via

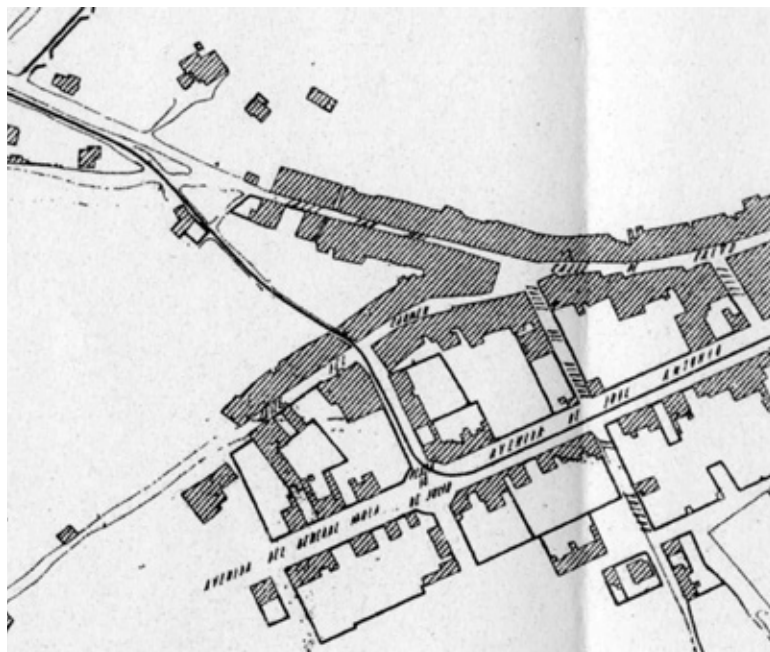
ESTADO ACTUAL
DE S. C. A. L. A. - 1970
Escala



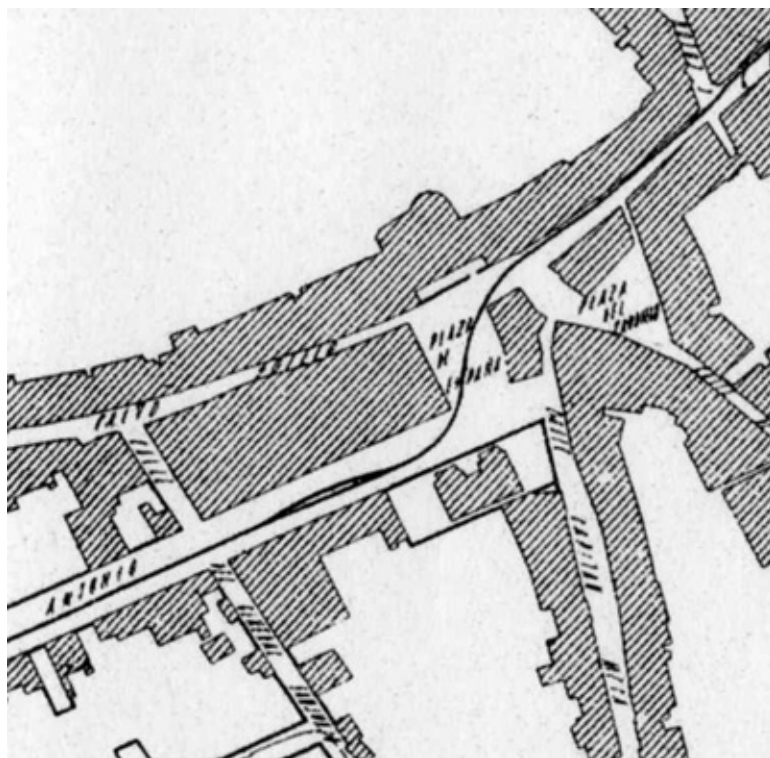
AMSJ
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA 1958



Detall ampliàt del plànol de 1958 a l'avinguda d'Alacant.
Davant la finca Canta Cuc canviava de l'esquerra a la dreta en sentit Alacant-Mutxamel.



Detall ampliat. El carrer Mossèn Pedro Mena no existeix a partir del carrer del Carme fins l'entrada del poble.



Detall ampliat. Apartadero de la Rambla



Plaça José Sala Pérez

AMSJ Any 1955

Vista aèria de Sant Joan d'Alacant

A les següents fotografies dels anys 60 del passat segle, podem veure el traçat definitiu que s'iniciava des de Beniali, a l'entrada del poble i seguint pel carrer Mossèn Pedro Mena, la Rambla fins a la plaça d'Espanya i continuant pel carrer Comandante Seva fins a Mutxamel.

El traçat de la línia era molt senzill: vies i catenària com es pot observar en aquestes fotografies realitzades pel meu pare a l'entrada del poble per Beniali.



Estiu 1960-1961. Navarregui encara no està edificat.
Ma tia Maria, ma germana Maria Jesús i ma iaia Maria

Foto: Miguel Balaguer Ponsoda



A l'esquerra el Carrer Sant Josep i a la dreta el carrer Mossèn Pedro Mena. Any 1960-1961
Ma germana Maria Jesús, ma mare Antonia, jo i el meu germà Miguel.

Foto: Miguel Balaguer Ponsoda



El mateix espai a l'any 1984.
Butlletí LLOIXA n° 40



18-10-2022



07-04-2022. Carrer Mossèn Pedro Mena



07-04-2022. A l'encreuament del carrer Mossèn Pedro Mena amb carrer del Carme hi havia una parada³⁴

34. Llibret de festes 1999. MEDIO SIGLO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN SAN JUAN. Isidro Bua-des. *Cronista de la Villa*. pp. 268-270.



07-04-2022. Des del carrer Mossèn Pedro Mena entrava en la plaça José Sala Pérez i girava cap amunt per l'actual Rambla.

Al llibre CALLEJERO BIOGRÁFICO DE SANT JOAN D'ALACANT d'Alfredo Campello a la pp. 285 podem llegir les diferents nominacions que ha tingut la Rambla al llarg dels anys: Paseo Nacional, Paseo de Bermúdez de Castro, Avenida de Galán y Hernández i Avenida de José Antonio.



Plaça José Sala – Rambla. Aquesta fotografia actualment es troba a l'Arxiu Municipal de Sant Joan d'Alacant i data dels anys 50 del s.XX



Carrera de motos a la Rambla
el dia 25-12-1959 on s'observa
perfectament la via i catenària

Fotografia de: Miguel Balaguer Ponsoda



07-04-2022

El mateix espai de la Rambla



07-04-2022



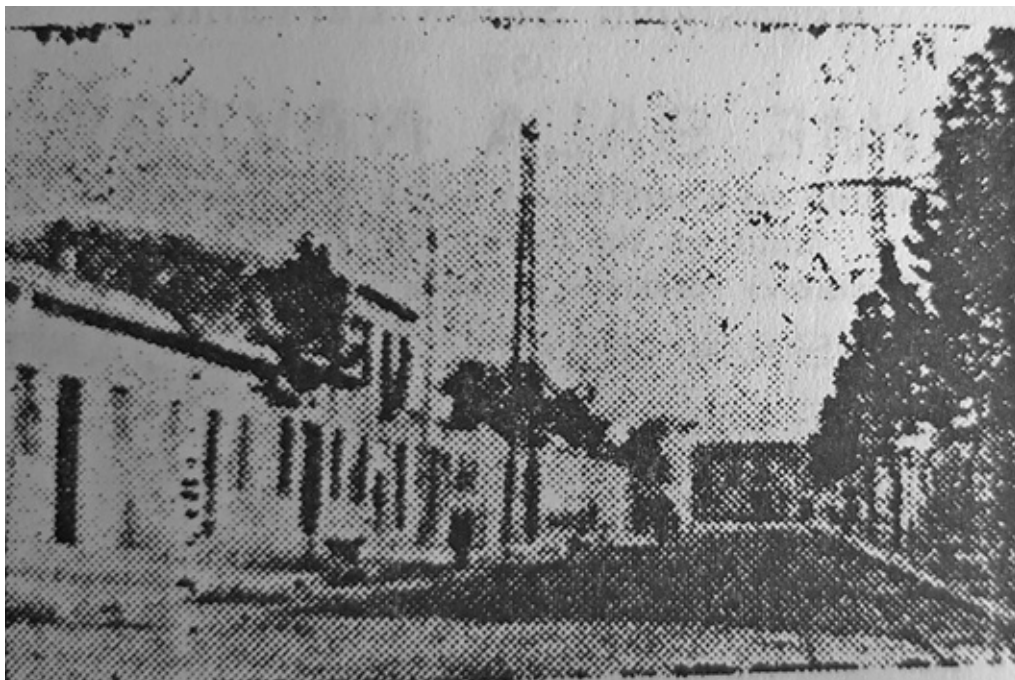
11-04-2022

Fotografies de Maria Àngeles Fuentes Monllor



11-04-2022

Fotografies de Manuel Tomás Berenguer Juan



La Rambla. Possiblement la 1a fotografia que es disposa de la Rambla i traçat de la via.
Llibret de festes del Crist de 1929



La Rambla en 1951
Butlletí LLOIXA n° 19



La Rambla. *Llibret de festes del Crist de 1963*

Al diari INFORMACIÓN d'Alacant, en concret als corresponents dia 1 de maig i 11 d'agost de 1963, el nostre corresposnal i cronista Manuel Sánchez Buades, indica la problemàtica que suposava deixar el remolc a la Rambla mentre que a Mutxamel pujava la unitat mecanitzada.



adolgazar mañana. C.S. No. 13.076

SAN JUAN

SAN JUAN.—(Corresponsal M. Sánchez Buades).—De las restricciones introducidas en el servicio de tranvías del disco nº 4 que enlaza con Alicante a los pueblos de San Juan y Muchamiel, se vienen derivando una serie de importantes problemas, alguno de los cuales precisa de urgente solución.

Uno de ellos, en cuanto a San Juan se refiere, es el del estacionamiento del remolque en el antiguo cruce de la Avda. de José Antonio, a la espera de que el coche motor regrese de su recorrido hasta Muchamiel. Por la disposición actual de las agujas del cruce, este vehículo queda precisamente en el centro de la calle, dificultando enormemente la circulación rodada por ambos lados. Más de una vez hemos sido testigos de las piruetas y malabarisismos que han tenido que hacer los coches, especialmente los camiones, para salvar este obstáculo, y en más de una ocasión han "acariciado" al citado remolque, con el consiguiente susto de los sufridos viajeros que esperan pacientemente el regreso del tranvía.

La solución la consideramos muy fácil: o que se reforme la situación actual de las agujas de manera que el estacionamiento quede en la vía junto a la acera, o que sea el propio tranvía quien sitúe al remolque en ella, aunque se pierda un minuto más en la maniobra. Con ello quedaría la calle libre y se evitaría algún posible accidente.

1 de maig de 1963

San Juan

El servicio de tranvías

SAN JUAN. (Corresponsal M. Sánchez Buades).—Pasa el tiempo y seguimos deshojando la margarita de la duda. Que si se suprimen los tranvías, que si no los quitan; que para primeros de mes, que para fines del siguiente. Y mientras tanto, los que nos vemos obligados a trasladarnos diariamente a la capital, en busca del pan nuestro de cada día, hemos de sufrir las consecuencias de estas incertidumbres y del deficiente servicio actual. Perder un tranvía supone bastante más de media hora de espera, que a veces se prolonga en muchos minutos más, cuando surgen los "imprevistos", que no lo son tanto, si consideramos la frecuencia con que suceden. Entonces el problema es más complicado, porque la aglomeración nos obliga a ir como las clásicas sardinas, cosa poco agradable, sobre todo en la época veraniega.

Un pueblo como San Juan, cuya actividad laboral se desarrolla en su mayor parte en Alicante no puede ni debe quedar abandonado. Si han de ser sustituidos los tranvías, de lo que la mayoría de los trabajadores no son partidarios, que lo sean cuanto antes, y si han de continuar, que se mejoren los actuales servicios, para que no se vean obligados a tener que utilizar vehículos de paso, procedentes de poblaciones más lejanas, porque el precio que se ven obligados a abonar resulta un tanto perjudicial para su siempre apurada economía.

Y mientras se resuelve esta cuestión, no creemos tan dificultosa la realización de las obras convenientes, en el antiguo cruce de la avenida de José Antonio de esta población, para que el remolque que actualmente queda en el centro de la calle, a la espera del regreso del tranvía en su recorrido hasta Muchamiel, pudiera quedar situado junto a la acera. Su actual situación representa un constante peligro para el paso de vehículos por esta principal calle, sobre todo en estos días.

En el centro de la calle estará bien el día que desaparezcan y se acuerde levantarles un monumento recordatorio. Pero entonces será sobre una elevada columna, a muchos metros de altura para que no dificulten el paso.

Y mientras tanto, seguiremos deshojando la margarita.

11 d'agost de 1963



La Rambla. Anys 50. *Facebook*

Aquesta unitat de la línia 4 ve d'Alacant en sentit Mutxamel i, en la Rambla, a l'altura de l'actual Amsteleria, deixava el remolc per pujar a Mutxamel, com s'observa a la fotografia, ocasionant el remolc una dificultat per al trànsit.



Foto al mateix espai amb motiu del V Centenari de la Santa Faç. Març 1989



20-02-2022

Foto actual del mateix espai de la Rambla els nº 11-13



En l'esmentada foto dels anys 50 de l'Arxiu Municipal, es veu perfectament tant la doble via com el canvi de direcció des de la Rambla cap al carrer Comandante Seva travessant la Plaça d'Espanya per davant de l'Ajuntament.



La Rambla.

S'aprecia junt al quiosc la carretera que travessava la Plaça d'Espanya fins l'església seguint el traçat de la via.

Llibre de festes del Crist de 1967



La Rambla

Llibre de festes del Crist de 1982



Plaça d'Espanya. Any 1950-52. *Manolo Ivorra Alberola cedida pel seu fill*



Plaça d'Espanya. Any 1970. *Llibret de festes de 1995*

Quan desapareix el tramvia, l'espai ocupat per la via es ocupat per l'asfalt per desviar la circulació cap a la Rambla. En aquesta foto es veu l'antic Ajuntament així com l'edifici de l'actual CEIP Crist de la Pau amb una sola planta superior.



Foto dels anys 70 on ja es veu la plaça d'Espanya reformada, el col·legi ja ha tingut la remodelació amb una nova planta i continua estant l'antic Ajuntament que serà enderrocat i edificat entre 1982-1983 i inaugurat el dissabte 21 de maig de 1983.



Gener 1983
LLOIXA n° 19



Maig 1983
LLOIXA n° 23



07-04-2022



Mos pares passejant per la plaça d'Espanya el 19 de setembre de 1948.
Es pot observar perfectament com la via travessa la plaça i gira cap a la dreta
al carrer Comandante Seva en direcció a Mutxamel.
La casa que es veu a la part superior dreta és l'antiga casa badia, hui desapareguda.



Actual carrer Cervantes. Al fons la finca El Reloj.
Antic traçat per al tramvia de vapor i de mules. No hi ha catenària



10-11-2022



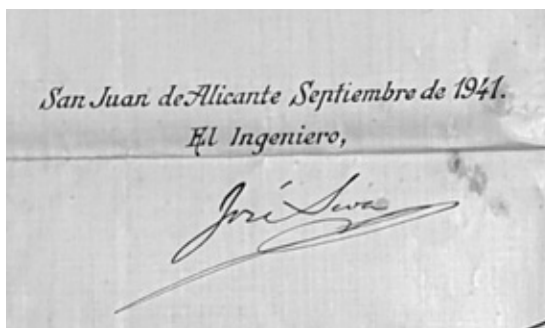
31-10-2022. Estat actual del carrer Cervantes

El dijous 24 d'octubre vaig estar a casa de Manolo Ivorra Alberola que en l'actualitat té 91 anys –20 de juny de 1933– i en conversa amb ell i amb el seu fill Manolo, ens va contar segons el seu record que quan es fa el primer traçat de la via pel nou passeig que en l'any 1924³⁵ es va dissenyar per ampliar el poble i col·locar la via del tramvia el traçat no fou el mateix que nosaltres recordem i que hi veiem a les fotos travessant tot el carrer Mossèn Pedro Mena, plaça José Sala i la Rambla. El primer traçat anava des de Beniali cap a Mossèn Pedro Mena però desviant-se a partir del carrer del Carme i eixir a la Rambla per on estava el cine d'estiu, hui cantó La Rambla amb el carrer del Mercat.

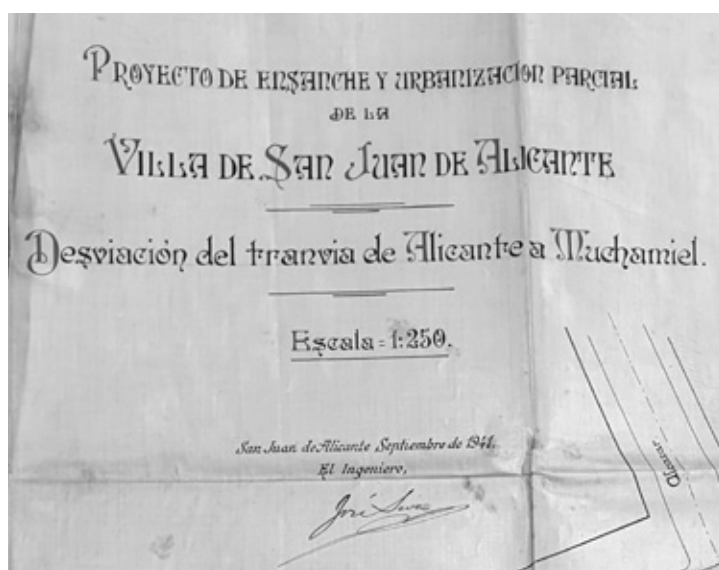
Posat en contacte amb el nostre arxiver municipal Gaspar Belmonte, i aprofitant la nova exposició EL PAISATGE COM ARXIU, em mostra unes fotografies que apareixen a l'article SANT JOAN DES DE L'AIRE de Xavier Sala Ivorra al llibret de festes de l'any on mostra unes fotografies en les quals s'aprecia el vell traçat de l'electrificació del tramvia. Així mateix em mostra tot el plànol del projecte que es va elaborar.

Davant les obres d'ampliació del projecte de l'actual Rambla, en l'any 1941 es fa la modificació del trajecte del tramvia perquè passe per l'interior de tot el passeig, hui anomenat La Rambla, des de la plaça José Sala –coneguda hui per la plaça “dels ferros o del olivo”– cap a la Plaça d'Espanya.

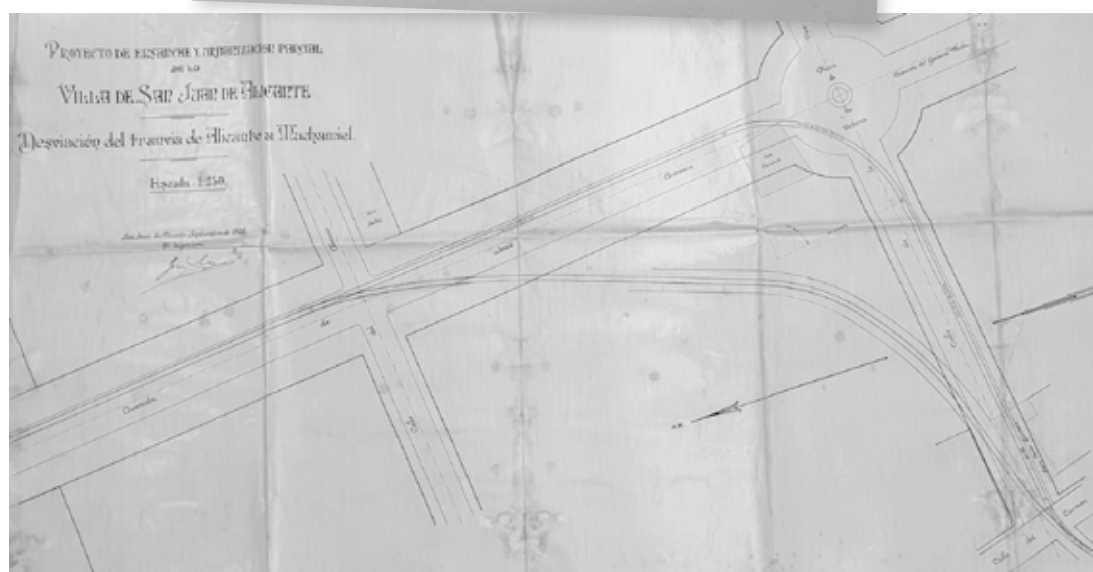
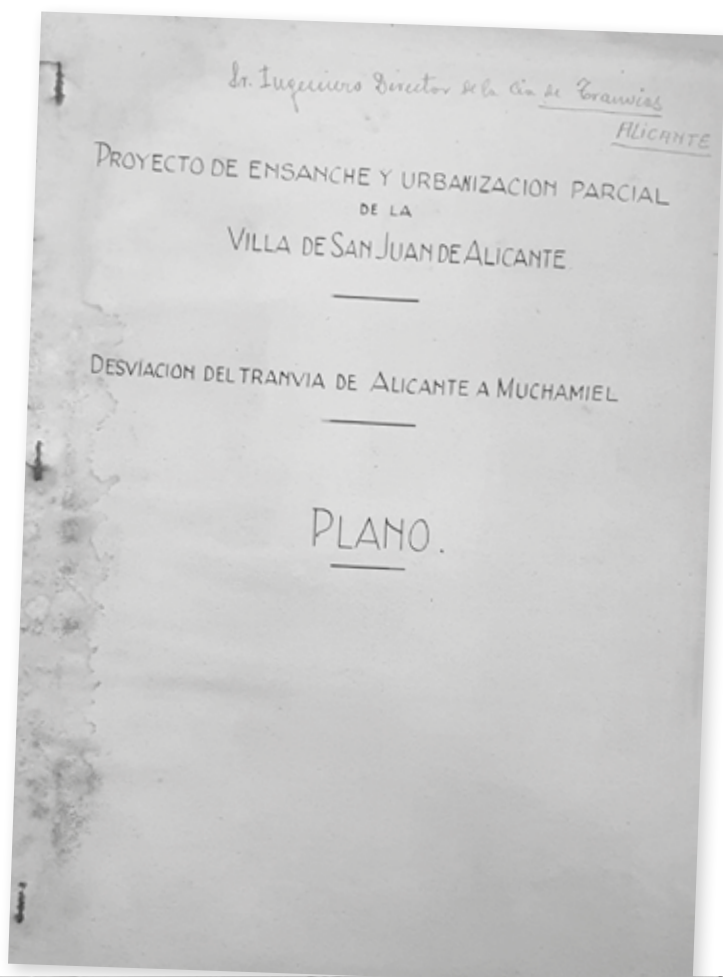
Seguidament inclouré fotografies del projecte, vistes aèries i, finalment una fotografia aèria actual presa de Google Maps i una altra del visor de cartografia de l'Institut Cartogràfic Valencià per poder identificar sobre el plànol actual el nou traçat de 1941.



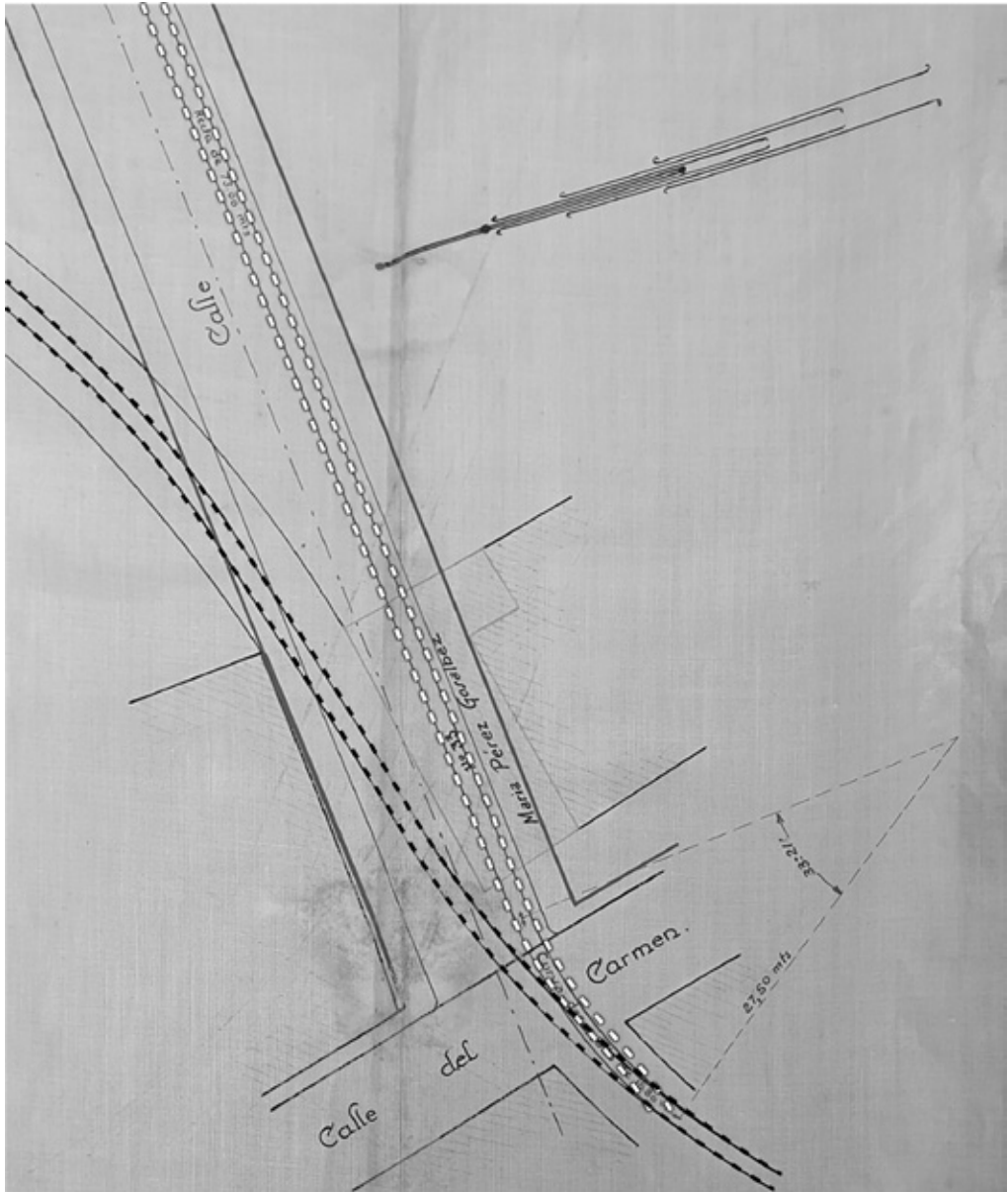
Enginyer José Seva Ivorra



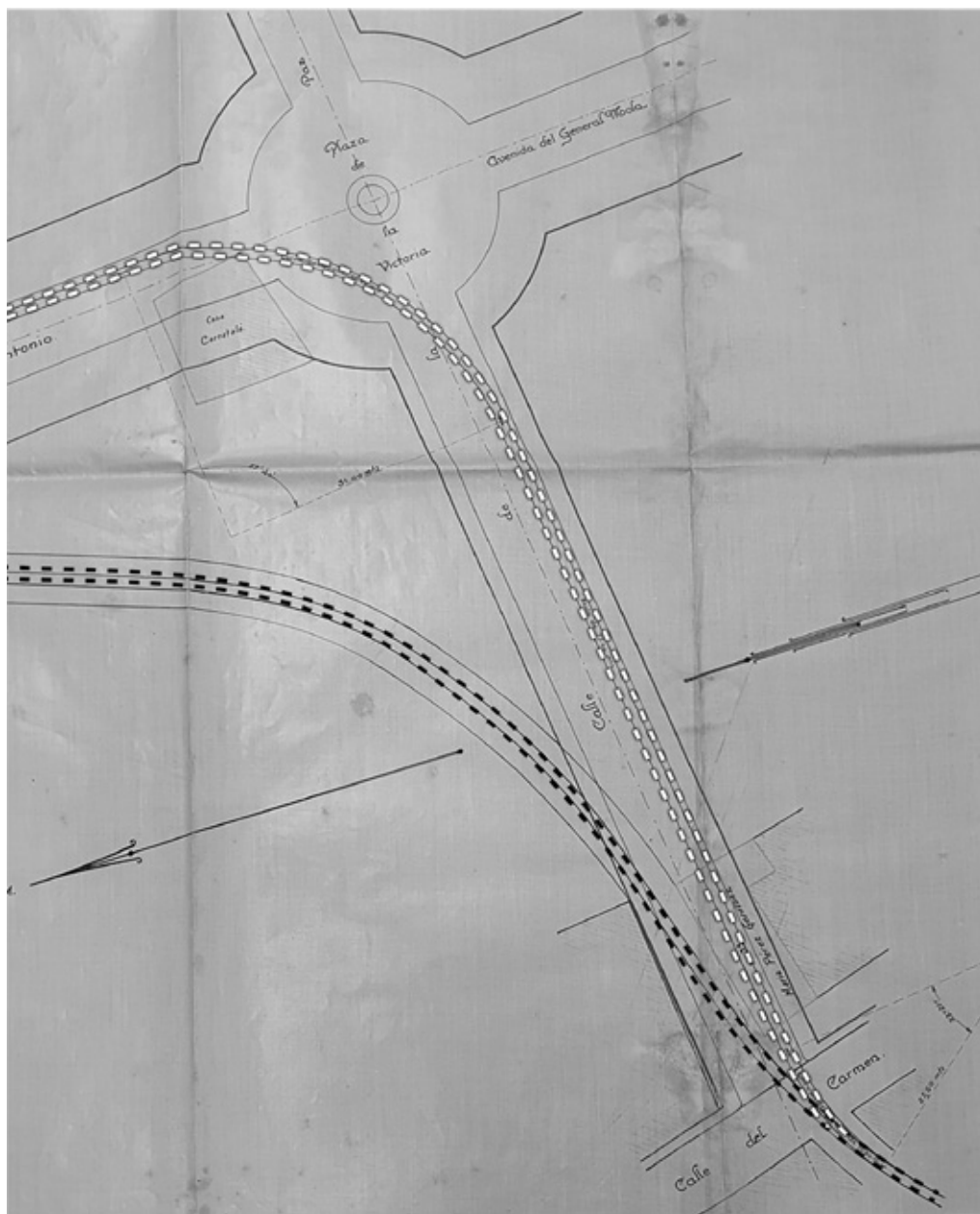
35. Veure p. 45.



A continuació mostraré el plànol ampliat per trams:



En línia negra discontinua l'antic traçat del tramvia elèctric fins a 1942 i en blanca el nou traçat



Carrer del Carmen - CALLEJERO BIOGRÀFICO DE SANT JOAN D'ALACANT.

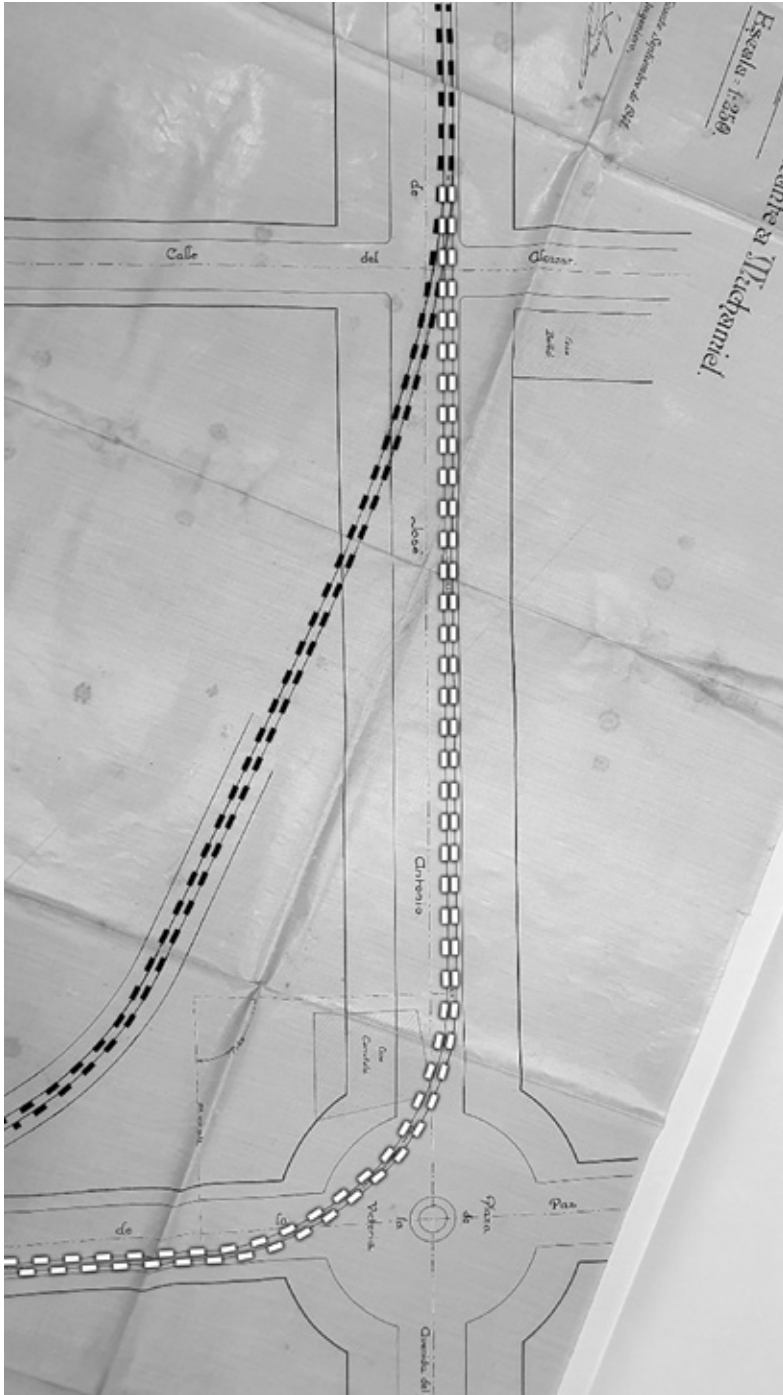
Alfredo Campello Quereda p. 103-

Carrer de La Paz - CALLEJERO BIOGRÀFICO DE SANT JOAN D'ALACANT.

Alfredo Campello Quereda pp. 245 i 260-

Plaça de la Victoria - CALLEJERO BIOGRÀFICO DE SANT JOAN D'ALACANT.

Alfredo Campello Quereda pp. 208 i 321-



Avinguda de José Antonio - CALLEJERO BIOGRÀFICO DE SANT JOAN D'ALACANT.

Alfredo Campello Quereda pp.203 i 285-

Carrer del Alcázar de Toledo - CALLEJERO BIOGRÀFICO DE SANT JOAN D'ALACANT.

Alfredo Campello Quereda pp.68 i 241-

Còpia de Circular del Ministeri amb el vist i plau de la Direcció General de Ferrocarrils que aprova la modificació del traçat del tramvia d'Alacant a Mutxamel al pas pel poble de Sant Joan d'Alacant.

R.S. nº 1731

La Direccion General de Ferrocarriles, Tranvias y Transportes en oficio de 30 del pasado me dice lo siguiente:

" Visto el proyecto de ensanche y urbanizacion parcial de la Villa de San Juan de Alicante y la autorizacion, que como consecuencia de la realizacion del mismo, se solicita por el Ayuntamiento del mencionado pueblo para la desviacion y del trazado del tranvia de Alicante a Muchamiel y examinado el escrito que la Jefatura de Obras Publicas de Alicante acompaña al preindicado proyecto.

Resultando que el trazado actual del tranvia de Alicante a Muchamiel al llegar al pueblo de San Juan describe una gran curva atravesando los campos deshabitados que han de ser urbanizados, dificultando la realizacion del proyecto de ensanche y urbanizacion que esta llevando a cabo el Ayuntamiento de dicho pueblo.

Considerando que la reforma en el trazado del tranvia ha de beneficiar notablemente a la poblacion y Empresa, pues en vez de hacer el recorrido por pasajes solitarios lo hará por la calle mas amplia y frecuentada de la Villa.

Este Ministerio de acuerdo con la Direccion General de Ferrocarriles ha resuelto aprobar la modificacion del tranvia de Alicante a Muchamiel debiendo el citado organismo Inspector fiscalizar el empleo de las 300 toneladas de carril de 32kgs por m.l. que tiene solicitados la Compania de Tranvias y Electricidad de Alicante de la Comisaria de Material Ferroviario.

La desviacion del trazado de la via cuya aprobacion se propone, es la solicitada por el Ayuntamiento de la Villa de San Juan de Alicante y que figura en el proyecto de ensanche y urbanizacion presentada por dicha Corporacion.

Lo que de Orden Ministerial comunico a V.S. para su conocimiento, el de los interesados y demas efectos.

Lo que traslado a Vd. para su conocimiento. Dios. . .

guarde a Vd. muchos años.
Alicante 9 de Noviembre de 1.942.
EL INGENIERO JEFE,

Al capítol XXII ANNEXOS, pàgines 347-370, mostre la transcripció parcial de les actes dels plenaris de l'Ajuntament que tenen relació amb el projecte d'ampliació i urbanització de l'actual Rambla fins la plaça José Sala.

4. SANT JOAN – MUTXAMEL

La primera foto que ens trobem relacionada amb el nostre poble veí és aquesta en la qual predomina camp i sobretot, la manca de construccions entre els dos pobles veïns marcant en aquell moment una distància entre les dues “urbes”. Actualment no s’aprecia separació entre els dos pobles, tan sols la superfície de l’autovia marca un territori fronterer que els habitants no hi fem com a tal, tan sols som mutxamelers o santjoaners.



Entrada de la carretera de Silla al poble de Mutxamel.
Es pot apreciar en la part esquerra el traçat del tramvia de l’Horta.

*Geografia General del Regne de València de Figueras Pacheco
EL TRANVÍA DE ALICANTE PASADO Y FUTURO pàgina 61*

Es tracta d’una imatge amb vehicle de tracció animal i no s’aprecia encara la catenària.
L’entrada a Mutxamel és per l’actual carrer Felipe Antón que apareix amb poques cases
i horta a dreta i esquerra.

Des de Sant Joan d’Alacant, el tramvia seguia pels actuals carrers Cervantes, Glorieta Víctimes del terrorisme, Avinguda de Mutxamel, Avinguda d’Alacant i pels carrers Felipe Antón, Francisco Sala Marco, Cura Fenoll, Manuel Antón, Passeig de la Constitució i carrer la Soledat on era principi i fi del trajecte. És un traçat seguint l’antiga N 340 que travessava el poble fins Xixona, Alcoi i, després València.

La localització en el plànol actual de la fotografia m’ha dut temps en localitzar-la donat que ho he intentat des de varies localitzacions a l’Avinguda de Mutxamel com es veu a les següents fotografies actuals.



16-05-2022. Avinguda de Mutxamel a l'altura del pas soterrani de l'autovia, separació dels termes entre Sant Joan i Mutxamel.



16-05-2022. Avinguda d'Alacant. Es pot apreciar la torre-campanar de l'Església



03-04-2024 Carrer Felipe Antón. Localització exacta de la primera foto a Mutxamel



16-05-2022. Carrer Felipe Antón i Plaça Nova des del terrat de la torre campanar de l'església



Carrer Felipe Antón. MUTXAMEL, *Records d'un segle*, p. 34. Any 1961
Biblioteca Municipal de Mutxamel



21-11-2022. Carrer Felipe Antón



21-11-2022

Carrer Felipe Antón:

Al final del segle XIX la nova carretera Alacant-Xixona fa que s'obriega este carrer per entrar a la població. Abans les cases continuaven sense interrupció de la Plaça Nova al carrer La Mar. en 1908 rep el nom de Felipe Antón, alcalde de Mutxamel de 1883 a 1906.

-Mutxamel-2018-



Caminant per Mutxamel, p. 11. *Biblioteca Municipal de Mutxamel*



Detall ampliat de l'anterior fotografia on es pot apreciar la via



Plaça Nova a principis del S. XX³⁶



21-11-2022. Plaça Nova

36. Francesc Ortiz Alemany, MUTXAMEL I L'HORTA D'ALACANT, p. 224.



“Los tranvías en Alicante”
per José Carlos Sánchez Calero
Foto AMA publicada en Youtube

Plaça Nova
03-04-2024





*Caminant per
Mutxamel, p. 83.
Biblioteca Municipal
de Mutxamel*

16-05-2022. Carrer Mestre
Francisco Sala Marco des de la
torre campanar de l'església



Torre campanar de
l'Església de El Salvador.



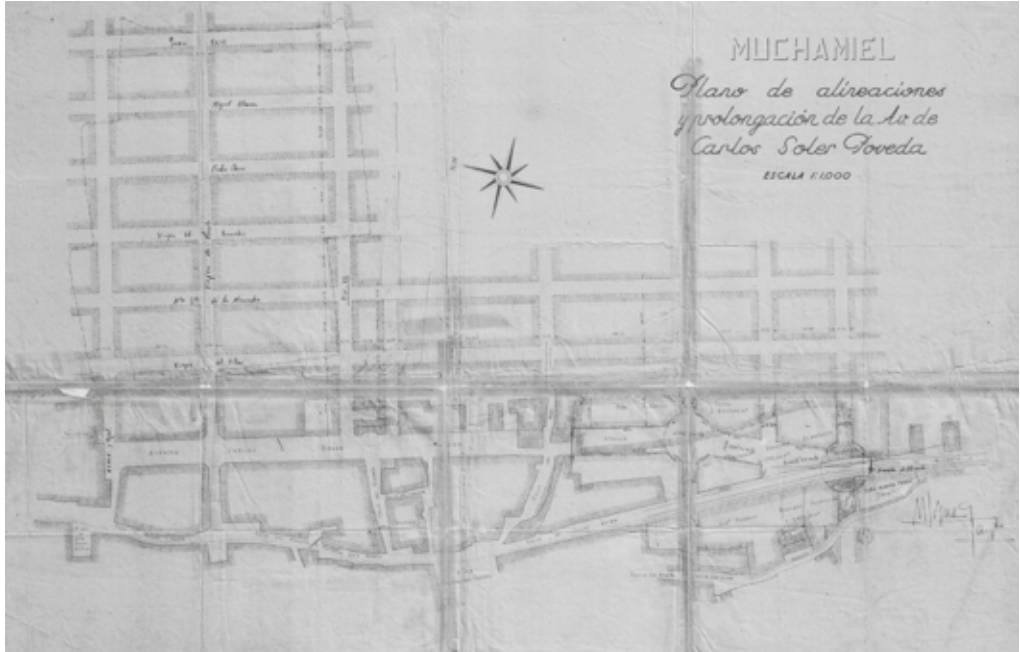
Carrer Mestre Francisco Sala
Marco on es pot apreciar la via
del traçat a la part inferior dreta.

11-04-2024



Imatge copiada de la col·lecció POSTALES EN LA HISTORIA DE LA PROVINCIA DE ALICANTE editada pel Diari INFORMACIÓN d'Alacant al mes d'octubre de l'any 2000.

És molt interessant el plànol de l'AMM de l'alineació i prolongació de l'Avinguda de Carlos Soler de Mutxamel (any 19xx)³⁷ on podem apreciar el trajecte tramviari actuals carrers Felipe Antón, Plaça Nova, Mestre Sala Marco, Cura Fenoll, Manuel Antón i plaça Sant Roc. Queden fora del plànol el Passeig de la Constitució i el carrer de la Soledat.



Calle de Felipe Antón

Carretera de Alicante

37. Es desconeix l'any.

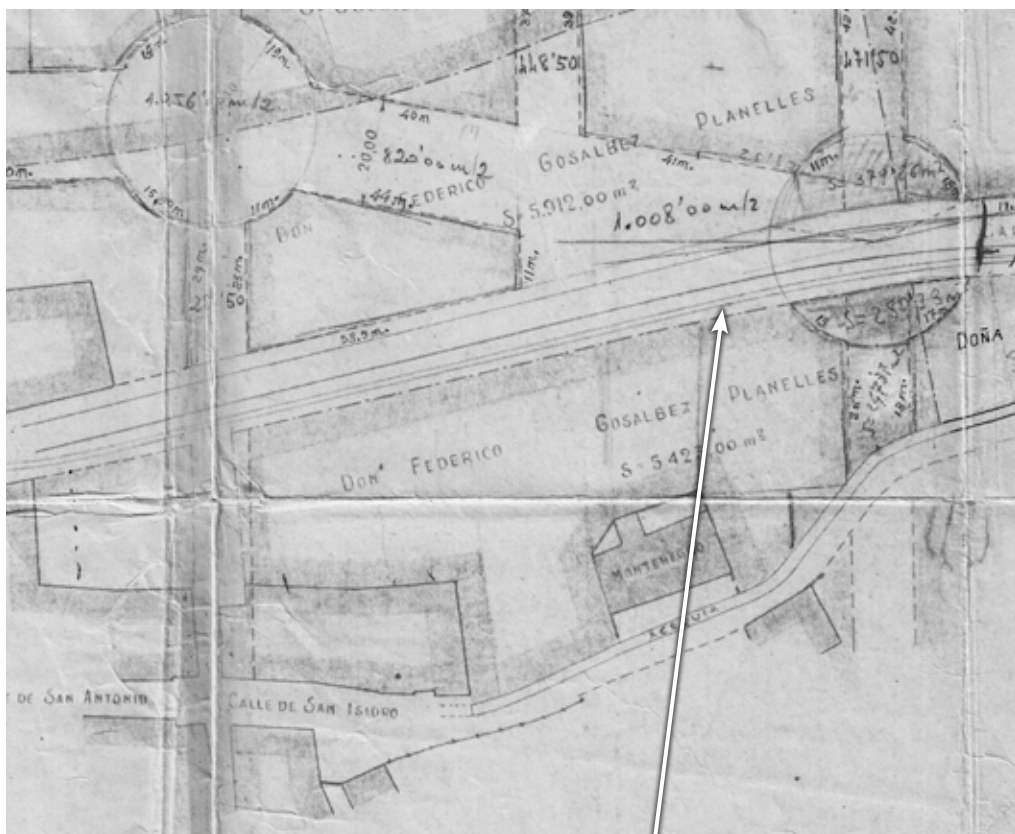


Plaza de San Roque

Manuel Antón

Maestro Sala Marco

Plaza Generalísimo Franco
(Plaça Nova)



Amb detall més ampliat, apareixen sobre els carrers assenyalats anteriorment, una doble línia que és el traçat tramviari.



16-05-2020
Carrer Mestre Francisco Sala Marco



Anys 40-50
Carrer Mestre Francisco Sala Marco



16-05-2022

El mateix racó del carrer Mestre Francisco Sala Marco



Mateix racó on, possiblement, el tramviari es parava per poder deixar pas als vehicles de més volum i grandària. *AMM 1961*



16-05-2022
Carrer Cura Fenoll



16-05-2022
Carrer Manuel Antón



Prova de gàlib al carrer Major hui, carrer Manuel Antón. Any 1961
MUTXAMEL, *Records d'un segle* pp. 35³⁸. Biblioteca Municipal de Mutxamel

Mateix lloc de la foto anterior
localitzat per les 2 cases
assenyalades amb
dues fletxes.

03-04-2024
Carrer Manuel Antón



38. Brotons, A., Ortiz, F., Forner, L., Iborra, L., Pastor, F. i Quereda, T. (2002). *MUTXAMEL – Records d'un Segle*. Mutxamel. Fotomecànica i impressió: gráficas Olmedilla. Biblioteca de Mutxamel. Signatura: 94 (460) MUT.



AMM 1961



25-06-2024
Plaça de Sant Roc



16-05-2022
Passeig de la Constitució



MUTXAMEL, *Records d'un segle* pp. 32³⁹. Biblioteca Municipal de Mutxamel

Foto del "Trenet de foc" realitzada el 9 de setembre l'any 1907.
Autor: M. García de Gamarra, Col·lecció de Federico Guardiola.
Imatge anterior al traçat elèctric pel Passeig de la Constitució.

39. Brotons, A., Ortiz, F., Forner, L., Iborra, L., Pastor, F. i Quereda, T. (2002). *MUTXAMEL – Records d'un Segle*. Mutxamel. Fotomecànica i impressió: gráficas Olmedilla. Biblioteca de Mutxamel. Signatura: 94 (460) MUT.



21-11-2022

Mateixa localització al Passeig de la Constitució



16-05-2022

Carrer de La Soledat



Carrer de la Soledat. Any 1961

Com es fa hui en dia, molts mitjans de transport públic porten propaganda. El tramvia fotografiat porta propaganda del Cine IDEAL d'Alacant que mostra la pel·lícula:
LA COLINA DEL ADIÓS



16-05-2022



25-06-2024



16-05-2022. Principi i final de trajecte:
Carrer de la Soledat cantó carrer Sant Pasqual

Assumpció Brotons Boix.
Cronista de Mutxamel.
Març 2022⁴⁰

40. Brotons Boix, A. (2022) *TARTANES, TRAMVIES, COTXES DE PUNT, AUTOBUSOS EVOCANT EL TRANSPORT PÚBLIC MUTXAMEL-ALACANT*. Pàgina oficial de facebook: Cronista de Mutxamel.

Per a realitzar el trajecte van aprofitar les vies de l'antic trenet. En un principi al nostre poble sols arribava fins a la Plaça Nova i més tard es va ampliar el recorregut fins al final del carrer de la Soledat. A la diferència del trenet de foc, ja no muntava fins al Ravalet. Els vehicles estaven pintats de color groc i enganxada a la carrosseria solien portar publicitat, que sobretot informava de les pel·lícules que s'estrenaven als cines d'Alacant.

Una vegada realitzat tot el recorregut des d'Alacant, és necessari presentar un document de l'Arxiu Municipal de Mutxamel –AMM–, de l'any 1961 on es planteja fer la modificació de la línia passant per l'Avinguda de Carlos Soler. Aquest projecte ve recolzat per les fotografies que ja hem vist anteriorment que són una prova del pas del tramvia junt amb vehicles de gran tonatge i volum. Les fotos corresponen a proves de “gálibo” que es varen fer a l'any 1961, mateix any en que es fa el projecte de modificació.

Segons Wikipedia:

El gálibo (del árabe qálib, qālab o qālib, y este del idioma griego καλόπους, “horma”) son las dimensiones máximas, tanto de altura como de anchura, que pueden tener todos los vehículos.

SECCION A-A



SECCION B-B

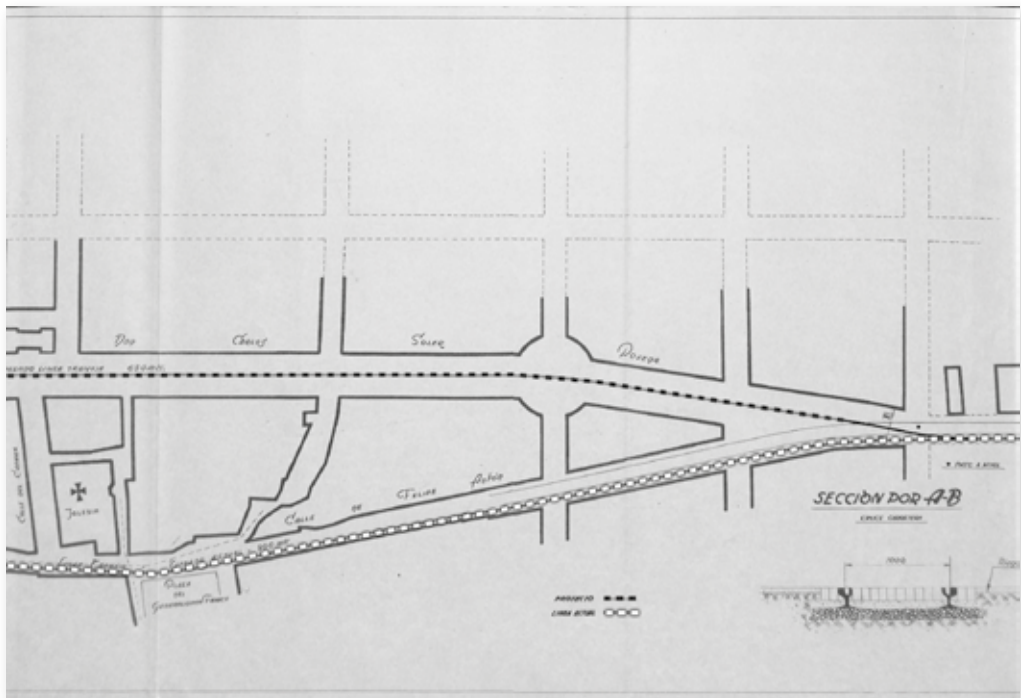
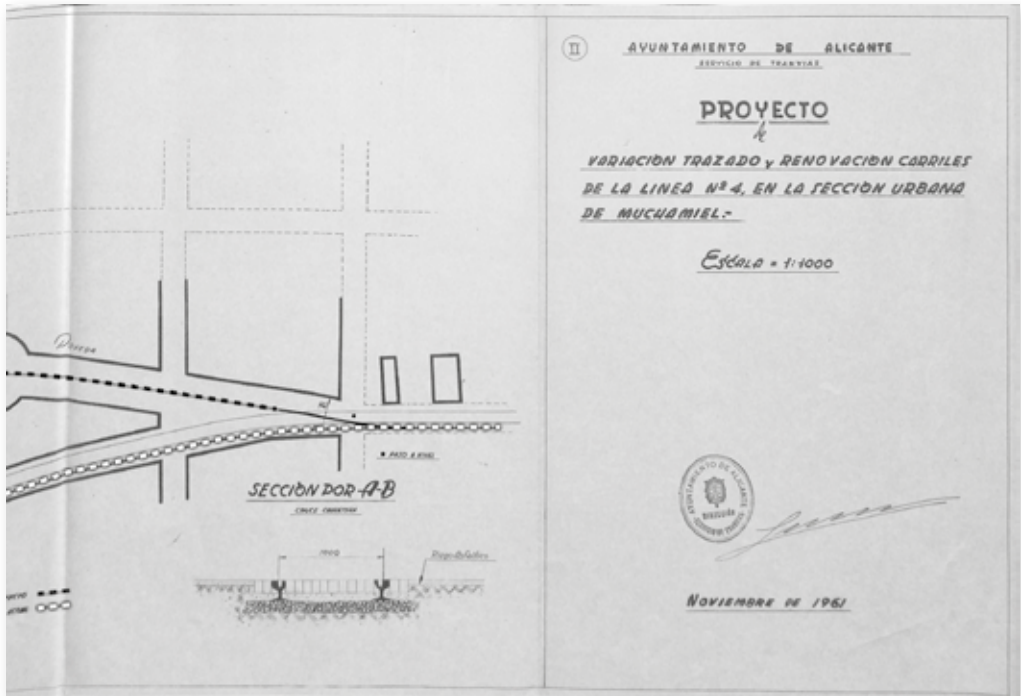


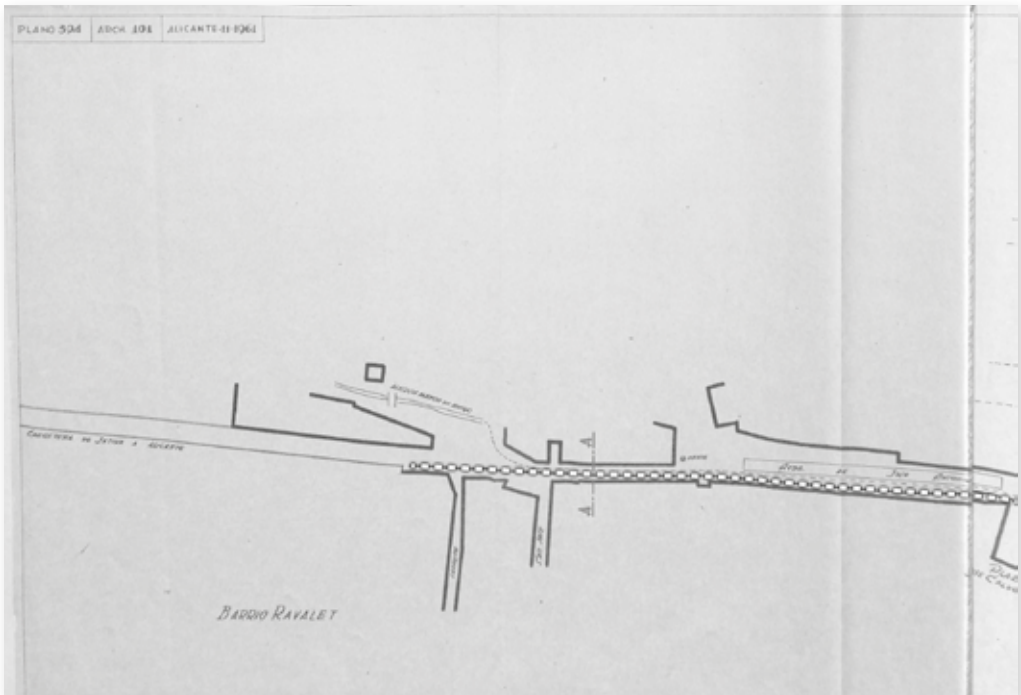
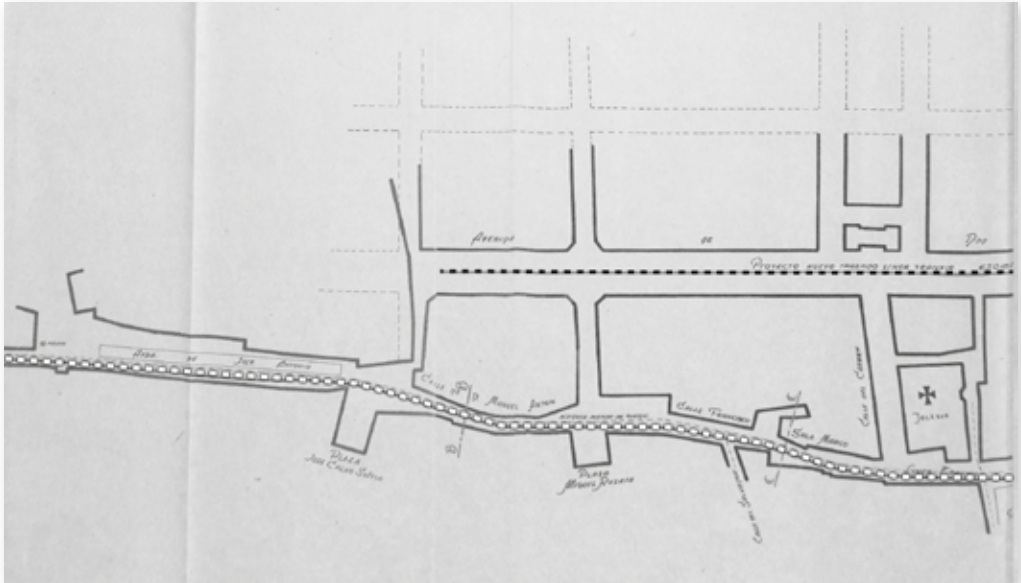
SECCION B-B



SECCION C-C







El projecte ve recolzat per les anteriors fotografies de prova de “gálibo” que realitzades a l’any 1961 per demostrar la necessitat del canvi del traçat. Ara bé, tenint en compte la data de finalització de la concessió a la línia tramviària 31 d’agost de 1963, possiblement no fou necessari la realització de l’obra donat que no hi havia temps per a la realització perquè, aquesta obra d’enginyeria no seria possible per al poc de temps que hi quedava.

5. MUTXAMEL: HOMENATGE AL TRAMVIA

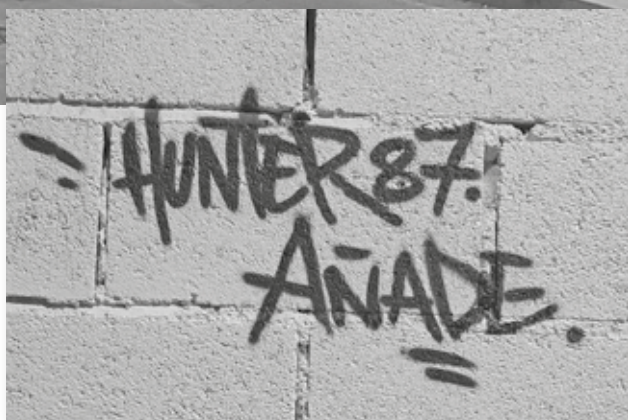
En aquesta data, 12-06-2022, des de la Regidoria de Cultura, el regidor Rafael García Berenguer explica els treballs realitzats sobre un anunci publicitari: *“Se trata de un publicidad muy conocida, imagen de Mutxamel, que es visible desde la zona de pubs, desde la antigua Nacional...una zona muy transitada. Es el único ejemplo con valor artístico que queda de este tipo de publicidad en Mutxamel, y hemos pensado que tenía su interés, para mostrar cómo era esta publicidad...”*



García Berenguer ha recordado que, siguiendo con esta línea de **recuperación cultural** y arte urbano, se ha hecho un mural a partir de fotos antiguas del **tranvía** en Mutxamel, como una forma además de reivindicar la necesidad de que el **TRAM** llegue hasta esta localidad. Y se van a seguir con otras actuaciones en el Mercado, la avenida de España y en colegios como El Salvador y Manuel Antón. "Queremos seguir en el proyecto de arte urbano en la calle porque hay muchas paredes y si se hace con gusto y con ganas, como lo estamos haciendo, puede ser un buen **reclamo** para la gente que le gusta el arte urbano. Hay muchas ciudades que se están

Més endavant el regidor recorda que seguint aquesta línia de recuperació cultural s'ha realitzat un mural, al carrer Cura Fenoll, a partir de fotografies antigues del tramvia com una forma més de reivindicar la necessitat de que el TRAM arribi a Mutxamel.

Aquest mural està realitzat per l'artista de la Vila Joiosa Hunter.⁸⁷



20-02-2022



20-02-2022



20-02-2022



02-02-2022

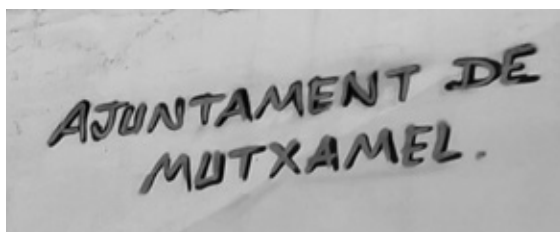


25-06-2024



25-06-2024

Al pàrquing del nou mercat “El Salvador” trobem aquest gran mural d’estampes mutxameleres realitzades per l’artista de Lugo Diego, AZ. Per al que ens interessa, trobem dues pintures relacionades amb el treball que ens ocupa. A l’esquerra, i en primer lloc, el mural representa l’entrada a Mutxamel del tramvia per l’actual carrer Felipe Antón.



Ajuntament de Mutxamel



¡¡ DIEGO, AZ, 2023 !!



Foto realitzada el dilluns 19 d'agost de 2024



Entrada a Mutxamel des de Sant Joan d'Alacant pel carrer Felipe Antón. 19-08-2024



Tramvia nº 4 passant per la Plaça Nova. 24-10-2024



Captures de pantalla del documental realitzat durant la realització⁴¹

41. CULTURA MUTXAMEL (16/11/2024) ¡Descubre el arte y la cultura que Mutxamel tiene para ti!
<https://www.facebook.com/share/v/1AMTrthPqd/>.

VI

CURIOSITATS

1. VOCABULARI

Per aclarir i tenir una millor idea de la posada en marxa d'una unitat tramviària tant dins d'una localitat o entre dues o més localitats, és necessari comprendre un vocabulari que ens podrà ser d'importància a l'hora de tindre una comprensió del que suposa el funcionament mòbil del que es tracta aquest llibre, el tramvia.

El vocabulari que ara presente, localitzat a base de buscar articles a Google, molts d'ells de Wikipèdia, és un vocabulari imprescindible i que, en la mesura de les possibilitats estarà acompanyat de fotografies o il·lustracions per a una millor comprensió.

Aquestes definicions venen escrites en castellà tal i com les he localitzades i no traduïdes per tal d'evitar errades donat que no soc especialista en la matèria.

Un **tramvia**, o també **tram**, és un vehicle de propulsió elèctrica sobre rails i mode de transport públic que circula majoritàriament per àrees urbanes i en superfície.

En els seus inicis van aparèixer els tramvies de vapor i més endavant van ser utilitzats els cavalls com a forma de propulsió. També van aparèixer altres sistemes com per cable, motor de gas i benzina. Aquests sistemes van ser majoritàriament reemplaçats pel tramvia elèctric.

Actualment, la pràctica totalitat dels tramvies són elèctrics.

El sistema més usat és la instal·lació d'un fil **-catenària-** a una alçada entre 7 i 10 metres per sobre el terra i que necessita diferents punts de suport al llarg del recorregut **-pals-** que contacta amb el **pantògraf** en la part superior del tramvia subministrant-li l'electricitat. És necessari la instal·lació de transformadors i s'utilitza normalment entre els 500 i 750 volts.

En aquesta fotografia es pot observar molt bé la catenària utilitzada pel tramvia i que, com a testimoni del seu recorregut pel nostre poble, hi queden 3 pals dels quals, un és al terme d'Alacant i que queda dret i els altres dos que estan tombats al terme de Sant Joan que tots tres serveixen de record del que un dia va ser un servei de transport públic que, als temps actuals diríem sostenible, que unia Alacant amb Mutxamel.



Alacant: parada de tramvia a l'avinguda d'Aguilera



21-11-2021. Desviament entre el km 5 i 6 de la CV-821 cap a la N-332 en sentit Alacant

El pal dret està junt a la Finca Ruaya al terme d'Alacant molt prop del "*Vivero Forestal de la Generalitat Valenciana*" en la carretera que uneix la CV-821, sense passar per Santa Faç, amb la N 332.



07-04-2022



Els altres dos pals estan tirats al sòl a l'altura del IES LLLOIXA. Es troben en molt mal estat i contant els passos entre un i l'altre estan a uns 26 passos, més o menys una distància de 25 metres que podria ser la distància de separació entre un i l'altre.



29-05-2024. La fletxa blanca assenyala el sentit de la via Alacant-Mutxamel i la fletxa negra indica els restes del pal de la catenària que encara perdura.



07-04-2022. Estat en què es troba el 2n pal



18-10-2022. 3r pal



29-05-2024. Ja no hi és el 3r pal

Gràcies a la informació donada per l'arxiver Gaspar Belmonte al carrer Comandante Seva de Sant Joan encara es poden veure a les façanes dels números 23 i 31 les dos **"rosetas"** que suportaven la subjecció del cable electrificat per on s'alimentava la unitat tramviària a través del pantògraf.

Com a l'interior de les localitats i en carrers estrets no es col·locaven pals per la catenària, la conducció elèctrica es feia a través de cables subjectats des de les parets dels edificis. En les següents fotografies mostre una simulació de com estaria el cablejat amb ajuda localitzada a Google.



«Roseta» del cable transversal que sustentava el hilo de la catenaria sujeta entre edificios, en Ravensburg, Alemania.

Font Wikipedia: *Tranvía*



Carrer Comandante Seva n° 23 i n° 31.

Les fletxes indiquen les dos úniques "rosetas" –sense traducció– que encara perduren a les façanes de les dues cases. Fotos realitzades el 20 de març de 2024



Detall ampliat de la "roseta" per a la subjecció del cable transversal



Pantògraf



Sobre els cables en color blanc, estava subjectat el cable amb electricitat en color negre per on prenia l'energia a través del "pantògraf" la unitat amb motor.



En aquesta fotografia es pot observar millor la simulació amb el color blanc per on transcorre l'electricitat que pren el tramvia a través del pantògraf

Anys 40-50. Carrer Francisco Sala Marco de Mutxamel

<https://www.spanishrailway.com/tranvias-de-bilbao-tranvia-de-la-primera-etapa/>

Ferrocarriles de España

www.spanishrailway.com

por Juan Peris Torner

Tranvías de Bilbao 1872-1964 (Tranvía de la primera generación)

Publicada el: 14 / May / 2012



Trole de pértiga

“Un Trole de pértiga es un poste cilíndrico cónico de madera o metal, que se usa para transferir electricidad a los motores de tracción eléctricos de un tranvía o trolebús.” Font Wikipedia.



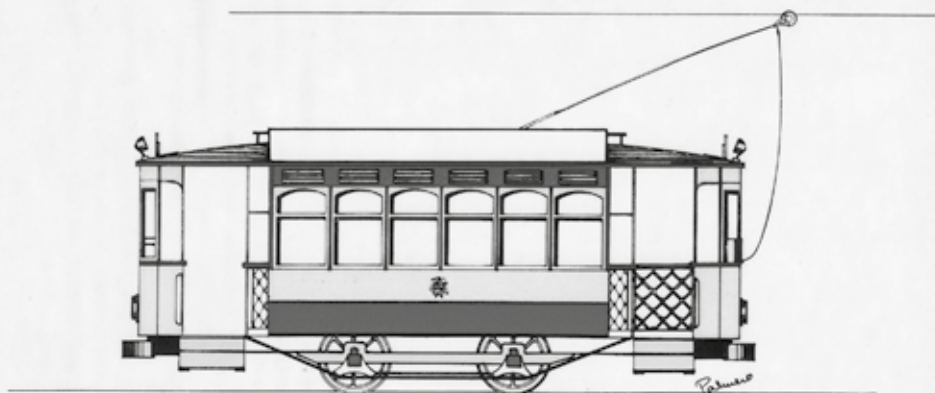
Pantógrafo

El pantógrafo es un mecanismo articulado que transmite corriente eléctrica desde un cable en catenaria a un medio de transporte eléctrico (locomotora, trolebús, tranvía, etcétera).

Tranvías de Alicante, frente estación RENFE,
foto: Cristian Schnabel

TRANVIAS DE BILBAO

ESCALA "HO" - 1:87

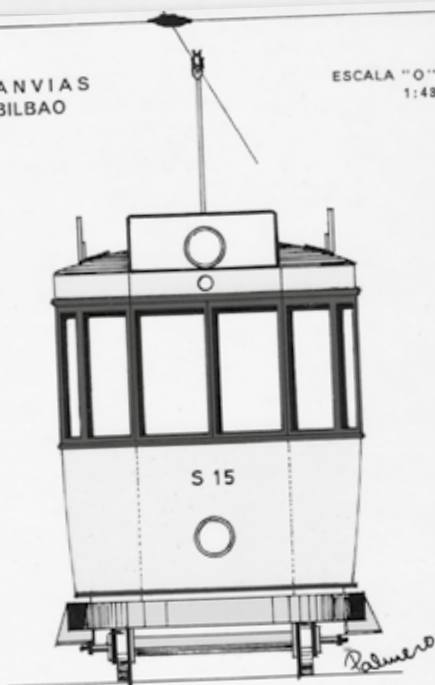


Compañía Vizcaína de Electricidad — 1917/1952

Línea 5 = Achuri - Ribera - Arenal - Hdo. Amézaga - Fdez. del Campo - Alda. San Mamés.

TRANVIAS
DE BILBAO

ESCALA "O"
1:48



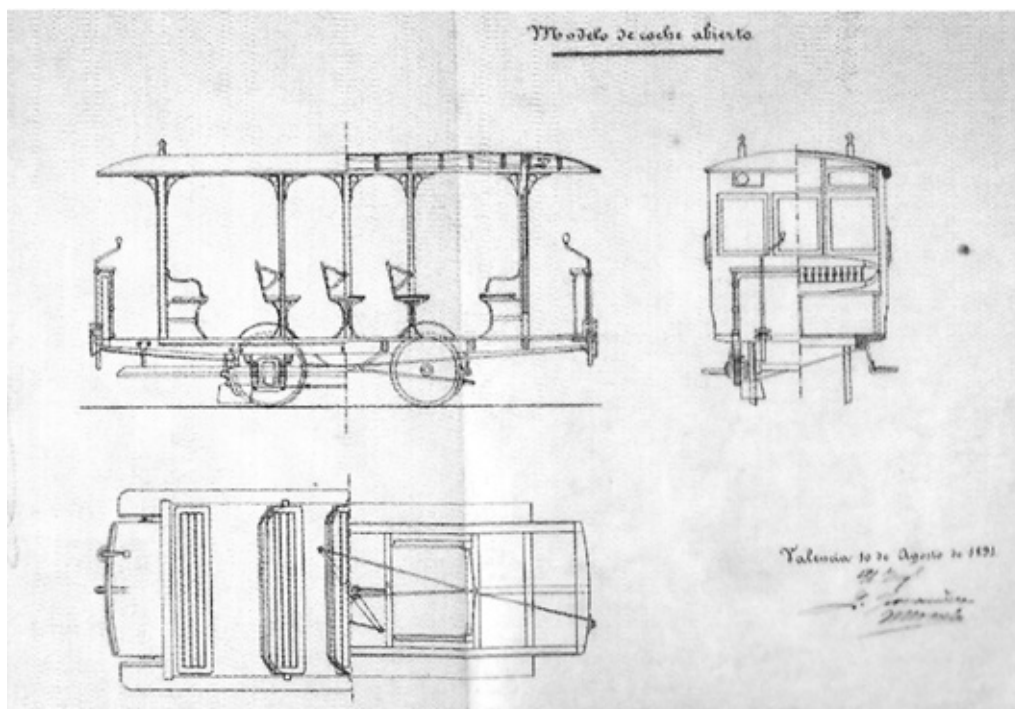
Compañía Vizcaína de Electricidad — 1914/1957

En aquestes dues imatges localitzades a l'article de **Ferrocarriles de España-Tranvías de Bilbao 1872-1964** he copiat estes dues reproduccions prou idèntiques a les que varen circular entre Alacant i Mutxamel des de 1924 fins a 1963. La presa de l'electricitat en lloc de ser un *trole de pèrtiga* com els dels models, els nostres tramvies utilitzaven el *pantógrafa* com s'aprecia a la foto del tramvia pel carrer Francisco Sala Marco de Mutxamel.

2. DE LA XARXA I UNITATS

Del llibre EL TRANVÍA DE ALICANTE de la CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORTS⁴², expose algunes peculiaritats que ens faran tenir una millor visió més completa de la xarxa tramviària com poden ser:

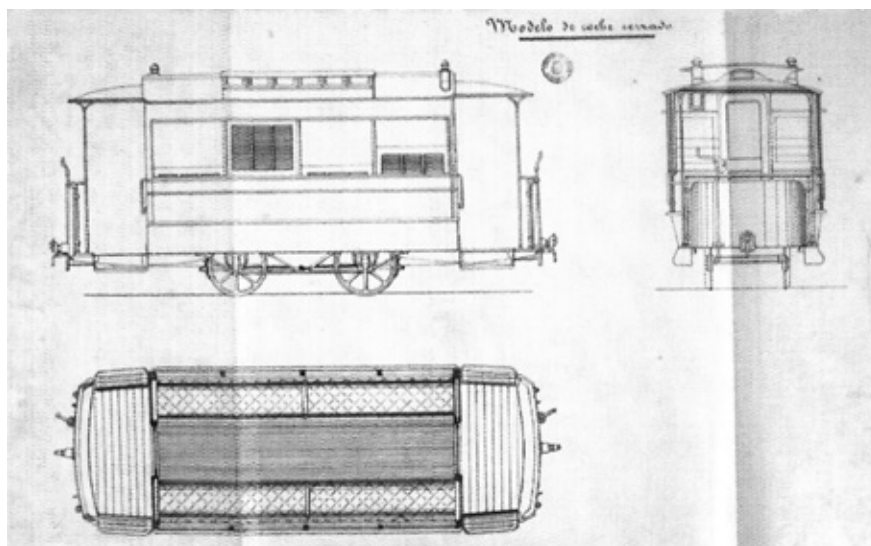
- Originalment, les primeres línies de tramvia urbanes d'Alacant tenien un ample de via de 0,90 m, una mesura poc freqüent a la resta d'Espanya on ja s'imposava l'amplària d'un metre. Sobre 1901 s'amplia a 1m en la línia de Mutxamel i, més tard a tota la xarxa urbana amb motiu de l'electrificació.
- Els carruatges dels tramvies de tracció animal tenien aproximadament 20 seients i eren de dos tipus: tancats i de “jardinera”⁴³ que eren utilitzats per a distintes èpoques de l'any segons fera més fred o millor temps. Allò significava que la companyia propietària disposaria de doble quantitat de carruatges que, amb la implantació del tramvia elèctric ja no fou necessària la duplicitat de les unitats.



Model de cotxe obert. 31-08-1891. *Enginyer Quintín Fernández Morales. AMA*

42. EL TRANVIA DE ALICANTE: PASADO Y FUTURO coordinat per Inmaculada Aguilar Civera i editat per la GENERALITAT VALENCIANA en la CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE. Capítol 8.

43. Veure en la pàgina 19 la fotografia del mercat d'Alacant en construcció apareix el carruatge tipus “jardinera”.



Model de cotxe tancat. 31-08-1891. *Enginyer Quintin Fernández Morales. AMA*

- Per al tramvia de vapor de Mutxamel, més conegut com al “trenet de foc”⁴⁴ inicialment es van comprar dues locomotores de segona mà de 65 cv de potència.
- Als anys 1906-1907 tenia 3 locomotores i 12 unitats, de les quals unes eren tancades i les altres, tipus “jardinera”, totes elles de 2 eixos.



Es pot observar al “trenet de foc” al seu pas per Santa Faç la locomotora, primer vagó tipus “jardinera” i segon vagó tipus tancat⁴⁵

44. Capítol IV. DEL TRENET DE FOC AL TRAMVIA EL·LECTRÍC p. 29.

45. A la pàgina 24 apareix aquesta mateixa fotografia més ampliada.

- A la ciutat d'Alacant circularen al llarg del temps 3 tipus de tramvies elèctrics: els primers, de la sèrie "A" nominats "grocs" pel seu color característic; un segon tipus els anomenats "blaus" o sèrie "B" i finalment, els "sputnik" construïts totalment als tallers alacantins de la Florida pels anys 50.



El nostre tramvia, la línia 4 per davant del Cine Monumental d'Alacant a l'avinguda d'Alfons el Savi. Unitat groga tipus "A"



Avinguda de l'Estació per davant de la Diputació. Tramvia blau del tipus "B"



Anys 60. Unitat tipus "sputnik" per davant de l'estació de RENFE

- Segons les fotos, encara que siguen en blanc i negre, a la nostra línia 4 sempre varen estar les unitats grogues, que és així com sempre recordem al nostre tramvia.

3. IDENTIFICACIÓ DELS TRAMVIES, HORARIS I PREUS

De l'Arxiu de la Diputació Provincial compartisc aquesta informació relacionada amb els tramvies elèctrics segons els anys en el que estan datats aquest documents.

1925

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD
SOCIEDAD ANÓNIMA

11 N.º.....125.....

23 Julio 1099

Tenemos el honor de poner en conocimiento de V.E. que a partir del 6 de Julio próximo, ésta Empresa establecerá por vía de ensayo tarjetas de abono semanales para 6 viajes de ida y vuelta para empleados, obreros, cigarrereras y estudiantes a los precios y condiciones que se indican en la tarifa adjunta.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Alicante a 30 de Junio 1925.

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD
S. A.
ALICANTE
EL DIRECTOR

Sr. Presidente de la Excmá. Diputación Provincial.

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD

SOCIEDAD ANÓNIMA

3

N.º 139.

Adjunto tenemos el honor de acompañar los nuevos horarios de salidas y llegadas de los Tranvías que empezaran a regir el 1º del próximo Octubre.

*15 de Septiembre,
a la Sección 2ª
y cuenta -
Retinal*

Lo que tenemos el honor de poner en su conocimiento para los efectos consiguientes.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Alicante 12 de Septiembre 1925.

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD

S. A.

ALICANTE

Daumen

15 104 15 de Septiembre 1925

Señor Pr  dente de la Excm. Diputación Provincial

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD

SOCIEDAD ANÓNIMA

DIPUTACION PROVINCIAL

ALICANTE

Registro general de

ENTRADA

Folio *105*

Año *21* de *Septiembre* de *1925*

21

N.º 142.

Habiendo llegado a conocimiento de esta Dirección que parte del público se queja de los rótulos indicadores de las diferentes líneas de servicio de los coches tranvías que en la actualidad van colocados en la parte superior ha estudiado el medio de que estas indicaciones de ruta sean más visibles y al efecto tiene el honor de proponer la siguiente modificación:

Durante el día los rótulos irán colocados en la plataforma delantera y trasera del coche a la altura de las puertas del mismo o sea entre las vidrieras y el disco, al lado del número del coche.

Por la noche, aparte de estas indicaciones llevarán además luces de color que se emplazaran también en la parte delantera y trasera, donde en la actualidad llevan un disco encarnado todos los coches.

Los colores indicando la línea a que pertenece el coche serán los siguientes:

- MUCHAMIEL - - - - AZUL
- SAN VICENTE - - - VERDE
- CAROLINAS - - - - ENCARNADO
- BENALUA - - - - AMARILLO.

Los coches que vayan a la Florida, los alquilados, los de servicio especiales etc, llevarán la luz blanca.

Lo que tenemos el honor de poner en conocimiento de V.E. para su aprobación.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Alicante a 17 de Septiembre 1925.

21 de Septiembre
[Handwritten signature]
S. A.
ALICANTE
[Handwritten signature]

Sr. Presidente de la excma. Diputación Provincial.

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD

ROCIEDAD ANÓNIMA

5

N.º 148.

119 1868
28 Octubre

Tenemos el honor de poner en conocimiento de V. E. que no pareciendole suficiente a esta Empresa los discos en colores indicando las señales nocturnas de la dirección de los coches a las diferentes líneas que se propuso en la comunicación de fecha 17 de septiembre, pondrá en practica el procedimiento de la numeración al igual que se hace en otras capitales, siendo esta como sigue:

- Nº 1 - - - - - BENALUA
- Nº 2 - - - - - CAROLINAS
- Nº 3 - - - - - SAN VICENTE
- Nº 4 - - - - - MUCHAMIEL
- Nº 5 - - - - - PLAZA DE TOROS,

estos numeros se colocarán en la parte superior de ambas delanteras.

Para las señales diurnas será lo mismo que se propuso en la comunicación referida mas arriba.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Alicante a 27 Octubre 1925.

28 Octubre
A. Damm
J. G. G. G.
J. G. G. G.

Sr. Presidente de la Excma. Diputación Provincial.

HORARIO DE LOS TRANVÍAS

LÍNEA DE MUCHAMIEL

Horas de salidas y llegadas

Explanada	5'30	5'45	6'00	6'15					7'45	8'15	8'45
Fábrica de Tabacos	5'37	5'52	6'07	6'22	6'37	6'52	7'07	7'22	7'52	8'22	8'52
Cruz de Piedra	5'44	5'59	6'14	6'29	6'44	6'59	7'14	7'29	7'59	8'29	8'54
Ruaya	5'52	6'07	6'22	6'37	6'52	7'07	7'22	7'37	8'07	8'37	9'07
San Juan	6'00	6'15	6'30	6'45	7'00	7'16	7'30	7'45	8'15	8'45	9'15
Muchamiel	6'07	6'22	6'37	6'52	7'07	7'22	7'37	7'52	8'22	8'52	9'22
San Juan	6'14	6'29	6'44	6'59	7'14	7'29	7'44	7'59	8'29	8'59	9'29
Ruaya	6'22	6'37	6'51	7'07	7'22	7'37	7'51	8'07	8'37	9'07	9'37
Cruz de Piedra	6'30	6'45	6'59	7'15	7'30	7'45	7'59	8'15	8'45	9'15	9'45
Fábrica de Tabacos	6'37	6'52	7'07	7'22	7'37	7'52	8'07	8'22	8'52	9'22	9'52
Explanada					7'45	8'00	8'15	8'30	9'00	9'30	10'00

y así de 30 en 30 minutos, últimas salidas: Explanada 20'30 y de Muchamiel a las 21'10.

LÍNEA DE SAN VICENTE

Explanada	5'00	5'20							8'00	8'30	9'00
Plaza de Toros	5'08	5'28	5'50	6'10	6'30	6'50	7'10	7'30	8'10	8'40	9'10
Angeles	5'15	5'35	5'55	6'15	6'35	6'55	7'15	7'35	8'15	8'45	9'15
Bar Alegría	5'20	5'40	6'00	6'20	6'40	7'00	7'20	7'40	8'20	8'50	9'20
San Vicente	5'30	5'50	6'10	6'30	6'50	7'10	7'30	7'55	8'30	9'00	9'30
Bar Alegría	5'40	6'00	6'20	6'40	7'00	7'20	7'40	8'10	8'40	9'10	9'40
Angeles	5'45	6'05	6'25	6'45	7'05	7'25	7'45	8'15	8'45	9'15	9'45
Plaza de Toros	5'50	6'10	6'30	6'50	7'10	7'30	7'50	8'20	8'50	9'20	9'50
Explanada							8'00	8'30	9'00	9'30	10'00

y así de 30 en 30 minutos, últimas salidas de la Explanada 20'30 y de San Vicente a las 21 horas.

LÍNEA DE CAROLINAS

Explanada { 7'10—7'20—7'30 hasta las 21 horas de 10 en 10 minutos y desde las 21 hasta las 22 horas de 15 en 15 minutos.

LÍNEA DE BENALÚA

Llegadas y Salidas { Desde las 7 hasta las 21 horas, salida de 8 en 8 minutos y desde las 21 id. id. 22 id., id. de 12 en 12 id.

Los domingos y días festivos, podrán ampliarse estos servicios poniendo coches especiales, así como cuando haya afluencia de viajeros por la mañana desde las 6 hasta las 8 horas y desde las 17 hasta las 20 horas. Los servicios de San Vicente y Muchamiel serán reforzados.

Estos horarios entraran en vigor desde el día 1.º de Octubre de 1925.

Editor de Hoja. Serra y C.ª - Alicante

Arxiu Diputació Provincial d'Alacant: Signatura GE-16229/13

Al peu d'aquest horari es llig: Estos horarios entran en vigor desde el 1º de Octubre de 1925

1927

Diputación Provincial de Alicante

Mes de Septiembre

Año de 1927

PUEBLO

Alicante.

NEGOCIADO

Tranvías.

OBJETO

La Compañía Tranvías y Electricidad, S.A. de Alicante oficia, dando cuenta haber establecido, carnets económicos entre la Explanada y el Barrio Obrero y la Explanada y la Ciudad Jardín

TRANSCRICIÓN

La Compañía Tranvías y Electricidad S.A. de Alicante oficia, dando cuenta haber establecido, carnets económicos entre la Explanada y el barrio Obrero y la Explanada y la Ciudad Jardín.

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD

S. A.
ALICANTE

Nº 264.

EXCMO. D. DIPUTACION PROVINCIAL (4-5)
DE
ALICANTE
D. J. General de
ENTRADA
FOLIO 107 de 2225
DIA 2 de Septiembre de 1927

Tenemos el honor de poner en su conocimiento que a partir del 6 corriente ésta Empresa establecerá como via de ensayo, carnets de 25 y 50 viajes, desde Explanada hasta el Barrio Obrero y otros de 50 viajes, desde Explanada hasta Ciudad-Jardin, valedero uno y dos meses

Los billetes de éstos carnets se canjearán por otros que llevarán los cobradores.

Los precios son de 5'50 y 10 ptas. los primeros y 15 ptas. los segundos.

Adjunto le remito copia de las condiciones que van inscritas en las cubiertas de los mismos.

Estos carnets se suprimiran en caso de no dar completa satisfacción.

Dios guarde a V.S. muchos años.
Alicante 2 Sebpre 1927.

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD

S. A.
ALICANTE

El Director General

A. Samu

Sr. Presidente de la Excm. Diputación Provin-
cial.

Sesión de 6 Septiembre 1927
 La Comisión acordó quedar
 enterada y significar a la Compañía
 que esta Corporación provincial
 vería con gusto que los abonos
 para la rebaja de precios, se les
 diera carácter más general en
 todas las líneas.

El Presidente *[Firma]*
 El Secretario *[Firma]*

Cumplido al anterior acuerdo.
 EL PRESIDENTE

TRANSCRIPCIÓ DE LA PART POSTERIOR

Sesión de 6 Septiembre 1927

La Comisión acordó quedar enterada y significar a la Compañía que esta Corporación provincial vería con gusto que los abonos para la rebaja de precios, se les diera carácter más general en todas las líneas.

El Presidente

El Secretario

Aquest document porta un annex grapat on especifica les condicions generals sobre els usuaris amb carnet que es mostra en la pàgina següent.

= C O N D I C I O N E S . =

1ª. Los talones serán cortados precisamente por el cobrador, a cuyo efecto se entregará a este el Carnet, quien lo devolverá seguidamente a su poseedor con otro billete de canjeo, Todo talón desprendido del carnet en el momento de la presentación al cobrador será nulo, y el viajero que no tenga su billete de canjeo será considerado como sin billete y le será cortado uno.

2ª. A requerimiento de cualquier empleado de la Compañía el poseedor de este Carnet viene obligado a entregárselo para ser examinado a su entera satisfacción.

3ª. La Compañía no responde de faltas ni retrasos en el servicio.

4ª. Este Carnet es valedero solamente en SEGUNDA CLASE y para el trayecto indicado; el portador no podrá exigir en ningún caso plaza cuando el coche tenga el completo de la plataformas y 2ª clase, Si quisiera ocupar 1ª. clase deberá pagar un suplemento de cinco centimos.

5ª. El Carnet se entiende aceptado por el comprador, a todo evento, sean las que fueren las modificaciones que en el servicio se introduzcan.

6ª. En caso de extravío de todo o parte del carnet, no se indemnizará a su poseedor.

7ª. Será nulo si le faltan las últimas matrices y las cubiertas y condiciones impresas.

8ª. El poseedor de este carnet renuncia a toda clase de reclamaciones acerca de la Compañía, sometiéndose a las condiciones que anteceden, y en caso de infringir alguna reconoce y dá derecho a la Compañía para anular y recoger dicho carnet.

9ª. La concesión de este Carnet es de carácter provisional, pudiendo la Compañía modificar sus precios o suspender su venta si así lo creyese necesario.

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD
S. A.
ALICANTE

N.º 269.

Tenemos el honor de poner en conocimiento de V.E. que a partir del 15 corriente, ésta Empresa pondrá en circulación como vía de ensayo, carnets de 25,50 y 100 viajes, valederos para uno, dos y tres meses respectivamente y a los precios que a continuación detallamos:

		carnets de billetes.-	Pts.
Explanada	a S.Vicente ó S.Juan	100	40'
"	" "	50	22'
"	a Sta. Paz ó Ferrer	100	35'
"	" "	50	18'
"	a Michanuel	100	48'
"	" "	50	25'
Pl ^a Toros	a S.Vicente ó S.Juan	100	30'
"	" "	50	16'
"	a Sta. Paz ó Ferrer	100	28'
"	" "	50	15'
"	a Michanuel	100	35'
"	" "	50	17'
Explanada	a Ciudad Lineal	100	28'
"	a Barrio Obrero	100	18'

Al mismo tiempo debemos manifestarle que las tarjetas de abono semanales que se pusieron en circulación, como vía de ensayo el 30 de Junio 1925 y que no dan satisfacción, quedarán retiradas desde la misma fecha.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Alicante 8 de Noviembre de 1927.

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD
S. A.
ALICANTE

J. J. J.

EXCMO. DIPUTACION PROVINCIAL

ALICANTE

ALICANTE

ALICANTE

ALICANTE

ALICANTE

ALICANTE

ALICANTE

ALICANTE

ALICANTE

ALICANTE

ALICANTE

ALICANTE

ALICANTE

ALICANTE

ALICANTE

ALICANTE

Sr. Presidente de la Excmo. Diputación Provincial. *Jc*

1930

Tranvías y Electricidad, S. A.
ALICANTE

10 Febrero 1930

TARIFAS

SAN VICENTE

Línea n.º 3

	Plaza de Toros	Altosano	Ciudad Jardín	Campos	Ferrer	San Vicente
Explanada	10	15	20	25	30	40
Plaza de Toros		10	15	20	25	30
Altosano			10	15	20	25
Ciudad Jardín				10	15	20
Campos					10	15
Ferrer						10

Suplemento de 1.ª clase, 5 céntimos por fracción de 25 céntimos.

Billetes de ida y vuelta, valederos exclusivamente en 2.ª clase y plataforma
San Vicente a Plaza de Toros 0'50

MUCHAMIEL

Línea n.º 4

	Plaza de Toros	Vista Hermosa	Condomina	Clavería	Santa Faz	San Juan	Muchamiel
Explanada	10	20	35	40	45	50	60
Plaza de Toros		15	25	30	35	40	50
Vista Hermosa			10	20	25	35	40
Condomina				10	15	20	30
Clavería					10	15	20
Santa Faz						10	15
San Juan							10

Suplemento de 1.ª clase, 5 céntimos por fracción de 25 céntimos.

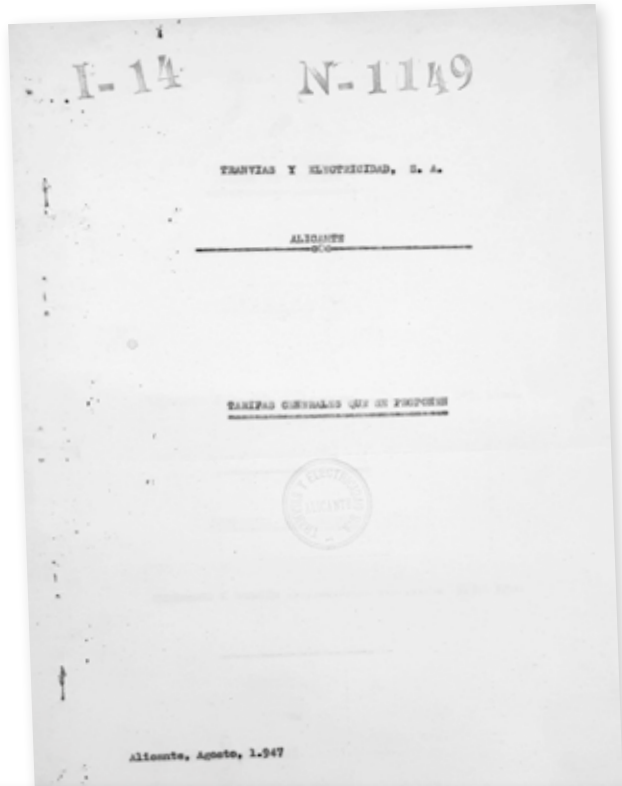
Billetes de ida y vuelta, valederos exclusivamente en 2.ª clase y plataforma
Muchamiel a Plaza de la Constitución. . . 0'70
San Juan a » » » » . . . 0'65.
Santa Faz a » » » » . . . 0'60

AVISO

Los billetes de ida y vuelta se expenderán en ruta y en las dos direcciones a cualquier hora del día, siendo utilizables sólo en la fecha de la expedición.
No se expenderán los Domingos, días festivos ni en fiestas de San Vicente, Santa Faz, ni el Santísimo Cristo.
Los carnets de abono y las idas y vueltas no serán valederos para los Servicios Especiales.

Arxiu Diputació Provincial d'Alacant: Signatura GE-16229/13

De l'AMSJA adjunte un breu resum del document 1/1-0163-8 relacionat amb el canvi de tarifes relacionat amb totes les línies. Un document de 1947 signat per l'Enginyer Director de la companya TRANVIAS Y ELECTRICIDAD, S.A. d'Alacant. Un document que recull les propostes de les noves tarifes i, sobretot, en l'apartat MEMORIA on s'explica amb profunditat. Aquest apartat apareixerà complet al final en el capítol ANNEXOS a les pp. 371- 390.



LINEA DE MUCHAMIEL

TARIFAS

	Plaza de Sta. Teresa	Plá Bon Repós	Vista Hermosa	Condolina	Clavería	Santa Paz	San Juan	Muchamiel
Explenada	0'25	0'30	0'50	0'60	0'70	0'85	0'95	1'10
Pla Sta. Teresa		0'25	0'30	0'50	0'60	0'70	0'85	0'95
Plá Bon Repós			0'25	0'30	0'50	0'60	0'70	0'85
Vistahermosa				0'25	0'30	0'50	0'60	0'70
Condolina					0'25	0'30	0'50	0'60
Clavería						0'25	0'30	0'50
Santa Paz							0'25	0'30
San Juan								0'25

DISTANCIAS KILOMÉTRICAS

	Plaza de Sta. Teresa	Plá Bon Repós	Vista Hermosa	Condolina	Clavería	Santa Paz	San Juan	Muchamiel
Explenada	1.200	2.390	4.060	5.240	6.280	7.620	9.370	11.870
Pza. Sta. Teresa		1.190	2.860	4.040	5.080	6.420	8.170	10.670
Plá Bon Repós			1.670	2.850	3.890	5.230	6.980	9.480
Vistahermosa				1.180	2.220	3.560	5.310	7.810
Condolina					1.040	2.380	4.130	6.630
Clavería						1.340	3.090	5.590
Santa Paz							1.750	4.250
San Juan								2.500

CONDICIONES GENERALES DE APLICACIÓN

1º.- Todas las líneas que explota " Tranvías y Electricidad, S. A. " de Alicante, están divididas en los trayectos que figuran en los cuadros de las tarifas presentadas.

4º.- La percepción de los precios de tarifa, se hará por kilómetro sin tener en cuenta las fracciones de distancia, de modo que todo kilómetro empezado se considerará como recorrido.

7º.- Por la índole del servicio no se admitirán en los coches más bultos que los que el viajero pueda llevar a la mano, siempre que por su forma, volumen o mal olor, no molesten a los demás viajeros.

8º.- El servicio de las distintas líneas comenzará y terminará a las horas que a continuación se expresan:

LÍNEA DE BENAÚJA.-	1ª salida a las 6'50 horas.-	Cierre servicio á 22'30 h
LÍNEA DE CAROLINAS.-	1ª " " 6'50 " " "	" " 22'30 h
LÍNEA SAN VICENTE.-	1ª " " 5'05 " " "	" " 21'-- h
LÍNEA DE MUCHAMIEL.-	1ª " " 5'-- " " "	" " 21'-- h
LÍNEA DE SAN ELIAS.-	1ª " " 6'55 " " "	" " 22'-- h
LÍNEA PLA-HOSPITAL.-	1ª " " 6'50 " " "	" " 22'30 h
LÍNEA FLORIDA ALTA.-	1ª " " 7'-- " " "	" " 21'-- h

Se autoriza a la Compañía para suplir la duración y permanencia de los servicios fijados en esta condición, si así lo exigiesen los intereses de la misma ó las necesidades del tráfico.

9º.- La frecuencia de los servicios en las distintas líneas será como siguen:

LÍNEA DE BENAÚJA.-	Cada 7 minutos
LÍNEA DE CAROLINAS.-	" 10 "
LÍNEA SAN VICENTE.-	" 15 "
LÍNEA DE MUCHAMIEL.-	" 20 "
LÍNEA DE SAN ELIAS.-	" 10 "
LÍNEA DE PLA-HOSPITAL.-	" 12 "
LÍNEA DE FLORIDA-ALTA.-	" 20 "

La Empresa se obliga a emplear el número de coches que sea necesario

11º.- Los niños menores de 4 años conducidos en brazos de sus padres o niñas no abonarán billete alguno. - Los mayores de dicha edad, o los que sin tenerla ocupen asiento, lo abonarán entero,

Las dudas que sobre la edad pudieran surgir se resolverán por cualquiera de los funcionarios de la Inspección Facultativa ó Administrativa del Estado, ó en su defecto, por la Autoridad que se hallare presente, prohibiéndose a los agentes de la empresa entablar discusiones con los viajeros sobre éste asunto,

12º.- La numeración de las líneas de esta Compañía quedará establecida de la forma siguiente:

LÍNEA DE BENAÚJA.-	Disco núm. 1
LÍNEA DE CAROLINAS.-	" " 2
LÍNEA DE SAN VICENTE.-	" " 3
LÍNEA DE MUCHAMIEL.-	" " 4
LÍNEA DE SAN ELIAS.-	" " 5
LÍNEA DE PLA-HOSPITAL.-	" " 6
LÍNEA DE FLORIDA-ALTA.-	" " 7

CONDICIONES DE APLICACIÓN

- 1ª.- Los billetes de ida y vuelta, se expenderán sólo los días laborables, hasta las 8 de la mañana, siendo valedera la vuelta a cualquier hora del día en los coches de servicio ordinario.
- 2ª.- Estos billetes sólo serán valederos para la fecha de su expedición,
- 3ª.- Los domingos y días festivos queda suspendida la expedición de estos billetes.
- 4ª.- Son de aplicación todas las demás condiciones de las tarifas generales, que no se opongan a lo estipulado en las anteriores.



Al final del document ve l'explicació de les tarifes per a actes especials: FÚTBOL i BOUS:

CONDICIONES DE APLICACIÓN

- 1ª.- Sólo será aplicable esta tarifa, a los servicios especiales montados para los espectáculos de Fútbol y Toros.
- 2ª.- El precio señalado para estos recorridos es indivisible, sea cualquiera el lugar en que el viajero suba a los coches.
- 3ª.- Serán de aplicación todas las demás condiciones de las tarifas generales, que no se opongan a lo estipulado en las anteriores.



TARIFA ESPECIAL NÚMERO 6.

PARRAFO 2º

Para el transporte de viajeros en servicios especiales que se establezcan por la Compañía con motivo de espectáculos de Fútbol y Toros, con trayecto único.

PRECIO DE LOS BILLETES

F U T B O L

Plaza del Generalísimo á Estadio Bardiá ó Florida
ó viceversa 1'00 Ptas.

T O R O S

Explanada á Plaza de Toros ó viceversa 1'00 Ptas.

Alicante, Agosto, 1.947

4. RECULLS DE PREMSA al diari Información d'Alacant

INFORMACION
DIARIO DEL MOVIMIENTO EN ALICANTE

Año XXII - Núm. 18 1'50 Ptas. DOMINGO, 21 DE ENERO DE 1962


POETA QUINTANA 42 TELEFONOS: 11962 - 11226 - 11285 AFILIADO 214 FRANQUEO CONCERTADO

Siguen los estragos de la viruela

KARACHI, 20 (EFE).—Otras ocho personas enfermas de viruela han fallecido ayer, lo que eleva la cifra de víctimas de la enfermedad, según datos oficiales, a 270. Otros 21 casos han sido hospitalizados.

La Jornada

VELOCIDADES



De lo que nos hemos quedado siempre es del ruido a cacharro que hacen nuestros tranvías y de la trepidación que su paso origina en los edificios de las inmediaciones; pero jamás se nos ha ocurrido dudar de la capacidad de los motores para dar a los vehículos el impulso necesario para ponerse a tono con el moderno sentido de la velocidad. Si acaso, nos hemos lamentado de que la Hidroeléctrica o la entidad que suministra energía a nuestros transportes populares se haya adjudicado el protectorado de aquella de que quien va despacio, va sano y lejos, y haya puesto en los cables, sobre todo en los que llevan a la fecunda huerta alicantina, el mínimo de unidades de empuje, como si a los viajeros les interesara más la contemplación detallada del paisaje entre Alicante y San Juan, que llegar a donde iban.

Por estar convencidos de que como el "Meló" conservan en su vejez un porcentaje elevadísimo de los bríos de su juventud, estimamos que no son necesarias esas demostraciones cor que pretenden admirarnos, sobre todo a determinados horas, corriendo a velocidad de HP. desbocado por el interior de la ciudad y en todo momento por ese tramo que desde la parada llamada de Los Motores lleva hasta el Hospital provincial, donde varias veces y con resultados alternos que han llevado siempre a ofrecer revancha, tranvías y camiones se han disputado la capacidad arrolladora.

En cuanto a este último lugar, quizás el Ayuntamiento pudiera poner su mano arbitral instalando una señal luminosa que, si no hay indicaciones *ex profeso*, bien pudiera ser un ojo por uno de los lados y el anuncio de un taller de reparaciones por el otro.

Pero siempre empezando por decir a los tranviarios que no tengan tanta prisa.

F. BAS

INFORMACION

DIARIO DEL MOVIMIENTO EN ALICANTE

Año XXII - Núm. 96 1'50 Ptas. MARTES, 24 DE ABRIL DE 1962

TA QUINTANA, 42 TELEFONOS: 31962 - 32226 - 32703 APARTADO: 214 - FRANQUEO CONCERTADO

«BANDO DE LA HUERTA», EN MURCIA

MURCIA, 22. (CFRA). -- Comenzaron con extraordinaria concurrencia de ferateros y sernas las fiestas de Primavera, con la salida de la cabalgata del «Bando de la Huerta», en la que figuraban carrozas almitas al pimiento, algo deo y arde, y las denominadas «Chocolateras» y «Quince», así como numerosos grupos de compa as, herri os y jarras con muchachas a la grupa.

Dios. Jueves 8-3-1962

 **Sucedio en ALICANTE**

Joven madrileño ahogado en la playa de San Juan

Arrollado por un tranvía

Un tren mercancías alcanzó a un camion

Atropello doble y choques de vehiculos en diversas carreteras

ARROLLADO POR UN TRANVIA

A las cinco de la tarde de ayer, Francisco Pérez Carbonell, natural y vecino de Alicante, viajaba en el estribo de un tranvía del disco número cuatro, línea de Muchamiel. Cuando el coche circulando por la calle de López Torregrosa, entró en la curva de acceso a la avenida de Alfonso el Sabio, en un movimiento brusco el muchacho fue despedido y alcanzado por el remolque, que lo arrastr  causándole heridas diversas.

Trasladado a la Casa de Socorro presentaba fractura del fémur derecho, a la altura de su tercio medio; erosiones múltiples en el codo y el dorso de la mano derecha y en el muslo del mismo lado, todo ello de pronóstico reservado. Le asistieron los facultativos de guardia doctores Aznar y Salvetti y practicante señor Asensi.

En una ambulancia pasó a la residencia sanitaria del S. O. E.

INFORMACION

DIARIO DEL MOVIMIENTO EN ALICANTE 

Año XXIII - Núm. 14 1'50 Ptas. MIERCOLES, 16 DE ENERO DE 1963

POETA QUINTANA, 43 TELEFONOS: 11982 - 12226 - 12765 AFARTADO: 214 - FRANQUEO

Dep. Legal A. 2-1059

A VUELTAS
NUEVA Y Estados Soviética in serie de co rias acerca exista indie guna de las posiciones a minaren el llegó en la naciones, es



Sucedio en ALICANTE

Incendio a bordo del pesquero "Hermanos Terol"

— ooo —

Incidente en la línea de tranvías Alicante-Muchamiel



INCIDENTE EN LA LINEA DE TRANVIAS ALICANTE-MUCHAMIEL

Servicio de tranvías de la línea Alicante-Muchamiel: La línea férrea apareció interceptada, ayer mañana, en el lugar denominado Las Columnas, en el trayecto San Juan-Muchamiel, a escasa distancia de esta última localidad. Y por ello determinado número de trabajadores que suelen utilizar el primer coche para trasladarse a Alicante a sus puestos de trabajo se vieron obligados a retrasar la llegada a nuestra ciudad. Sobre el carril de

hierro aparecieron tumbados dos postes así como piedras que impidieron el paso del tranvia, no pudiendo por ello arribar a su parada de destino final. El hecho parece responder a una señal de protesta por la reducción del número de tranvías en aquella línea, debido origen a que en lugar de haber un servicio cada veinte minutos, lo ha ya cada media hora, aunque se pretende ajustar los tiempos con supresión de esperas. El tranvia habitual de las seis y media de la mañana quedó suprimido, con el consiguiente trastorno para los que a esa hora se trasladan en ese popular y económico medio de transporte a Alicante. La via quedo expedita, sin más consecuencias.

CARLOS

INFORMACION

DIARIO DEL MOVIMIENTO EN ALICANTE

Año XXIII - Núm. 15 1'50 Ptas. JUEVES, 17 DE ENERO DE 1963

ETA QUINTANA, 42 TELEFONOS: 11962 - 12226 - 12705 APARTADO: 814 - FRANQUEO CONCEPTO

Dep. Legal. A. 2-1968

HALLAZGOS ARQUEOLÓGICOS EN CEZUR
Las tumbas intactas, las cuales datan del Imperio Inca. El hallazgo fue hecho por el arqueólogo peruano...

Probable abandono del servicio de tranvías de Muchamiel

OTROS ACUERDOS DE LA COMISION MUNICIPAL PERMANENTE

Otro gesto del malhumor del año en estos sus primeros días de su toma de posesión fueron las defensas antitanques que dislocaron anteayer el funcionamiento restringido de la línea de tranvías de Muchamiel, cuya frecuencia es ahora de media en media hora en vez de cada veinte minutos, pero suprimiendo las tres esperas de Vista Hermosa, Ruaya y San Juan para que no se note tanto. El señor Díaz Lancho se hizo eco de las quejas que había suscitado esa disminución de servicios y entonces se habló del déficit que esa línea, cuya concesión ha caducado ya, estaba originando a la Administración y que se estaba realizando y a punto de terminar el inventario y valoración de la línea para que se haga cargo de ella el Estado, al que ha de revertir. Se dijo también que

varios empleados de tranvías habían dicho adiós a la empresa municipalizada para ver si por otro lado se las bandeaban mejor y que en vez de admitir nuevos agentes que agravarían el estado económico en el momento de la reversión, se había adoptado el sistema de la disminución del servicio. Con tanta amargura y desazón por delante, no podemos decir, a menos que cambie, que el nuevo año esté trayéndonos la felicidad que todos nos deseamos a su tiempo

INFORMACION

DIARIO DEL MOVIMIENTO EN ALICANTE

Año XXIII - Núm. 53 DOS Ptas. SABADO, 2 DE MARZO DE 1963

BENDICION DE SIMIENTE
DEL GUSANO DE SEDA

MURCIA, 1 (CIPRA).—Cura-
riendo gran número de
Americanos de las zonas de Mar-
ca y Oración, se ha celebrado
en el santuario de Santa Cruz
del Monte la bendición de
simiente del gusano de seda.

Esta temporada se esperan ob-
tener 400.000 kilos de capullos de
gusano de seda.

ETA QUINTANA 42
TELEFONOS: 11967 - 12206 - 12785
AFANADO: 214 - FRANQUEO CONCERTADO

Probable abandono del servicio de tranvías de Muchamiel

**OTROS ACUERDOS DE LA COMISION
MUNICIPAL PERMANENTE**

Ayer tarde, a las seis, un tranvía de la línea de Muchamiel disco número 4, arrolló a un hombre, causándole la muerte casi instantánea. Se llama la víctima Doroteo García Garrido, de 58 años de edad, natural de Torrenueva (Ciudad Real) y vecino de Alicante, calle Cerdá número 64, bajo, quien tras el atropello fue recogido y trasladado a la Casa de Socorro, pero los doctores de guardia, señores Salvetti y Antón y practicante señor Asensi, no pudieron hacer nada por salvarle la vida, pues ingresó cadáver.

El suceso ocurrió entre las paradas de Vistahermosa y Santa Faz.

INFORMACION

DIARIO DEL MOVIMIENTO EN ALICANTE

Año XXIII - Núm. 73 DOS Ptas. MARTES, 26 DE MARZO DE 1963

TA QUINTANA 49 TELEFONOS: 11967 - 12208 - 12705 APARTADO: 814 - FRANQUEO CONCERTADO

RECORD DE COMUNICACION

M OREU, de l'EPF, —Segua veient la agència notíciatícia Tost, ha sigut intercomunicat contacte per ràdio entre el Torres y el col·lectiu especial para "Marzo II", que se encuentra actualmente a 200 kilómetros del centro de Madrid.

Como se recordará, la nave fue lanzada al espacio hace siete meses y medio.

NINO HERIDO GRAVE POR ATROPELLO DE TRANVIA

A mediodía de ayer, en la calle de San Carlos, un tranvía del disco número 4, línea de Mirchamiel, atropelló a un niño de tres años de edad, causándole heridas graves. Se llama la criatura Michel Sánchez López, Natural de Argelia y vecino de Alicante, calle Torres Quevedo, número 6, quien al parecer se encontraba en una droguería, con su madre, pero en un descuido de ésta, el pequeño salió a la calle corriendo y cruzó la calzada sin advertir que en ese instante descendía un tranvía, que lo arrolló.

En la Casa de Socorro los doctores Aznar y Salvetti y practicante señor Asensi le curaron debidamente. Presentaba contusiones en la región frontoparietal izquierda; erosiones en el muslo derecho, herida en el pliegue del glúteo izquierdo y fractura del fémur del mismo lado. Pronóstico grave. En una ambulancia pasó a la residencia sanitaria «20 de Noviembre», del S. O. E.

INFORMACION

DIARIO DEL MOVIMIENTO EN ALICANTE

Año XXIII - Núm. 161 DOS Ptas. DOMINGO, 7 DE JULIO DE 1963

ETA QUINTANA TELEFONOS: 11962 - 12200 - 12705 APARTADO: 214 - PANQUE

EN FAVOR, NUEVA empresa n un lla... EE. UU., prar' abrig ya que, se estos mar protegidos casi todos re peligr

Dep. legal A. 3-1963

PAGINA DECIMOTERCERA

ALICANTE HACE cincuenta años

1 al 7 de julio de 1913

(Datos tomados de la Prensa de la época)

singular acie

LOS NUEVES. Tranvía urbano. Alicante. Por acuerdo de la Junta directiva de esta Sociedad, se convoca a los señores socios accionistas de la misma a Junta general extraordinaria para el día 16 del actual a las cinco y media de la tarde en el domicilio social, calle de Illice, para tratar sobre la venta del tranvía. P. A. de la Junta, el Secretario, José Molla. (1)

El tranvía urbano (de tracción animal) tenía dos líneas: Benalúa y San Antón. El interurbano (de la misma tracción) otras dos: San Vicente y Muchamiel. El urbano utilizaba mulas de poca alzada y algún que otro caballo. El interurbano caballos y alguna que otra mula. La línea de Benalúa empezaba en la Plaza de Ramiro (hoy del Teniente Luciani), doblaba al Paseo de Gomis (actual avenida de Juan Bautista Lafora), Explanada de España, por donde iba la vía junto a la acera «de los cafés». Ramón y Orjal doblando en la esquina de la Delegación de Hacienda (actual Escuela de Comercio) y subiendo por el Paseo de Gadea, en donde iba la vía junto a la acera de los páres, torcía a la izquierda antes de llegar a la estatua de Maisonave, situada entonces donde ahora está la Cruz de los Caídos y penetraba por la calle de Ramales (hoy Reyes Católicos) en donde había dobla vía (una junto a la acera de los nones y otra por medio de la calle), juntándose las vías en una sola para cruzar el paso a nivel existente hasta hace pocos años y en Foglietti volvía la vía a ser doble (una por medio de la calle y otra junto a la acera de la derecha, según se sube), doblaba a la derecha penetrando en la Plaza de Navarro Rodrigo, en donde desenganchaban los caballerías para ponerlas en sentido contrario y hacer el regreso, que era por Foglietti, Reyes Católicos, Plaza de la Reina Victoria (hoy Calvo Sotelo), calle de San Francisco, doblando por la calle de Blasco y tras otra curva, a los pocos metros, pasaba por la Plaza de Isabel II (hoy Gabriel Miró), calle de Manero Mollá, Portal de Elche, Altamira, Jorge Juan y nuevamente a la Plaza de Ramiro. Tan largo paseo costaba en 1913 la cantidad de cinco céntimos. Los coches eran de pequeño tamaño, existiendo «jardineras» para el verano y coches cerrados con dos largos bancos, para el invierno, recordándose dos vehículos conocidos por los «ingleses» que llevaban los números 10 y 11, cada uno de los cuales tenía cinco ventanillas a cada lado. El serrote se hacía con dos pequeñas mulas, ayudadas por el «encurte» o caballería de refuerzo para subir el Paseo de Gadea.

Increíble parecerá que un tranvía pudiera pasar por la calle de Blasco, haciendo dos curvas seguidas de tan poco radio, pero así era.

BENALUENSE

- (1) **NOTA DEL RECOPIADOR:** Creemos que el título debería haber sido LOS NUEVE y no los NUEVES, ya que se trataba de nueve miembros y no de varias veces nueve miembros.

INFORMACION

DIARIO DEL MOVIMIENTO EN ALICANTE

Año XXIII - Núm. 208 LOS Ptas.

SABADO, 31 DE AGOSTO DE 1963

Dep. legal A. 5. 1963

SAL
M
Tel

OFETA QUINTANA 42

TELEFONOS: 11562 -- 12226 -- 12705

APARTADO: 214 - FRANQUE

La Jornada

El tranvía de la huerta



Todavía sigue llamándose así. Pero sólo hasta esta noche en su concepto de cosa presente. Mañana ya se hablará de él como de una cosa que fue.

Contra él se ha dicho mucho. Lentitud, vaivén ruareante, anticuado.. Todo eso está muy bien, pero el tranvía de

la huerta era un lazo de intimidad entre la capital y esos aldeanos de Santa Faz, San Juan, Muchamiel y "paradas intermedia", usando el léxico del transporte. Un lazo que no se ha roto como tal, pero que por lo pronto se ha dejado sobre los carriles desiertos la intimidad. Desde mañana, habrá el autobús a Muchamiel. El corrillo entre asientos, los comentarios en plataformas, esa familiaridad que nacía de una protesta y vivía a través del ingenio con la discusión, no es fácil que se recupere.

Desde mañana hay que mirar hacia delante si se va sentado o sentir a los pies la trepidación de unas ruedas que no se deslizan con la suavidad que sobre el carril. Pero se correrá más, que es lo que exigen los tiempos.

Con la sustitución del tranvía de la huerta por un servicio por carretera, Muchamiel, y con él toda la huerta, estará más cerca de Alicante en la distancia tiempo. Pero también estará más lejos en la intimidad.

F. BAS

VII

ANECDOTARI

1. DE L'AMA

Aquest capítol recull informació que he pogut localitzar i que no té cabuda en altres. Quan es va investigant i escorcollant als arxius o en altres tipus de documents es pot trobar informació que es considera important compartir-la.


Així a l'Arxiu Municipal d'Alacant –AMA–, m'han localitzat un fitxer amb moltíssima informació de tipus tècnic que són interessants però, es tracta d'una informació molt tècnica sobre els tallers, reparacions, tipus de rodatge de les unitats i remolcs... una informació que en aquest llibre no li done cabuda. Ara bé, hi ha una sèrie de fitxes relacionades amb la nostra línia, la 4 que resulten interessants, sobre tot per la documentació gràfica que documenten.



Fitxa de l'ÍNDEX

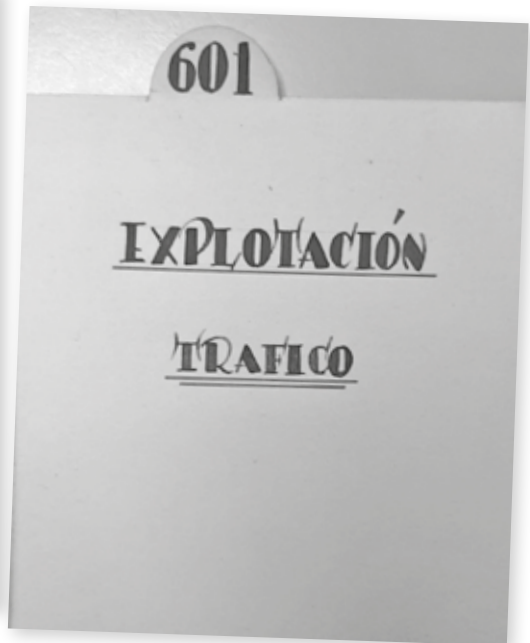
Imatge del fitxer de l'AMA

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD, S. A. ALICANTE		0-1 1
CLICHE	FECHA	REALIZACIÓN
N.º 011	1905	T.E.S.A.
TAMAÑO	SECCIÓN	
9x12		
Asunto: Viejas estampas Alicantinas.		
		
REFERENCIA: <i>Poso de un tranvía de La Sociedad "Los Nueve" por el Paseo de los Martines. HOY- Explanada de España.</i>		

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD, S. A. ALICANTE		0-1 4
CLICHE	FECHA	REALIZACIÓN
N.º 014	1915	T.E.S.A.
TAMAÑO	SECCIÓN	
9 x 12		
Asunto: VIEJAS ESTAMPAS ALICANTINAS		
		
REFERENCIA: <i>Cruce de dos Tranvías de la Línea de San Vicente. "Compañía General de Tranvías y Ferrocarriles Vecinales de España".</i>		

Aquestes tres fitxes mostren 3 etapes diferents del tramvia de tracció a sang o més conegut com a tramvia de mules.

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD, S. A. ALICANTE		0-2 6
CLICHE	FECHA	REALIZACIÓN
N.º 021	29-IX-1924	T.E.S.A.
TAMAÑO	SECCIÓN	
9x12		
Asunto: <i>ELECTRIFICACIÓN DE LA RED.</i>		
		
REFERENCIA: <i>LÍNEA SAN VICENTE ÚLTIMO SERVICIO DE TRACCIÓN A SANGRE.</i>		



TRANVIAS Y ELECTRICIDAD, S. A. ALICANTE		601 93
CLICHE	FECHA	REALIZACIÓN
N.º 6011	1947	T.E.S.A.
TAMAÑO	SECCIÓN	
LEICA		
ASUNTO: TRAFICO.		
		
REFERENCIA: Uno de los momentos de tráfico en el Pla-Hospital con motivo de la Fiesta de veneración a la "Santa Faz" reliquia que se conserva en el Monasterio y pueblo de dicho nombre.		



Foto ampliada de la fitxa 601/93

Uno de los momentos de tráfico en el Pla-Hospital con motivo de la Fiesta de veneración a la "Santa Faz" reliquia que se conserva en el monasterio y pueblo de dicho nombre.



Foto ampliada de la fitxa 601/94

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD, S. A. ALICANTE		601 94
CLICHE	FECHA	REALIZACIÓN
N.º 6012	1947	T.E.S.A.
TAMAÑO	SECCIÓN	
LEICA		
ASUNTO: TRAFICO.		
		
REFERENCIA: Uno de los momentos de tráfico en un convoy ascendente, en el día de veneración a la Santa Faz - Vista tomada en el Pla-Hospital.		

*Uno de los momentos de tráfico en el convoy ascendente, en el día de veneración a la Santa Faz.
Vista tomada en el Pla-Hospital*

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD, S. A. ALICANTE		601 95
CLICHE	FECHA	REALIZACIÓN
N.º 6013	1947	T.E.S.A.
TAMAÑO	SECCIÓN	
LEICA		
ASUNTO: TRAFICO		
		
REFERENCIA: <i>Convoy descendente de "Santa Faz" en la festividad de dicho día.</i>		



Foto ampliada de la fitxa 601/95

*Convoy descendente de "Santa Faz"
en la festividad de dicho día.*



Foto ampliada de la fitxa 601/96

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD, S. A. ALICANTE		601 96
CLICHE	FECHA	REALIZACIÓN
N.º 6016	1947	T.E.S.A.
TAMAÑO	SECCIÓN	
LEICA		
ASUNTO: TRAFICO		
		
REFERENCIA: <i>Un convoy ascendente a "Santa Faz" a su salida del cruce de "Vistahermosa".</i>		

*Un convoy ascendente a "Santa Faz"
a su salida del cruce de "Vistahermosa".*

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD, S. A. ALICANTE		601 97
CLICHE	FECHA	REALIZACIÓN
N.º 6015	1947	T.E.S.A.
TAMAÑO	SECCIÓN	
LEICA		
Asunto:		
		
REFERENCIA:		
<i>Otro momento de tráfico de un convoy descendente, en la fiesta de "Santa Faz", esperando cruce en "Vistahermosa".</i>		



Foto ampliada de la fitxa 601/97

Otro momento de tráfico de un convoy descendente en la fiesta de "Santa Faz", esperando cruce en "Vistahermosa".



Foto ampliada de la fitxa 601/98

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD, S. A. ALICANTE		601 98
CLICHE	FECHA	REALIZACIÓN
N.º 6014	1947	T.E.S.A.
TAMAÑO	SECCIÓN	
LEICA		
Asunto: TRAFICO		
		
REFERENCIA:		
<i>La afluencia de peregrinos a la veneración de la "Santa Faz", hace insuficiente el servicio, dando lugar a la peregrinación por la carretera, ininterrumpidamente durante toda la jornada. Un momento de la misma en Vistahermosa.</i>		

La afluencia de peregrinos a la veneración de la "Santa Faz", hace insuficiente el servicio, dando lugar a la peregrinación por la carretera, ininterrumpidamente durante toda la jornada. Un momento de la misma en Vistahermosa.

2. DE L'AMSJA

El nostre arxiver Gaspar Belmonte m'ha compartit aquestes 4 fotos:



AMSJA Signatura 1209-18

Bitllet de tramvia de tracció a sang, tracció animal o tramvia de mules

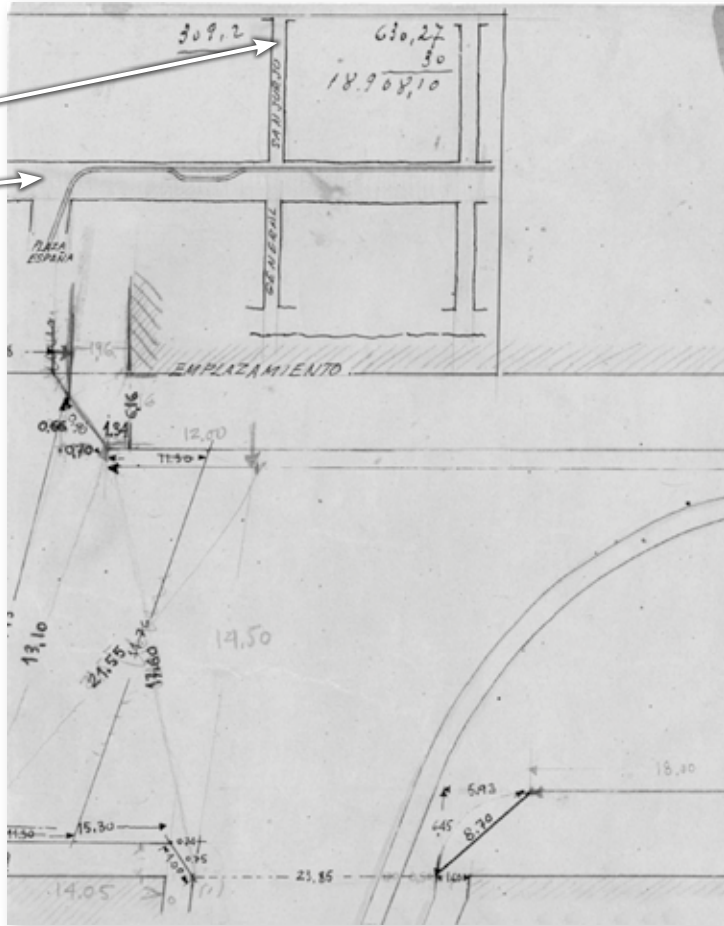


AMSJ Signatura 1/C-1946-10

Targeta d'identitat com a cobrador, de Tranvías y Electricidad de José Blasco Buades (data d'ingrés en la companyia 1925). Any 1949

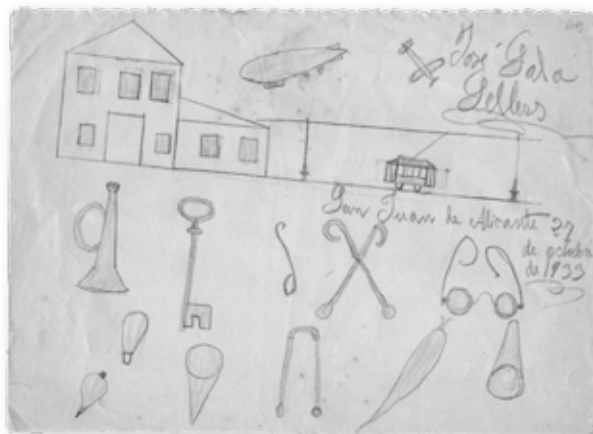
Actual carrer
Pintor Manuel
Baeza Gómez

La Rambla



AMSJ Signatura 1/C-1643-36

Any 1951. Plànol del traçat de la línia del tramvia



AMSJ Signatura 1/C-1715-7

Los cuadernos de José Sala Sellers, pp. 137

214

San Juan de Slicitate de 20 de Noviembre
de 1935. Carta.


Querido amigo Ramón:

Desco que sigas bien con tu familia,
yo sigo bien.

El pueblo de San Juan es muy agradable, está cerca al mar y a la capital.

Se cultiva muchas cosas, por ejemplo; patatas, habichuelas, garbanos, ahreandos, algarobos, higereras, varanjos, y muchas cosas más. Los edificios mas principales son: el Grupo Escolar, el Ayuntamiento, la Iglesia, el correo. En San Juan corren tranvías eléctricos. El clima de San Juan es templado. Hay dos salones de cine y son sonoros.

Se despide tu amigo que te da
un abrazo

José Sala Sellers


Los cuadernos de José Sala Sellers pp. 186 OLIM 028.

En aquesta redacció sobre el nostre poble, José Sala Sellers ens diu que:

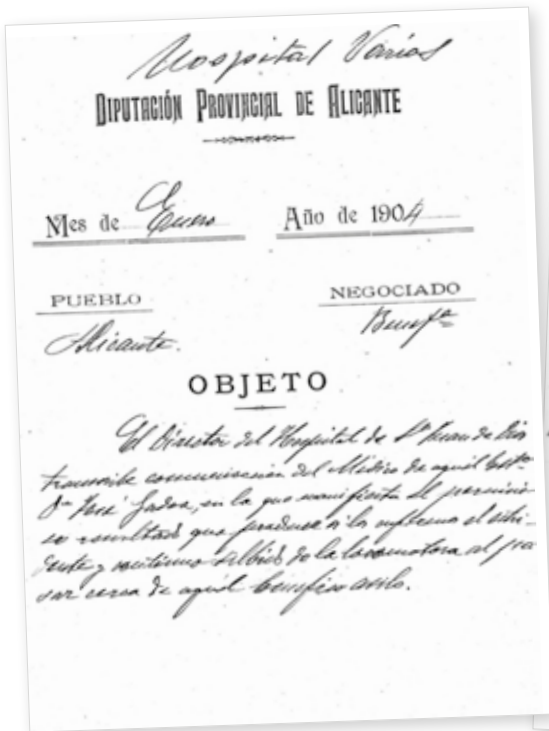
“En San Juan corren tranvías eléctricos”

3. DE L'ARXIU DE LA DIPUTACIÓ PROVINCIAL D'ALACANT

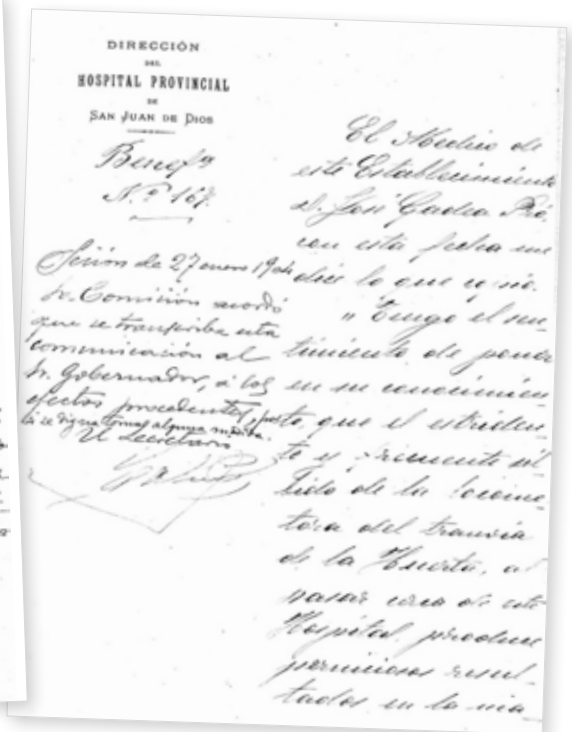
M'han facilitat cinc documents relacionats amb el nostre tramvia i que bé tenen cabuda en aquest capítol ordenats cronològicament.

1. El primer amb data de 27 de gener de 1904 sobre el soroll de la locomotora al pas de l'Hospital San Juan de Dios –actual museu **MARQ**–.
2. El segon amb data 10 de gener de 1905 sobre un accident entre el tren de vapor i un carro al llogaret de la santa Faç.
3. El tercer amb data 27 de febrer de 1905 sobre el comportament de determinats veïns del carrer Sevilla d'Alacant.
4. El quart amb data 3 de març de 1905, també sobre el mateix comportament del veïnat del carrer Sevilla.
5. El cinquè amb data 27 de gener de 1907, també sobre el soroll de la locomotora al pas de l'Hospital San Juan de Dios –actual museu **MARQ**–.

DOCUMENT 1 –en 5 pàgines numerades de l'1 al 5–



1



2

ya sea de las en-
firmas de sus
cargos:

Puede a V.
si sirba dar la
oportuna cuenta
a la Comisi6n
de Provincial
para que con
su reconocimiento
determinase lo que
juzgue mas con-
veniente. "

Lo que basta
de a V. para
su conocimiento
y efecto que
procedan. D. D.

que a V. de la
Comisi6n de Provincial
Nuestro Sr. D.

3

H. Sr. Gobernador Civil de la
provincia

28 de Enero 1906.

Compro El Director del Hospital
de San Juan de Dios de esta
ciudad su comisi6n N. 25
de la parte de la parte.

(de papel)

En su virtud se somete, en
nombre del Sr. D. de la Comisi6n
a trav6s de a V. P. la anterior
comisi6n de la parte de la parte
de la parte de la parte de la parte
de la parte de la parte de la parte

de la parte
de la parte

4

5

TRANSCRIPCIÓ

1

Hospital Varios
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALICANTE

Mes de Enero

Año de 1904

PUEBLO Alicante

NEGOCIADO Beneficiencia

OBJETO

El Director del Hospital de San Juan de Dios transcribe comunicación del Médico de aquel hospital D. José Gadea, en la que manifiesta el pernicioso malestar que produce a los enfermos el estridente y continuo silbido de la locomotora al pasar cerca de aquel benéfico asilo.

2

DIRECCIÓN
DEL
HOSPITAL PROVINCIAL
DE
SAN JUAN DE DIOS

Benef^a (Beneficiencia) N° 167

Sesión de 27 de enero 1904

La Comisión acordó que se transcriba esta comunicación al Sr. Gobernador, a los efectos procedentes por lo que signo tomar alguna medida.

El Secretario

El Médico de este establecimiento D. José Gadea Pro con esta fecha me dice lo que copio:

“Tengo el sentimiento de poner en su conocimiento que el estridente y frecuente silbido de la locomotora del tranvía de la Huerta, al pasar cerca de este Hospital produce perniciosos resultados en la

3

mayoría de los enfermos de mi cargo.

Ruego a V. se sirva de dar la oportuna cuenta a la Excma. Comisión Provincial para que con su reconocido celo determine lo que juzgue más conveniente”.

Lo traslado a V.I. para su conocimiento y efectos que procedan. Dios

4

garde a V.I. m.a.

Alicante 26 Enero 1904

Vicente

Sr, Vicepresidente de la Comisión Provincial

5

Ilmo. Sr. Gobernador Civil de la Provincia

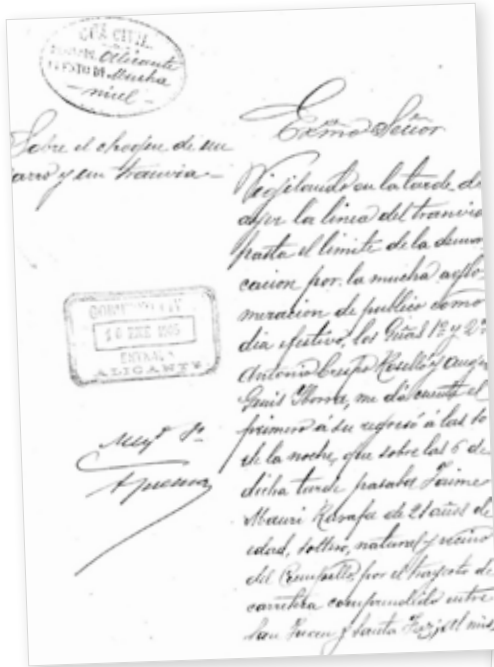
28 Enero 1904

El director del Hospital de San Juan de Dios de este hospital en posesión Tf. 26 le hago saber escrito siguiente.

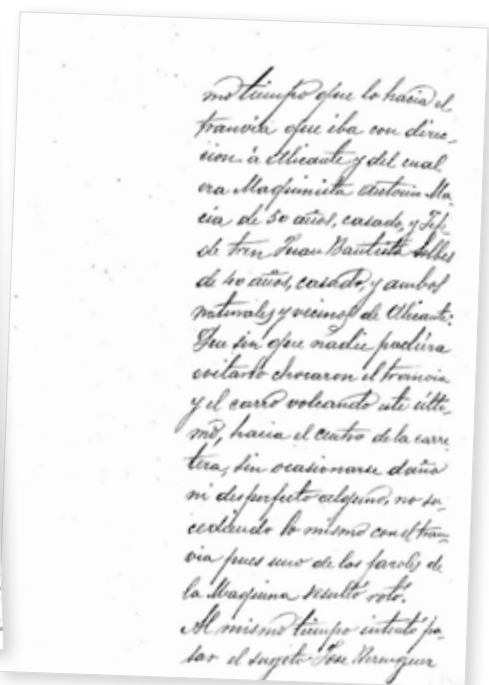
(se copia)

Xxx⁴⁶ del día de ayer xxx⁴⁷ se a xxx⁴⁸ V.I. la anterior reunión a los efectos orocedentes por si se digna tomar alguna medida.

DOCUMENT 2 –en 4 pàgines numerades de l'1 al 4–



1



2

46. No s'entén el que está escrit.

47. No s'entén el que está escrit.

48. No s'entén el que está escrit.

Señor de 21 años de edad
casado, formalino, natural
de Pego, y trabajador en la
ta Santa Faz, cayó desde encima el
carro al volver causando
contusiones leves en la frente
y mano izquierda, de las que
fui curado en el Hospital ca-
pital de Santa Faz.
La expedición para el traslado
de este herido al Sr. Sr. Sr.
Municipal de San Juan en
cuyo término ocurrió el suceso,
quien dispuso la ins-
tauración de los oportunos de-
cretos.
Lo que tengo el honor de
participar a la respetable
autoridad de V. para

3

su debido conocimiento.
Dios sea en V. V. V.
Muchamiel 10 de Enero de 1905
El Jefe de
Pedro Ferrer
Molina

Excmo. Sr. Gobernador Civil de la provincia Alicante

4

TRANSCRIPCIÓ

1

SELLO: GUARDIA CIVIL
PROVINCIA DE Alicante
PUESTO DE Muchamiel
Sobre el choque de un carro y un tranvía

SELLO: GOBIERNO CIVIL
10 ENE 1905
ENTRADA
ALICANTE

Exmo. Señor

Vigilando en la tarde de ayer la línea del tranvía hasta el límite de la demarcación por la mucha aglomeración de público como día festivo, los Guardias 1º y 2º Antonio Crespo Roselló y Ángel Gomis Iborra, me da cuenta el primero a su regreso a las 10 de la noche que sobre las 6 de la tarde pasaba Jaime Mauri Ruzafa de 21 años de edad, soltero, natural y vecino del Campello, por el trayecto de carretera comprendido entre San Juan y Santa Faz; al mismo

2

tiempo que lo hacía el tranvía que iba con dirección a Alicante y del cual era maquinista Antonio Maciá de 50 años, casado, y Jefe de tren Juan Bautista Solbes de 40 años, casado, y ambos naturales y vecinos de Alicante: Que sin que nadie pudiera evitarlo chocaron el tranvía y el carro volcando este último, hacia el centro de la carretera, sin ocasionarse daño ni desperfecto alguno, no sucediendo lo mismo con el tranvía pues uno de los faroles de la Máquina resultó roto.

Al mismo tiempo intentó pasar el sujeto José Berenguer

3

Server de 40 años de edad, casado, jornalero, natural de Polop, y trabajador en Santa Faz, cayéndole encima el carro al volcar causándole contusiones leves en la frente y mano izquierda de las que fue curado en el respectivo caserío de Santa Faz.

La referida pareja dio cuenta de estos hechos al Señor Juez Municipal de San Juan en cuyo término ocurrió el suceso, quien dispuso la instrucción de las oportunas diligencias.

Lo que tengo el honor de participar a la respetable autoridad de V.E. para

4

su debido conocimiento.

Dios guarde a V.I. m. a.

Muchamiel 9 de Enero de 1905

El Sargento
Pedro Ramírez
Molina

Excmo. Sr. Gobernador Civil de la Provincia de Alicante

DOCUMENT 3

gaps 603. 147

COMPANÍA GENERAL
DE
TRANVIAS Y FERROCARRILES VECINALES
EN ESPAÑA

Número 26

28 FEB 1905

*Muy Sr.
Se  nala al Sr.
de la calle de Milla
para los efectos
que se indican
no
al Sr. Milla*

A diario viene observando esta Compa a, que   la salida de los últimos trenes de la Línea de Alicante   Muchamiel, de la plaza de Santa Teresa, al llegar á la calle de Sevilla siempre patinan las ruedas de las maquinas y cuesta inprobo trabajo salvar la rampa de la referida calle que el resto del dia suben sin dificultad alguna; sin que pueda achacarse   la falta de potencia de nuestro material de tracción pues ante la Superioridad se hicieron los debidos reconocimientos y ensayos, demostrando y fijandose el número de unidades que podian ser remolcadas sin dificultad por nuestras locomotoras.

El hecho de que en dicha calle patinen las maquinas, es debido á que los vecinos de la calle de Sevilla tienen por costumbre verter

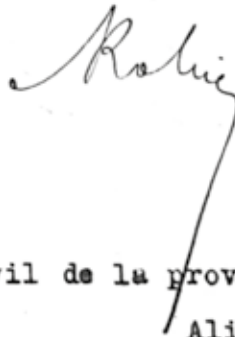
las aguas sucias, á la zona de la
via y aun hay gentes que colocan
grasa, sebo, y jabón en los rails
á fin de producir mayor resbamen^{la}
y por lo tanto causen mayor traba
jo á los trenes para salvar la ex
presada calle.

Esto es lo que ocurre Excm°. Se-
ñor, esperando de su reconocido c
lo que pronto cesarán estos abusos
por lo que esta Compañía le estar
á V.S. agradecida.

Dios guarde á V.S. muchos años.

Alicante 27 Febrero 1905.

El Director de la Compañía:



Excm°. Sor Gobernador Civil de la provincia de
Alicante.

DOCUMENT 4 –en 2 pàgines numerades de l'1 al 2–

ALCALDÍA CONSTITUCIONAL
de
ALICANTE
Respectado Sr. Urbana.

77.569.160

Tengo el honor de manifestar a V.I. contestando a su comunicación nº 385 fecha 1º del actual, que en vista de la reclamación formulada por el Sr. Director de la Cª Española de Tranvías y Ferrocarriles Vecinales de España, ha ordenado al Jefe de la Guardia Municipal que extreme la vigilancia en la calle de Sevilla y denuncie a los vecinos que viertan agua, o coloquen sustancias que impidan la marcha sobre los raíles de los tranvías de la Huerta.

Dios

1

que a V.I. m. años
Alicante 3 de Marzo 1905
Sr. Gobernador Civil

2

TRANSCRIPCIÓ

1

Tengo el honor de manifestar A V.I. contestando a su comunicación nº 385 fecha 1º del actual que en vista de la reclamación formulada por el Sr. Director de la Cª Española de Tranvías y Ferrocarriles Vecinales de España, ha ordenado al Jefe de la Guardia Municipal que extreme la vigilancia en la calle de Sevilla y denuncie a los vecinos que viertan agua, o coloquen sustancias que impidan la marcha sobre los raíles de los Tranvías de la Huerta.

2

Dios guarde a V.I. muchos años.

Alicante 3 de Marzo de 1905

Sr. Gobernador Civil de la Provincia

DOCUMENT 5 –en 5 pàgines numerades de l'1 al 5–

Diputación Provincial de Alicante

Mes de Julio Año de 1907.

PUEBLO Alicante NEGOCIADO Offe

OBJETO

Acuerdo referente a los permisos efectos que según convenio casan al Médico del Hospital del Sr. de San Juan de Dios para practicar en los enfermos el subyacente sillón de la locomotora del tranvía de la Teniente.

1

25 Julio 1907. N.º al N.º 1235, p.º 223.

DIRECCIÓN

HOSPITAL PROVINCIAL

San Juan de Dios

Beneficiario N.º 425

El Médico de este Establecimiento don José Gadea Pá con esta fecha me dice lo que sigue:

Tengo el sentimiento de poner en su conocimiento que el estudiante y presunte sillón de la locomotora del tranvía de la Teniente al pasar cerca de este Hospital, produce permisiones resultadas en la mayoría de los enfermos de mi

2

ción de 24 julio 1907

La Comisión acordó dar cuenta de la anterior comunicación al Sr. Subvenc. de los ca. funde que tome los medidas convenientes.

El Secretario

[Signature]

3

3

cargo= Ruego a V. se sirva dar la oportuna cuenta a la Excelentísima Comisión Provincial, para que con su reconocido celo determine lo que juzgue más conveniente”.

Lo que traslado a V.I. para su conocimientos y efectos.

Dios guarde a V.I. ...
Alicante 23 Julio 1907
Vicente Sorribes

Sr. Vicepresidente de la Comisión provincial. Se

4

sión de 24 Julio 1907

La Comisión acordó dar cuenta de la anterior comunicación al Sr. Gobernador, a fin de que tome las medidas convenientes.

El Secretario

5

Ilustrísimo Sr. Gobernador civil de la Provincia

27 Julio 1907

Esta Comisión en sesión del día 24 del presente acordó dar cuenta de la comunicación del Médico del Hospital D. José Gadea Pro, la cual copiada es como sigue.

(Se copia)

Lo que se comunica a V.I. a fin de que se tomen, si lo tiene a bien parecer, las medidas convenientes para evitar los perjuicios que se indican.

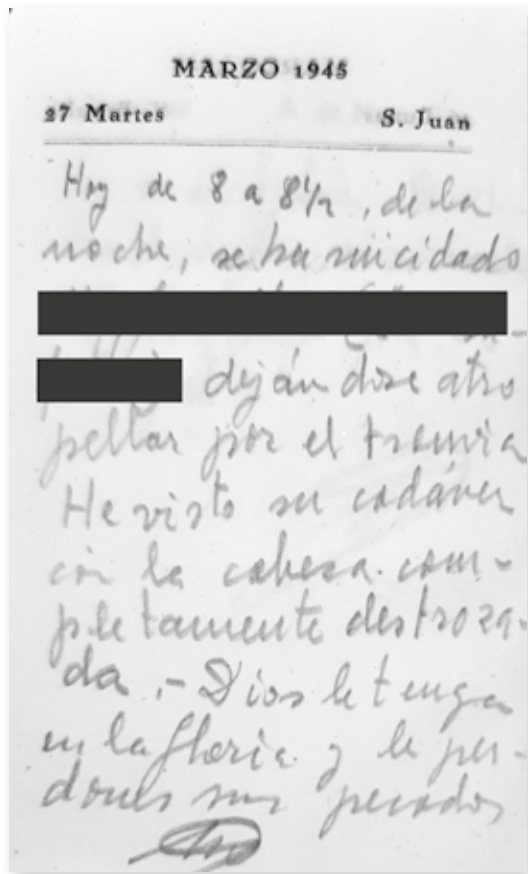


Captura de pantalla de facebook. Foto: D. Parker 1968

La línia 4 i la 6 compartien traçat a l'interior dels carrers de la capital. La primera foto ens recorda el traçat passant junt a l'Hospital San Juan de Dios que en 1968, moment de la fotografia, es deia Hospital Provincial i la segona foto, actual, realitzada l'11 de juny de 2024 per recordar-nos l'actual estat del carrer Dr. Gómez Ulla per on circulava el tramvia de vapor i que era motiu de queixa per part del Dr. José Gadea Pro al Governador Civil de la província d'Alacant.



4. DE MIGUEL BALAGUER PONSODA: un usuari del tramvia fins al 31 d'agost de 1963



De l'agenda del meu pare Miguel Balaguer Ponsoda del dia 27 de març de l'any 1945 deixa escrit el següent:

*"Hoy de 8 a 8 1/2, de la noche, se ha suicidado [redacted] dejándose atropellar por el tranvía.
He visto su cabeza completamente destrozada.
-Dios le tenga en la Gloria y le perdone sus pecados-"*



Encara que he intentat localitzar la notícia al diari, no apareix ni al dia següent ni en successius dies. És de suposar que la tragèdia fou d'un gran impacte per al nostre municipi donat que era una persona molt coneguda i més, tractant-se ja en la Setmana Santa.

Des d'una breu biografia del meu pare em centraré en aquest capítol escrivint totes les anècdotes, per així dir-ho, que ell va comentar per escrit als seus dietaris que, com a bon tresor, ell va guardar a la nostra casa i que després de la seua mort guarde jo a la meua.

Mon pare és nascut el 26 de juny de 1922 al Riu de Simó al terme de El Castell de Guadalest. És el quart fill del matrimoni format pels meus iaïos Miguel Balaguer Bou i Maria Ponsoda Solbes ambdós de El Castell de Guadalest encara que la meua iaia és natural de Santa Pola donat que el seu pare fou carrabiner i és allí on va nàixer. Tant la família del meu iaio com de la iaia eren de El Castell de Guadalest amb ascendència de Benimantell.

El matrimoni té un recorregut per diversos indrets de la província d'Alacant fins que arriben a Sant Joan d'Alacant.

El matrimoni quan es casa viu al Riu de Simó (1904-1905 a 1919) en el terme de El Castell de Guadalest, després passen al mas de la Carrasca al terme de Benimantell (1919 a 1923); d'aquí passen a la partida de Chovaes a la Vila Joiosa (1923 a 1929) on mor la segona de les filles, Antonia Balaguer Ponsoda als 13 anys un 19 de març de l'any 1927. Aproximadament en l'any 1929 venen a la finca de Capucho de Sant Joan d'Alacant fins a 1938 on passen l'últim any de la Guerra Civil al mas de la Penya de Cocentaina. Acabada la guerra el matrimoni i els tres fills Maria, Clotilde i Miguel tornen a Capucho fins l'any 1958 os es traslladen a la partida de Gines del terme de El Castell de Guadalest a un mas, Casa Serranos on viuen fins l'any 1965 que compren un pis al carrer Capitán Martí de Sant Joan d'Alacant fins que la mort els arribe a cada membre d'aquesta família.



Miguel Balaguer i Ponsoda als 12 anys

Em centre ara en mon pare, Miguel, que quan arriba a Sant Joan d'Alacant té aproximadament uns 7 anys. Estudia a les escoles del poble i al grup Escolar Hermenegildo Giner de los Ríos tenint com a mestres a D. Andrés Server Cano i D. Ramon Bonafonte entre altres.

És fill d'una família humil; els meus iaïos no sabien ni llegir ni escriure i tota una vida dedicada a servir i treballar per als "senyorets". Mon pare té la fortuna de ser un xicot llest i al ser l'últim fill, pot cursar estudis primaris i, aproximadament des dels 15 o 16 anys comença a treballar com a conserge a la Jefatura Provincial de Sanitat a la ciutat d'Alacant fins que en 1944 passa a formar part dels treballadors del Banc Exterior d'Espanya, també a Alacant fins que es jubila en l'any 1982.

Una de les seues aficions que ell ens ha deixat són els dietaris que va escriure des de l'any 1945 i que, ens serviran per donar a conèixer tot allò que va viure com a usuari del tramvia nº 4 i que diàriament posava per escrit, restant els diumenges, dies de festa i vacances que no baixava a Alacant.

Tenint en compte el seu horari realitzava quatre viatges en la temporada de tardor, hivern i primavera on la jornada era partida aproximadament de 8 a 13.00 i de 16.00 a 19.00. De fadrí es quedava a dinar a Alacant a casa d'una cosina realitzant tan sols dos viatges diaris mentre que a partir de 1953 ja casat, farà els quatre viatges al dia. Durant l'estiu fa un viatge d'anada i tornada al ser la jornada intensiva.

Mai va tindre permís de conducció de cotxe però, al llarg dels seus joves anys va utilitzar primerament la bicicleta quan era fadrí, i de casat es va comprar una motocicleta Mobilette i per últim una moto marca Guzzi. Moltes vegades utilitza aquests vehicles per anar a Alacant i això farà, que puge menys al tramvia.

Primerament hem de situar la finca Capucho, lloc de residència de la família. En aquell temps per poder anar a Sant Joan ho podia fer per dos camins: la "senda" que travessa camps fins la carretera de la platja o per Benimagrell i carrer del Carme. Encara que als dietaris no escriu la parada on agafa el tramvia, és de suposar que era la del carrer Mossén Pedro Mena cantó carrer del Carme, parada més propera al seu domicili.



19 de gener de 2021. Finca Capucho



La fotografia anterior correspon a l'any 1978 facilitada per l'AMSJA. Normalment mon pare ix de casa sobre les 7:20 h i agafa el tramvia a les 7:40 i arriba al treball a les 8:30. Segurament la parada de baixada era la del Portal d'Elx donat que el banc estava a l'Esplanada.



24-04-1944.
Miguel Balaguer i Ponsoda amb 22 anys



Model de dietari
que utilitzava

Al llarg dels 18 anys que comprenen des de 1945 fins a 1963, es pot observar que encara que realitza 2 o 4 viatges diaris en unes hores concretes per al treball, s'observa que hi ha una constant comuna que és la manca de "fluído eléctrico" com ell escriu que farà que la durada dels viatges s'allarguen. També les inclemències meteorològiques com la pluja faran que igualment el temps s'allargue així com per altres situacions: trencament de frens, accidents...

He buscat a l'AMA als diaris INFORMACIÓN i LA VERDAD per localitzar aquestes situacions en forma de notícies però segurament no eren de l'interès dels diaris així que no es pot contrastar l'escrit al dietari amb l'article periodístic. He pogut, contrastar tan sols 3 de les anotacions que feia mon pare.

DIETARI 1945

Preu del bitllet anada-tornada Sant Joan d'Alacant - Alacant: 0,85 pessetes

Temps estimat del trajecte Sant Joan d'Alacant - Alacant:

aproximadament entre 40-50 minuts

SÁBADO 27-01-1945 *Salgo 9 ½, último tranvía sin remolque, este ha descarrilado Ruaya.*

MARTES Santo 27-03-1945 *Tranvía 8 (20:00), llega finca Ravel (después de Santa Faz) me entero del suicidio⁴⁹ del "c... padre". Al parecer estaba dentro de la acequia que cruza la vía y al pasar el tranvía (el que venía yo, no, sino el que tenía que cruzar con el nuestro en Ruaya), ha sacado la cabeza y se la ha cortado, por estar oscuro y no llevar linterna ni cerillas, no le he podido ver. Pueblo de San Juan todos alborotados. Familiares suicida no han querido decirles nada, pero se han enterado enseguida.*

SÁBADO de Gloria 31-03-1945 *Tranvía 7:45 llego a Alicante 8:10, desde la Fábrica de Tabacos al Banco a pie pues los tranvías no pasan de allí hasta el toque de Gloria.*

JUEVES Feria de Santa Faz 12-04-1945 *Tranvía 7:15 llego a Alicante 8:00 -cosa rara pues todos los años por la feria de Santa Faz -que es hoy- el fluido viene débil y tarda el tranvía dos horas y pico.*

MIÉRCOLES 25-04-1945 *Tranvía 18:30, (como no había fluido desde las 17:00, iba muy lleno, tanto que he tenido que ir en el estribo casi todo el trayecto).*

SÁBADO 28-04-1945 *Tranvía 21:20. En calle Sevilla 21:35, cortan fluido (descabezo un sueñecito) hasta 22:35, justo una hora. Llego a San Juan 23:05.*

VIERNES 04-05-1945 *Tranvía 19:40 cuesta calle Liorna 19:45 (actual Tomás López Torregrosa), cortan el fluido que no vuelve hasta las 20:50, por si faltaba algo, se rompe salvavidas tranvía y tenemos que ir despacio. Llego a San Juan a las 22:00.*

VIERNES 18-05-1945 *Tranvía 19:20 en Vistahermosa cesa el fluido hasta 20:00. Llego a San Juan 20:25.*

VIERNES 05-10-1945 *Tranvía 19:50, 20:00 cortan fluido. Espero sentado tranvía hasta 21:30 que en vista que la luz no la dan nos vamos a pie a San Juan (con unos amigos). Llego al pueblo a oscuras 23:00.*

49. A la p. 234 apareix redactat aquets succés a una agenda personal diferent al dietari del mateix any.

DIETARI 1946

Preu del bitllet anada-tornada Sant Joan d'Alacant - Alacant: 0,85 pessetes

MIÉRCOLES 08-05-1946 *Tranvía 7:40 descarrilado paseo, viene otro 8:15 pero al esperar los cruces llego al Banco a las 9:30. No firmo. Primer retraso del año.*

SÁBADO 22-06-1946 *Tranvía 15:10 (por avería) llego a casa a las 16:00.*

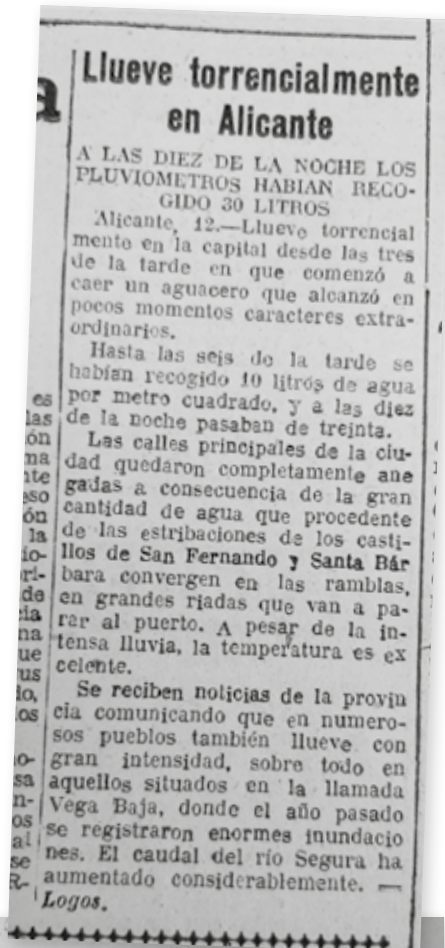
JUEVES 04-07-1946 *Salgo del trabajo 14:00. Por accidente el tranvía se retrasa pues lo cojo cerca de las 15:00. Llego a mi casa 15:40*

SÁBADO 20-07-1946 *Salgo del trabajo 15:15. Tranvía 15:20 (en Vistahermosa esperamos cruce mucho tiempo). Llego a casa 16:40.*

VIERNES 08-11-1946 *Tranvía 9:00, llego al Banco 10:00 (20 minutos pasados por falta fluido).*

MARTES 12-11-1946 *Termino trabajo 20:00 pero hasta 20:30 no salgo esperando terminara lluvia, pero sigue y cada vez más fuerte, con relámpagos y mucho viento. Los tranvías no circulan.*

Miércoles,
13 de noviembre de 1946



El mateix dia però al diari INFORMACIÓN apareix una notícia signada: *Alicante, 13 de noviembre de 1946 – El Delegado de Industria – ingeniero jefe* en el qual s'introdueixen les següents restriccions degudes a la poca pluja i poca aigua retinguda als embassaments.

A continuació he transcrit tota la informació apareguda al diari INFORMACIÓN:

A pesar de haberse sobrepasado las previsiones lógicas para alcanzar con el agua embalsada la llegada de la estación lluviosa, la falta de las habituales lluvias otoñales, unidas al extremado estiaje del pasado verano han provocado un extraordinario déficit de producción eléctrica, por lo que al no haber ya suficiente cantidad para dar el servicio ajustado al mercado reducido por las últimas normas de restricción, esta Delegación establece las siguientes disposiciones que empezarán a aplicarse desde el momento de su publicación en la zona Centro Levante a los usuarios de las productoras interconectadas y a los de sus revendedoras y distribuidoras.

1ª Los cortes de suministro, se darán en cada lugar tres días consecutivos en la semana desde las desde las 8 a las 18'15 debiendo los usuarios reducir sus consumos al 50 por 150 de los normales.

2ª Queda prohibido el encendido de anuncios luminosos todos los días de la semana incluso días sábados y domingos.

3ª Los espectáculos públicos en general que consumen electricidad en las horas de máxima carga solo podrán celebrar una función diaria con energía de la red, excepto los sábados y los domingos en que podrán celebrar dos, entendiéndose que este número de funciones será el máximo admitido siempre que puedan ajustar sus consumos de forma de obtener una reducción del 50 por 100 sobre los de época normal. Las cantidades que sobrepasen de los cupos fijados se facturarán con un suplemento de 10 pesetas

por cada kilovatio hora de exceso sanción que será satisfecha en papel de pagos al Estado en la Delegación de Industria de la provincia, debiendo exhibir ante su empresa suministradora en un plazo de 48 horas el comprobante de pago, contando el plazo a partir del momento en que pasada la factura corriente de consumos conste el exceso hecho, sin cuyo requisito no podrá la empresa continuar el suministro eléctrico del local bajo su responsabilidad. Los locales que dispongan de grupos electrógenos podrán dar con ello las funciones que tengan por conveniente, pero en todo caso se atenderán a no consumir de la red más que la energía que les corresponda según lo anteriormente indicado. Los poseedores de baterías de acumuladores que en su carga consumen energía de la red, no podrán tenerlas como pretexto para dar mayor número de funciones.

4ª Los establecimientos comerciales deberán estar totalmente apagados tanto interior como exteriormente a partir de las 19 horas, que se les fija como tope para utilización de electricidad debiendo antes de esa hora limitarse a encender las lámparas estrictamente indispensables. Se recomienda el establecimiento de la jornada intensiva en oficinas, siendo en todo caso obligatorio que no se utilice energía en ellas a partir de las 19 horas. Los establecimientos que por su índole tienen un horario de cierre distinto al corriente del comercio deberán reducir al máximo sus instalaciones eléctricas durante las horas en que estén abiertos.

5ª La revisión periódica reglamentaria de las instalaciones eléctricas de los locales de pública concurrencia como espectáculos, hoteles, cafés, restaurantes, almacenes etc. Se hará por las Delegaciones de Industria cuidando de fijar la cantidad máxima de lámparas que puedan estar encendidas, atendiendo a que haya únicamente el alumbrado indispensable y sancionado en la forma y cuantía establecida para los espectáculos los excesos de consumo sobre el 50 por 100 fijado.

6ª Queda prohibida la utilización de energía por la industria en horas que no sean las de la jornada normal fijada para cada una de ellas, debiendo las de dos y tres turnos de trabajo dejar de utilizarla entre las 18 y 24 horas, excepto la necesaria para fases de fabricación continua puesto que la acumulación de cargas en esas horas originará interrupciones en el alum-

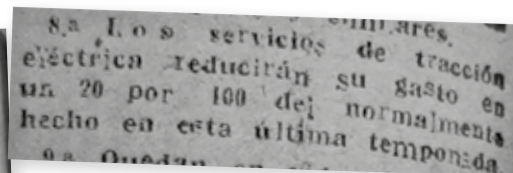
brado y en los servicios de tracción por falta de potencia en las centrales.

7ª Quedan suspendidas, mientras duren las restricciones, las tarifas bonificadas para fomento del consumo por lo que se facturará al precio de alumbrado la energía que sea consumida en usos domésticos y similares.

8ª Los servicios de tracción eléctrica reducirán su gasto en un 20 por 100 del normalmente hecho en esta última temporada.

9ª Quedan en vigor las disposiciones dadas el pasado mes de octubre en cuanto no hayan sido modificadas por las actuales, especialmente las establecidas sobre sanciones tanto económicas como de suspensión de suministro.

*Alicante 13 de noviembre de 1946 –
El Delegado de Industria – ingeniero jefe.*



“Los Servicios de tracción eléctrica reducirán su gasto en un 20 por 100 del normalmente hecho en esta última temporada”

DIETARI 1947

Preu del bitllet anada-tornada Sant Joan d'Alacant - Alacant: 0,85 pessetes

SÁBADO 04-01-1947 *Tranvía 20:30. Muy lleno, en el estribo hasta el Barrio Obrero.*

LUNES 24-02-1947 *Tranvía 21:10. Corte luz hasta 21:30. Llego a San Juan 23:40.*

SÁBADO de Gloria 05-04-1947 *Tranvía 7:50. Llego a Alicante 8:30, desde la Fábrica de Tabacos al Banco a pie. Tranvía hasta las 10:00 no circula capital.*

SÁBADO 31-05-1947 *Tranvía 8:00. Llego al Banco a las 9:50 (por falta de fluido andando desde la calle San Carlos).*

LUNES 15-12-1947 *Salgo trabajo 19:00. Tranvía enseguida, pero por causa llovizna patinan ruedas cuesta. Llego a San Juan 20:15.*

LUNES 22-12-1947 *Tranvía 8:15, fluido muy débil. Llego al Banco 9:50.*

DIETARI 1948

MARTES 20-01-1948 *Tranvía 8:00, pero por corte fluido llego Banco 9:15.*

MARTES 27-01-1948 *Tranvía 8:20, pero llego Banco por corte fluido 9:30.*

MIÉRCOLES 25-02-1948 *Tranvía 8:20 por descarrilar, luego corte fluido, llego Banco 9:15.*

MIÉRCOLES 03-03-1948 *Tranvía 8.00. Llego Banco 9:10 (el fluido se ha ido unos 20 minutos).*

LUNES 08-03-1948 *Salgo trabajo 18:30. Tranvía 19:40 (ha descarrilado un remolque y por eso ha tardado tanto). Llego a San Juan 20:30.*

LUNES 22-03-1948

Nova tarifa: preu del bitllet anada-tornada Sant Joan d'Alacant - Alacant: 1,05 pessetes.
Un viatge: 0,95 pessetes

MIÉRCOLES 21-04-1948 *Tranvía 16:30. Llego a San Juan 17:30 (por corte fluido).*

MARTES 27-07-1948 *Tranvía 14:20 con corte fluido 10 minutos.*

MARTES 17-08-1948 *Tranvía 14:20. Por rotura un coche, llego a mi casa 15:40.*

MARTES 28-12-1948 *Tranvía 7:40 pero no viene hasta 7:50. Se retrasa luego por accidente con coche cruce carretera afortunadamente sin víctimas. Llego Banco 8:40.*

DIETARI 1949

JUEVES 17-03-1949 *Tranvía 19:00, por corte fluido llego 20.15.*

VIERNES 29-04-1949 *Tranvía 7:50 En la cuesta de la calle San Carlos no funciona el freno y la bajamos aprisa; menos mal que G. a D. no ocurre nada.*

JUEVES 20-10-1949 *Tranvía 7:50 viene super retardado por corte de luz y pasa a las 8:10.*

MIÉRCOLES 02-11-1949 *Esta tarde llueve torrencialmente de tormenta, las calles parecen ríos; la Explanada con un metro de agua y el Banco inundado; salgo 19:00 tranvía aparece 19:45. Llego a San Juan 20:45.*

LUNES 14-11-1949 *Tranvía 7:50 por venir fluido flojo llego al Banco 8:35.*

MARTES 15-11-1949 *Tranvía 18:10. Llego a San Juan 19:10 (ahora con las restricciones el tranvía tarda una hora, mañana tendrá que madrugar más).*

SÁBADO 17-12-1949 *Tranvía 7:50 fluido muy débil y con muchos cortes. Llego al Banco 9:00.*

DIETARI 1950

VIERNES 06-10-1950 *Salgo 18:15 por no haber luz. Tranvía enseguida. Hay tormenta y cerca de Ruaya corte fluido. Llueve torrencialmente. Vuelve luz a los 10 minutos. Llego a San Juan 19:35.*

MARTES 10-10-1950 *Tranvía 19:50 por descarrile Barrio Obrero llego San Juan 20:50.*

DIETARI 1951

MARTES 23-01-1951 *Tranvía 8:10 se va la corriente. Llego al Banco 8:50*

LUNES 23-04-1951 *Tranvía 8:00 (atraso por la lluvia como siempre).*

MARTES 08-05-1951 *Tranvía 19:30 (por corte fluido por la lluvia de esta tarde) llego a San Juan 20:50.*

MARTES 31-07-1951 *Tranvía 7:25 (funcionan muy mal ahora). Llego Banco 8:10.*

JUEVES 13-09-1951 *Durant tot l'estiu mon pare va al treball des de Capucho fins a Alacant amb la bicicleta. En aquesta data apareix nova tarifa del bitllet.*

Nova tarifa: preu del bitllet anada-tornada Sant Joan d'Alacant - Alacant: 1,15 pessetes.

MARTES 09-10-1951 *7:10 me voy a San Juan. Tranvía 8:00 (va muy mal ahora). Llego al Banco 9:00.*

SÁBADO 29-12-1951 *Tranvía 7:50 pero por corte fluido llego al Banco 9:00.*

DIETARI 1952

MIÉRCOLES 02-04-1952 Salgo trabajo 18:50 Esperando tranvía Explanada 1 hora. Viene 19:45. Llego a San Juan 20:40

LUNES 20-10-1952 Tranvía tarde 8:15 llego al Banco 9:00

DIETARI 1953

Nova tarifa: preu del bitllet anada-tornada Sant Joan d'Alacant - Alacant: 1,60 pessetes.

MARTES 17-03-1953 7:45 como no hay corriente me voy a Alicante con la bici.

MARTES 31-03-1953 Salgo del Banco 14:15 pero tranvía 15:40 por corte fluido. Llego a mi casa 16:40.

VIERNES 05-06-1953 Tranvía 7:00, llego al Banco 8:30 (por esperar 35 minutos en cruce Vistahermosa).

Tranvía 16:00, por corte de fluido llego a mi casa 17:00.

JUEVES 11-06-1953 Salgo 14:15, tranvía 14.30 pero, por corte de fluido y yendo a pie desde antes de Santa Faz, llego a mi casa a las 16:30.

SÁBADO 20-06-1953 Salgo 14:30. Tranvía corte fluido y llego a mi casa 17:00.

MARTES 20-10-1953 Salgo 14:00, tranvía 14:20, por descarrilo anterior, total que llego a mi casa 15:40.

LUNES 09-11-1953 Tranvía 7:50 (por corte de fluido) llego al Banco 8:30.

DIETARI 1954

JUEVES 07-01-1954 7:50 tranvía, Cortan fluido. Llego Banco 8:45 pero aún firmo.

SÁBADO 16-01-1954 Salgo 14:00. Tranvía enseguida. Llego 15:10 por corte de fluido.

MARTES 02-02-1954 Tranvía 15:15 que no viene hasta 15:40 por corte de fluido. Llego a mi casa 17:05

MARTES 23-03-1954 7:00 tranvía. Llego Banco 8:30 por corte de fluido.

JUEVES 22-07-1954 7:35 tranvía. Corte fluido llego 8:15 y no firmo.

JUEVES 09-09-1954 Tranvía 7:40, corte fluido. Llego Banco 8:15 pero aún firmo.

MARTES 05-10-1954 Tranvía 7:40 corte fluido. Llego Banco 8:30

VIERNES 03-12-1954 Lloviendo. Lo de siempre. No hay tranvías. 9:00 autobús Busot-Alicante. Banco 9:00

DIETARI 1955

Al mes de març mon pare es compra un ciclomotor Mobylette i a partir d'ara, serà més el mitjà de locomoció cap a Alacant i utilitzarà el tramvia els dies de fred i de mal oratge.

Nova tarifa: preu del bitllet anada-tornada Sant Joan d'Alacant - Alacant: 1,95 pessetes.

JUEVES 20-01-1955 7:40 tranvía. Llego al Banco 8:40 (andando desde el Hospital por corte de fluido).

MIÉRCOLES 09-03-1955 Tranvía 19:00 (corte de fluido) llego a casa 20:15.

DIETARI 1956

MARTES 11-12-1956 Salgo Banco 13:00, corte fluido tranvía. Vuelvo con la moto de Pepito.

DIETARI 1957

MIÉRCOLES 02-01-1957 Salgo trabajo 19:15, descarrila remolque.

MIÉRCOLES 23-01-1957 7:50 me iba con el tranvía, pero se estropea y me voy con la moto.

JUEVES 24-01-1957 15:30 Como los tranvías no funcionan bien, porque ha descarrilado me voy con la moto que dejo en el garaje.

JUEVES 14-03-1957 7:50 tranvía. Se rompen ballestas y llego al Banco 8:50.

DIETARI 1958

VIERNES 31-01-1958 7:40 me voy Alicante con el tranvía, llego al banco 8:40 por corte de fluido.

Al mes de febrer canvia de moto i es compra una Guzzi.

JUEVES 19-06-1958 Tranvía 7:20, se rompe. Andando hasta el Banco, llego 8:40, no firmo.

JUEVES 09-10-1958 Tranvía 15:00 pero llego al Banco 16:00. Van mal los tranvías por la lluvia.

LUNES 27-10-1958 Salgo trabajo 18:00, ya no llueve. Tranvía 18:40 llego a mi casa 19:45 por trasbordo quemarse motor.

DIETARI 1959

LUNES 05-01-1959 Tranvía 14:50, llego a mi casa 15:50 (2 cortes fluido).

LUNES 09-02-1959 Salgo 18:00. Tranvía 19:00 por descarrilo trasbordo tarde llego a San Juan 20:00 noche.

DIETARI 1960

No hi ha cap referència durant tot l'any qualsevol incidència amb el tramvia.



PROTESTA MEDICA
CUADRUPLA TRUJILLO, EL (SEPE), 225 médicos se han reunido en esta capital para protestar por la muerte del doctor Alajo Martínez, que fue asistido a domicilio, después de una reunión política en Puerto Plata. En carta dirigida al presidente de la República, Joaquín Balaguer, y publicada en la revista de medicina, se acusa a un policía que, armado de metradora, disparó sin que medias provocara alguna...

Sucedió en ALICANTE
Varios heridos por choques de coches y motos y auto y tranvía

DIETARI 1961

LUNES 21-08-1961 Salgo del trabajo a las 15:15, tranvía enseguida y lloviendo. Tranvía atropella una furgoneta, la destroza toda pero el ocupante gracias a Dios resulta ileso.

DIETARI 1962

LUNES 15-10-1962 Llueve noche anterior y toda la mañana. Por la mañana no hay tranvías y me voy con la Campellera. Llego al Banco a las 8:00. Salgo 15:00 con taxi con amigos llego a San Juan 15:30.

DIETARI 1963

SÁBADO 31-08-1963 Último día de tranvía para Alicante.

CHOQUE DE TRANVIA Y COCHE

A las cuatro de la tarde ingresaba también en el mismo establecimiento sanitario alicantino el conductor de un coche que momentos antes había entrado en colisión con un tranvía del disco número cuatro, línea de Muchamiel. El herido se llama Juan Santamaría Guijarro, de 30 años de edad, natural de Villafranca y con domicilio en la calle de Benidorm, número 3, el cual presentaba una herida incisa en el brazo y antebrazo izquierdo; erosiones en el antebrazo del mismo lado y herida contusa en los dedos índices de ambas manos. Pronóstico leve salvo complicaciones.

El siniestro se registró cuando saliendo por un camino inmediato a la finca "Claverías", situado entre La Condomina y La Rualla, el conductor del automóvil no advirtió la inmediata presencia del tranvía, que lo alcanzó de lleno arrastrándolo varios metros y causándole graves daños. Juan Santamaría Guijarro tuvo la fortuna de salvar la vida en un accidente en el que, a juzgar por la forma espectacular de producirse, es fácil imaginar lo peor. Pudo salir del interior del coche, materialmente destrozado, por el hueco del parabrisas roto.

-No me di cuenta de que tenía el tranvía encima. Y al verlo, era ya demasiado tarde para evitar el atropello, ha dicho el conductor del coche a la Policía, que instruye diligencias.

El conductor del tranvía se llama

ma Felipe Grau Pérez y vive en la calle Poeta Blas de Loma, número 15.

VIII

PUBLICACIONES MUNICIPALES

Hi ha pocs testimonis escrits del nostre tramvia nº 4. He pogut localitzar i el col·loque en 1r lloc el que apareix escrit a la *“Crónica de San Juan de Alicante”* de MANUEL SALA y PÉREZ en 1924 i posteriorment apareixen altres escrits relacionats amb el nostre tramvia que cal posar-los en valor tant per les persones que els varen escriure com per la informació que pot ampliar i reforçar tot el que apareix en aquest llibre.

1924

1. CRÓNICA DE SAN JUAN DE ALICANTE de Manuel Sala y Pérez



SANT JOAN D'ALACANT –1924–. Pàgines 195-196

“San Juan ha recibido progresivamente sus mejoras y reformas, El Tranvía, las aguas del canal de la huerta y la luz eléctrica constituyen tres beneficios de incalculable valor que han venido a transformar en gran parte el aspecto de nuestro pueblo.

El Tranvía, cuya iniciativa de implantación fue debida al siguiente hombre de negocios e inolvidable don Luis Ibáñez, intensificó acrescentando en gran manera las relaciones cotidianas de San Juan con Alicante. Además, se nota y advierte con tendencia e inclinación invencible el deseo en nuestros proletarios a abandonar las faenas del campo y buscar en los oficios mecánicos y profesiones manuales una mejor remuneración a su

trabajo, un mayor estipendio con un menor esfuerzo muscular. Esto ha originado una gran masa de población que diariamente se traslada a la capital, en donde tiene sus quehaceres y ocupaciones. No nos cabe duda alguna que el tranvía arrastró hacia Alicante con insólito empuje el espíritu de nuestro campesino, abriendo horizontes más expeditos a los jornaleros que hasta entonces pensaron en las dificultades e inconvenientes que ofrecían los medios de locomoción disponibles. Merced al acicate renovador de estos medios hemos visto aumentar la afluencia constante de huertanos a la vecina y hermosa ciudad. Se han multiplicado los obreros, carpinteros, mecánicos, operarios, industriales, que juntamente con las cigarreras dan vida próspera no solo a la empresa tranviaria sino también a coches, tartanas y automóviles. Signos manifiestos y expresivos de vitalidad son los que presenta y ofrece el San Juan de nuestros días, cuyos hijos han roto los moldes rutinarios de sus antepasados, que solo veían asegurado el pan del año en una excelente y pródiga recolección agrícola. Hoy no hay que atemorizarse ante la perspectiva de una sequía o de una época estéril, porque los ingresos pecuniarios más saneados de nuestra población en épocas calamitosas como la del cólera, no volverán a repetirse. San Juan ofrece los brazos de sus hijos, y estos encuentran en ella ancho campo de actividad, en donde muchos se instalan y les sonrío la vida próspera y el bienestar”.

2. BUTLLETINS DE L'ASSOCIACIÓ CULTURAL LLOIXA

Al número **1** de juliol de **1981** apareix un primer article ***El tramvia de l'horta***:

EL TRAMVIA DE L'HORTA

De tots els pobles de la comarca, ha sigut Sant Joan, indiscutiblement, qui més íntimament ha estat vinculat a Alacant. La curta extensió del seu terme municipal, junt a la inseguretat d'aconseguir un jornal continuat i remunerador, llançà els treballadors a buscar millors perspectives laborals en el més ampli camp de la propera ciutat. El més important percentatge de mà d'obra, per exemple, en la fàbrica de tabacs, càrrega i descàrrega del port, i altres indústries i comerços alacantins va ser des de molt antic preponderantment santjoaner.

Per això, el transport de viatgers va ser sempre tema importantíssim en les relacions entre les dues poblacions. De sempre que havien sigut els “Ordinaris” qui, amb les seues desconjuntades diligències cobrien aquest servei, que sempre resultava insegur i insuficient.

El dia 13 de març de 1897 es va autoritzar l'explotació d'una línia tramviària entre Alacant i Mutxamel, amb motor a vapor, però donats els inconvenients del sistema, per Reial Decret de 13 de novembre de 1901 es va disposar el canvi de la tracció de vapor per la de tracció de sang, sistema que perdurà fins l'any 1923 en què es va autoritzar de nou la substitució del sistema de tracció animal per electricitat.

El traçat primitiu dels tramvies de vapor i cavalleries discorria paral·lela a la carretera, pels carrers de Sant Josep, Major, església i Cervantes, fins a Mutxamel. Però en implantar la tracció elèctrica, que va coincidir amb el projecte d'eixamplament del poble i urbanització de l'anomenat “Hort de Don Gaspar” es desvià l'antic traçat, que des del final del carrer de Sant Josep, a la mateixa entrada del poble i creuant el carrer del Carme (per a la qual cosa es van tirar les cases núm. 30 i 31 del citat carrer) es dirigí per on seria el futur eixamplament, fins davant l'església, on tornava a enllaçar amb l'antic traçat.

Durant quaranta anys van estar els tramvies elèctrics prestant els seus valuosos serveis entre estes dues poblacions, fins el 1r de Setembre de 1963, en què foren totalment suprimits els populars "Tramvies de l'Horta", i substituïts per l'actual flota d'autobusos de l'empresa "L'Alcoiana" nova concessionària d'aquest vital servei.

(Introducción GRUP DE AMICS DE VALENCIA DEL LIBRO
"RESUMEN HISTÓRICO DE LA VILLA DE SAN JUAN).

En la publicació nº 27 del butlletí LLOIXA de setembre de 1983 Isidre Buades i Ripoll ens conta un breu relat que el titola: TRAMVIA NUMERO QUATRE.

TRAMVIA NUMERO QUATRE

Els tres agarraven el tramvia de les set i mitja tots els dies. Pepe Miquel i «Perico», i eren el malson del cobrador; cantaven, ballaven i xisclaven donant prou la llanda, passant la mitja hora llarga que durava el viatge tan a gust, que els pareixia curtíssima des de que muntaven al paseix fins que baixaven a la plaça del mercat on cada un s'en anava a la seua feina.

Un matí, Miquel que era el mes «bort» li digué a Perico.

Si li peges foc al periodíc d'eixe tio de la ratlla partida que tots els dies va tan serios llig que te llig, et donem dos pessetes.

No serà això de veres, digué Perico.

Paraulal, li van respondre el dos, mira-les aquí les tenim. I oda un va traure el bitlletet ronyós i plegadet que duien a la butjaca del pantaló.

Bé, però té que ser quan jo crega convenient. Y després de fer el tramvia tres o quatre paredes ja prop del mercat, s'asentà davant de l'home i traquent el ensenedoret li va pegar foc per darrere i sense esperar-se a veure si progresava o no el incendi va baixar en marxa ràpidament.

El lleidor no es va donar comte fins que les flames van arribar a les mans i per pronte que va voler tirar-lo per la finestra es va sucarrar tots el pels fent al moment tot el vehicul olor a marrano sofrimat.

¡Estúpido, sinvergüenza!, xisclava traquent el cap i veguent com corria llarc en direcció contraria no fora cosa que el senyor lleidor de la ratlla partida tinguera bona cama.

¡Estúpido! seguia diguent l'home tot vermell mentre que els dos amics estaven més colorats que ell però d'aguntar-se la rialla. I quan van arribar al mercat després de baixar es van riure tot el que tenien ganes, fins que cada un s'en van anar al se treball.

La tornada ja no era igual, cada un s'en deixava a diferent hora i el retorn el feien per separat con a persones civilizadas, així que al matí seguen, no sense antes com-

provar si anava l'home del periodíc van muntar i les risses es van centir des de el trajo, i ja quan es van cansar li va dir Perico a Miquel.

Vos guanyarte tu vui les dos pessetes?

Si, que tinc que fer?

No res, tu has vist eixa xicarrona mutxamelera que va a la plataforma de davant?, puix només pegar-li una bona palmada, xi res, el que es diu un bon «batecul».

Tot això és?, prepareu les dos pessetes que és cosa feta; i com ja arribaven al mercat s'en va anar cap a la plataforma devantera i quan ja anava minorant velocitat el tramvia, li va espolsar una bona palmellada al cul i es va tirar en marxa corrent carrer amunt mentre la xica roja de vergonya i indignació deia.

La sort que té es que no li he vist la cara, que si no, ja l'haguera tornat algún dia la carícia.

Al matí següent li van donar les dos pessetes, i veguen que era valent li van fer una nova proposició: Si anava a casa de la xica a demanar-li perdó li donaven un «duro».

Per eixos diners soc jo apaç d'anar a parlar-li fins al nunci.

I a la nit es va presentar a casa de la xica a la que en una oratoria molt ufana va conquerir demant-li perdo a ella i als pares que estaven presents i no sols el van perdonar si no quel van convidar a sopar el dia de la festa per a la que faltaven pocs dies. Ell no va faltar, i per a fer la cosa més curta direm que ja passades les festes van coincidir un matí al mateix tramvia els tres amics i la xica, i Miquel posanse molt serios con si anara a dir una sentència es va expresar d'esta manera: Pepe, Perico, ens estic mol agrait del grandisim favor que me haveu fet sen se proposávoro. Els presente a Maria Loreto, la futura mare del meus xiquets.

ISIDRE BUADES
San Juan 19 de juny de 1983

Per últim, en dos números consecutius el **109** i **110** de l'any **2008** apareix aquesta crònica del tramvia de Jaime Pomares Bernat:

Crònica del tramvia de la Huerta de Alicante (Parte 1)

Jaime Pomares Bernat

Durante siglos el ir a Alicante, desde la huerta, era una empresa costosa y nada fácil. Muy pocos tenían carruaje o carro, tampoco muchos un caballo, mula o acémila, así que la mayoría lo hacían a pié, bastantes incluso descalzos para no deteriorar las alpargatas, las que se ponían al llegar a la ciudad.

Pero a finales del 1800 se establece en Alicante la compañía denominada FERROCARRILES VECINALES DE ALICANTE, que con oficinas y cocheras en el barrio de Florida, pone en funcionamiento dos líneas del ferrocarril que el pueblo bautizó con el nombre de "TREN CHICHARRA", una de Alicante a Elche y Crevillente, y la otra desde más arriba de Muchamiel, en donde instaló cocheras, y que pasando por San Juan y Santa Faz, terminaba en Alicante, concretamente, según dicha compañía expresa en un curioso folleto que denominó "PAISAJES ORIENTALES" y nos dicen a propósito (copiamos):

"línea de Alicante a Muchamiel - Nace ella junto a las verjas de un jardín frondoso, callado y triste, en donde descansan los restos del gobernador Quijano, hombre de raras virtudes cívicas, víctima de su filantropía durante una época de epidemia cruel que sembró el luto y el dolor en Alicante. Avanza el tren lamiendo los muros de la Fábrica de Tabacos, y en las horas de salida de las labores, el turista puede observar escenas llenas de color y bullicio.

Después, la vía se aleja por una llanura dilatada y desnuda, y el hermoso castillo de Alicante os va presentando todos sus lados de elegantes líneas. Sube el tren por terraplenes propios, y a trechos por la carretera del Estado, y llega, por fin a una altura desde donde alcanzáis un panorama imponderable: la huerta alicantina, alfombra lujosa que luce los colores de una vegetación feraz, regada con las aguas del monumental Pantano de Tibi. A la izquierda y en frente los confines de este risueño lago de verdores los forman gigantesca montañas como Aitana, de fiera altitud; Puig Campana de estructura esbelta y al Sudeste, azules del Mediterráneo, donde asoma el islote de Benidorm".

Salpican el paisaje infinitas "villas" suntuosas, como la del Marqués de Benalua, la del Barón de Finestrat, la del Barón de petrés, la del Marqués del Bosch y otros aristócratas y alicantinos opu-

lentos, cuyos viñedos producen los ricos vinos de mesa regionales y el famoso "Fondellón". Torreones árabes y palmeras solitarias sobresalen de la frondosa apretada; y lejos descuellan los campanarios de la Santa Faz, Sant Joan y Muchamiel. Muy inmediato al segundo de estos pueblos se halla "Pinohermoso", maravilloso jardín de los Sres. De Prytz, rico de estatuas de mármol, en paseos y estanques versallescos y laberintos floridos.

Entre vergeles pasa el tren; cruza los tranquilos pueblecitos, mas allá de Muchamiel, la línea acababa entoldada por viejos almendros y algarrobos.



El tramvia a su paso por la Avda. de José Antonio (La Rambla)

Este tren era a vapor, llevaba un vagón máquina con una caldera alimentada por leña y carbón, arrastrando dos vagones, uno techado pero descubierto lateralmente, con bancadas transversales, que se llamaba "jardínera", y muy apto durante el verano, el otro iba cerrado, con dos plataformas descubiertas, y dos bancos uno frente a otro, de madera igualmente, en su interior.

En aquella época, aparte de los habitantes del entorno, este tren lo usaban muchas de las "tabaquerías", operarias de la Fábrica de Tabacos, que en 1903 tenía una plantilla de 3665 operarias y 85 trabajadores. También acortaba el camino a los trabajadores que acudían a las labores del puerto.

Pero a principios de siglo unas tremendas lluvias torrenciales destrozaron los tendidos del tren, hasta tal extremo que dejó de funcionar.

La línea de Elche Crevillente, acabó para siempre, mientras que la de la huerta, fue aprovechada para funcionar con arrastre por mulas, en la que tres de estos animales arrastraban uno de los remolques del antiguo tren chicharra. El recorrido del mismo: Fábrica de Tabacos-Muchamiel, y las cocheras sirvieron también de cuadra para las mulas.

Una sociedad, denominada "DE LOS NUEVE", amplió el tramvia de mulas existente de la Plaza de Ramiro -con las cuadras en los bajos de la Iglesia de Santa María, en la calle de Jorge Juan- hasta el barrio de Benalúa, y en 1903 otra línea que iba desde la calle de Bilbao, por la Rambla, hasta la calle de Sevilla, para enlazar mediante transbordo con el de Muchamiel.

CONTINUARÁ

Crónica del tranvía de la Huerta de Alicante (y 2)

Jaume Pomares i Bernat

Fue en 1913 cuando una compañía belga adquirió todas las líneas e instalaciones de los tranvías de mulas, para proceder a su electrificación. La Fábrica de Tabacos poseía todavía en esta año una plantilla de 2795 operarias, pero tan solo 39 trabajadores, y el puerto llamaba con su sirena, todas las mañanas, a muchos estibadores, acudiendo unos y otros de todos los alrededores de Alicante, y de su huerta y municipios próximos.

Es a principios de 1920, cuando los tranvías eléctricos comienzan a funcionar regularmente en Alicante, y el antiguo de Muchamiel o de la Huerta, recibe el número 4. Eran coches con las plataformas descubiertas en los remolques y semidescubiertas en los coches-motor. El tranvía propiamente dicho llevaba tres departamentos en su interior de 6 plazas cada uno, pero uno era de primera clase y los otros dos de clase corriente en las que el precio era igual que se se iba plantado. Los de primera costaban un 30 % más, iban separados por un semitabique de los de la otra clase, y la madera iba forrada, así como los respaldos.

Llegó nuestra Guerra Civil, e inmediatamente fue suprimida la primera clase. La empresa fue socializada, y pronto la carencia de personal masculino, que fue movilizado para cubrir los frentes, propició que la casi totalidad de puestos de cobradores, fuese cubierto por chicas jóvenes, las que pusieron una nota alegre en el servicio. Los contrapesos del trole fueron pintados de blanco y adornados con una estrella roja de cinco puntas.



Arriba, el tranvía se cruza con La Alcoyana en Mutxamel (Col. César Moheadas). Debajo podemos ver las antiguas vías del tranvía en la Calle Cervantes en agosto de 2007 (fotos de Jesús Santiago)

Pese a todas las carencias, hay que reconocer que la empresa socializada cubrió el servicio. Claro que durante las alarmas aéreas, se cortaba el fluido eléctrico, para evitar males mayores durante los frecuentes bombardeos aéreos y alguno naval que Alicante sufría a cualquier hora del día o de la noche. Aun así los talleres de tranvías carrozaron un antiguo chasis, poniendo en circulación un coche que causó sensación; de líneas aerodinámicas, pintado de azul y blanco -los colores de Alicante- y con un interior francamente lujoso para la época, recibió el número 90, aunque este coche nunca entró en servicio en la línea 4, servida por los clásicos coches y remolques pintados de amarillo.

La línea 4, recibió diversos motes. El primer y segundo servicios, eran los de las tabaquerías y portuarios. El último, en ambos sentidos, era el de "los novios", pero el más famoso lo fue durante la guerra, los que salían de Alicante, desde el oscurecer, para pernoctar fuera. Se llamó el de "La Columna del Miedo".

Una triste tarde de finales de 1936, los pasajeros que iban por Vistahermosa, contemplaban el vuelo de 3 cazas militares de Rabasa, y de pronto dos de ellos chocaron en el aire y se precipitaron al suelo, más allá del Garbinet, muriendo ambos pilotos.

Acabada la guerra, los contrapesos fueron despoisidos de la estrella y repintados con los colores rojo y gualda Más tarde, a finales de los '60 el creciente automovilismo y la mal interpretada modernidad, dejaron a los alicantinos sin un medio de comunicación económico y popular; hoy "caídos del burro" hay que volver a instalar lo que nunca debió de suprimirse y sí adaptarse a los nuevos tiempos y necesidades

IAMEN!

3. LLIBRES MUNICIPALS

En l'any **1988** l'AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT publica el llibre:



En aquesta publicació Isidre fa menció al tramvia en 3 poemes diferents:

LA RAMBLA

***D**iumenge de vespradeta,
El Cervantes ja està obert.
Ja han posat la paradeta,
és a mitjan de l'hivern.*

*En la primera sessió
s'amuntonen els xiquets.
Els majors, que van més tard,
observen els cartelels.*

*— Que bonica és!, Maria,
diu una xica baixet.
— El xic és eixe "guapet"
que van veure l'altre dia.*

*En això arriba el tramvia,
baixen uns alacantins.
S'han fet núvia, qui ho diria,
és que aquí no hi han fadrins!*

*La que ha fet el comentari
és una dona ja vella.
— Veges, que l'importa a ella:
diu seriós el tramviari.*

*I van arribant els xics
de l'horta i Benimagrell.
Al passeig anirà ella
i allí també anirà ell.*

*La part del cine i Carrasco
era costum passejar
en l'hivern, i si era estiu
a la del grup escolar.*

*Ai Rambla de Sant Joan!
aquella rambla curteta.
Sempre el tramvia passant
fent luxe de campaneta.*

*Ja la gent a eixit del cine
i alguns se'n van a sopar.
Els jovers, mes que fa fred,
es posen a passejar.*

*I això tenint com tenia
el poble prou menys gent,
el passeig sempre s'omplia
mes que no fera bon temps.*

*A l'hora ja s'aclaria
de gent i, poquet a poc,
quedava a soles del tot
a l'eixir l'últim tramvia.*

*Ai Rambla de Sant Joan!
bonica, tranquila i neta,
que jo veia tan gran
quan era encara curteta.*

LA PLAÇA D'ESPANYA

Plaça on està present
en la millor situació.
Religió, administració
y també l'ensenyament.

Els arbres donen verdor
a l'abans pelat quadret,
hi ha font que calma la set
en els dies de calor.

Beuen allí els teuladins,
i altres classes de pardals.
Amb els cànters i poals
es serveixen el veïns.

Creua la plaça el tramvia,
quan a Mutxamel va i torna,
i alegre d'alguna forma
l'antiga monotonía.

Plaça on enyorar les flors
i de pregóns escoltar.
Lloc de riure i lloc de plors,
l'antic hort de Don Gaspar.

Plaça on venir a pagar
els pacs a l'ajuntament.
I els xics on poder cobrar
del grup bon enseyament.

Sols malfigura la plaça
l'impropia peixcatería.
Jo bé que la llevaria,
algú vindrà que això faça.

La tendeta del cantó
te poc tràfic de clients.
Al grup si que li en veig jo
on els xics estan a cents.

El quiosquet ven periodics
no massa, perquè la gent.
Mes que els preus solen ser mòdics
llig poquet per no dir gens.

En canvi al forn d'Escoda
es veu molta dona entrar.
El pà, els dolços o la coca
tots els matins a comprar.

Algú hi ha que en l'espraeta
sol eixir a passejar.
si hagueren posat banquetes
es podrien assentar.

Plaça principal del poble,
no hi ha fi en realitat
perquè a tú la gent s'acoste,
i pers personalitat.

EL TRAMVIA

Creuava el poble el tramvia
de Beniali al Relotge,
des de les sis a les onze
sense perdre cap de dia.

I tenia el seu encant
infal.lible tots els dies:
El de sabèr quan eixies,
però, arribar, això quan?

De Sant Joan a Alacant
tardava à voltes una hora.
I així i tot hi ha qui li plora
al tramvia, recordant.

Tramvia de Mutxamel
tramvia número quatre.
Per molt "roio" que faça
més que tu no en farà un altre.

Tramvia de fàcil porta
d'anar i tornar corrent,
aquell que creuava l'horta
servint a la seua gent.

Tramvia molt matiner
de "placeros" i molleros,
de fabricants i "banqueros"
de dependents i d'obriers.

Cada hora tenia un públic
que anava anant i tornant,
com el tramvia dels "novios"
l'últim que anava a Alacant.

Tramvia de Mutxamel
tramvia número quatre,
diuen els que bé et recorden.
Per molts vehicles que posen
com tu ja no n'haurà un altre.

En compte de Mutxamel
d'ensenyament degué dir-se,
ja que en ell, xerraves, llegies
acabant per adormir-te.

Xisclava davant l'església
també a la fi del passeig,
però ja no disgustava
perquè el xiulet avisava
i ningú ho trobava lleig.

Era groc com albercoc,
jo vert com el julivert,
i ara que fa tant d'any
em trobe com el refrany
negre com el gra de pebre.

Tramvia dels hortolans
tramvia número quatre,
aquell dels meus joves anys
quan jo també era un altre.

4. SAN JUAN INFORMATIVO

Al maig de 1994 apareix aquesta publicació i que en els nº 1 i 2 trobem un altre conte d'Isidro: TRANVÍA NÚMERO 4.





TRANVIA NUMERO 4

Por ISIDRO BUADES

I PARTE



Las líneas de tranvías que cubrían el servicio de transporte de viajeros en la ciudad de Alicante y los pueblos de San Vicente del Raspeig, San Juan y Mutxamel, eran siete en total. La número cuatro pertenecía a la llamada de "Muchamiel" y que pasando por el caserío de

Santa Faz y el pueblo de San Juan llegaba hasta las últimas casas de Mutxamel según se sale de esta población en dirección a Jijona, justo donde se encuentra la llamada "Venta de Diego".

Era este el único medio de transporte público de viajeros que existía en esta zona desde el año 1923 compartiéndolo algún tiempo con los autobuses de don Antonio Sánchez, empresa denominada "La Paloma" que fue absorbida por la de tranvías a poco de finalizar la guerra civil de 1936 - 1939.

Este breve relato que os he escrito para el presente número, sucedía en la década de los cuarenta cuando en Alicante y alrededores bullía una enorme afición por las corridas de toros; y esto por hecho de haber surgido, casi al unísono, varios

diestros en la ciudad entre los que, Francisco Antón (Pacorro) y Vicente Blau (El Tino), acaparaban la totalidad de las simpatías de los aficionados, que estaban divididos entre uno y otro, es decir, los pacornistas y los tinistas.

Las discusiones eran frecuentes entre ellos

y más de una vez se llegó a las manos. Se discutía mucho entre hombres y mujeres, quizá por aquello de que Pacorro era más sensato en el ruedo y El Tino más atrevido y "guapet"

Martínez y Cortés eran dos empleados de "Tranvías y Electricidad", o lo que es lo mismo, dos tranviarios, cobrador el primero y conductor el segundo, que aquella mañana les correspondía salir en el primer convoy de la línea número cuatro.

Comenzaban a llegar los primeros turnos, era aún oscuro y había una densa calma presajio de tormenta; a poco comenzaron a verse por poniente algunos relámpagos y luego a escucharse el sordo rumor de los truenos lejanos.

Hay quien asegura que las perturbaciones atmosféricas alteran el comportamiento humano. No analizaremos esta cuestión, pero es el caso que aquella mañana estaban todos nerviosos.

Cortés nada más ver a Martínez, en vez de darle los buenos días, como siempre solía hacer, le dijo sin más preámbulos:

- Mal día voy ha tener hoy con este pacornista de m., mala barraca.

Martínez creyó que era una broma a las que dado era Cortés respondió en tono contemporizador, pero este comenzó a insultarle de forma colérica y amenazadora faltándole en lo más íntimo. Martínez, dominándose, no sin muestra de gran nerviosismo, le respondió que su madre y esposa nada tenían que ver con su afición a los toros y sus simpatías por determinados diestros, pero Cortés no escuchó, estaba fuera de sí y siguió insultándole.

Viendo el jefe de movimiento el cariz que

tomaba la discusión decidió poner paz, pero Cortés se encrespó e insultó a Martínez amenazándole con ir a las manos y asegurando que un día se lo tenía que "cargar".

El jefe viendo que llegaban empleados de otras salidas cambió al cobrador Martínez por el de la segunda, que no sabía cuántas patas tiene un toro y seguro que no iba a discutir con el enfadado Cortés.

Luego ya le diría él unas cositas al oído al temperamental tinista.

Los tranvías que hacían el recorrido de la huerta llevaban casi todos, coche tractor y remolque, y cuando llegaban al cruce de San Juan que, estaba en la Rambla, quedaba allí el remolque y lo volvían a enganchar cuando regresaban de Mutxamel; pero aquella mañana además de la clientela de costumbre, por ser no sé si la fiesta del árbol, subieron al tranvía en la parada de la fábrica de tabacos justo al principio de la calle de Sevilla, un gran grupo de estudiantes del instituto, que se dirigían a Mutxamel de excursión. Así que, llegados a San Juan no desengancharon el remolque porque iban las dos unidades cargadas de pasajeros, siguiendo y llegando a la parada de la Plaza Nueva, entonces del general Simo, se apearon los estudiantes. Siguió el del trole hasta la "Venta de Diego" y quedó el cobrador junto al remolque viendo como se alejaba la inusual clientela de aquella mañana. En esto llegó hasta él un mutxamelero de aquellos de blusa de merino y sombrero de fieltro y le preguntó:

continuaré



2 PARTE

-Xe, cobrador, me haces el favor de decirme la hora que es. El cobrador, que no llevaba reloj, echando mano a la hoja de ruta la consultó y la dijo muy serio: las seis cuarenta y cinco.

El de la blusa se mosqueó, pues el hombre no comprendía cómo mirando un papel le podía decir la hora, y quiera que siempre ha existido ese resabio en los campesinos de que los de la capital se burlaban de ellos por trifulca, a no ser que Martínez, en esto observara que, habiendo dejado el remolque sin el freno echado, este comenzara a deslizarse suavemente por el poco desnivel que existe entre San Juan y Mubamel.

Asustado el cobrador subió al coche y comenzó a darle vueltas al volante del freno, con tal ímpetu, que se quebró la cadena. El remolque fue aumentando paulatinamente la velocidad y cuando llegaba al viejo solar de las antiguas cocheras ya llevaba una marcha respetable según la época.

Al llegar a la finca "El Reloj" la vía hacia un brusco zig-zag y allí creyó Martínez que se estrellaría contra la tapia de la dicha finca, pero no fue así, el ruidoso cacharro pegó dos bandazos y siguió con redoblada velocidad hacia el centro de San Juan donde se presentó con una algarabía terrible. Al llegar frente a la iglesia parroquial se encomendó al Cristo porque estaba seguro que al llegar al cruce de La Rambla descarrilaría y quizá volcaría organizando una catástrofe; y a todo esto no dejaba de sonar el silbato. Pero se equivocó Martínez, cuando llegó al cruce pegó dos saltos terribles haciendo salir al vecindario asustado de su casa, y siguió como un caballo desbocado la desenfadada carrera.

Martínez no estaba pálido por el miedo que le producía la certeza de terminar aquella loca galopada con un vuelco o un encontronazo enorme, no, estaba rojo por el empeño que ponía en avisar con el silbato que parecía gritar desesperadamente a los tranquilos vecinos que se apartaran de su paso.

Cruzó la calle del Carmen y siguió, y Beni-Alli enfilando el camino a Santa Faz. -ahora- pensó, al cruzar la carretera me tropezaré con un camión y, ¡adios!, o con un pobre hombre que va con su carro al "banca" y, ¡adios él. Pero cruzó la carretera, y si los bandazos que dió frente al "Reloj" fueron grandes aquellos lo fueron para desnucarse, y no descarriló ni ocurrió nada que no fuera seguir como un rayo hacia delante. En la parada de Santa Faz estaba la lechera con sus carros repletos de leche para llevarla a vender a la ciudad: al ver pasar aquella "cosa" se arrodilló cara al convento:

¡Misericordia, Faz Divinal.

Martínez que, hasta segundos antes parecía que iba a fundir el pito, enmudeció en su recital, pues nada más entrar en la zona de los viveros del estado vio salir del cruce de Ruaya, hacia él, el segundo convoy.

-¡Ay, Dios mío! exclamó, esto se acabó. Y como en esos días estaba leyendo "La Divina Comedia", en una fracción de segundo pensó que pronto iba a reunirse con el demonio o quizá con Virgilio y su acompañante, pero no, era un conocido suyo el que iba hacia él, era Cortés con su tranvía: el que en la mañana juraba que se lo "cargaría", sería posible?.

Cortés abrió los ojos desmesuradamente ante lo que estaba viendo, y lo comprendió todo en el acto. Dijo una palabrota y a continuación aseguró con solemnidad:

-¡No te pasará nada, pacomista de m.! Aquí está tu amigo Cortés para resolver este asunto. Y deteniendo el convoy bruscamente, con la consiguiente protesta de los viajeros, hizo marcha atrás tratando de alcanzar una velocidad mucho menor que la que llevaba el remolque de Martínez y de esta manera, "dulcemente" recibir al desbocado cacharro.

Así lo hizo, con una pericia admirable, con dominio absoluto de la situación, y después de recibir varios envites, detuvo, reduciendo poco a poco al descontrolado remolque, sin que nadie sufriera daño alguno. Entonces, el que no quería darle jamás el saludo a su amigo, el que le insultó gravemente y había jurado matarle; al verle sano y salvo bajar de su remolque, abrió los brazos y se abalanzó a él sosteniendo un prolongado abrazo entre lágrimas y sollozos.

Cuando se separaron, Martínez, mirando a su amigo con una mirada llena de gratitud y afecto, le dijo:

-Que grande eres, Cortés, lástima que seas tinista.

-Mira, Martínez... y le amenazó con la llave de contacto de su tranvía que era una pieza de hierro de peso, pero cambió de actitud y dijo expeditivo:

-Bueno, menos discursos y enganchemos el remolque y llevémoslo a San Juan, que estas personas que viajan en el coche están esperando y no tienen culpa de que tu seas un despistado, inepto y chapucero cobrador, y además un pacomista de... eso que tu sabes.

Isidro Buaes. Cronista Oficial de la Villa de San Juan de Alicante.

IX

LLIBRETS DE FESTES

1. DEL SANTÍSSIM CRIST DE LA PAU de Sant Joan d'Alacant

Pocs són els articles apareguts als llibrets de les festes del Crist que he consultat a l'AMSJA.

La meua intenció és apropar als lectors aquests pensaments, uns més literaris i, d'altres d'informació que serveixen per ampliar, i no oblidar, el que va suposar el tramvia durant els anys en funcionament des del 28 de setembre de 1924 (inauguració del tramvia elèctric) fins a l' 1 de setembre de 1963 en que es suprimeix la línia 4 i és substituïda pels autobusos de l'Alcoiana, hui el 23 com tothom l'anomena.

1964

RÉQUIEM POR UN TRANVÍA

A.P.M. que anualmente me dice si he hecho o no diana

El San Juan de las tradiciones y vejeces se nos va de las manos irremisiblemente. Y la mayor parte de las colaboraciones anuales de este Programa se hace con la desesperada fruición a las cosas idas que, de no fijarse ahora en letras de molde, corren grave peligro de olvido. Para librarlas de ese borrón en el recuerdo, único lugar que aún señorean, unos cuantos sentimentaloides escribimos cada Septiembre sobre las fincas antiguas, en franco proceso actual de desmoronamiento, sobre las inexistentes galeras familiares, los chalecos de dril de Don Paco Ivorra y los casinos de la plaza –hoy cafeterías con cigalas y café exprés– que animaban los corros de veraneantes a la salida de la misa mayor dominguera, hace 40 o 50 años nada más.

Pero el limón ya ha sido muy estrujado, y los temas van escaseando. Solo el vértigo insensato con que el tiempo corre es capaz de suministrar nos en solo doce meses, un nuevo motivo que ya es pura arqueología: el tranvía.

¿Es verdad que fue suspendido en Septiembre del año anterior, o en el de hace varios?

Por el olvido al que lo ha arrojado la gente sanjuanera, el tranvía, nuestro tranvía, el nº 4, se borró hace ya mucho, mucho tiempo. ¿Quién dice de evocarlo y echarlo de menos? Nadie. Ni los que se rasgaban las vestiduras porque el autobús es más caro. Al tranvía se lo llevó quien fuese, su deficitario rendimiento, según creo. A su recuerdo se lo han llevado los ritmos de vida de hoy, capaces de extinguir en semanas, y no muchas, lo que antes se añoraba años enteros.

Ya no hay tranvía. Ni se producen las tertulias que en él se cobijaban. En el autobús no son posibles. Todos los asientos en la dirección de la marcha, impiden aquellas conversaciones íntimas, familiares, de dos en dos, de cuatro en cuatro, y hasta de seis en seis, con derecho a intervención de los del banco de atrás. Hemos pasado de aquellos cuartitos de estar que eran sus departamentos, a la rígida, casi militar formación, con vista común al frente. Aparte de que los trece o catorce minutos actuales de trayecto tampoco permiten, salvo en el caso de las curiosonas impenitentes –“les doctores”– preguntar para qué personaje o personajillo de



Interior d'un tramvia sobre els anys 60. Font: facebook

la ciudad es la tortada orgullosamente exhibida sobre su regazo por la propia confccionadora que a nadie cede la honra de llevarla a su destino. O el médico al que llevan el chico ojeroso y descaecido, sentado y calladito junto a su madre parlanchina.

Cada hora tenía su público y sus temas de charla. En los primeros tranvías que de madrugada partían a la capital, concurridos por vigilantes de faz espectral que se retiraban a sus casas de Carolinas o Barrio Obrero podría obtenerse, sin preguntar, toda una información de los acontecimientos en la noche que aún no había terminado la riña en una calle dudosa, el pequeño incendio en el horno de un barrio alto, o el choque de moto y turismo a las tres en la plaza de España o en la de los Luceros.

Y hasta el aditamento, entre picaresco e indignado: “dicen que los de la moto no eran marido y mujer”.

Se acabó el tranvía que chirriaba y se desvencijaba más en cada viaje. Las gentes del autobús, cuando lo nombran –bien pocas veces, por cierto– se retrepan en sus asientos, no sé muy bien si por ahondar la distancia que nos separa de aquellos estruendo-

sos cachivaches, o porque el lugar asignado para dos pasajeros es ahora aún menor, en los vehículos que los han reemplazado.

Ya no es posible escuchar una crítica cinematográfica que se desarrollaba, con coloquio y todo, en los tranvías de última hora los días de fiesta. Ni diagnosticar, por las sonrisas esbozadas y los susurros no forzosamente quedos, cuáles habían sido aquella tarde misma las correrías galantes de los donjuanitos a cuyo cargo corría el relato. ¡Cuánto conocimiento y sabiduría perdidos! ¿A qué muro de lamentaciones irán a parar aquellas confidencias que no pueden nunca quedarse en el buche?

Pero hay más aún. El tranvía nos hacía ganar tiempo. Un tiempo que se llevó consigo cuando desapareció. Yo solía leerme cada mañana, sin agobios, mi ABC del día anterior, desde Alicante a San Juan. Desde que no hay tranvía, no me he vuelto a agotar un solo número del periódico. Y tampoco he encontrado en ningún rincón del día el tiempo que allí se me ofrecía con prodigalidad para que diese cumplimiento a ese deber cotidiano e ilustrativo.

José Juan Pérez
Septiembre, 1964

1970

RECUERDOS DE MI INFANCIA

San Juan, en aquellos tiempos, era un pequeño pueblo agrícola. Prácticamente se extendía casi exclusivamente a los lados de las carreteras: la que venía de Alicante, que luego, pasada la Iglesia, se bifurcaba un ramal hacia Muchamiel y el otro a Campello, pues la calle del Mar y las que conducían a Benimagrell y Villafranqueza no tenían importancia.

Recuerdo el “tren de vapor” que salía de la plaza de Santa Teresa, de Alicante, para terminar en la estación del Ravalet, en Muchamiel, paradero que, hasta hace pocos años, aún existía. Dicho tren embocaba en San Juan siguiendo la carretera y hoy no me explico cómo podía discurrir por la calle de San José y dejaba lugar bastante para el resto de la circulación rodada. Más tarde y después de una larga temporada en que el viaje a Alicante sólo se hacía a pie o en vehículos de tracción a sangre por carretera, vino el tranvía de mulas, que hacía el mismo trayecto que el tren, pero arrancando de la Explanada de Alicante.

Como decía, en aquella época los coches eran el medio corriente para el traslado a la capital, sobre todo para la gente más acomodada de la villa, pues, en general, los trabajadores en la Fábrica de Tabacos o “del Petróleo”, la hacían caminando. En el negocio de los coches competían los de “El Telero” y los de “l’Almasera, completando el conjunto los de “Vinagre” que salían de Muchamiel, y las diligencias de Campello, Aguas, Alcoy y alguna otra, cuando llevaban asientos libres.

La salida de los coches a la ciudad era un verdadero espectáculo por las precauciones que adoptaban los viajeros para sal-

var su indumentaria que querían preservarla del extraordinario polvo que había en la carretera. Hombres y mujeres, en general, estaban provistos de largos y holgados guardapolvos, grises o beige, en donde se adentraban antes de emprender la marcha. En las mujeres era corriente cubrir su cabeza con un velo –las más distinguidas– o un pañuelo anudado bajo la barba. Los hombres, que solían llevar sombrero, algunos tenían la precaución de guardarlo entre periódicos, y para el viaje se tocaban con una gorra, que sólo servía para este menester o para andar por casa. La boina, por estas latitudes, sólo las llevaban los carlistas, y no recuerdo haber visto ninguna en San Juan por aquel entonces.

Este quita y pon de prendas –a la salida y al retorno– tenía lugar en el espacio de carretera comprendido entre los cafés de “Carrasco” y el de “Pepe” –que también se conocía por el “Casino”–, en donde hoy está situada la carnicería de “Calsa” y la terraza del “Bar Pepe”.

Los referidos vehículos tenían el término de su viaje junto a los porches que se alzaban frente al Ayuntamiento de la capital, en donde los viajeros, con toda calma, se despojaban del vestuario suplementario y componían la indumentaria para discurrir por la ciudad. Obvio es decir que para el retorno repetían, con igual solemnidad, todas las operaciones realizadas al iniciar su viaje.

Llegadas las fiestas del Cristo, la compañía de tranvías aumentaba los servicios para poder atender el extraordinario número de viajeros que acudían a San Juan, y era curioso observar que casi la totalidad de los pasajeros eran portadores de enormes

bultos cubiertos por grandes pañuelos anudados por sus picos. A este respecto, el que fue mi gran amigo y fino observador, don Francisco Ivorra Ferrándiz –creador de una dinastía de médicos– me dijo

en una ocasión: ¿Són les festes del Cristo o és la festa dels bolics?

José M^a Torregrosa y Juan
Agosto de 1970

1974

PASADO Y PRESENTE

I

Pues señor, érase un día
y de esto hace ya muchos lustros,
vine a este pueblo una tarde
con tres amigos, los justos,
a fer un berenaret
con butifarres, buen pa
y vi de Benimagrell.

Recuerdo que en esa fecha,
reinaba mucha alegría
porque desaparecieron
las mulas de los tranvías,
pues marchaban por sí solos,
-claro, con el conductor-
y por la corriente alterna
y, además, el cobrador.

El viaje, no fue caro,
ni la merienda tampoco,
recuerdo que a tres pesetas
nos resultó viaje y todo,
y es que, por aquellos tiempos,
la gente se divertía
por muy poquito dinero
relacionado a la vida.

II

Esto que estoy recordando
fue en el año veintidós
y era el mes de septiembre
con su fiesta en su esplendor.

Confieso que nunca vi
diversión tan popular
pues todos se divertían
sin reparar en la edad;

Y es que, cuando llega el año
Hecha la recolección,
Se vive con alegría
Las fiestas de su Patrón.

Vi subir a la cucaña
a ver quién cogía el pollo
y romper la cantarella
también la chocolatá
y las carreras en sacos,
todo con mucha nobleza
y sin nada de maldad,
porque iban protegidos
por el BUEN CRISTO DE LA PAZ.

III

Nos dijeron que, más tarde,
saldría la procesión,
pues nunca vi tanta gente
y con tanta devoción;
y es que adoran a la fiesta
y a Jesús el Redentor.
todo el pueblo hace presencia
en su larga procesión
y, algunos, hacen promesas
que por ser agradecidos
quieren pagar su tributo
a Jesús nuestro Señor.

En este solemne acto
que nos da respeto y vida,
los niños y los mayores
llevan su vela encendida
qué orden; y qué respeto,
qué fervor y que entusiasmo,
tanto, que dije a los amigos:

esto no lo olvido yo,
y aunque pasen muchos años
lo tendrá en mi corazón.

IV

Pasando por una calle,
vimos una talanquera
y pregunt  a los vecinos
aquello  para qu  era?;
nos respondieron las mozas
con su sonrisa muy franca,
que los mozos, por la noche
all  corrían la vaca.

Consult  con los amigos
a ver qué les parecía,
y ver terminar a fiesta
marchando al otro día.

Una vez puestos de acuerdo,
dispuestos a divertirnos
nos fuimos al bar de PEPE
a cenar los cuatro amigos.
Después, compramos torrats,
dátiles y buen turrón
para contentar la familia,
y perdonase la falta
que este humilde cometió
disfrutando de unas horas
que pasó con emoción.

V

Hoy vecino de San Juan,
y los años transcurridos,
la fiesta tiene otro aspecto;
pero con igual sentido.

Los disfraces de los niños
son ratos muy agradables,
donde pone su entusiasmo
el amor de cada madre.

Y el desfile de carrozas,
es un acto de hermosura,
que rinde culto a la fiesta
donde el artista, ingenioso,

de suelta a su cultura;
con los premios concedidos
y que el Jurado otorgó
para estímulo del gremio
sin reparar en los gastos
que ello les acarreó;
pero todo es por la fiesta
y por el Santo Patrón.

VI

Pues la Comisión en pleno,
que es el timón de la fiesta
procura en todo momento,
para que no hay protestas,
contratar els mallorets
de cornetas y tambores
para alegrarnos las calles
y ver sus evoluciones
pues también la banda quiere
poner su grano de arena
dando conciertos de obras
de autores contemporáneos
que nos traen a la memoria,
el desfile de carrozas
y también la procesión,
lo hacen de entusiasmo
por ser la fiesta mayor...

VII

Pues todo en la vida cambia
por ley de la naturaleza;
pero los hombres se cuidan
para que el progreso siga,
y no decaiga la fiesta
manteniendo su pureza.
Y para sus componentes,
la Comisión de festejos,
y también los vecinos
de esta Villa de San Juan,
para todos ellos pido
que se vean protegidos
por el BUEN CRISTO DE LA PAZ.

Manuel CASTILLO

SAN JUAN, septiembre de 1974

1999

MEDIO SIGLO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN SAN JUAN

En todo núcleo de población ha existido desde antiguo algún tipo de transporte público. Alguien que con su vehículo, semoviente, o sobre sus propias espaldas, transportaba de un lugar a otro, personas, objetos o mercancías, a cambio de alguna remuneración.

No es posible, en el reducido espacio que nos brinda el «Llibret» de las Fiestas del Cristo, hablar del transporte público a lo largo del tiempo, pero sí podemos hacerlo, aunque brevemente, de los últimos cincuenta años; de ahí, que titule este artículo «Medio siglo del Transporte Público en San Juan». Dejando para otra ocasión épocas pretéritas como la de la «Tartana Diligencia», el Tranvía de Muías, los autobuses de «La Paloma» e incluso el carro del «Tío Batiste Cavaya». Ocupándonos de este tipo de servicios desde mediados de la presente centuria, por los días en que dejaba la alcaldía Don José Sala Gosálbez y la tomaba Don Agustín Pastor Gomis, hasta este año de 1999 final de siglo y del segundo milenio.

Cuando el sanjuanero deseaba que le trasportaran alguna mercan-



Camión Thames cargando agua en lo que hoy es calle de Ramón de Campoamor. Al lado puede verse parte del motocarro de Vicente Soler. (Foto propiedad de Hermanos Caturia).

cía podía servirse de los medios siguientes: los camiones de Rafael o Juan Sánchez, el de José Ferrándiz, el de Rafael Juan Ferrándiz y el de Agustín Pastor, proliferando años más tarde este transporte motorizado. Si se deseaba que el servicio se efectuara en carro, transporte lento y de ámbito local, el número de unidades dedicadas a esta actividad era mucho

mayor, pudiendo elegir entre los servicios de Antonio Terol Rocamora, José Pérez, Vicente Giner Ivorra, Manuel Buades, José Pastor Quereda, José Pastor Sala y otros.

Si se trataba de un envío de tipo ordinario se le encomendaba a José Baeza (El Telero) o a José Ripoll (El Xato) que ambos se dedicaban a este tipo de transporte, no fallando un solo día laborable, siendo perfectos conocedores de agencias, estaciones del ferrocarril, consignatarios del puerto, correos, lonjas y todo tipo de almacenes de la capital y comarca.

En cuanto a camiones, en la década de los sesenta se podía contar con nuevas unidades incorporadas al transporte público de la Villa. Eran estas las de José Pastor Quereda, José Soler, Vicente Carbonell Toledo, Manuel e Isidro Buades, José Quereda Ivorra, José Ripoll, Juan Llopis, Antonio Terol, Manuel Terol, Juan Climent, Juan Blasco Soler, Juan Ros, Talleres Roberto, José Pastor Sala, Hermanos



Camión utilizado en el transporte de tomates, obsérvense las bandas altas para cargar seretos de mucho volumen y poco peso. (Foto: Hermanos Caturia).

Llíners, Rafael Navarro, José Sirvent Seller..., y luego fueron incorporándose algunos como, Enrique Picó, Manuel Planelles, Juan Rubio, Rafael Pastor, Rafael Soler, José Baeza, Carlos Navarro y Eusebio López. Estos, normalmente para transportes locales o comarcales, y para mayores distancias los de Rafael Juan Ferrándiz, José Ferrándiz (padre e hijo) Agustín Pastor, José Sirvent y alguno de los que comenzaron con pequeños vehículos y luego adquirieron otros de mayor tonelage y autonomía; o como en el caso de los hermanos Caturla que, finalmente se dedicaron exclusivamente al transporte de aguas potables y que tantos años hicieron las veces de bomberos apagando las hogueras de las Fiestas de San Juan. Asimismo son de servicio público los dedicados al vaciado de fosas sépticas y desatasco de tuberías como en el caso de «El Alicanti».

También hubo un tipo de transporte público que se hizo muy popular cuando ya los carros casi habían desaparecido de nuestros caminos, se trata del Motocarro, agil vehículo de poco consumo capaz de circular por cualquier camino con cargas superiores a los quinientos kilos. Hubo varios de estos vehículos en el pueblo, el de Manuel Santos, el de José López, José Ruzafa, Manuel Terol, Vicente Giner, y el de Vicente Soler, que con un tonel de los que se usaron para el vino transportaba agua potable para los aljibes.

LOS TAXIS

Cuando se deseaba tomar un taxi se podía contar con el de Juan Sánchez, algunos años después con el de José Giner Ivorra y el de Vicente Alemañ. También lo intentó Cayo Sanmiguel, estableciéndose luego el de Silverio Banegas, que iba dotado de radioteléfono. Luego el de Fidel Roig, Primitivo Navarro Leal, Francisco Sánchez, Rafael Navarro, Francisco Sirvent Seller, Ignacio Navarro, Francisco Durá, Julio Gómez Bueno, Vicente Giner Ivorra, Modesto Asensi Ripoll, Laureano García, Juan Lloret, F.º García Sala y Angel Martín.



El carro del matadero. (Foto A.C. «Lloixa»).

Existía otra posibilidad, la de alquilar un velomotor en casa de Vicente Giner o en la de José Giner Ivorra, y, cómo no, la de alquilar una bicicleta en estas mismas casas, cosa que resultaba mucho más barata y saludable.

Hubo otro tipo de transporte al que no me atrevo a llamarlo público pero sí colectivo, pues un mismo vehículo era usado por diferentes vecinos aunque fuese propiedad de uno solo: se trata del «carretó dels cànters». Era este una curiosa carretilla con dos huecos en su tablero en los que cabían ajustados dos cántaros para transportar agua, primero de los pozos públicos y desde el año 1938 desde las fuentes que se instalaron en distintos puntos del pueblo: una en la Calle de la Maigmona, otra en la Plaza del Ayuntamiento, otra en la Plaza de la Cruz, otra en la Calle del Carmen y dos más en Benimagrell. Una séptima fuente se instaló en el arco de la finca «La Cadena» para la zona de Santa Faz.

Había también un carro con carrocerías completamente cerrada que se utilizaba para trasladar

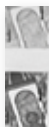
la carne de los animales sacrificados en el matadero hasta las carnicerías del pueblo, y un servicio de autogrúas recientemente instalado.

EL TRANVÍA, EL AUTOBÚS Y OTROS

Para el transporte colectivo de viajeros a las vecinas Mutxamel y Alicante se disponía del tranvía eléctrico, que cada veinte minutos, desde muy temprano hasta altas horas de la noche circulaba sin cesar, esto desde el año 1923 hasta el día uno de septiembre de 1963.

Este servicio que en un principio discurría por la calle de San José, calle Mayor, De la Iglesia y Cervantes, cambió el trazado de su línea desviándose por detrás de la calle San José y atravesando la de El Carmen (para lo que se derribaron dos casas) dirigiéndose por lo que sería el futuro ensanche y entrando de nuevo al antiguo trayecto justo por delante de la Iglesia, siguiendo hasta Mutxamel.

En 1963 comenzaron a prestar servicio los autobuses de «La



Alcoyana», que continúa en la actualidad. En la década de los 80 comenzó a funcionar el servicio de autobuses a las playas en los meses de verano, el cual partía de Mutxamel y llegaba hasta el centro de la Playa de San Juan. Anteriormente el Ayuntamiento montó un servicio de «Microbus» a las playas con un furgón D.K.W. que no debió resultar rentable ya que fue retirado no habiendo tentativas posteriores de esta índole: también funciona un servicio de traslado de estudiantes a la universidad.

SERVICIO DE RECOGIDA DE BASURAS

A mitades del siglo surgió la necesidad de establecer un siste-



El Ordinario «Telero» con su motocarro. (Foto Hr. Baeza).

ma de recogida de basuras domésticas, desperdicios que siempre habían ido a parar al basurero particular de la casa, el «femer», que cada uno empleaba luego para abonar su tierra; primero se tiraba todo al corral donde gallinas y conejos se encargaban de dar buena cuenta de ello, y lo que no, junto con los excrementos se convertía en estiércol.

Había algunos pisos que no tenían basurero y echaban su basura al de algún vecino o donde podían. Si bien es verdad que las basuras y desperdicios que se generaban eran escasos ya que pocos productos se compra-

ban envasados, y el poco papel y cartón que se recogía en el hogar, como el calzado viejo, trapos, etc., todo lo compraba el traperero o lo cambiaba por cacharros de loza y cristal u otros pequeños utensilios metálicos para la casa. Pero la población crecía y se tuvo que montar el servicio de recogida, por el que no se pagaba tasa alguna, sino que se le daba una pequeña propina al Tío Vicent, un buen hombre encargado del servicio, que indefectiblemente pasaba con su carro y su burro todos los días por la puerta de todas las casas del pueblo. Luego creció el volumen de basuras y tuvo que encargarse de él un camión, el de Vicente González, más tarde este vehículo tuvo que sustituirse por otro mayor y por



El Ordinario «Telero» con su camión. (Foto propiedad de hermanos Baeza).

atrás existían «clases» en los entierros, por eso un entierro de primera era el más caro y entre otras mejoras estaba la de llevar un tiro con mayor número de caballos, servicio este que solamente contrataban las familias pudientes, de ahí el refrán popular de: «Cuando más ricos más animales».

CRUCES, PARADAS FIJAS Y PARADAS DISCRECIONALES DEL TRANVÍA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN JUAN

CRUCE, antes de llegar al case-rijo de Santa Faz delante de la finca Ravel.

PARADA DISCRECIONAL, delante de la finca de Rocamora.

PARADA DISCRECIONAL en Beniali casi donde está hoy la de autobuses.

PARADA DISCRECIONAL Calle del Carmen, esquina bar Xangló.

PARADA FIJA Y CRUCE en la Rambla frente a los núm. del 5 al 17.

PARADA DISCRECIONAL en la esquina de la calle Colón con Avda. de Mutxamel.

CRUCE pasado la Finca «El Reloj» (no solía utilizarse).

PARADA DISCRECIONAL, antes de llegar al «Gualeró».

La parada fija estaba señalizada con una chapa en lugar visible con los colores de la Bandera Nacional, y el de la parada discrecional con una chapa igual con los colores blanco y azul.

Isidro Buades
Cronista de la Villa

2023

FESTES DEL CRIST 2023

“EL CRISTO, SIN TRANVÍA” 60 ANIVERSARIO DEL CIERRE DE LA LÍNEA DEL TRANVÍA A SANT JOAN

Alfredo Campello Quereda
Asociación Cultural Lloixa



El tranvía a su paso por La Rambla de Sant Joan. Años 60 (Foto de Jeremy Wiseman)

El 31 de agosto de 1963 las calles de Sant Joan vieron pasar por última vez los característicos vagones amarillos de la línea 4 que habían sido una estampa habitual de nuestro pueblo desde su electrificación en 1924. La mañana del 1 de septiembre amaneció silenciosa, sin el característico chirriar de las vías ni el chisporroteo de la catenaria al pasar el primer tranvía de la mañana. Un nuevo medio de transporte interurbano con sus propios sonidos (y olores) hacía su aparición. Eran los autobuses de La Alcuñana.

En la década de 1960 los tranvías de Alicante aún contaban con gran popularidad. Por desgracia la antigüedad de las unidades móviles y lo obsoleto de su trazado, que obstaculizaba el paso de los cada vez más numerosos vehículos particulares hacían poco viable su continuidad. Dos de estas líneas, la de San Vicente y la de Sant Joan-Mutxamel no pertenecían al Ayuntamiento de la capital. El consistorio alicantino las gestionaba con una concesión de sesenta años que estaba a punto de caducar. La primera revertiría en la Diputación Provincial y la segunda en el Estado.

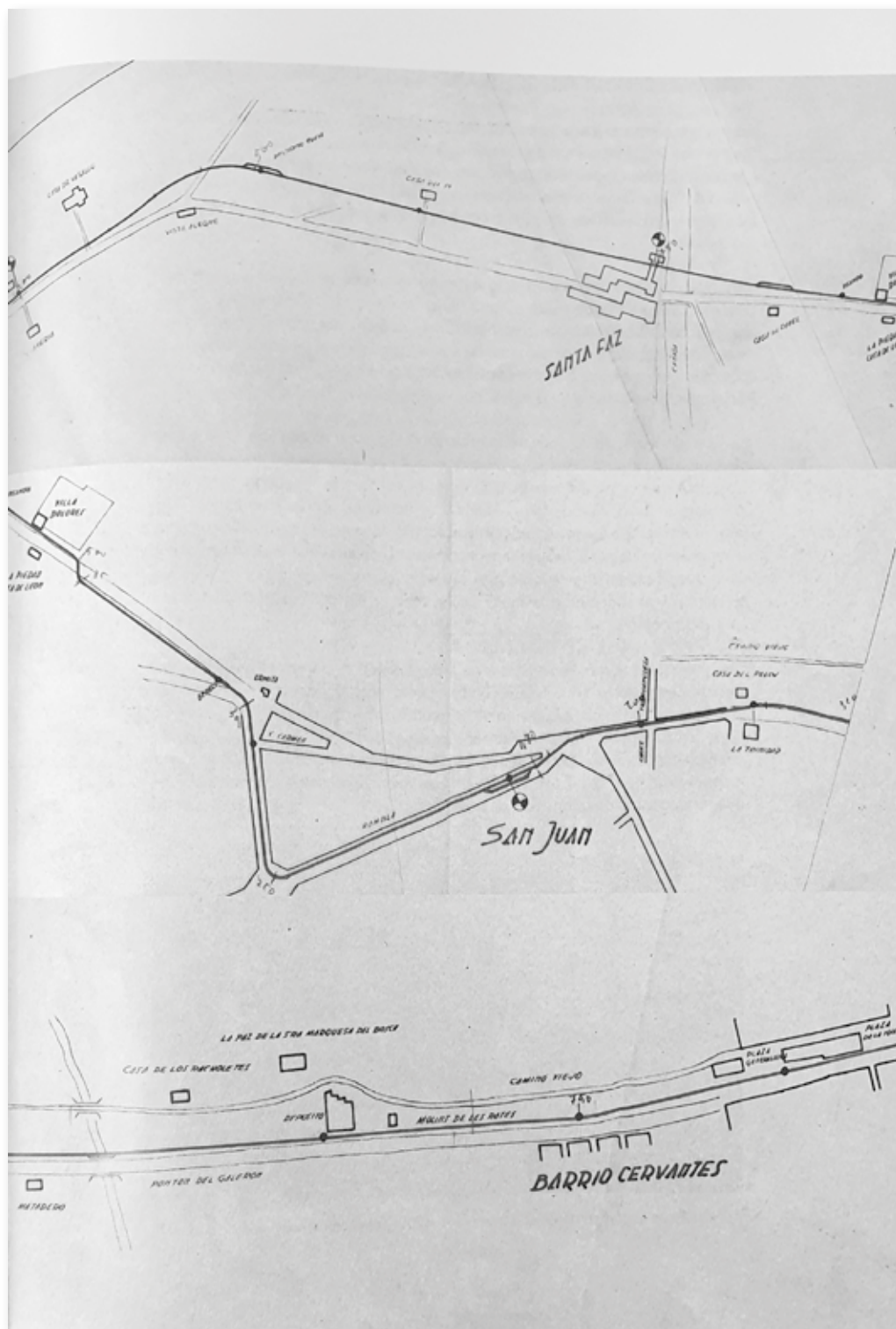
El 19 de abril de 1962 caducó la concesión del servicio del Tranvía de la Huerta. Pero como veremos, la Corporación Municipal alicantina aún no parecía haberse enterado un mes después del fin. Pero antes de hablarles de los últimos meses del tranvía de Sant Joan repasaremos su trazado por nuestra zona. Para todo ello usaremos la documentación conservada en el Archivo Municipal de Alicante relativa al cierre de la línea (1).

LA LÍNEA 4 A SU PASO POR SANTA FAZ Y SANT JOAN



El tranvía con remolque frente a la finca Clavería. Años 60 (Foto: Turrones El Lobo)

En 1963 el trazado del tranvía a nuestro pueblo tenía su inicio junto al Portal de Elche, atravesaba el Pla del Bon Repòs para discurrir casi en su totalidad paralelo a la Carretera de Valencia desde su salida a la misma por el Barrio Obrero, frente Jesuitas, hasta su entrada a Mutxamel por la vieja cochera del tranvía de mulas. Pero había una salvedad: pese a que los viejos tranvías de vapor y de sangre (a mulas) atravesaban el interior de Santa Faz, el tranvía eléctrico circunvalaba el caserío desde el cruce con los caminos de Orgegia y el Pino hasta el actual instituto Lloixa donde volvía a circular paralelamente a la carretera. El antiguo trazado en superficie del Barranco de Lloixa era salvado por un discreto puentecito, hoy desaparecido.



INFORMES A FAVOR Y EN CONTRA DE LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO

Pese a que el tranvía discurría por tres municipios, era la ciudad de Alicante la que gestionaba toda la línea en régimen de concesión. En mayo de 1962 la Comisión de Servicios Municipalizados de Alicante presidida por Manuel Martínez Morellá informó al Ayuntamiento alicantino de la próxima caducidad de la concesión de la explotación de la línea, aunque como hemos visto más arriba, había caducado un mes antes.

En aquel momento la línea 4 era la de mayor extensión de las existentes ya que recorría 23,8 kilómetros en un viaje de ida y vuelta. En el momento de su cierre era la línea que más recursos absorbía y la que daba menor beneficio económico. Sabemos por el informe que constaba de 7 tranvías y 4 remolques y que era operada por 14 conductores y 22 cobradores. Realizaba 67 viajes al día, 52 de ellos con remolque, transportando unos 8.000 pasajeros y recaudaba 12.000 pesetas (2).

La Comisión, por tanto, no era partidaria de la continuación de la línea 4, alegando el bajo rendimiento por kilómetro-coche y el excesivo suministro eléctrico y recursos que consumía lastrando al resto de líneas, dificultando enormemente la mejora o ampliación de éstas. Además se recordaba que la línea beneficiaba mayoritariamente a los municipios de Sant Joan y Mutxamel de los que únicamente se recibían quejas por el deficiente servicio. Aun así avisaba que el cierre unilateral de la línea sería altamente impopular en estos municipios de la Huerta y que si el Ayuntamiento adquiría esta línea debería ser con el expreso consentimiento de Sant Joan y Mutxamel.

Pero no todos estaban de acuerdo en el fin de la línea 4. El Ingeniero Director del Servicio Municipal de Tranvías, Luis Badiás Aznar, recomendaba mantener la línea por el servicio que daba al Caserío de la Santa Faz, a la barriada de Vistahermosa de la Cruz y al Barrio Obrero Católico pertenecientes a la ciudad de Alicante. Además informaba del perjuicio que generaría a los municipios de la Huerta y a los nuevos chalets de la Carretera General de Valencia así como a la masa obrera que no disponían de otro medio de transporte.



El tranvía en la parada de Vistahermosa. Año 1955 (Foto cedida por Antonio Ponzoda)

Al Ayuntamiento alicantino el asunto de la caducidad de la línea pareció pillarle por sorpresa. El 30 de mayo de 1962 el Ayuntamiento de Alicante reunido en Pleno Ordinario analizó la situación. Tras leerse los informes de la Comisión de Servicios Municipalizados y del Ingeniero de Tranvías, se abrió el debate. Curiosamente se expuso que al estar ya a finales de mayo quizás el asunto hubiese quedado ya resuelto por el Ministerio ante el silencio del Consistorio. Por unanimidad se acordó solicitar la continuidad de la línea hasta Mutxamel. Pero veremos que las decisiones duran lo que duran.

La sorpresa vino a primeros de julio cuando la Jefatura Provincial de Obras Públicas informó al Ayuntamiento que la concesión municipal había caducado el 19 de abril, un mes antes de lo supuesto, que ya había revertido al Estado y que no tenían noticia alguna del Ayuntamiento, que seguía prestando el servicio como si nada. Preguntaba al concejo alicantino qué pensaba hacer cuando se suspendiera el servicio de la línea 4, solicitando además un inventario de los bienes que estuvieran situados en calles o caminos municipales.

ASPECTO LEGAL

Las leyes del 6 de febrero de 1952 y del 16 de junio de 1954 permitían a las empresas concesionarias, entre otras cosas, la transformación del servicio tranviario en otro realizado por autobuses siempre que éste no pudiera ser operado por trolebuses que aprovecharan la catenaria.

Por otra parte el Reglamento de 24 de mayo de 1878 para la ejecución de la Ley de Ferrocarriles decía, en el capítulo VII relativo a las concesiones tranviarias, que una vez superados los 60 años improrrogables de concesión, el Gobierno, la provincia o los pueblos entrarán en el disfrute y aprovechamiento de la parte del tranvía ejecutado en las carretas que les pertenezcan. Además tras caducar la concesión revertiría en ellos todo el material así como el aprovechamiento y beneficios que se obtuviesen.

REUNIÓN CON LOS MUNICIPIOS DE LA HUERTA

El 27 de julio de 1962, el Ayuntamiento alicantino presidido por Agatángelo Soler organizó una reunión para tratar el tema de la línea 4. Acudieron el Alcalde de Sant Joan, Agustín Pastor; el de Mutxamel, Carlos Soler; así como la Comisión de Servicios Municipalizados y el Ingeniero de Tranvías, entre otros. Curiosamente no aparece por ningún lado el Alcalde Pedáneo de Santa Faz, que sin duda debería estar muy interesado en el tema. El Caserío de la Santa Faz quedó de lado en todo el proceso de cierre del tranvía de la Huerta.

Agatángelo Soler expuso que Alicante había corrido siempre con los gastos generados por la línea 4 sin repercutirlos en los municipios de la Huerta. Por su parte los alcaldes de Sant Joan y Mutxamel destacaron que la continuidad de la línea era de vital importancia para sus municipios. Además anunciaron que no se opondrían a que, al igual que en Gijón, la línea revirtiera en su totalidad a la ciudad de Alicante cediéndole todos bienes y derechos que pudieran tener sus municipios sobre el tranvía.

FESTES DEL CRIST 2023

El Ayuntamiento de Mutxamel había acordado ya el 16 de julio de 1962 solicitar la continuidad de la línea considerando “enormes” los perjuicios que se crearían a los trabajadores que diariamente se desplazaban a Alicante. Además si se sustituía el servicio tranviario por otro de autobuses se generarían nuevas molestias al cambiarse tarifas, horarios, frecuencias y paradas. Por todo esto el Ayuntamiento *mutxameler* era partidario de que Alicante solicitase una nueva concesión y, si fuese necesario, se le cederían todos los bienes, derechos y acciones que les pudieran corresponder para facilitar la continuidad del servicio siempre que Alicante se hiciese cargo del servicio y mejorase la línea.



Un tranvía con remolque de la línea 6 expuesto en la Universidad en 2003 (Foto del autor)

Con seis meses de retraso, nuestro Ayuntamiento trató el tema del fin del servicio tranviario de la línea 4 en el Pleno extraordinario del 11 de febrero de 1963. La sesión presidida por el Alcalde Agustín Pastor acordó, al igual que el consistorio *mutxameler*, solicitar la continuidad de la línea “por primerísimo interés social”. Se discrepó de la supuesta falta de rendimiento económico de la línea puesto que “jamás se ha comentado [que] no sea económica su explotación”. En prueba de su solvencia se afirmó que el tranvía absorbió en su día a la antigua concesión de autobús que unía el pueblo con Alicante, refiriéndose quizás a los autocares de La Paloma o a los de La Primitiva.

El consistorio *santjoaner* pidió que, en el caso del cierre de la línea, se contase primero con un transporte alternativo, solicitando la posibilidad de establecer una línea de autobús municipalizada entre Sant Joan y Alicante, bien de forma conjunta o a cargo de Sant Joan con las normas que proyectase el Ministerio de Obras Públicas.

Lo del autobús municipal no era algo nuevo en nuestro pueblo. Unos años antes, el Ayuntamiento ya había tratado de establecer una primera línea municipal de transporte de viajeros entre el pueblo y la Playa de San Juan. A finales de

1959 adquirí una furgoneta-microbús DKW a la fàbrica de IMOSA para tal fin a cargo del presupuesto extraordinario del Ensanche que entró en servicio al año siguiente. La línea no debió ser muy rentable porque en agosto de 1966 se acordó acondicionar la furgoneta municipal para el transporte de carnes del Matadero.

EL AYUNTAMIENTO DE ALICANTE ACUERDA EL CIERRE DE LA LÍNEA 4

Ya había pasado casi un año desde la reversión al Estado de la concesión del tranvía y la opinión del Ayuntamiento de Alicante ya había cambiado. Además el Ayuntamiento *santjoaner* se demoraba en su respuesta. Por todo esto, el 6 de febrero de 1963 el Ayuntamiento alicantino reunido en Pleno Extraordinario expuso los motivos para el cierre de la línea. Se alegó "la evolución en las circunstancias económicas de todo orden" (sin más datos). Además se dio cuenta de la improcedencia del mantenimiento de la línea a Sant Joan y Mutxamel por "las dificultades insuperables en orden a la mejora de recorridos, líneas y firmes actuales". Se exponía también la falta de rendimiento económico y eficacia funcional así como la necesidad de ensanche de la Carretera de Valencia por su aumento de tráfico "dada la importancia turística de nuestra zona".

Por todo ello, atendiendo a lo expuesto por las comisiones de Hacienda y Servicios Municipalizados, se acordó:

1º Mostrar su conformidad a la reversión al Estado de la línea del Tranvía de la Huerta, suprimiendo las vías y postes que dificultaran el ensanche de la carretera de Valencia.

2º Ofrecerse a continuar con el servicio de tranvía a Mutxamel hasta que el Estado organice provisional o definitivamente un servicio de autobuses sustitutorio a Sant Joan y Mutxamel. El Ayuntamiento de Alicante se quedaba con el tramo de línea hasta Vistahermosa con carácter urbano evitando mandar al paro al personal de la línea que sería reabsorbido por el Ayuntamiento.

3º Mostrar interés en la adquisición a un precio conveniente del material fijo y móvil que se retire de esta línea para cederlo a las otras líneas urbanas. O bien solicitar un derecho de tanteo en el caso de su salida a subasta.

Vemos que el Ayuntamiento de Alicante no quiso hacerse cargo de la explotación de la línea hasta el Ravalet de Mutxamel por el alto costo en un mantenimiento que asumía en su totalidad y las urgentes mejoras que necesitaba un vetusto trazado que quedaba además afectado por la necesaria ampliación de la carretera. El tranvía, de cara al turismo, se veía como algo viejo y obsoleto, en una época en la que el automóvil particular vivía una expansión desenfrenada. Aun así se acordó mantener la línea hasta Vistahermosa de la Cruz, que apenas afectaba a unos 500 metros de la Carretera de Valencia, dando servicio al Barrio Obrero y los chalets de Vistahermosa. De Santa Faz, una vez más, ni una palabra.

EL MOMENTO DEL FIN

La prensa se hizo eco del final del servicio de tranvías a Sant Joan y Mutxamel. Los artículos, mayoritariamente apoyaron la decisión municipal de clausurar la línea y sustituirla por modernos autobuses. Pero no todos.

El periodista Fernando Gil recordaba en Información (3) la altísima popularidad de la que aún gozaba el tranvía de la línea 4, habiendo servido durante seis décadas para trasladar en sus remolques los productos de la Huerta alicantina a la capital. Pero no sólo loaba la popularidad del medio de transporte y su precio también popular, además dejaba caer que el éxito que había tenido el tranvía número 4 había mermado las capacidades de desarrollo comercial de Sant Joan y Mutxamel ya que los vecinos se habían acostumbrado a usarlo para realizar sus compras y trabajar en Alicante ya que les paraba en la puerta de sus casas.



*Tranvía a rebotar en 1943. Seguramente con motivo de las Fiestas del Cristo.
(Foto coloreada y cedida por Andrés Alonso Agulló)*

Aunque Gil siempre apostaba por la modernidad y el progreso de Alicante, en su mencionado artículo vaticinaba que "costará mucho, sin duda, que muchameleros y sanjuaneros se hagan a la idea de no ver circular el tranvía por sus calles, pese a todas las molestias y a la lentitud de sus desplazamientos". Finalizaba su artículo dejando caer un triste e irónico mensaje de despedida: "aunque consideremos que la lírica no debía estar ausente del último viaje del tranvía con el disco 4, estamos seguros que el humilde y renqueante tranvía de Muchamiel dejará de existir sin que nadie se ocupe de exaltar sus méritos, sin que sea despedido con cariño y fervor porque, en definitiva, él constituyó a lo largo de sesenta años el mejor enlace entre la próspera y olorosa huerta alicantina con la bella y bulliciosa capital". Fernando Gil acertó. La línea cerró sin más.

RACÓ LITERARI

Francisco Bas Mingot fue sin duda el periodista que más lamentó el cierre de la línea 4. Y así lo dejó escrito en su sección "La Jornada", también en el diario *Información*. Del Tranvía de la Huerta nos dijo que "era un lazo de intimidad entre la capital y esos alrededores de Santa Faz, San Juan, Muchamiel y 'paradas intermedias' usando el léxico del transporte. Un lazo que no se ha roto como tal, pero que, por lo pronto, se ha dejado sobre los carriles desiertos la intimidad" (4).

Aunque sin duda fue un breve comentario a una foto del tranvía publicada en la portada del diario *Información* el día 1 de septiembre de 1963 la despedida más emotiva al Tranvía de la Huerta: "Ha desaparecido el tranvía de las 'blusas muchameleras'; el tranvía de los capazos y las cestas; el de los lentos viajes con traqueteo y vibración de masaje; y quizás el vehículo donde mayormente se hablaba en lengua vernácula" (5).



Emotiva despedida al Tranvía de la Huerta. *Información*, 1 de septiembre de 1963

Pasadas las fiestas del Cristo de aquel 1963, de nuevo Francisco Bas Mingot nos dejó unas palabras sobre el desaparecido tranvía. En este caso nos recordaba la típica estampa de los tranvías abarrotados de alicantinos que iban y volvían a las fiestas del Cristo, así como los servicios especiales que se realizaban durante nuestras fiestas mayores: "El sábado fue como si hubieran pasado una goma de borrar sobre todo lo escrito en una de las páginas del costumbrismo alicantino. La fiesta 'del Cristo' (...) ha perdido este año el bullicio que era característico en la capital para tomar masivamente el tranvía, que se veía precisado a realizar servicios especiales. Ya no está el tranvía. Ahora la gente tiene que esperar el autobús en la plaza de la Puerta del Mar en fila y sin algarazara" (6).

LA ALCOYANA ENTRA EN ESCENA

El 1 de septiembre de 1963 por orden de la Jefatura Provincial de Obras Públicas, empezaron a prestar servicio los autobuses de la empresa La Alcoyana S.A. que, de forma provisional y en precario, absorberían el tráfico de viajeros entre Alicante

FESTES DEL CRIST 2023

y Mutxamel y viceversa. En la tabla de horarios y paradas publicada en prensa (7) vemos que las paradas han quedado reducidas drásticamente. Alicante capital sólo cuenta con la parada de la Puerta del Mar. En Vistahermosa se establecía una parada en el cruce de la carretera de la Albufereta. Esta distancia de varios kilómetros entre la cabecera y la primera parada se comprende si tenemos en cuenta que el servicio hasta Vistahermosa, pasando por el Barrio Obrero, lo seguía prestando el tranvía de la línea 4. Por lo que existía la opción de coger el tranvía en el centro de Alicante y realizar el transbordo en la parada de Vistahermosa para coger La Alcoyana hasta Sant Joan.



Encabezado del anuncio del inicio del servicio de los autobuses de La Alcoyana. Información, 1 de septiembre de 1963

Posteriormente paraba en la Venta del Abuelo situada hasta no hace muchos años frente a la gasolinera de Vistahermosa. En Santa Faz el autobús se detenía en la plaza de Luis Foglietti. Había una parada intermedia entre el caserío y nuestro pueblo que tenía su parada oficial en el Bar Pepe. De ahí salía hacia Mutxamel realizando paradas en el Cine de Verano, la Droguería y el Ravalet, todas ellas ya en el pueblo vecino.

El horario abarcaba desde las 6 de la mañana hasta las 22:30, hora de salida del último autobús desde el Ravalet. Curiosamente no había servicio a mediodía. Este corte de servicio causó malestar entre los trabajadores que finalizaban su jornada en la capital a las 13:30 o 14:00 o marchaban a casa a comer. Algunos vecinos, molestos por este cambio, mandaron Cartas al Director. Un tal J.A. mostró su malestar en dicha sección de Información. "No sé de quién habrá sido la idea de cortar el servicio esas dos o tres horas de la tarde, que son unas de las que más falta hacen (...). Por lo menos podía salir el último coche de Alicante a las dos y media para que tuviéramos tiempo todas a cogerlo". Tampoco se mostraba conforme con las paradas, especialmente con el inicio de la línea en la Puerta del Mar: "no comprendemos cómo han querido perder el tiempo pidiendo a los usuarios de

los autobuses [que] dieran su opinión sobre el recorrido que debían hacer dichos autobuses cuando, llegado el momento, han hecho lo que han querido. Pues no creo yo que ningún usuario haya pedido el itinerario que figura en dicho anuncio finalizando el trayecto en la Plaza del Mar. A menos que esto sea también una cosa provisional" (8). Pues no, no lo fue. Los autobuses de La Alcoyana siguieron finalizando su trayecto en la Puerta del Mar hasta la inclusión de la línea C-3 en el sistema del TAM (Transporte Alicante Metropolitano) a finales del siglo XX, convirtiéndose en la actual línea 23 con inicio en la Estación de Madrid.



Parada de la línea C-3 junto a la plaza de la Cruz a principios de la década de 1980. Esta parada fue establecida en enero de 1971 (Foto: A.C. Lloixa)

Siempre nos preguntamos los usuarios de la antigua línea C-3 el motivo por el cual nuestros autobuses no podían entrar al centro de Alicante. Consultando el expediente conservado en el Archivo Municipal de Alicante salimos de dudas. Fue la Delegación de Tráfico del Ayuntamiento de Alicante la que solicitó en agosto de 1963 que los nuevos autobuses llegaran sólo hasta la Puerta del Mar "en razón a que este mismo lugar es el de terminación de la línea de Campello, con lo que los vecinos de ambas inmediatas poblaciones recibirán el mismo trato. Y en beneficio de la regularidad, rapidez y frecuencia del servicio que sufriría detrimento si tuviera que entrar en la población para finalizar en el Mercado, por la gran aglomeración de vehículos que impedirían el normal desenvolvimiento de la línea".

Si leemos entre líneas nos queda claro que al Ayuntamiento de Alicante realmente le importaba poco que santjoaners y santjoaneres tuvieran que caminar desde el Postiguet hasta el Mercado para vender o comprar sus productos. Tampoco creo que le importase mucho la fluidez de una línea de autobuses que daba servicio a los pueblos inmediatos. El principal interés de Tráfico era que los autobuses interurbanos no entraran al centro, y tuvieran además la misma cabecera todos juntitos, porque así no causarían problemas de circulación rodada en el interior de Alicante. Lo demás no les parecía importar.

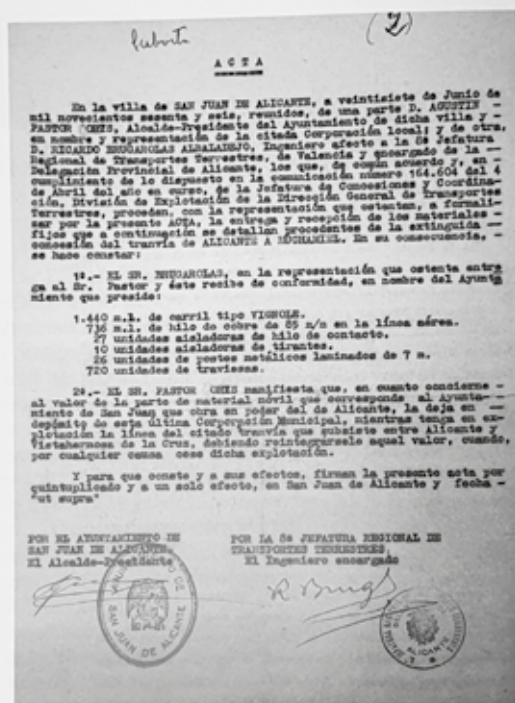
FESTES DEL CRIST 2023

Y un último apunte. Es loable que se quisieran evitar los agravios comparativos con el resto de pueblos. Pero hemos de recordar que tiempo después la cabecera de las líneas C-1 y C-2 con destino a El Campello fue trasladada al Panteón de Quijano-Plaza de España, que por aquel entonces era la zona comercial de Alicante, mientras que la línea C-3 a Sant Joan Y Mutxamel no se movió de la Puerta del Mar.

SUBASTA DEL MATERIAL DE LA LÍNEA 4

Como vemos en la documentación conservada en el Archivo Municipal de Sant Joan (9), tras la reversión y cierre de la línea, a nuestro pueblo le correspondió el material del tramo urbano situado entre la Casa del Médico (hoy, almacén municipal de Beniali) y la Finca El Reloj. En total se nos adjudicaron 1320 metros lineales de vía Vignole y 1359,66 metros de cableado con un importe de 232.241,90 pesetas.

En 1965 el Ayuntamiento de Sant Joan estaba realizando obras de saneamiento y urbanización de la zona sur del pueblo y las vías y postes del desaparecido tranvía obstaculizaban el tránsito por algunas de las nuevas calles abiertas al tráfico por lo que solicitó a la Jefatura Provincial de Obras Públicas que retirara el material y lo depositara en los almacenes municipales.



Material entregado al Ayuntamiento de Sant Joan (Fuente: AMSJA)

En abril de 1966 el Ayuntamiento de Sant Joan solicitó permiso para retirar (esta vez corriendo con los gastos) vías, cableado y postes del desaparecido tranvía, recibiendo la autorización del Director General de Transportes. Autorizó además a la 8ª Jefatura Regional de Transportes Terrestres a entregar 1440 metros lineales de carril tipo Vignole, 736 metros lineales de cable de cobre de 85mm, 37 aisladores, 26 postes metálicos de 7 metros de altura y 720 traviesas.

En el acta de entrega de todo este material firmada por nuestro Ayuntamiento y la 8ª Jefatura Regional que se conserva en el Archivo Municipal de nuestro pueblo, el Alcalde de Sant Joan Agustín Pastor cita expresamente que le correspondería también una parte del material móvil, es decir, los tranvías. Aun así decidió cederlos temporalmente al Ayuntamiento de Alicante mientras siguiera operativa la línea 4 hasta Vistahermosa "debiendo reintegrarsele aquel valor cuando por cualquier causa cese dicha explotación". Y de todo aquello... nunca más se supo.

Y ahora viene lo la parte más curiosa. En el Pleno del 18 de noviembre de 1966 el Ayuntamiento de Sant Joan presidido ya por Rafael Carrillo acordó sacar a subasta el material con un precio mínimo de 200.000 pesetas. Pero ahora los metros lineales de vía eran 1000, es decir 440 menos de lo entregado. Además sólo quedan 12 postes metálicos de los 26 desmontados ¿Qué ha ocurrido con el resto? Una pista quizás nos la pueda dar el pliego de la subasta en el que podemos leer que "por no reunir los locales [municipales] las debidas condiciones de garantía es muy fácil que sean sustraídos y desaparezcan dichos materiales". ¿Están queriendo decir que han robado ya parte del material o que urge subastarlo para evitar que se lo lleven?

La subasta fue adjudicada a Juan Antonio Tolón de Galí (Hierros Tolón) el cual, en carta enviada al Ayuntamiento santjoaner el 13 de noviembre de 1969, afirmó que de la parte más interesante del lote, los 660 metros de vía que había pagado a 3 pesetas el kilo, sólo había podido retirar 395,80 metros (!!). O sea, que de los 1440 metros retirados y entregados en un principio se habían subastado 1000; el Sr. Tolón afirmaba haber comprado 660 metros pero sólo había podido recoger de los almacenes municipales unos 400. Ha desaparecido ¡un kilómetro de vías!

El adjudicatario se preguntaba en la misiva donde estaban los más de 7.000 kilos de hierro que le faltaban. Tras haber intentado solucionar el tema directamente con el Ayuntamiento, solicitó en su carta a Rafael Carrillo como alcalde del pueblo que interviniera en el asunto. Nada más sabemos del asunto.



La línea 4 a la salida del Barrio Obrero y en la parada de Vistahermosa
(Fotos: Web Tra.ms y Lars F. Richter)

EL TRANVÍA EN EL RECUERDO

A día de hoy son escasísimos los vestigios que quedan de la línea del tranvía número 4. En un principio, tal y como hemos visto, vías, postes y cableado de cobre fueron retirados. Teniendo en cuenta el tiempo transcurrido y las sucesivas reformas urbanas desconocemos cuántos metros de vía quedan bajo el asfalto de nuestras calles. Intuimos que serán pocos. En agosto de 2007 con motivo de unas obras realizadas en la calle Cervantes, a las puertas del Cuartel de la Guardia Civil, salieron a la luz las viejas vías del tranvía. Por tanto no debieron retirarse todas.



Vestigios del tranvía
de la línea nº4
(Fotos del autor)



De los postes de la línea fueron desmontados los de hierro y madera, permaneciendo en su lugar los de hormigón armado. En Alicante es posible a día de hoy contemplar algunos postes metálicos de la línea 4 a espaldas del Panteón de Quijano y a su paso por la avenida Padre Esplá. La vía que discurría por esta avenida del Pla del Bon Repòs se mantuvo a la vista hasta su cubrimiento con asfalto en la década de 1980. Tras la última reforma de la avenida se ha dejado un pequeño tramo de vía a la vista como recuerdo.

Únicamente subsiste en pie un poste de hormigón en toda la línea. Está situado entre los caminos de acceso a las fincas El Pino y Ruaya junto al paso, hoy cerrado, por el que atravesaba los Viveros de Santa Faz. Los postes de hormigón supervivientes situados entre Santa Faz y Sant Joan fueron derribados hace unos años ante el riesgo de caída (10). Uno de ellos yace hoy tirado en el suelo junto

al acceso al instituto Lloixa. Subiendo a Jijona por la CV-800 se observan dos postes metálicos de tranvía reutilizados como soporte de un cartel publicitario hoy desaparecido, aunque ignoro si pertenecieron a la línea 4.

La ampliación de la avenida de Dénia se llevó por delante la parada del tranvía de Vistahermosa que se había mantenido sin uso. Los dos comercios anexos se utilizaron posteriormente como tienda de material de Surf (con aquel simpático caimán de madera situado en su fachada), rastro de antigüedades y local de alterne. La Creu de Ferro o de Vistahermosa que presidía con su fuente la parada fue recolocada frente al colegio de los Jesuitas tras la obras de ampliación.



*Parada del tranvía en Vistahermosa poco antes de su derribo definitivo. Año 2007.
(Foto del autor)*

¿VUELVE EL TRANVÍA?

Sesenta años después del cierre de la línea 4 vuelve a hablarse de la implantación del moderno tranvía a Sant Joan. Desde la desaparición del popular Trenet de la Marina y la implantación del nuevo TRAM a El Campello los vecinos de Sant Joan y Mutxamel mostraron su interés en el renovado medio de transporte.

Además el servicio de autobuses de la línea 23, aunque ya entraba hasta el centro de Alicante, seguía provocando quejas. Esta vez en relación al aumento del tiempo del trayecto al desviarse la línea por el interior del Hospital de Sant Joan y a los frecuentes atascos en la avenida de Dénia.

Las promesas de la llegada del tranvía comenzaron en 2006 con la propuesta de la Conselleria d'Infraestructures de construir una ramal que fuera directo desde la playa hasta el Hospital pasando o bien por la venida Pintor Perezgil o por el PAU5 que en esos momentos se desarrollaba en la Partida de la Pasión (11).

FESTES DEL CRIST 2023

Han pasado 17 años, y ahora en 2023 se continúa hablando de la llegada del tranvía a Sant Joan. De aquellos dos trazados previstos hasta nuestro pueblo parece que ha quedado descartado el trazado directo por la avenida Pintor Perezgil, barajándose ahora la opción del PAU5 (12).



El tranvía por la Rambla. (Foto del Llibret de 1960)

No sabemos si a este paso el nuevo tranvía acabará tardando más tiempo en llegar a Alicante que aquel viejo Tranvía de la Huerta.

NOTAS:

- (1) AMA. Contratación. Sig. Legajo-1111-4-11/0. "Término de la concesión de la línea de tranvías a Muchamiel por haber revertido al Estado". 1962 (Incluye plano de la línea)
- (2) Para ser exactos, la recaudación en la fecha elegida al azar por la Comisión (31 de marzo de 1962) era de 12.074,80 pesetas habiendo transportado a 8.274 personas.
- (3) GIL SÁNCHEZ, FERNANDO. "Se despide un tranvía: el del disco 4" en *Información*. 28 de agosto de 1963.
- (4) BAS MINGOT, FRANCISCO. "El tranvía de la huerta". Publicado dentro de la sección "La Jornada" en *Información*. 30 de agosto de 1963.
- (5) "Adiós al tranvía de las blusas muchameleras" en *Información*. 1 de septiembre de 1963.

(6) BAS MINGOT, FRANCISCO. "El Cristo sin tranvías". Publicado dentro de la sección "La Jornada" en *Información*. 17 de septiembre de 1963.

(7) *Información*, 30 de agosto de 1963

(8) J.A. "Sobre la línea Alicante-Muchamiel" publicada en la sección "Cartas al Director" en *Información*, 3 de septiembre de 1963

(9) AMSJA. Contratación. Sección/Fondo 2. Sig. 1/C-1554-4 "Expediente de subasta para la venta del material procedente del extinto servicio del tranvía ALICANTE-SAN JUAN-MUCHAMIEL" (1966-1967).

AMSJA. Contratación. Sección/Fondo 2. Sig. 1/C-1921-2 "Expediente de reclamación del adjudicatario de los materiales del tranvía" (1969).

(10) "Huellas del tranvía en Mutxamel" en *Información* 12 de enero de 2006. Aunque el titular menciona al pueblo vecino, el texto describe el tramo Sant Faz-Sant Joan, lo cual queda corroborado por la foto de la noticia.

(11) J.F.B. "El Consell prolongará el tranvía hasta Sant Joan con parada en el hospital". En *Información*, 17 de mayo de 2006

(12) MORA VICTORIA. "Sant Joan apuesta por el recorrido largo del TRAM y advierte de que su objetivo es que llegue el tranvía" En *Información*. 20 de marzo de 2022.

BENITO, F.J. "El Consell ratifica que la prolongación del TRAM hacia Mutxamel incluye parada en el PAU 5 de la playa de San Juan". En *Información*. 23 de marzo de 2022

"El TRAM a Sant Joan sí que cubrirá el PAU 5 y Nou Nazareth y reducirá 15 minutos el tiempo de viaje" en *Alicante Plaza*. 18 de mayo de 2023.

2. DE MOROS I CRISTIANS de Mutxamel

1988

L'article que a continuació podem llegir està escrit per Isidre Buades i forma part del seu llegat depositat a l'AMSJA. Sabem que és de 1988, com així consta a l'AMSJA amb la signatura 1/C-1797-3, i després d'una arduosa recerca realitzada per la bibliotecària de Mutxamel, Belén i sense cap resultat, hem de pensar que no va ser publicat.

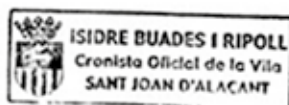
EL TRANVÍA DE MUTXAMEL

Los pueblos de Mutxamel y Sant Joan d'Alacant han estado siempre muy vinculados a la capital, y así sus moradores, unos porque vendían los productos de su huerta en los mercados, y otros porque trabajaban en la fábrica de tabacos, en la carga y descarga del puerto, en diversas industrias de menor importancia o en el comercio, viajaban diariamente a Alicante.

Anteriormente al año 1897, en el que comenzaron a rodar los tranvías de la Huerta, cada uno se las componía como podía: en las diligencias de ordinarios, con su tartana o carruaje particular análogo; y más de uno, sobre todo tabacaleras, adquirieron una vivienda en la ciudad cercana a la fábrica, pernoctando en ella de lunes a sábado especialmente en invierno con tiempo de lluvias y frío. Habiendo quien, perscindiendo del inseguro servicio de ordinarios optaba por el más barato que era recorrer el trayecto a pie. Uno de ellos, con mucho sentido del humor y seguridad en la fortaleza de sus piernas, decía, que él no dependía del inseguro transporte de la época, ni tenía que ajustarse a horarios de los demás, pues temprano salía de su casa y "chano chano" a la capital, y tantas veces pronunció estas palabras que, "El Chano" se le quedó de apodo para toda su vidas y la de sus descendientes.

I llegó el tranvía, movido a motor el primero, un vehículo impulsado por la fuerza del vapor, que se averiaba a cada momento y pasaba más tiempo en el taller que prestando servicio, vehículo al que la gente le dio por llamarle "El Trenet De Foc". "El Trenet de Foc" que se quemó en su propia hoguera, y en noviembre de 1901, ya hartos su propietarios de tantos problemas mecánicos, efectuaron el cambio de sistema, optando por el de tracción a sangre "El Tramvia de Mules" que aunque más lento y menos moderno no solía fallar con tanta ^{frecuencia} asiduidad. Este sistema de tranvías estuvo prestando su servicio hasta 1923 en que se sustituyó la tracción animal por la electricidad.

Como vemos, 23 años de servicio tuvo sant Joan y Mutxamel a cargo de estos vetustos y renqueantes tranvías hasta que empezaron a correr los eléctricos. Correr, esa fue la palabra de asombro de un viejo labrador cuando vió que alcanzaban cuarenta por hora o más, asegurando muy serio, que carruajes que corrían a tanta velocidad los había inventado el diablo.



El servicio del tranvía eléctrico fue muy superior en calidad aún en tiempos de postguerra de 1936-39, y durante la segunda guerra mundial en que hubo grandes restricciones de energía eléctrica, cumpliendo lo mejor que podían sus horarios.

A los cuarenta años, en 1963, dejaron de rodar estos convoyes amarillos (1) de "Tranvías y Electricidad S.A.) que aún estaban en condiciones de seguir haciéndolo durante algunos años, siendo sutituidos por los autobuses de "La Alcoyana".

Hoy contemplamos las instalaciones del "Ave", un ave blanca, veloz y silenciosa que los medios de comunicación nos muestran cada día y por la que tiene el hombre que remover mucha tierra, romper muchas rocas, construir puentes, muros de contención.. y para esto gastar muchos millones de euros. I ese tranvía que también es silencioso, aunque no tan veloz ni que tiene que hacer el hombre tanta remoción de terrenos para instalarlo ni contruir costoso puentes ni muros de contención, haciendo el mismo recorrido que hizo un día el electrico(o algo más extenso) quizá nos costaría menos que de lo que cuesta un solo quilómetro del "Ave" en algunos trozos de su recorrido. Ese tranvía del que ya tenemos ejemplo con el que transita entre edificios por las calles y paseos de Alicante y El Campello, con aspiración a mayores distancias y poblaciones.

Por suerte para nosotros los usuarios, no es este moderno tranvía aquel familiar en el que podíamos conversar con el conductor aunque un cartel visible en la misma plataforma lo prohibiera, y en donde no existía aviso alguno de prohibición para que el empleado tomara su bocadillo (L'Esmorzaret) tranquilamente mientras conducía, colocando sus viandas en un pequeño rellano que existía entre el "Controlier" y el parabrisas, donde cabía la barra de pan, el tomate de Mutxamel y las aceitunas, entre otras exquisiteces, sin olvidar la botellita de vino o de cerveza.

Alguien se preguntará qué ventajas tiene el tranvía sobre el autobus. Varias a mi parecer, y algunas de ellas, que es más suave su andar, que no contamina y que al tener preferencia de paso en todo su recorrido, a nadie tiene que cedérselo, y como consecuencia sólo está detenido en las paradas un instante, el tiempo justo para subir o bajar las personas. I también, y esto es importante; su gran capacidad de viajeros, sin olvidarnos de que generalmente los apeaderos están apartados de la calle o carretera por donde circulan diversidad de vehículos, algunos a gran velocidad.

Probablemente, quien esto leyera creará que el que lo escribe es un ferviente enamorado del tranvía, y no es así, pues si no recuerda mal ha subido en este medio de transporte urbano en tres o cuatro ocasiones, teniendo como tiene la mala costumbre de ir a todas partes con su veterano utilitario de gassolina que no es de lo más confortable, pues carece de dirección asistida, elevavunas eléctrico y cierre centralizado; tiene lo preciso para circular dentro de la ley; y ya le gustaría poder ir a presenciar la entrada del día nueve de septiembre de este año, o aunque fuera del que viene, en el ansiado tram. Pues el pasado le dio dos vueltas al pueblo para poder aparcar, teniendo que hacerlo tan lejos del centro que quizá le hubiese convenido más ir andando desde Sant Joan.

Con un fuerte abrazo deseando a todos muy felices fiestas.

(1) En los últimos años de circular, al ser reparadas algunas unidades, fueron pintadas de azul y blanco.

3. DE SANT ANTONI DE PADUA de Santa Faç

2003

El Paisaje de Santa Faz



Santa Faz visto desde la nueva calle de Antonio Ramos (El Tío Tonico Santamaría), Abril 2003.

El jardincillo que en la entrada del barrio teníamos hasta hace unas pocas semanas y al que podríamos llamar "El Jardí de fer y desfer" se hizo en el año 1970, y en corto espacio de tiempo vino a darle un aspecto alegre a la entrada del caserío. Pero es el caso, que a este paisaje, no con mucha antelación al montaje del jardín, le produjo otro cambio notable la construcción del desvío de la nacional 332; luego, con motivo del quinto centenario se instaló allí el monumento conmemorativo, obra del artista murtamelero Arcadio Blasco, monumento al que se le añadió la fuente, y ahora, vuelta a deshacer con la construcción de la glorieta y nuevo

cauce del desvío del barranco del "Juncaret" por cuyo motivo ha desaparecido finalmente. Corta ha sido la vida de este jardín, y esperamos que suprimir un punto verde sea, por una vez, para bien general; aunque a lo que yo voy no es el bien o el mal, producto de estas modificaciones, ni a los gastos que ocasiona hacerlo y deshacerlo, si no al cambio experimentado por el paisaje, del aspecto que presentó durante tantos años atrás el caserío de Santa Faz, al que ofrece hoy.

Primero se vino abajo la cerca del "Hort" en cuya portalada podía leerse con letras claras sobre azulejos de Manises "El Almendral", y una vez desaparecida esta pared de mampostería que configuraba el principal recinto de la "Fira" y delimitaba la finca, nacieron las calles de "La Verónica" y del "alcalde José Abad", donde la fuente, la escuelita prefabricada de la "Plaça de Sant Didac", la supresión del tranvía que conecta con el desvío cerca de donde podemos ver tantos automóviles nuevos y lustrados dispuestos para la venta, y un poco más allá otra vez automóviles en el reconvertido chalet que en su día se llamó "Villa Pilar" y pasado el nuevo puente, lavaderos ecológicos y surtidores de combustibles.

No menos modificación del paisaje tenemos en el lugar de la desaparecida "Villa Concha", en donde una glorieta receptora del tráfico de la antigua nacional 332 y del procedente de San Vicente y Sant Joan con su Ronda Norte, se encauza hacia las playas y la capital, por lo que nos ha costado perder dos preciosos pinos de la entrada de la empresa Colefruse.

Muchas son las ejecuciones urbanísticas que han removido el barrio y han modificado notablemente el paisaje en torno a él y, que de seguro, causaron sorpresa a los miles de peregrinos que fieles a la anual cita aquí vinieron, y a todo el que visite Santa Faz después de algunos meses.

Las nuevas urbanizaciones, sus amplios jardines, la desaparición de la antigua casa de San Rafael, la de Villa Concha, la construcción de glorietas, el amplio cauce del desvío con sus puentes, avenidas que dan aires de ciudad, palmeras, murales y otros puntos que le confieren al nuevo Santa Faz un aire alegre de verdor como ese precioso huerto de naranjos que queda a la vista en la nueva cerca de Colefruse que hace poco perfumaba de azahares el ambiente.

Todo ello ha producido diversidad de opiniones, casi todas favorables, o al menos hasta a mí así han llegado, pero una de ellas que parecía insignificante, minúscula, sin importancia, ha puesto de acuerdo a innumerables personas: la modificación de la entrada del Callejón de San Diego, de "El Carreró", que dicen que no es el mismo, que le han quitado la "gracia".

Todo esto con la falta de la antigua escuela en la calle de Alberola Canterac y el caserón de enfrente donde colocaban sus carteles de publicidad los circos llegados a Alicante, no me negarán, que, como antes decíamos, han cambiado muy notablemente el paisaje urbano de Santa Faz.

*Isidro Buades.
Abril de 2003.*

X

VIVÈNCIES AL TRAMVIA

En aquest capítol he entrevistat a persones conegudes i familiars que han compartit records del tramvia. Cada persona entrevistada vivia junt al traçat de la línia i el que he fet ha estat marcar la ruta des de Santa Faç fins al terme de Mutxamel. Així els entrevistats vivien en aquell temps a Santa Faç, a l'Avinguda d'Alacant, al carrer Mossén Pedro Mena, a l'Avenida José Antonio (La Rambla) i al carrer Cervantes.

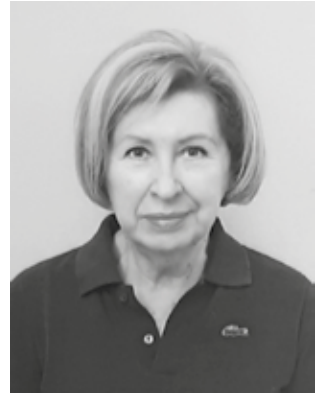
La majoria d'aquestes persones parlen el valencià de Sant Joan i algunes paraules transcrites no segueixen cap tipus de normativa però, la llengua és la nostra, la de Sant Joan; per tant, algunes paraules o expressions apareixen entre "cometes" per comprendre millor les vivències expressades.

SANTA FAÇ

Paqui Pastor Pastor

25 de setembre de 1951

Carrer Barranquet, 23 –Mitja Galta–
cantó Antonio Ramos Alberola



Recorde sobretot la meua infantesa perquè a la meua adolescència el tramvia ja no hi existia. I de la meua infantesa recorde assomar-me allí al balcó i veure vindre el tramvia, que allí hi havia una parada just que donava a la placeta i jo veure-lo des del balcó i a voltes, jugar a esperar a veure quan venia el tramvia d'Alacant, quan tornava el tramvia de Sant Joan; como allí sempre feia la parada obligatòria, que tant per anar com per a tornar allí estava la parada i recorde



29-05-2024. Edifici on vivia Paqui de fadrina i els dos balcons des d'on veia passar el tramvia

totes eixes coses i el que jugàvem amb les amigues que solíem posar agulles de cosir creuades en la via i quan passava el tramvia les xafava i per a nosaltres simulava que eren unes tisoretetes.

I també recorde eixos dies de la fira, eixe "gentío" tan gran i, a voltes, quan per desgràcia eixe dia o, per sort, que antigament no hi havia moltes festes i quan havia algo així, era un esdeveniment especial i més, la fira i moltes persones a lo millor se'n passaven un poquet de beguda i després, quan venia el tramvia i com venia super-ple es posaven en la cua i a voltes, algú que estava "passaet" començava a armar-la, inclòs alguna gaitada, de ves en quan.

Poquetes coses recorde: els jocs de la infantesa i l'aliciet que era per a nosaltres veure vindre el tramvia passar, el soroll que generava i alguna volta que anava amb ma mare a Alacant i moltes voltes els problemes que hi havia que se n'anava la llum i aleshores, esperant fins que vinguera la llum però, com no hi havia una altra, és el que ens tocava anar en el tramvia.

Me'n recorde, no se m'oblidarà que era el nº 4 i que estava pintat de groc. Se m'ha quedat a mi com un "flash" i els seients que eren de barretes, durs i els revisors que anaven uniformats, amb la seua gorra... en fi, les vivències que te'n recordes que ens permet per la xicoteta edat que tenies.

El passat 6 de juny de 2025, Paqui va ser la pregonera de les passades festes de Sant Antoni de Padua a Santa Faç i al seu pregó va deixar unes càlides paraules referides al nostre tramvia:

...
*Y de ver pasar el tranvía
con aquel número cuatro,
que triunfante por la vía,
transitava noche y día,
amarillo color plátano
y del que ahora carecemos
tanto que hemos progresado.*

...

SANT JOAN AVINGUDA D'ALACANT

Clementina Lledó Grau

18 d'agost de 1943

Avinguda d'Alacant, 11 –Villa Emma–



Nosotros vivíamos en Alicante, mi padre era farmacéutico y en verano desde que nos daban las vacaciones, en Hogueras, ya nos veníamos aquí y en el verano utilizábamos el tranvía para ir siempre a Alicante. El correo y el teléfono lo teníamos en Santa Faz para que fuera directo y el tranvía pasaba por la puerta.

Mi padre cuando venía a Alicante y como conocía a todos los chóferes de los tranvías, no le paraban en “El jabalí” –hui restaurant Santa Luzia– y le paraban en la puerta de mi casa y él entraba.

En verano utilizábamos el tranvía y estudiábamos; cuando íbamos a Alicante porque como suspendíamos mucho, mi hermano mayor no, en el tranvía nos daba tiempo a releer y repasar. En Vistahermosa estaba parado por un cruce a veces de un cuarto de hora a veinte minutos que ahí nos desesperábamos todos, pero hacíamos muchos amigos en el tranvía.

Teníamos que tener mucho cuidado cuando salíamos de casa porque teníamos el tranvía a 40 centímetros de la valla de la casa. Cruzaba en la finca “La Solana; Villa Emma, al lado Cantacuc –que era de los Espuch– que un día él saliendo en coche y le pilló el tranvía, lo dejó en los 40 centímetros o así y luego estaba “La Solana” –era de los Quereda– y ahí travesaba a la parte de la derecha de la carretera.

A mí me da mucha pena que por ejemplo, en mi casa después de la “guerra” –civil– estaba el “auxilio social” y no he encontrado, me he ido a los archivos, hemos ido a mil sitios y no he encontrado ninguna historia que en Villa Emma era auxilio social porque en la puerta de dentro en mi casa ponía “auxilio social” y la gente de aquí, de San Juan nos decía: –aquí veníamos a pedir comida–, gente muy mayor que a veces hemos pedido sillas alquiladas y la gente nos decía: –aquí veníamos a pedir comida–; luego nos la devolvieron, en el año 41 la recuperamos, pero después de la guerra la tuvieron; no ha aparecido nada con lo importante que era.

CARRER MOSSÉN PEDRO MENA

Salvio Seva García

21 de setembre de 1956

Mossén Pedro Mena, 5

D'aquelles "feches" recorde:

Jugar en el carrer, esperar al tramvia, jugar en el que hi havia "entonces", les xapes de cervesa i posar-les en la via, el tramvia les xafava i després en això jugàvem a les telles i tot això.

Parava també en la Rambla i jugàvem a la porta de casa de Germán Rubio a la pilota i esperar que el tramvia passara... "entonces" perill, bueno, perill de "crios", però normalment teníem controlat el tramvia i passava el tramvia i dos cotxes al dia. Ho teníem tot controlat i més vagament...

Recorde també el dia que va descarrilar casualment a la porta de ma casa i va caure sobre la façana i es va "apoiar" sobre ma casa; jo tendria 6 anys... sobre els anys 60.

Recorde anar darrere corrent del tramvia, no pujar-mos, no se'ns va ocórrer mai. Creuava tota la Rambla i davant de l'Ajuntament passava i tirava cap a Mutxamel.

Me'n recorde d'anar a Alacant i el pare d'un dels xicons de la foto escolar, Pepito, son pare era tramviari, el revisor, el que agafava els bitllets.

Una època, "pos bueno", no té res que veure ara el que hi ha, per a res i jugàvem en la Rambla, era de "mosatros" i estàvem tot el dia. Et dic els cotxes que passaven el d'Agustín Pastor que era l'alcalde i el del iaio de la meua cunyada, "Goyo" Durá i para de contar. Dos cotxes passaven al llarg del matí. Bueno, i res més ja et dic que en cinc o sis anys queda això vivències dels amics



LA RAMBLA

(Avenida de José Antonio en temps del tramvia)

Rosa Gil Bernabeu

13 d'abril de 1950

Avinguda de José Antonio, 56

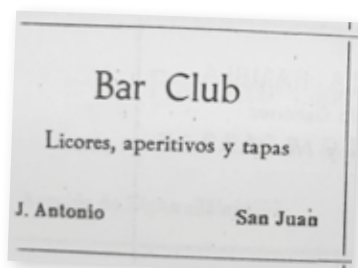
El que més recorde que se m'ha quedat gravat és, quan passava el tramvia de Mutxamel que passava pel jardinet de la porta de l'Ajuntament i anava Rambla per avall i quan arribava on vivíem "mosatros" feia la "curveta" perquè "entonces" ja se n'anava per Mossèn Pedro Mena direcció a Santa Faç.

Ahí, al fer la "curveta" el tramvia anava "aspauet" i, "entonces" els homes que venien d'Alacant cap a Sant Joan o els que venien de Mutxamel cap a Alacant, ahí es tiraven, el tramvia no parava però, ells : -pum!! es tiraven; venien un muntó de xics d'Alacant al bar de mos pares i quan arribava a la "curveta" el tramvia frenava i tots es tiraven (durant la conversa Rosa imita el soroll de les rodes al frenar sobre els rails).

Venien molts xics d'Alacant, ahí al costat de la finca Don Álvaro, hi havia una residència d'"Educación y descanso" i venien moltes xiques de Madrid i venien a eixa finca a "veranejar". Igual es deia el que hi havia al costat del Poliesportiu, eixa finca que també era d'"Educación y descanso", això era tot del govern.

Ahí en el bar de mos pares hi havia una pista de ball dins, en el pati, i tenien una gramola. En Sant Joan no hi havia res "entonces", eren els anys 1954-55, i venia un home, amic de mon pare, el tio "Peyicoco" i ell es dedicava a posar els discs i es "juntaven" els coneguts de ma mare: els Bernabeu, Burillo, Xarques, De Moment (propietari de les cases on tenien el bar mos pares, eren dues cases propietat de sa mare). Allí, al bar, era la Societat del futbol, per això es deia "Bar Club" i venien moltes xiques al ball i es "juntaven" tots els xics de Sant Joan, una època en què tots els "xiqüelos" tenien 18 o 20 anys i anaven a ballar i, per això, el tramvia ja ho sabia, arribava allí i quan l'últim tramvia que seria per les deu de la nit, ja eixien tots corrent perquè el tramviari feia eixa operació: -"aspauet, aspauet"... i, pum!! En el tramvia en marxa es pujaven.

Respecte al bar de la Societat de futbol, els jugadors que venien d'Alacant baixaven igual i, com resulta que



Llibret de festes de 1963



05-02-2025. Gramola original que estava al Bar Club. Hui en propietat de Rosa.

el bar, recorda que el carrer de l'Ordana no hi havia carrer i estava l'única casa que era de la iaia de Rosa Mari Cardona i, "lindava" per darrere; el pati d'un i pati de l'altre, la resta eren tot bancals. Venien d'Alacant: la Societat de Benalúa i de "varios puestos" més. En aquell temps la copa de San Pedro o la de Chacón eren molt importants i, en casa de mos pares, al pati estaven els vestuaris i es vestien i així: –corrent, corrent creuaven i anaven al camp de futbol l'Ordana, on és ara la plaça i el pàrquing.



1957. Foto aèria de Sant Joan d'Alacant –AMSJ–

(En aquestes dues fotografies que m'ha proporcionat l'AMSJA, assenyalet amb una línia blanca el recorregut que feien els jugadors des del Bar Club fins al camp de l'Ordana)



1960. Foto aèria de Sant Joan d'Alacant. *Ajuntament de Sant Joan d'Alacant*



Foto aèria actual de Sant Joan d'Alacant. *Font: Google Maps*

El bar no era de mos pares, era de la societat i a mos pares els el van llogar la cantina i allí feien dinars i venia molta gent i, sobretot joves.

Els xics de Sant Joan deien: —Peyicoco posa-mos una cançoneta d'eixes “apegaetes” i allí es la posava i, “entonces” li pagaven una “cantabrieta” i ell vivia soles de les cantàbries... Eixe home treballava a Correus, era el carter del poble...

Quan Rosa ens parla de les residències d' "Educación y descanso" he localitzat a la crònica⁵⁰ de Sant Joan d'Alacant, la relació de les dues finques que ella nomena com a residències i, en el document de la Diputació Provincial⁵¹ explica molt bé la funció que van tenir aquestes finques i, d'altres com a centres d'estiueig de l'Obra sindical d'Educació i Descans.

III. Haremos sencilla enumeración y relación de las más importantes fincas y casas de campo situadas en el término parroquial de San Juan, si bien hay que hacer constar que la inmensa mayoría de ellas pertenecen al territorio de nuestro Municipio. He aquí el nombre con que se las titula y sus respectivos propietarios:

Vista Alegre - Sres. de Aguilera.
El Pino.—Herederos de D. Francisco Alberola.
Llopera. - Juan.
Claveria —Herederos de D. Francisco Alberola.
Rumelia —Herederos Sr. Barón de Petrés.
San Pascual.—Sres. de Vassallo.
Ruaya.—D. Lorenzo de Irizar.
Die - Sres. de García Die.
Sancho (Hoy Villa-Flora).—Doña Flora Guardiola.
Alcaraz.—D. Rafael Mengual.
Morote.—Doña María Morelló.
Benalúa.—Sres. Marqueses de Benalúa.
 → *D. Alvaro*. - Religiosas J. y M. de Alicante.
Sarrió.—Sra. Marquesa de la Hermita.
Las Rejas.—D. Francisco Pérez y hermanos.
Choli. - D. Bautista Sala Navarro.
Cadena —Herederos Sr. Marqués del Bosch.
Chirela.—Herederos Sr. Marqués del Bosch.
 → *D' Visant*.—Sres. Marqueses de Benalúa.
Buenavista.—D. Carlos Pritz.

SAN JUAN DE ALICANTE

Ravel. - D. Federico Leach.
Soto.—Herederos Sr. Conde de Solo - ameno.
Romero.—D. Mariano Girón.
Villa Amparo.—D. Adolfo Ferrándiz.
Minana.—D. Juan V. Santaló.
Nazareth (Hoy Villa-Dolores) - D. Juan Rubert
Espinós.—Doña Josefina Senante.
Torre Juana.—D. Manuel Ibáñez.
Ruiz.—D. Miguel Ibáñez Pizana.
Soler.—D. Teodoro Pérez Gosálbez.
Capucho. - D. Miguel Bonanza y D. Ricardo Pobil.
Marco. - D. Renato Barón.
Barceló.—D. Luis de Castro Solís.
Abril—D. Rafael Beltrán.
La Princesa.—Doña Emilia Moltó, Viuda de Vians.
Palmeretas—D. Alfredo Salvetti.
Santa Rosa.—D. Manuel Senante.
Lampa.—Herederos de D. Federico Guardiola.
Perefort.—Doña Juana Izquierdo
Dominica.—Doña Dominga Fernández Vázquez.
 → *O' Gorman*.—Herederos de D. Juan Maisonnave.
Cotella.—Doña María Pérez Andreu.
Villa Carmen. - D. Tomás Torregrosa García.
Casita Lozano.—D. Federico Picó.

50. CRÓNICA DE SAN JUAN DE ALICANTE. Manuel Sala Pérez. Edición facsímil impulsada por el Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant. Octubre 2024. pp. 198-199.

51. Archivo Diputación de Alicante. Junio 2007. ESTUDIO DE LA DOCUMENTACIÓN DE BENEFICIENCIA.

Cuadro 4

Residencias de veraneo de la Obra Sindical de Educación y Descanso (1958)

Nombre	Tipo	Localidad	Provincia	Características
Luis Fernando Oriol	Familiar	Sobrón	Araba	Monte y río
Ortiz de Zárate	Familiar	Sobrón	Araba	Monte y río
Eduardo Alted	Familiar	San Juan	Alicante	Playa
San Carlos Borromeo	Familiar	Aguadulce	Almería	Playa
Juan de Dios Calatrava	Familiar	Enix	Almería	Monte
General Yagüe	Familiar	C'an Picafort	Baleares	Playa y bosque
Hermanos Noya	Familiar	Vilanova i Geltrú	Barcelona	Playa
Fernando Aramburu	Familiar	Cádiz	Cádiz	Playa
Santiago Apóstol	Familiar	San Pedro de Nos	A Coruña	Playa
Juan Barceló	Familiar	Nuria	Girona	Alta montaña
Mariano A. de Castro	Familiar	Llansá	Girona	Playa
José María Collantes	Familiar	Sierra Nevada	Granada	Alta montaña
Daniel Francoy	Familiar	Arguís	Huesca	Alta montaña
Manuel Mateo	Familiar	El Escorial	Madrid	Monte
José Antonio	Familiar	Navacerrada	Madrid	Alta montaña
José Luis Narbona	Familiar	Torremolinos	Málaga	Playa
Cristóbal Gracia	Familiar	San Pedro del Pinatar	Murcia	Playa

Nombre	Tipo	Localidad	Provincia	Características
General Moscardó	Familiar	O Carballiño	Ourense	Monte
Jacobo Campuzano	Familiar	Perlora	Oviedo	Playa
Luis Collazo	Familiar	Panxón	Pontevedra	Playa
José María Delgado Rizo	Familiar	Sta. Cruz de Tenerife	Tenerife	Playa
Francisco Marcano	Familiar	Santander	Santander	Playa
Francisco Franco	Familiar	San Rafael	Segovia	Monte
Padre Polanco	Familiar	Orihuela Tremedal	Teruel	Alta montaña
Narciso Santamaría	Familiar	Plencia	Bizkaia	Playa
Ciudad Residencial de Tarragona	Ciudad Residencial	Tarragona	Tarragona	Playa
Ciudad Residencial de Perlora	Ciudad Residencial	Perlora	Oviedo	Playa
Adolfo L. Tejero (U.E.M.)	De Grupo de Empresa	La Toba	Cuenca	Monte
Compañía Telefónica Nacional de España	De Grupo de Empresa	Cercedilla	Madrid	Monte
Cooperativa A. Taxis	De Grupo de Empresa	Cadalso de los Vidrios	Madrid	Monte
Arturo Estaña	Femenina	Santa Faz	Alicante	Playa
Juan M. Piñol	Femenina	Canet de Mar	Barcelona	Playa
Eloy García Belloso	Femenina	Baños de Montemayor	Cáceres	Balneario
José Calvo Sotelo	Femenina	Sta. Cruz de Mera	A Coruña	Playa
José J. Aztiria	Femenina	Deva	Guipuzkoa	Playa
Hermanos García Noblejas	Femenina	Robregordo	Madrid	Monte

FUENTE: Elaboración propia a partir de "Lista de residencias de la Obra Sindical de Educación y Descanso (1958)". AGA. Sindicatos. 36/14282.

Miguel Balaguer Monllor

19 de maig de 1953

Avinguda de José Antonio, 68 –La Rambla–

Els meus records del tramvia son:

Que com erem nanos, erem un poc “traviessos” i fotuts i li posàvem traca en la via i el tramviari agafava un cabreig de tres parells de collons i també li posàvem monetes de 10 cèntims i de les altres, de coure per veure l'efecte.

També tinc un altre record del tramvia: una volta que vaig tindre un accident perquè el meu cosí sense voler em va obrir el cap en una pala i vaig anar a casa en el cap xorrant sang.

Recorde que mon pare al passar el tramvia per allí i el va parar. Vam pujar i després vam baixar en la parà de Beniali que estava allí la consulta del metge.



Anys 60-70?. Antiga “casa del metge”



21-11-2022. Estat actual del solar que ocupava. En l'actualitat és un magatzem de l'Ajuntament.

Altres records:

Que tardava, això sí, moltíssim en aplegar a Alacant i a voltes quan se n'anava la llum, perquè en aquell temps es veu que hi havien restriccions i no havia llum i es quedàvem ahí parats. Me'n recorde dels bancs de fusta, de tires de fusta, que estaven uns enfront de l'altre i l'olor molt característic que feia i del senyor tramviari que era el que venia els bitllets...

María Jesús Balaguer Monllor

3 de maig de 1955

Avinguda de José Antonio, 68 –La Rambla–

Bon dia.

Vaig a parlar dels records que tinc del tramvia:

Jo era xicoteta, vivia en La Rambla, on es ara la plaça dels "Ferros" i hi ha una farmàcia. El tramvia passava per davant.

Els records... és que quan era xicoteta a Alacant anàvem a tot, menys el menjar que es comprava a Sant Joan, anàvem a comprar-mos roba, sabates i tot. Agafàvem el tramvia en Beniali i anàvem a Alacant i on està ara el col·legi Teresianes ahí, recorde que feia una paradeta, que està aixina en alt.

Després seguia i es clavava pel barri Obrer i baixava pel carrer San Carlos i ja allí ma mare baixàvem al carrer Calderón on estaven les tendes. Després pujàvem en el Portal d'Elx, que ens feia gràcia que erem xicotets, a la joieria Gomis tenia una copeta en llumetes que s'omplia de conyac i es buidava i d'ahí tornàvem a casa.

Del tramvia el que sí recorde és l'olor a ferro i que tardava... tardàvem com una hora en aplegar.

De xicoteta com vivíem allí en La Rambla, al costat dels "Ferros", tots els viatges de pujar i baixar i lo dels xiquets que posaven xapes en el tramvia...



Pepa Quiles Galvañ

24 de febrer de 1954

Avinguda de José Antonio, 25 –La Rambla–

Jo vivia en la Rambla, nº 25, el que en aquell moment es deia José Antonio i, bueno, els meus records són:

Els d'una xiqueta de 9 anys i, recorde això, anar a Alacant, anaves al metge, el dia de Nadal, en les Fogueres i poc més.

Quan anàvem, la “parà” estava per la gelateria de Reme, de tota la vida i allí recorde jo les “xispetes” que feia el tramvia quan creuaven, en la placeta de l'Ajuntament.

Era tota una aventura perquè com no eixíem del poble, les quatre eixides i damunt en un tramvia, era autèntic. L'anada era molt divertida perquè veies moltes coses i la tornada venies mig dormint. Però bueno, t'esperaves i el revisor sempre em donava alguna coseta i com tampoc teníem tantes joguines com tenen ara els xiquets ni tantes coses, qualsevol cosa ens agradava. Recorde amb molta il·lusió, esperava que em donara el “taquet” dels bitllets, el trosset que quedava com la matriu, em la donava i, bueno, amb això era una festa.

Me'n recorde que també a casa a les xiquetes i els xiquets del carrer no ens deixaven eixir molt: –porta molt de “cuidao”... –passa el tramvia... Sempre hi havia molta alerta en eixes coses. Jugàvem en els patis de les cases, en casa d'una veïna, més temps dins de les cases perquè al carrer no podíem circular...



Lola Sánchez Caturla

27 de gener de 1958

Avinguda de José Antonio, 30 –La Rambla–

Jo del tramvia me'n recorde:

Dels “asientos” de color “madera”, aixina a ratlletes, a ratlles... De la plataforma que anava darrere. Ahi pujàvem i ma mare sempre feia: “agarra't d'aquí, agarra't”... M'“agarrava” d'un pal que hi havia allí...

De quan passava per la porta de l'Ajuntament, creuava la plaça per entrar en la Rambla... De quan passava per la Rambla... L'olor, un olor característic que no sé definir-ho, però olor a tramvia, com deia ma mare: “fa olor a tramvia”.



De la gent que anava penjada... és un record aixina: molta gent que no anava “assentà”, que pujaven en marxa i es quedaven en els “escalons” i el record que tinc de les fogueres, el dia de Sant Joan que ens seiem a la porta de ma casa, la meua família a fer-nos un gelat i el tramvia venia ple de gent i mon pare els saludava: –“Hola! Que a gust estem aquí!” i la gent del tramvia el saludaven...

I una cosa que pense ara d'adulta, em crida l'atenció perquè a lo millor era xicoteta i a penes vaig sentir res de què agafara a ningun xiquet, de que haguessin averies i passava per la Rambla i ahí estàvem els xiquets jugant. No recorde mai que ha agafat a aquest xiquet... si li ha passat "algo" a altre xiquet...

Conxi Sala Giner

23 d'agost de 1955

Avinguda de José Antonio, 11 –La Rambla–

Jo vivia en la Rambla, 11, el que és en l'actualitat la cafeteria de l'Amteleria. En aquell "entonces" la baldosa era més estreta que ara, una miqueta més estreta i el tramvia passava "justetet" apegat al barró, quedava molt poquet al barró. "Entonces" pujava quan venia d'Alacant i anava a Mutxamel, parava i es quedava el remolc i se n'anava només el de davant a Mutxamel i tornava.



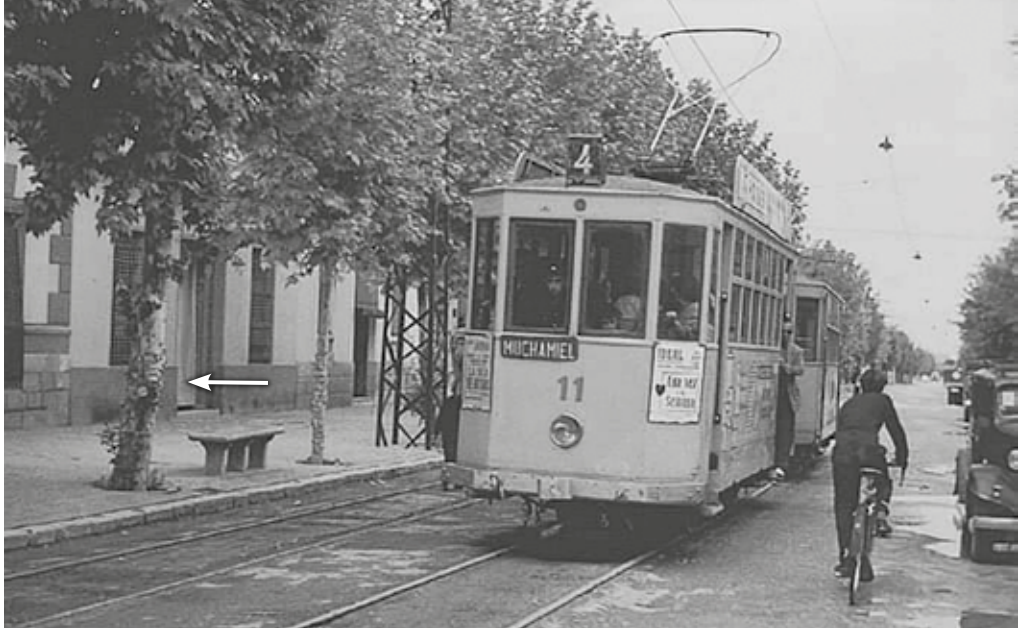
Jo era una xiqueta molt inquieta; en aquell "entonces" no hi havia tots els tipus de jocs que hi ha ara, ni d'activitats escolars, ni res de res. Jo era xicoteta i tampoc hi havia mitjos en casa per a tindre jocs ni moltes coses. Jo sempre estava a casa, perquè en aquella època era molt "xiqueteta" i ma mare no em deixava anar a jugar amb Maria Jesús, que era la meua amigueta; em deixava anar algun dia però, no sempre. No hi havia tele, la ràdio en ma casa es posava per la nit i jo me n'eixia al portal de casa perquè no parava de fer "trastaes". Ma mare em tenia superameaçada que no posara un peu baix del portal "entonces" jo pegava voltetes, la porta de ma casa era molt gran, el portal era molt ample i molt llarg i jo anava cap a un costat i cap a l'altre, saltant, "brincant" per damunt del portal i a mi em distreia i m'agradava molt veure el tramvia i les xispes que tirava del trole al cable que hi havia de la llum ... allò m'agradava molt.

La gent que baixava, que pujava, el "roïo" –soroll– que feia el tramvia, a mi m'agradava molt eixe roïo i ma mare em tenia més que amenaçada. No em feia més que dir-me: –Que si en Alacant el tramvia havia atropellat a una xiqueta i que l'havia matat, que atropellava, i que no baixara, que hi havia que tenir-li molt de por al tramvia... Ma mare estava obsessionada en què no em passara res per el tramvia, perquè en el fondo no es fiava de mi.

Sé que per a mi era una distracció, eixe color groc, el "roïo" que feia la màquina... Quan anava amb ma mare i "m'agüela" a Alacant al metge, m'agradava pujar molt al tramvia perquè anar de Sant Joan a Alacant era, "pos" com si anara a l'altra part del món...

Jo no coneixia res més que Sant Joan, Santa Faç i alguna volta Mutxamel. Les xiquetes d'entonces ...

Jo no m'en recorde ara mateixa de quin any seria això. Jo vaig nàixer en l'any 55, igual jo tendria 5 anyets, 4 anyets... perquè me'n recorde de molt "xiquinyina", encara no tenia



La Rambla. Anys 50. *Facebook*.

La fletxa blanca assenyala el domicili de Conxi Sala, el número 11 de l'Avinguda de José Antonio –La Rambla–

el temps: Donya Maria –la mestra de pàrvuls–, no em volia en el Grup escolar perquè era molt xicoteta i jo, –clar! veia passar als xiquets i plorava perquè jo volia anar en els xiquets, volia jugar amb ells. Donya Maria li va dir a ma mare que: –bueno, porte-la vostè però duga-li la cadireta; –porte-la vostè un “ratet” i jo més contenta que la “una”. Era molt xicoteta, més o menys 5 anys, jo vaig fer la 1^a Comunió en 6 anys, encara no tenia els 7, en el 62 i això va ser “antes”.

Després, me’n recorde de l’últim dia del tramvia, que tenien pena en ma casa; es comentava mon pare i ma mare: –l’últim tramvia, l’últim tramvia, ja no ve més el tramvia... Era un “aconteixement” que teníem en el carrer...

Me’n recorde del cobrador o revisor, Pepe Vidal, un germà d’Isidora que vivia en la sèquia ampla que encara està la casa i eixe home tenia els taquets dels “bitlletets” i em donava el taquet per a jugar; jo estava contentíssima. En aquella època en poquet teníem prou i quan giraven el trole, en un cable o en un fil i el baixava i li pegava la volta; m’agradava molt, eren maniobres que hi veia em cridava l’atenció.

Cotxes en “apenes” n’ havia aquí en la Rambla: estava el taxi del “Paloma”, un “Biscuter” de Venancio, que portava el bar Carrasco... i no hi havien més cotxes en aquest tros de la Rambla.... el tramvia era un “aconteixement”...el “roïo, el roïo” ... feia: -troco-troc, troco-troc ...

CARRER CERVANTES

Maruja Gonzaga Salas

5 de març de 1938
Cervantes, 5



Mi padre era de Relleu y mi madre de Monforte donde yo también nací pero, vivíamos en el de Barceló.

Me vine aquí a San Juan con 15 años. El tranvía pasaba por la Rambla y allí se cruzaban. Se subía a Muchamiel y aquí en la puerta tenía una parada y aquí el tranvía cogió y mató al chiquito, al nieto de “veintiún dits”, a la puerta de su casa; vivían a mi lado. Era el hijo de la hija de Elia, la hija del tío Manolo “veintiún dits”.

Al principio de vivir nos molestaba el ruido del tranvía, pero luego ya no. Nos acostumbramos. Aquí el día de la Santa Faz se formaba “el 2 de mayo” para cogerlo para ir a la Santa Faz.

Era el medio de locomoción para ir a Alicante o Vistahermosa pero, por el tema de la luz se retrasaba o no venía. Tenías que cogerlo 1 hora antes porque tardaba mucho.

La gente subía de todo y también había “rateros”. Recuerdo, yo no lo vi, contaban que una mujer llevaba el dinero en el pecho y le metieron mano y se lo sacaron...

Yo era amiga de Elvirín, de los de Boter que tenían una vaquería y cogíamos los cacharros de la leche y los subíamos al tranvía en Vistahermosa. Íbamos desde la finca donde vivía, el de Barceló, al de Boter a pie. Como íbamos todos los días para llevar la leche con esta amiga, conocíamos a todos en el tranvía.

De San Juan a Vistahermosa, allí bajaba y a pie hasta el de Boter y allí Vicente nos acercaba con el carro y llevábamos los cántaros por la calle San Vicente –no recuerda dónde exactamente–.

La gente no estaba contenta porque tenías que ir a Alicante a las diez y llegabas a la una o las tres.

Por la noche no había tranvía; se ponían de madrugada y sobre las diez de la noche ya no había tranvía.

En la Rambla se cruzaba y subía uno solo para Muchamiel, el vagón de delante el que llevaba eso, lo de la electricidad.

Bajábamos a Alicante al cine, a pasear, a comprar porque aquí no había nada. En invierno paseábamos por la Rambla por una acera y en verano por la otra acera. Lo bonito era la Plaza Maisonnave con el templete para la música.

Recuerdo que todos los días, un hombre con un hierro pasaba limpiando las vías. Este hombre vivía en la calle San Antonio. Era bajito y yo lo veía limpiando hasta Santa Faz. Lo recuerdo verlo pasar con el hierro ese con un gancho.

XI

DE NOU EL TRAMVIA AL S. XXI?

No és una nova notícia l'arribada del nou TRAM a Mutxamel passant per Sant Joan d'Alacant. La idea està en marxa encara que, unes vegades amb un traçat i, d'altres amb un traçat diferent. Si es du a terme, la línia que arribe per fi a Mutxamel, sembla que primer arribarà fins l'Hospital per després seguir cap al nostre poble i, finalment a Mutxamel.

Personalment, em manifeste per l'opció de realitzar un traçat tramviari que ens done comunicació amb la línia marítima cap a les comarques de les Marines i amb la ciutat d'Alacant podent arribar-hi també a Sant Vicent del Raspeig.

Quant ho veurem? Una pregunta sense resposta...

Davant la possibilitat de tenir de nou el tramvia, tant veïns de Sant Joan d'Alacant com de Mutxamel han format una plataforma cívica en favor del mateix realitzant diferents tipus d'activitats a les dues localitats.

Per ser veí santjoaner mostre algunes d'aquestes que es van realitzant i que, de segur, se'n realitzaran d'altres perquè aquesta idea no se'ns oblide.

Actes reivindicatius de la Plataforma TRAM a MUTXAMEL i SANT JOAN realitzant una marxa des de Mutxamel fins a Sant Joan d'Alacant el dissabte 3 de juny de 2023 de la qual vaig ser partícip:





Davant la negativa de la construcció del TRAM per la substitució amb TROLEBÚS, la plataforma de nou ix al carrer per fer veure a la població la disconformitat en la nova resolució. Les fotos arregen l'acte a la Rambla de Sant Joan d'Alacant del dissabte 11 de maig de 2024.

TRAM SI, TROLEBUS NO

PLATAFORMA TRAM SANT JOAN - MUTXAMEL

EL TRAM ES UNA FUENTE DE:

- RIQUEZA
- BIENESTAR
- PROSPERIDAD

PARA SANT JOAN Y MUTXAMEL

EL PROYECTO ESTÁ PARALIZADO Y SIN PARTIDA PRESUPUESTARIA

OBRES SÓN AMORS I NO BONES RAONS

AL PARECER QUIEREN SUSTITUIR EL TRAM POR UN TROLEBUS

EL TRAM ES UN SERVEI PÚBLIC, RÀPID, SEGUR, ECOLÒGIC I NO CONTAMINANT

Demamem una voluntat política real, concreta (i amb pressupost) per l'arribada del TRAM a Sant Joan i Mutxamel.

tram.hospital.santjoan.mutxamel@gmail.com



Hui dissabte 7 de maig de 2025, altra vegada, voluntaris de la PLATAFORMA TRAM SANT JOAN-MUTXAMEL s'han establert a La Rambla de Sant Joan d'Alacant per continuar amb la tasca de conscienciació. Esta vegada amb un llibre on qualsevol veí pot expressar el que pensa de l'actual servei públic de transport Mutxamel-Sant Joan d'Alacant-Santa Faç-Alacant i l'adhesió a la proposta de la plataforma.



! TRAM SANT JOAN-MUTXAMEL AHORA-ARA !

El transporte TRAM Metropolitano de Alicante es una solución innovadora y sostenible para las necesidades de movilidad de las ciudades modernas. Su capacidad para transportar a un gran número de personas de manera eficiente y respetuosa con el medio ambiente lo convierte en una opción ideal para reducir la congestión del tráfico y las emisiones de gases contaminantes, en la comarca de L'Alacantí.

Su presencia en SANT JOAN Y MUTXAMEL, no solo mejora la calidad de vida de sus habitantes, sino que también impulsa el desarrollo económico de las dos ciudades. En definitiva, el transporte en tranvía es una alternativa inteligente y sostenible que promueve la movilidad urbana de una manera eficiente y equitativa. ¡Apoyemos el TRAM MUTXAMEL-SANT JOAN como una opción de transporte actual y responsable para construir ciudades más habitables, humanas y sostenibles!

! NO A LA SUPRESION DEL PROYECTO TRAM SANT JOAN MUTXAMEL !

¡¡NO A LA
SUPRESIÓN
DEL
PROYECTO
TRAM SANT
JOAN-
MUTXAMEL
!!



¡¡NO A LA
SUPRESIÓN
DEL
PROYECTO
TRAM SANT
JOAN-
MUTXAMEL
!!

Mazón anuncia «grandes inversiones» en
movilidad como las conexiones del TRAM
desde Alicante a Elche, San Juan y
Mutxamel. abc 18-09-23

A.-17/09/2021: Adjudicación por 411.908,92 EUROS

«Redacción del estudio informativo, proyecto básico y
proyecto de construcción de la conexión del Tram con Sant
Joan» (Publicado el 23 de septiembre). Adjudicataria UTE
Ardany-Ingemed. Proyecto ya redactado y aprobado con la
resolución de alegaciones del Ayto de Alicante, Sant Joan y
colectivo.

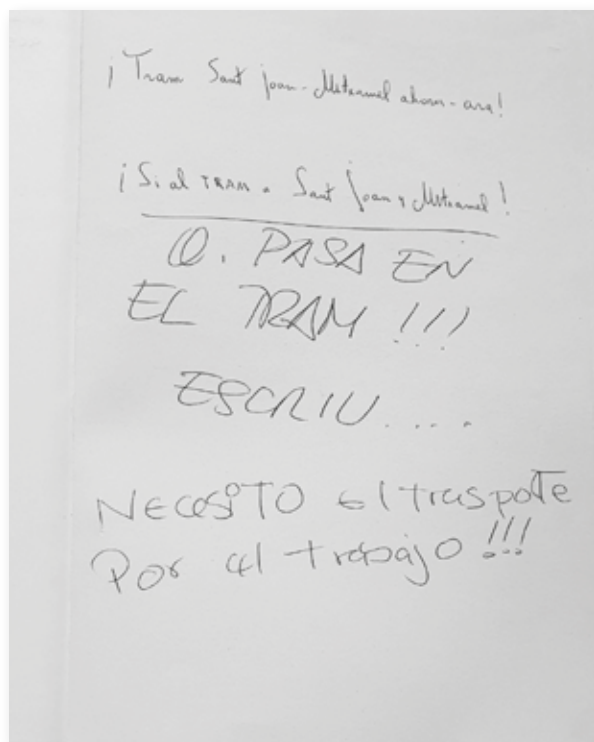
B.- Presupuesto de la Generalitat 2022. Partida FN52012B.

«Redacción del estudio informativo, proyecto básico y
proyecto de construcción de la conexión del Tram con
Mutxamel»: 450.000 EUROS. Este proyecto se adjudicó el
24 de enero de 2023 a la UTE META-GUIA por 336.328,95
euros (sin iva).

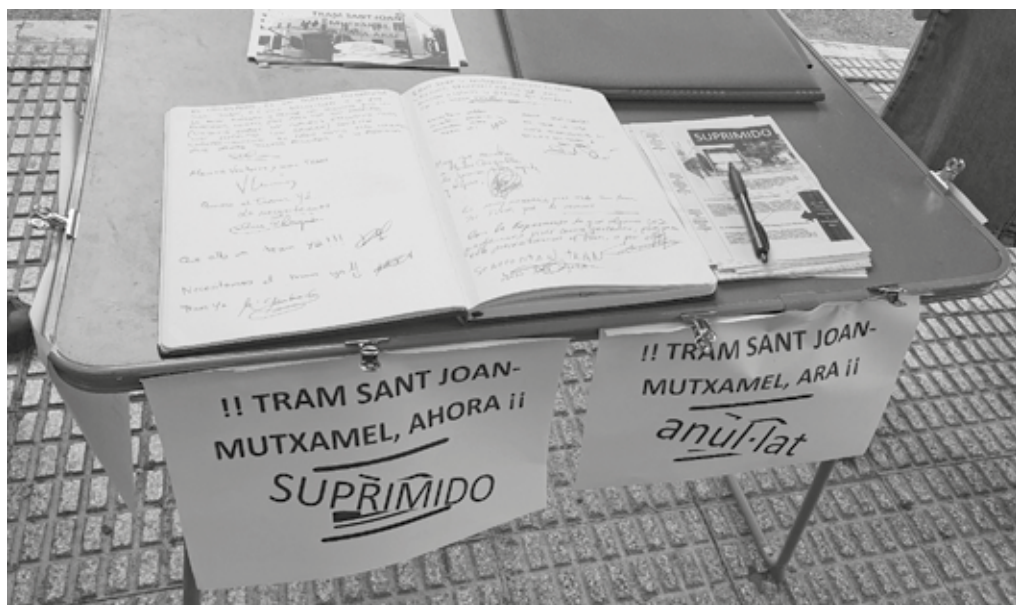
861.908
EUROS
ESTUDIOS
PAGADOS
Y
DERROCHA
DOS

¡¡NO A LA
SUPRESIÓN
DEL
PROYECTO
TRAM SANT
JOAN-
MUTXAMEL
!!





1a pàgina del llibre



A l'hora de dur a terme aquest llibre, segueix sense haver-se iniciat cap tipus d'obra que ens recorde l'inici de aquesta nova línia.

XII

ANNEXOS

10 SETEMBRE DE 1924

TRANVIAS Y ELECTRICIDAD DE ALICANTE

Sociedad Anónima
=====

REGLA M E N T O

PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN EL RECORRIDO
DE LOS TRANVIAS DE ALICANTE
=====

DISPOSICIONES GENERALES/.

Art. 1.-

Por el simple hecho de tomar asiento en un coche-tranvia, el viajero declara implícitamente someterse a las condiciones del presente Reglamento.

Art. 2.-

La Sociedad de Tranvías y Electricidad S. A. de Alicante efectuará el transporte de viajeros en la forma normal que se acostumbró para esta clase de transportes.

Ella procurará de respetar los horarios puestos en servicio después de la aprobación de las Autoridades competentes, pero ella no incurrirá en ninguna responsabilidad frente a frente con los viajeros en cuanto a la exactitud de los servicios y a la interrupción, suspensión o retrasos ocasionados por causas de circunstancias independientes de su voluntad.

La Sociedad declina toda responsabilidad por los robos, desviaciones, deterioros de efectos, objetos o paquetes que lleven o no consigo durante el transporte de viajes, ya sea por la falta de un tercero como por la del mismo viajero o por la causa de inobservancia del presente Reglamento.

La Sociedad declina igualmente toda responsabilidad que como consecuencia de accidentes de cosas o personas puedan sobrevenir a los viajeros por el hecho de tercero, de otro viajero,

por imprudencia de la victima o por la inobservancia del presente Reglamento.

Art. 3.-

El número y la composición de trenes siendo limitados y conforme a los horarios, el público no tendrá derecho de exigir mayor número de trenes que el fijado en el horario aprobado.

DE LAS PARADAS Y ACCESOS EN LOS
COCHES.

Art. 4.-

En el interés general y por la regularidad y seguridad de los servicios, las paradas en recta serán determinadas de manera permanente y situadas en los puntos mas indicados para la mayor comodidad del público.

Estas paradas serán de sus clases:

1ª - Paradas fijas.

2ª - Paradas facultativas.

Art. 5.-

Las paradas fijas se indican al público con una placa color encarnado vivo y en negro las letras "Parada fija";- el coche se parará siempre en éste sitio hayan o no viajeros para subir o bajar.

Art. 6.-

Las paradas facultativas tienen por objeto dar al público la facilidad de subir o bajar del tranvías entre dos paradas fijas y de evitarle tambien el recorrido de una larga distancia a pie. Las paradas facultativas se indican con una placa de color verde y en blanco las letras "Parada Discrecional".

Cuando una persona desee subir en una parada facultativa debe situarse en el lugar donde este la placa indicadora y hacer una señal de parada al conductor o watman proxicamente unos 25 metros antes de la llegada del coche, levantando simplemente la mano. El hecho de haberse parado cerca de la placa indicadora, sin ha-

cer la señal al watman, no es suficiente para provocar la parada del coche.

El hecho de que una persona haga señal de parada en las facultativas, sin intención de subir, podrá ser denunciada a las Autoridades cuando haya evidentemente mala fé.

Cuando un viajero desee apearse en una parada facultativa avisará al cobrador al tomar el billete. Toda persona que no haya pedido la parada facultativa 50 metros al menos antes de la llegada del coche a ésta parada, no tendrá derecho a exigir dicha parada.

Cuando un viajero ignore las parada de las línea o el viaje, le será suficiente indicar a donde desee ir.

Art. 7.-

Fuera de las paradas fijas o facultativas, el tranvia no se parará bajo ningún pretexto, salvo en peligro de accidente.

El personal de la Sociedad se negará en absoluto a toda persona que quiera subir o apearse entre dos paradas.

Toda persona que simulará un accidente para hacer parar un coche se le negará el acceso del coche y se le denunciará a las Autoridades.

Art. 8.-

Se prohíbe terminantemente a los viajeros subir o apearse antes de la completa parada de los coches. Cuando una persona saltará sobre un tren en marcha, el cobrador le negará el acceso y le obligará a apearse en la parada próxima.

La Sociedad declina absolutamente toda la responsabilidad por los accidentes que puedan sobrevenir de la falta de esta prescripción.

Art. 9.-

Se ruega a los viajeros de abstenerse de hacer funcionar ellos mismos los timbres de señales; ellos ignorán en efecto las instrucciones dadas al personal sobre estas señales y pueden provocar un accidente o falsas maniobras por la inepta interrupción.

Art. 10.-

El acceso a los tranvías será absolutamente negado:

- a los niños menores de 7 años que no vayan acompañados.
- a los inválidos, enfermos, etc., que no puedan subir o apearse del coche por sus propios medios.
- a toda persona en estado de manifiesto embriaguez.
- a toda persona que por su estado de suciedad pudiera constituir una molestia evidente a los demás viajeros o a toda persona cuyo porte sea contrario a las buenas formas.

En carnaval las personas disfrazadas, tendrán acceso en los coches, pero no las personas enmascaradas ni aquellas que lleven vestidos de otro sexo o disfraces prohibidos por los reglamentos locales y teniendo siempre en cuenta lo que queda dicho en el párrafo anterior.

- a toda persona atacada de plagas o enfermedades contagiosas que puedan causar repulsión violenta o un peligro para los demás viajeros .

- a toda persona que lleve un paquete voluminoso que no pudiera poner sobre los bancos o sobre sus rodillas, sin molestar a los demás viajeros, salvo en los casos que se dirán más adelante cuando se hable de los equipajes,

- a toda persona que lleve un paquete que despidiera un olor violento, desagradable, que pudiera molestar a los demás viajeros, o bien un bulo o un animal que pueda ocasionar deterioros a los vestidos a la salud o a la seguridad de los viajeros o que por sus gritos puedan molestar, salvo en los casos que se dirán más adelante al hablar de los perros.

Además:

- toda persona que viaje con un fusil o con cartuchos (cazadores, militares, guardia-Civiles etc.,) no podrán tomar plaza mas que sobre la plata-forma delantera y será responsable de los accidentes que aquella pudiera provocar.
- las piezas de artificio, cohetes, bombas, polvoras, fuegos de bengala, materias explosivas o inflamables, no se admitirán en los coches, sea cual fuere su volumen.

- En resumen el cobrador estará en el derecho de impedir el acceso a los coches, de una manera general a toda aquella persona que pueda molestar a los demás viajeros o poner en peligro la seguridad de los mismos.

Art. 11.-

El personal de los Tranvías, podrá tener y entregar a las Autoridades a los chicos y adultos que se suspendan en los coches Tranvías y como ordinariamente esto puede ser causa de accidentes y a menudo ser mortales, los parientes serán considerados como responsables de todo lo que pueda resultar.

Art. 12.-

En principio el viajero debe estar en la parada del Tranvía donde quiera subir.

El viajero no tiene el derecho de exigir que los coches se paren cuando la señal para este objeto se haga desde lejos.

Los cobradores procurarán en todo lo posible atender a los viajeros alejados de la parada, dentro de los límites compatibles con la regularidad del servicio sin que este constituya una obligación siendo limitado el tiempo de las paradas por interés de la mayoría de los viajeros.

_____ TARIFAS Y BILLETES _____

Art. 13.-

Una vez que el viajero haya subido al Tranvía, se le exigirá inmediatamente el billete.

Al preguntar el cobrador para dar el billete al viajero, debe pronunciar en alta voz la clase de billete que desea y el lugar donde quiera ir .

El cobrador indicará igualmente en voz alta el precio del billete y cobrará el importe al mismo tiempo que lo entregará al viajero. Todo viajero que individualmente o colectivamente bajo cualquier pretexto sea cual fuera, se negase al pago del billete que le exija el cobrador, deberá apearse inmediatamente del Tranvía sin de-

recho a reclamación, quedando naturalmente apesar de esto exento del pago del billete.

Art. 14.-

El pago de los billetes debe hacerse en moneda española que tenga curso legal;- El cobrador no está obligado de hacer cambio alguno y sobre todo si se entrega para el pago un billete de Banco o una moneda de mas valor proporcionalmente a la suma que debe cobrar.

Art. 15.-

El viajero debe conservar el billete durante todo el recorrido. Todo agente de la Sociedad que lleve uniforme tiene el derecho a exigir al viajero la presentación de su billete o titulo de viaje sin limitación de lugar ni de frecuencia.

Todo viajero que no pueda presentar su billete tendrá la obligación de pagar otro desde el principio del viaje hasta el lugar donde quiera apearse; a defecto de esto deberá apearse inmediatamente del coche, reservando la Sociedad el derecho a denunciarle a las Autoridades por viajar sin billete.

Art. 16.-

Solo seran admitidos a viajar gratis sin presentar titulo de viaje:

1º Los agentes de la Compañía en los limites fijados en el reglamento interior.

2º Los guardias-municipales, los guardias de seguridad y los guardias Civiles sin graduación. Estos agentes de la Autoridad no podrán viajar a menos de circunstancias especiales y sobre la plataforma de los coches, cuando haya sitio y vestidos de uniforme.

Art. 17.-

Las tarifas puestas en vigor provisionalmente sean las que se indican en los cuadros anexos.

El minimum de percepción, sea cual fuere el recorrido efectuado por el viajero será siempre de diez centimos de peseta, segun indica en los cuadros anexos.

BILLETES DE 1ª CLASE (SUPLEMENTOS)

Art. 18.-

En la capital 0,05 mas

Fuera de la capital sobre las líneas interurbanas, 0,05 por trayecto de 2 secciones 0,10 de 2 a 4 secciones 0,15 por el trayecto de mas de 4 secciones.

Art. 19.-

Se expenderán billetes de ida y vuelta de cigarreras y obreros a las condiciones que se expondrán mas adelante, pero por via de ensayo, reservando la Sociedad el derecho de retirarlas, segun se indica en los cuadros anexos.

Art. 20.-

Para poder obtener estos billetes especiales de obreros y cigarreras, deben los interesados estar provistos de una tarjeta de obrero que deben presentar a los cobradores y revisores del tranvia, cada vez que ellos serán requeridos.

Estos billetes no se expenderán mas que desde el principio del servicio de la mañana, los coches que salgan de Muchamiel y de San Vicente antes de las 8 horas.

En el recorrido de la parte urbana, los billetes serán valederos para la ida hasta las 9 horas de la mañana.

Para la vuelta estos billetes serán valederos:- en el recorrido de la parte urbana para los coches saliendo de su punto de salida desde las 17 h. hasta las 20 h.

La Compañía se reserva el derecho de poner en servicio los coches especiales para cigarreras y obreros que llevaran un cartelito diciendo: ("Cigarreras y Obreros"), en este caso, todo viajero provisto de una tarjeta de obrero que suba a un coche que no lleve este cartelito, deberá pagar billete ordinario.

Los diferentes recorridos de los billete de cigarreras y obreros no pueden separarse del billete; todo recorrido separado del billete antes de ser presentado al cobrador será considerado nulo y confiscado.

Igualmente todo viajero que no pueda presentar su carta de obre-

ro al mismo tiempo que su billete en su recorrido cualquiera, verá su billete totalmente confiscado y deberá pagar nuevo billete ordinario para el recorrido que efectúe.

Todo viajero que no tenga tarjeta de obrero ocupando uno de los coches reservados para este servicio no podrá argüir de este hecho para exigir que se le entregue un billete de obrero, pero deberá pagar billete ordinario.

Art. 21.-

La tarjeta de obrero no se facilitará mas que a las personas de ambos sexos mayores de 13 años, que ejerzan profesión manual al servicio de un tercero.

Toda persona que tenga obreros asalariados no podrá obtener la tarjeta de obrero, aun cuando ejecute tambien trabajos manuales, este caso, comprende, los contratistas de albañiles, toneleros, descargador del muelle, contratista de cualquier trabajo, etc.

La tarjeta de obrero se facilitará gratuitamente por la Compañía al pedirla el obrero; la petición se hará por escrito consignando sus nombres y apellidos y profesión, hábitud, domicilio y la firma del Jefe de la casa que preste sus servicios, al hacer la petición debiendo tambien acompañar su retrato de las dimensiones de 3 x 4 centímetros.

La Compañía es la única que puede juzgar la calidad del obrero peticionario de la tarjeta, siendo una complacencia de aquella a las cigarreras y obreros y no un derecho de estos. La Sociedad podrá por lo tanto acordar, retirar o rehusar el beneficio de los billetes a precio reducido a su juicio.

La tarjeta de obrero es unicamente personal y se retirará sin devolución si se encontrase en poder de otra persona que quiera hacer este uso, reservando la Sociedad el derecho de denunciar al defraudador a las Autoridades por abuso de confianza.

En caso de extravío de una tarjeta de obrero deberá dar aviso inmediatamente al primer cobrador de tranvía en servicio que encuentre; la Compañía le entregará otra tarjeta previa reme-

sa de otro retrato y contra el pago de 50 centimos.

Cuando la tarjeta se deteriore, el tenedor podrá pedir otra en iguales condiciones que queda dicho; remitiendo la antigua fotografia y pagando tambien 50 centimos.

Art. 22.-

Todo obrero que haya obtenido su tarjeta de obrero, podrá obtener tambien por conducto de los cobradores de las líneas de San Vicente y Muchamiel durante los cinco primeros días de cada mes abonos mensuales para el viaje de ida y vuelta cada día exceptuando los domingos.

Estos abonos se pondrán a la venta a los precios indicados en el cuadro anexo.

Art. 23.-

Las tarjetas de abonos de obreros son utilizables en las mismas condiciones, aun los billetes de obreros y cigarrerías a precio reducido..

Estos abonos seran personales.

Todo día el cobrador anulará la fecha del día de viaje de ida y vuelta, y todo viaje sin utilizarlo para otras.

Las tarjetas de abono de un mes, principian siempre el proximo día laborable del mes y termina el ultimo día tambien laborable del mismo mes.

NIÑOS EQUIPAJES Y PERROS

Art. 24.-

Los niños menores de cinco años en brazos de las personas que le acompañen, no pagaran billete: si estos ocupan un asiento de viajero o no van en brazos deberán como un viajero pagar billete ordinario.

Art. 25.-

Como queda dicho en el artículo 10 del presente Reglamento, los paquetes voluminosos no son admisibles dentro de los coches del tranvia, sin embargo por excepción especial y para la comodidad de las personas que toman el tranvia para ir a una estación de

ferro-carril o que vengan de esta, se les permitirá los equipajes que puedan llevar en la mano, no pudiendo ocupar otra plaza que en la plata-forma a las condiciones siguientes:

- Por equipajes a mano se entienden, las maletas, sacos y bolsos de viajes, cajas portátiles, sombrereras etc., no excediendo de las siguientes dimensiones:

40 x 40 x 100 centímetros y fácilmente trasportables a la mano.

- estos equipajes serán admitidos sobre la plata-forma delantera y si hubiera plaza y sin que abstruya el acceso a ello o molestar a los demas ocupantes.

- los sacos de embalaje, paquetes en funda de tela o papel, tales como bultos de ropa sucia, capazos o cestas conteniendo materias pesadas, sacos de granos, harinas etc., manojos de hierbas y todo bulto asimilable no serán comprendidos en esta tolerancia que sigue solamente por el servicio de estaciones del ferro-carril para la comodidad de los viajeros que vayan a las estaciones.

- los viajeros que tengan paquetes de mano depositados en la plata-forma delantera, pagaran por paquete una tasa contra recibo de un billete especial que se fije en pesetas 0'10 para para todo el recorrido urbano, sea cual fuere este; el billete de equipaje para las líneas urbanas es valedero para dos recorridos cuando el viajero ha tomado billete de comunicación; en este caso el viajero debe conservar el billete de equipaje con el de comunicación y presentarlo juntamente al cobrador en el segundo recorrido.

Art. 26.-

Los perros se admitiran en el tranvia, acompañado de sus propietarios a las siguientes condiciones:

- los perros pequeños (tamaño máximo de un fox-terrier), que pueda ir sobre las rodillas de su propietario que no molesten a los demas viajeros, podran admitirse en el interior de los coches debiendo ir precisamente sobre las rodillas de su pro-

pietario.

- los perros grandes no podran viajar mas que en la plata-forma delantera si hay sitio sin que causen abstrucción alguna que deberan ser conducidos por sus dueños sujetos con cordón o cadena.

- el propietario del perro será en todo caso responsable de los deterioros, mordeduras o accidentes que provocara su perro.

- todo perro que viaje en el Tranvia, pagará un billete ordinario igual precio que el que le sea entregado a su propietario; el perro que viaje sobre las rodillas o sobre la plataforma delantera, deberá pagar tambien como un viajero ordinario.
Art. 27.-

La reventa de billetes de tranvia, sea cualquiera la forma que se haga está terminante prohibida y toda persona que se dedique a tráfico de esta especie sea cual fuere la clase de billetes será ~~será~~ denunciado a las Autoridades así como tambien al comprador de billetes.

Todo raspadura o alteración cualquiera en un billete de tranvia sea la que sea, en un pase de favor o tarjeta de abono, será anulado y confiscado inmediatamente.

DE LOS PASES DE SERVICIO Y DE FAVOR

Art. 28.-

Los pases de servicio se entregaran por la Sociedad segun las necesidades a las personas que juzguen a proposito.

No tienen mas valor que para el día que se entregan y por los viajes que en los mismos se indican.

Estos serán precisamente personales y sujetos a las mismas reglas que los pases de favor especiales que se hablará mas adelante.

Art. 29.-

Los pases de favor serán de dos categorías:

1º - Pases de Autoridades.

Esta clase de pases se daña solamente a Autoridades que por sus

funciones tienen un derecho permanente en circular libremente en toda la red de los tranvías de la Sociedad.

Estos pases se extienden al cargo que desempeñan, no siendo nominativos.

2º.- Los pases especiales:

Estos pases permiten:

- viajar libremente en las líneas urbanas de Benalúa, Plaza de Toros y Estación de Murcia.
- En la línea de San Vicente.
- en la línea de Muchamiel.
- y en general en todas las líneas.

Estos pases de favor se dan, según el caso, a las personas que por las funciones que desempeñan, prestan o puedan prestar servicios a la Sociedad, dando por lo tanto según la importancia de esto la facultad de viajar gratuitamente en parte o en la totalidad de la red.

Los pases de favor especiales no constituyen un derecho adquirido para el poseedor; pero si una gracia que le concede la Sociedad, la cual queda en el derecho de darlo a retirarlo cuando lo tenga por conveniente.

Art.- 30.-

Todos los pases de favor tiene una validez limitada durante el año que ha sido expedidos, debiendo renovarse el 1º de Enero de cada año.

Art. 31.-

Todos los pases de servicio y de favor sean personales o intrasferibles, no pudiendo utilizarlos mas que las personas a cuyo nombre fuesen extendidos.

Estos pases no dan en ningún caso derecho bajo ningún pretexto a viajar gratis a las personas que acompañen al portador del pase. Tampoco dan nunca derecho al transporte gratuito de equipajes ni de los perros previstos en los artículos nº 25 o 26.

El portador de un pase de favor o de servicio, esta obligado a

presentarlo a todo empleado de la Sociedad uniformado, tantas veces le sea pedido cuando viaje en un tranvia.

Los portadores de pases de favor no tendrán ningun derecho a denunciar ni hacer reclamación alguna en todo lo que se refiera a los servicios, salvo en lo que concierne a la corrección del personal.

Los portadores de pases de autoridades tienen derecho al acceso en los coches que afectan servicios especiales.

Los portadores de pases de servicios o de favor especiales, no tienen derecho a viajar en los coches afectos a servicios especiales., si ellos quieren viajar en uno de estos coches deberán pagar el billete fijado por este servicio;

Ningun pase de favor ni de servicio, da derecho al portador a ocupar un coche afecto a un servicio reservado a especial.

En caso de extravío de un pase de favor o de servicio, el interesado avisará inmediatamente a la Sociedad para que este los anule y lo reemplace por uno nuevo;

Las personas a quien la Sociedad entrega un pase de favor especial, deben remitir a esta su fotografia de las dimensiones de 4 x 6 centímetros para pegarla al pase.

Tdo fraude manifiesto en el uso de estos pases traerá consigo la inmediata confiscación y anulación de los mismos.

DE LOS SERVICIOS ESPECIALES Y RESERVADOS.

Art. 32.-

La Sociedad no esta obligada a organizar servicios especiales o reservados; ella lo hará unicamente cuando las circunstancias se lo permitan y si ella lo juzga necesario.

Art. 33.-

Los servicios especiales se constituyen por los coches puestos en circulación en un recorrido cualquiera de la red, no importa la hora que fuere del dia, en mas y fuera del servicio ordinario de los horarios en vigor.

Los coches que efectuen estos servicios especiales llevaran un cartelito en las dos plata-formas diciendo: "Servicio especial" estos cartelitos indicarán además el punto de destino del coche y el precio del servicio especial.

El viajero que ocupe un coche de servicio especial no tendrá derecho a viajar gratis y deberá pagar el precio anunciado, sea cual fuere el recorrido que efectue, salvo lo que se dice en el art. 31 a propósito de los pases de Autoridades.

Art. 34.-

Los servicios reservados que la Sociedad consienta efectuar, estarán sujetos a las reglas siguientes:

- Toda persona que quiera un coche reservado para un recorrido cualquiera, deberá solicitarlo a la Compañía 24 horas por lo menos de antelación, sea por escrito, o verbalmente a las oficinas de la Florida.

- La solicitud de un coche reservado debe indicar:

1º.- El máximo de viajeros que ocuparan el coche.

2º.- el punto de partida y de término del viaje.

3º.- La hora de salida y de regreso.

4º.- Nombre y dirección del que hace la petición.

La Sociedad contestará inmediatamente por escrito a la persona peticionaria, haciéndole saber si puede o no organizar el servicio reservado que se le pide; en la afirmativa, ella indicará:

1º.- El precio que debe pagar.

2º.- El punto de salida y el de llegada.

3º.- La hora de salida y de regreso, según las necesidades del servicio.

4º.- La espera máxima que podrá soportar el coche a la salida y al regreso.

El precio de los servicios reservados se fija a razón de dos pesetas por kilometro recorrido por el coche desde el depósito de la Florida hasta el punto de llegada sobre la red y retorno por un máximo de 20 viajeros y con un mínimo de perfección de 10 pesetas.

- de 20 a 30 viajeros, el precio será de 2,50 pesetas por kilometro recorrido como indica más arriba.

- Mas de 30 y hasta 50 viajeros, la Sociedad añadirá un coche remolque, el precio será de 3,50 pesetas por kilometro recorrido.

- Para más de 75 viajeros, ser formará un segundo tren en las mismas condiciones que el primero.

El precio de los servicios reservados se paga al momento que la Sociedad da su equiesencia al peticionario del servicio. La Sociedad fijará la duración de espera que podrá soportar el coche o el tren del servicio especial de la salida a la ida y a la vuelta, para no ocasionara entorpecimiento al horario general. Pasado este tiempo, el coche saldrá sin esperar más sin que los interesados tengan el derecho a detenerle o de reclamar reembolso alguno.

El precio del servicio se fija por el número de viajeros declarados al hacer la petición del servicio especial, un número menor de viajeros no da derecho a reembolso, por el contrario si el número de viajeros es mayor al solicitado toma sitio en el coche o en el tren, el cobrador que acompañe el coche exigirá inmediatamente el pago del precio suplementario según tarifa fijada anteriormente.

Se prohíbe en todo caso dejar subir en un coche de servicio reservado mas de 30 viajeros en un coche motob y más de 75 en un tren formado por dos coches.

Las estipulaciones de contratos de coches del presente Reglamento, son aplicables a los servicios reservados y el transporte de paquetes y perros esta prohibido a menos de estipulación especial y pago de la tasa prevista para estos transportes, además del precio del servicio reservado y dentro de los límites admitidos por el presente Reglamento.

Los coches que efectuen un servicio reservado llevarán un cartelito diciendo: "Servicio reservado", sobre ambas plataformas.

El acceso a estos coches será absolutamente prohibido sin la autorización de la persona que haya pedido el servicio reservado, solamente el watsman o conductor y el cobrador de la Sociedad tendrá un acceso para hacer este servicio.

DE LAS CONDICIONES DE SERVICIO

Art. 35.-

El personal de la Sociedad se debe a las buenas reglas de urbanidad, frente con el público, lo que recomienda muy especialmente para el mejor cumplimiento del Reglamento de servicio interior de la Sociedad.

También el viajero debe atender las indicaciones o manifestaciones hechas por el personal en asuntos de servicio, salvo su derecho de reclamar a la Dirección o a las Autoridades competentes si a su juicio cree que sus derechos no se han respectado.

El buen orden en los coches del tranvía, queda confiado a los cobradores y revisores que deban hacer respetar el presente Reglamento, retirándose la Sociedad el derecho de renunciar a las Autoridades a todo viajero que se negase a someterse.

Art. 36.-

Se ruega a los señores viajeros:

- a denunciar inmediatamente verbal o por escrito a la Dirección y a ser posible citando testigo, toda falta o abuso de que hubiesen sido víctimas, o que aquellos ~~se~~ hubieran presenciado o averiguado.

Toda queja recibida será siempre atendida y el denunciante recibirá aviso por escrito de la resolución dada a su queja dentro de los ocho días de haber hecho la denuncia.

Las quejas por escrito pueden remitirse por conducto de los revisores de la Sociedad, las verbales no son admisibles más que en las oficinas de la Dirección .

- de abstenerse en absoluto de tener conversaciones con el personal en servicio sobre los coches y de no dirigirles la palabra más que por asuntos del servicio.

El personal tiene las ordenes severas de abstenerse de conversar con los viajeros bajo pena de ser severamente castigado, distrayendo al personal en conversaciones al público le expone el ser castigado y se expone tambien al público a ser victima de accidentes.

- de abstenerse de tocar aparatos de los coches sea cual fuere. El público puede por ignorar el funcionamiento de este aparato herirse el mismo y a veces de gravedad pudiendo ocasionar falsas maniobras o accidentes que tuviesen victimas los viajeros o el personal de la Sociedad.

- a atender con calma y tranquilidad en caso de accidente a menos cuando sea insignificante las indicaciones y avisos de los agentes de la Sociedad sin meterse ni mezclarse en las maniobras que hayan de hacerse a menos que el personal pida auxilio.

Art. 37.-

El viajero será responsable de los daños que por su falta ocasionará a las cosas o a los vestidos de los otros viajeros o de la Sociedad, tales como vestidos quemados manchados, desgarrados, cristales rotos, cortinillas estropeadas almohadones cortados deteriorados manchados etc., etc.

Es igualmente responsable de los daños y heridas que causará por su falta a terceros viajeros o agentes de la Sociedad.

Art. 38.-

Se prohíbe en absoluto a los viajeros:

- fumar en el interior de los coches, aun cuando esten abiertas las ventanillas, cuando un viajero quiera fumar , deberá salirse a una de las plataformas del coche.
- de escupir en el suelo de los coches por disposición de las ordenanzas de la Inspección de Higiene.
- de gritar, cantar, hacer musica, pronunciar palabras obscenas, pisar, blasfemar o molestar a las señoras o viajeros con gestos, palabras o alusiones y de alterar el buen orden y la tranquilidad del coche con discusiones violentas, amenazas o vicios de hechos.

Todo viajero que sea molestado por otro, se le ruega de una queja al mismo y si de necesitar al cobrador encargado del buen orden del coche de hacer cumplir el Reglamento.

El viajero que faltase a las prescripciones de éste artículo y si persistiese se le rogara apearse del coche lo que deberá efectuar inmediatamente.

Art. 39.-

Todo viajero que se negase a atender las indicaciones del personal de la Sociedad o de apearse del coche cuando sea invitado o que amenace a los agentes de la Sociedad o llegue a vías de hecho será entregado por éste al primer Agente de autoridad que encuentre, reservandose la Sociedad el derecho de hacer la denuncia correspondiente.

Art. 40.-

Queda prohibido el acceso a los coches cuando estos lleven el cartelito de "Completo" o servicio reservado. Todo viajero que infrinja esta regla debiera abandonar inmediatamente el coche.

En las paradas se prohíbe subir a los coches hasta que el cobrador anuncie las plazas que hayan disponibles.

No será admitido más viajeros en el interior de un coche ni en las plataformas que el número de viajeros fijado en las plataformas del coche, un equipaje o un perro deberá contarse como un ocupante de plaza de viajero sobre la plataforma delantera.

Art. 41.-

La Sociedad que pondrá todo su interés porque el servicio este asegurado según sus horarios con una perfecta regularidad, no garantizada las paradas, retrasos ni interrupciones de servicio en los casos de fuerza mayor tales como: accidentes en los órganos de los coches o de las líneas, interrupción de corriente, descarrilos, obstrucciones de las vías públicas o trabajos en las calles y cierre de barreras de pasos a nivel de ferro-carriles ni manifestaciones etc., etc.

Cuando se produzca una interrupción de servicio despues de comenzado el viaje, es decir, cuando el coche habrá efectuado su sa-

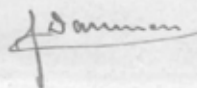
lida del punto de parada, donde el viajero haya montado, el único derecho del viajero será exigir de la Sociedad se le reembolse de su billete si la parada excede de 15 minutos o bien la terminación del viaje empezado cuando las circunstancias lo permitiesen .

En ningun caso el viajero tendrá derecho por estas causas a indemnización alguna.

Art. 42.-

La Sociedad tendrá siempre el derecho de modificar el presente Reglamento, las tarifas, horarios, condiciones de empleo de billetes y sometiendo a las formalidades previstas por las Leyes y Regalmentos de esta indole.

Alicante a 10 de septiembre



ACTES DELS PLENS MUNICIPALS

Arxiu Municipal de Sant Joan d'Alacant

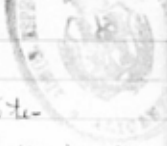
PDF 49

3 de novembre de 1924

Data de sessió extraordinària	Assistents	
	D. Ceidor Puados Torregrosa Jne Joan Espinós Jne Fuyol Paganin Jne Ginés Jellós Jne Gledó Pastor Jne Gualba Pastor Jne Pansa Peris Mame Pastor Cliviera Jaime Sala Navarri Rafael Segoré Landuz	En la villa de San Joan de Alacant a tres de noviembre de mil novecientos veinticuatro. Siendo las veintuna horas del día de hoy se reunieron en el Salon de Sesiones de la Casa Comunal, los señores que constan al margen, componiendo la totalidad del Ayuntamiento pleno de esta villa, bajo la Presidencia del Sr. Alcalde D. Ceidor Puados Torregrosa, al objeto de celebrar sesión extraordinaria, convocada por dicho Sr. Alcalde con arreglo al Art. 123 del Estatuto Municipal vigente.
	<p>Acto segundo se dio cuenta del expediente instruido para llevar a efecto la tramitación y aprobación del proyecto de saneamiento y urbanización del solar y terrenos contiguos denominados vulgarmente Puerto de Don Gaspar, sitados a espaldas de la Calle Mayor y frente a la del Mar de esta población, conforme a los acuerdos de la Comisión Municipal gubernativa de veintinueve de Septiembre último y de este Ayuntamiento de veintinueve del mismo mes; de cuyo expediente resulta que por el Arquitecto designado Don Juan Vidal Romo se formó y autorizó el correspondiente proyecto comprensivo de planos, memoria y presupuesto; que en el mismo se comprende el establecimiento de una vía pública denominada plaza de España; de un paseo que se llamará paseo oracional con edificación en ambos lados, estableciéndose en parte de uno de ellos un grupo escolar, y de una calle que en su día se le dará el nombre correspondiente, señalándose en dicho proyecto la expropiación forzosa en su caso del solar y parte de los terrenos indicados y de las casas números 34 y 35 de la Calle del Mar y 34 y 41 de la Calle Mayor, e imponiendo al presupuesto de las obras y expropiaciones treinta y dos mil quinientos...</p>	

mentos cincuenta y cuatro puestas setenta centimos, y que se expone al publico dicho proyecto por terminos de diez dias, según establece fijado en los sitios de costumbre e inserción de un ejemplar en el Boletín oficial de la provincia, sin que durante el plazo de exposición se hayan presentado reclamaciones. Voto por el Ayuntamiento el proyecto y expediente de referencia, y considerando que su realización es de urgente e inaplazable necesidad, por las múltiples razones que constan en el expediente y que es de la exclusiva competencia de este Ayuntamiento llevar a efecto las obras de que se trata conforme al Art.º 180 del vigente Estatuto Municipal, la Corporación en votación nominal y por unanimidad de todos los asistentes, acuerda aprobar el proyecto que viene reseñado y que sin dilación se someta al conocimiento de la Comisión Provincial, en cumplimiento y a los efectos del Art.º 182 del mismo Estatuto.

Acto continuo se dio igualmente cuenta del expediente e instancia de Don Fernando Baumery, como Ingeniero Director de los Tranvías eléctricos de Alicante, en el que se interesa el correspondiente permiso o autorización a perpetuidad para atravesar la Calle del Carmen por las casas números 30 y 31 previo derribo de las mismas, como también el camino denominado de Olajó o sea el antiguo camino real de Alicante distante unos diez metros de la carretera de Alicante a Silla, del que resulta que dada publicidad a la pretensión indicada por medio de edicto fijado en los sitios publicos de costumbre e inserción de un ejemplar en el Boletín oficial de la provincia, no se ha presentado reclamación alguna a pesar de haber sido examinado por varios vecinos; y el Ayuntamiento considerando que la Compañía de que se trata tiene la concesión de los Tranvías de Alicante a Chuchanuel, cuyo trazado es en la actualidad por la carretera de Silla a Alicante que atraviesan las calles de San Jori y Mayor, y Plaza de la Cruz; que posteriormente tiene ampliado la concesión de dichos Tranvías por medio de la electricidad; que la variación del trazado atravesando los vias que se indican beneficia a la población, por cuanto las calles antes citadas quedan libres en toda su gran extensión de la circulación de tran-



rias electricas de tanto peligro para el vecindario y que el establecimiento de la linea de que se trata constituye una gran mejora para esta Villa, el Ayuntamiento teniendo en cuenta que este acuerdo por su trascendencia conviene como las garantias del referendum y de conformidad a lo que dispone el R. D. de 11 de Junio ultimo, en votacion nominal y por unanimidad de los señores asistentes que constituyen la totalidad del mismo acuerdo conceder a la Sociedad Tranvia y Electricidad, S. A. la autorizacion o permiso que solicita pero limitado en cuanto al tiempo por lo que solo tendria de duracion este permiso lo años que faltan para terminar los de la concesion que el Estado otorgo a la misma para el establecimiento del servicio de que se trata.

En el momento se dio lectura por el infrascrito Secretario de una comunicacion del Excmo. Sr. Gobernador Civil de esta provincia, participando el fallo dictado por el mismo, en el recurso que contra el acuerdo de este Ayuntamiento de 2 de Marzo ultimo que declaro desierto el concurso celebrado para la provision en propiedad de las plazas de Inspector de Carnes e Higiene y Sanidad primarias refundidas, presento el aspirante D. Niceto Baldo Giner, y terminada su lectura, manifesto la Presidencia que hallandose desempeñada interinamente la indicada plaza, debia de proveerse en propiedad para cumplimentar el Art. 101 del Reglamento de 23 de Agosto ultimo. Entrado el Ayuntamiento del fallo leido y de lo expuesto por la Presidencia y teniendo en cuenta que no procede demorarse dicha provision, despues de breve discusion y en votacion nominal se acordó por unanimidad.

1.º Que se provea en propiedad la plaza de que se trata comprensiva de los cargos de Inspector Municipal de Carnes y picados y de Higiene y Sanidad primarias, cuya provision se verificara por concurso con arreglo a las condiciones siguientes:

- A) El sueldo de que se trata sera por tiempo indefinido en el caso de que haya aspirantes que residan en este termino municipal.
- B) El haber anual que disfrutara el agraciado sera el de ochocientos sesenta y cinco pesetas anuales pagadas por trimestres vencidos o sea quinientas pesetas por el de Inspector de Carnes y trescientas sesenta y

cinco por el de Higiene y Sanidad penaria y en el caso de que por no haber aspirantes para residir en esta localidad haya de nombrarse a uno de los pueblos limítrofes, percibirá solo las quinientas pesetas de Inspector de carnes percibiendo sus honorarios en cuanto a sujeción con arreglo a la tarifa indicada en el Art. 312 del Reglamento de 20 de Agosto de 1917 y con cargo a la consignación de las trescientas sesenta y cinco pesetas antes dichas. Desde primero de Julio de 1925 la dotación de Inspector Municipal de Carnes se eleva a setecientos cincuenta pesetas.

C.) Para ser nombrado para el cargo indicado será requisito indispensable que el aspirante posea el título de Veterinario, obtenido con arreglo a las disposiciones de la Nación.

D.) El Inspector que se nombre tendrá la obligación precisa y terminante de residir en esta población y no podrá ausentarse del término municipal por mas de veinticuatro horas sin licencia de la Comisión Municipal permanente y dejando sustituto competente. Las ausencias menores de veinticuatro horas habrán de ser conocidas y autorizadas por la Alcaldía de forma que los servicios queden cumplimentados.

E.) Si no hubiere aspirantes que fijen su residencia en este pueblo y solicite el desempeño del cargo, facultativo residente en los pueblos limítrofes, vendrá obligado a presentarse y permanecer en esta localidad cuantas veces y tiempo sea necesario para que el servicio de inspección de carnes y pescados, mataderos y demás, quede atendido eficaz y cumplidamente.

F.) Tendrán condiciones de preferencia para el presente nombramiento:

- a.) Los señores Profesores que al anunciarse el concurso, se hallen establecidos en esta localidad, y de ser mas de uno el que se designe.
- b.) Los aspirantes que hayan desempeñado o desempeñen títulos de otro Municipio.
- c.) Los señores Profesores no comprendidos anteriormente que tengan estudios especiales en el ramo u otros medios parecidos.

El concurso que se anunciara en el Boletín oficial de la provincia y Gaceta de Madrid tendrá de duración treinta días hábiles, duran-

te cuyo plazo se presentaran las instancias en la Secretaría de este Ayuntamiento.

Al continuation se dio tambien cuenta del expediente instruido para proveer en propiedad el cargo de Profesora en partos titulas, como igualmente de las solicitudes presentadas durante los treinta dias del cohurso celebrado por acuerdo de la Comision Municipal permanente de cuatros de Septiembre anterior, resultando que solo se ha presentado una instancia inscrita por la Profesora Doña Teresa Pedro Ferrandir, aparente a la indicada plaza la cual reune las condiciones necesarias para ello. Ante el indicado expediente por el Ayuntamiento y encontrandolo conforme acordaron aprobarlo en todas sus partes y examinada la expresada instancia y los antecedentes que se han podido adquirir de la aspirante, la cual desde hace muchos años reside en esta poblacion, los señores asistentes por unanimidad y la votacion ordinaria, acordaron nombrar para el antedicho cargo de Profesora de partos a la misma comitante Doña Teresa Pedro Ferrandir por tiempo ilimitado y con arreglo al sueldo y condiciones acordadas por la Comision Municipal permanente en la sesion antes indicada a la cual se le hizo saber este nombramiento, previniendole que debe posesionarse del cargo en el plazo maximo de treinta dias.

Seguidamente hizo presente la Presidencia que en cumplimiento de acuerdo anterior se habia estudiado y consultado sobre la conveniencia de utilizar la via Contenciosa Administrativa contra el acuerdo de la Delegacion de Hacienda de esta provincia de 8 de Julio ultimo transmitido a esta Alcaldia en comunicacion recibida en cinco de Agosto siguiente que denegó la aprobacion de la ordenanza formada por este Ayuntamiento para la exaccion de los derechos sobre inspeccion y reconocimiento sanitario de pescado, fisco en este termino municipal, señalada dicha ordenanza con el numero tres habiendo sacado la impresion de que a pesar de haberse aprobado el Presupuesto ordinario de este Municipio para el mismo ejercicio por la misma Delegacion de Hacienda en cuyo ingreso se comprende el mismo recurso, convenia recurrir para ante el Tribunal contencioso provincial contra el acuerdo de desistimiento; y el Ayuntamiento impunto de la necesidad de utilizar el recurso de que se trata, despues de discutido el asunto detenidamente y en vota-

ción nominal acordó por unanimidad autorizar al Alcalde
Presidente de esta Corporación Don Isidro Aguado Fornegra para
que en nombre y representación del referido Ayuntamiento, in-
terponga dentro del plazo legal y sin valerse de Abogado ni Pro-
curador, el oportuno recurso Contencioso Administrativo ante el
Tribunal provincial del ramo formulando la correspondiente de-
manda y procediendo a lo demás que haya lugar.

Incontinente, manifestó el Sr. Presidente debía nombrarse el
sustituto del Concejal que forma parte de la Junta Municipal
del Censo Electoral de esta población, con arreglo a lo que dispone
el Real Decreto de 10 de Abril último, y el Ayuntamiento acordó
por unanimidad acordó nombrar para tal objeto al Concejal Don
Elias Paera Perez.

Y no habiendo mas asuntos de que tratar, se levanto la
sesion siendo las veintitres horas, de la que se extiende la pre-
sente acta que firman todos los señores asistentes conmigo el
Secretario de que certifico.



Visto Acordado

José Juan

José Rujed

Luis Trigo

José Manuel Sarta

Rafael Poggio

Juan Salla

Faime Sala

Yelis Ullas

Ornstein

Arxiu Municipal de Sant Joan d'Alacant

PDF 49

6 de febrer de 1925

Acta de sessió extraordinària	Assistents	En la Villa de San Juan de Alicante à seis de febrer de mil novecientos veinti- cinco. Siendo las veinte horas se reunió en el Salon de Sesions de la Casa Lon- gocial las señores que constan al margen que con D. Manuel Pastor Gineira que se halla enfermo, forman la totalidad del Ayuntamiento pleno de esta Villa, bajo la Presidencia del Señor Alcalde D. Isidro Poma des Ferraguna al objeto de celebrar sesión ex- traordinaria convocada por dicho Sr. Alcalde con arreglo al Artº 129 del
D.	Isidro Benades Ferraguna	
.	Josi Juan Espinós	
.	Josi Pujol Páramo	
.	Josi Genar Sellers	
.	Feliu Gleda Pastor	
.	Manu Gualba Pastor	
.	Josias Poma Peris	
.	Jaime Sala Osarone	
.	Paujal Lopez Sanchez	


Estaduto municipal vigente.

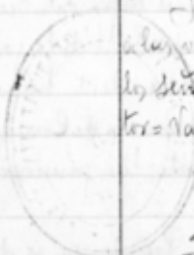
Obierta la sesión por la Presidencia, de su orden se dio lectura por el infrascrito Secretario del acta de la anterior, siendo aprobada por unanimidad, volviéndose por el mismo Secretario la obligación que tienen de firmarla.

En el momento se dio cuenta por la Presidencia de la dimisión presentada por D. Manuel Pastor Jelicio del cargo de Concejal de esta Corporación fundada en motivo de salud; y el Ayuntamiento en vista de los razones que expone el Sr. ^{Pastor} y de la certificación facultativa que se acompaña por unanimidad se acordó aceptar la indicada dimisión.

Uto segundo se dio cuenta del expediente intermedio para acreditar la excepción de celebración de concurso para llevar a efecto la emisión de obligaciones acordada por este Ayuntamiento en sesión de día y nueve de Enero anterior. Visto el indicado expediente y resultando debidamente justificada por los informes emitidos la excepción de que se trata, el Ayuntamiento, después de breve discusión y en votación nominal:

- 1º Declarar la excepción de necesidad de concurso para la emisión de obligaciones de referencia como comprendido el caso en el nº 2º del Artº 164 del Estatuto y de conformidad al 165.
- 2º Que se proceda a la emisión de cuarenta obligaciones mediante suscripción pública sin asegurar, designándose para autorizarlas al Alcalde Don Pedro Barrios Torrealba, Depositario Don Jaime Sala Navarro, e Interventor Don Basilio Sala Ortola, cuya suscripción se anunciará por el plazo de cinco días a fin de que concurren a ella cuantas personas lo consideren oportuno, y en el caso de resultar cubierta la suscripción mas de una vez se determine proporcionalmente el número de obligaciones que correspondan a cada suscriptor.
- 3º Que una vez se hayan hecho efectivas las obligaciones cuya emisión se acuerda se requiera a Doña Abayolena Novina Frutos y hermanos propietarios del terreno que se ha de adquirir, cuyo terreno consiste en una parcela que mide una superficie de


 once mil doscientos diez y ocho metros cuadrados, dentro de cuya porción se comprende una parcela que los señores de Novina tienen vendida a Evranvaz y Oblicidad S. O. de seiscientos seis metros cuadrados por lo que la superficie líquida que ha de adquirir el Ayuntamiento es de diez mil seiscientos doce metros cuadrados, siendo los lindos de toda la porción: Oeste, espaldas de la Calle Mayor; higuera de los Potos en medio; Norte, Calle del Albar, brezal en medio y casa de Doña Dolores Ferrandín; Sur Jaime García y D. Francisco Blanes y Sur las de Doña Teresa Juan Alemán y Monte Limano Chiment, y es parte que se segregó de una hacienda denominada "Hacienda de S. Gaspar, situada en la Huerfana de Alicante, término de San Juan, comprensiva de veintinueve tabullas y veinte octavas, para que dentro del término de ocho días señalen el precio del indicado terreno y ello en cumplimiento de lo que dispone el Art. 1.º del Reglamento de Obras, servicios y bienes Municipales de 14 de Julio de 1924 y de su resultado se acordará.


 No habiendo mas asuntos de que tratar se levanta la sesión a las veintinueve horas, extendiéndose la presente acta que firman todos los señores asistentes, de que yo el Secretario certifico. = Entre líneas = Pastors = Vale Gustavo Brea

Jaime Gula Rafael Poggio

Yelis Cledo Juan Juan

José Lina Lias Buezo

José Rojas

Juan Puch

M. M. M.

Arxiu Municipal de Sant Joan d'Alacant

PDF 49

26 de febrer de 1925

Acta de sessió extraordinària	Assistents	En la Villa de San Juan de Alicante a veintiseis de febrero de mil novecientos veinticinco. Siendo las veinte y ocho horas se comienza en el Salón de Sesiones de la Casa Comunal los señores que constan al margen componiendo la totalidad del Ayun- tamiento pleno de esta Villa, bajo la Presidencia del Sr. Alcalde D. Pedro Pineda Torregrosa, al objeto de celebrar sesión extraordinaria convocada por dicho Sr. Alcalde en virtud del art. 129 del Estatuto Municipal vigente.
	D. Pedro Pineda Torregrosa José Juan Espino José Sijal Páramo José Luis Sella Jesús Flech Pastor Juan Gualter Pastor Cristóbal Jara Orts Blas Ponsa Pons Jaime Vela Navas Rafael Vazquez Vazquez	
	Abierta la sesión por la Presidencia de su orden se dió lectura por el infrascripto Secretario al acta de la anterior siendo aprobada por unanimidad, admitiéndose por el mismo Secretario a los señores presentes la obligación que tienen de firmarla.	
	Acto segundo se dió cuenta de la tasación pericial realizada por los peritos designados por este Ayuntamiento y por los propietarios de los terrenos que forman parte de la finca denominada "Hacienda de S. Yago", que adquiere este Ayuntamiento para la realización del proyecto de subsanación y saneamiento de los indicados terrenos que miden una superficie de once mil doscientos diez y ocho metros cuadrados dentro de la cual se comprende una parcela de seiscientos seis metros cuadrados que los señores tienen enajenada a la S. O. Fran- cías y Electricidad, por lo que la superficie definitiva que ha de adquirir este Ayuntamiento es de diez mil seiscientos diez y ocho metros cuadrados; de cuya tasación resulta que los indicados peritos fijan unanimemente y de común acuerdo la cantidad de trece mil doscientos sesenta y cinco pesetas como valor en venta de la indicada superficie de terrenos que mide diez mil seiscientos diez y ocho metros cuadrados y el Ayuntamiento visto el justiprecio indicado y considerando que además de merecerle entera fe y crédito los señores facultados que han llevado a cabo la misma lo estiman razonable y justo, en votación nominal se acordó por unanimidad aprobar la indicada tasación y fijar por tanto como precio para la adquisición de aque-	

Los terrenos la expresada cantidad de tres mil doscientas suenta y cinco pesetas, a cuyo efecto se acordó tambien por unanimidad autorizar al Sr. Alcalde Presidente D. Pedro Barrios Ferraguna para que en nombre y representacion de esta Corporacion compareca ante el Notario Publico a otorgar la oportuna escritura de compra de los referidos terrenos a favor de este Municipio por la indicada cantidad, de la cual entregará a los compradores diez mil pesetas que constan en el Presupuesto para ellos, a cuenta del precio de la venta, obligandose a entregar el Ayuntamiento a los vendedores el resto de tres mil doscientas sesenta y cinco pesetas dentro del plazo maximo de seis meses previa legalizacion del oportuno credito para ellos, sin que por este compromiso queden hipotecados ni gravados los terrenos adquiridos.

Y no habiendo mas asuntos de que tratar se levantó la sesion a las veintima horas, extendiendose la presente acta que firman todos los señores asistentes, de que yo el Secretario certifico. Pedro Barrios



Salvador Lopez
Jaime Sala
Yelis Udo
José Linares
José Puig
Eutasio Sosa
Juan Sella
Elias Baeza

Ocupa
 de sesion ordinaria del
 Ayuntamiento pleno

Asistentes
 1. Pedro Barrios Ferraguna
 1. José Juan Barrios
 1. José Puig Ramón

En la Villa de San Juan de Alicante a
 dos de Mayo de mil novecientos
 cinco. Como se ve en el
 reunió el Ayuntamiento pleno de

TRANSCRIPCIÓ D'ACTES DELS PLENS MUNICIPALS Relacionades amb el projecte d'ampliació i urbanització parcial de la Vila de Sant Joan d'Alacant de 1941

AMSJA

DOCUMENTS DIGITALITZATS

Actes Plens

PDF 60 anys 1939-1941

Acta 16 de gener de 1941

En la Villa de San Juan de Alicante, a dieciséis de enero de mil novecientos cuarenta y uno. Siendo las diecinueve horas, se reunieron en el Salón de sesiones de la Casa Consistorial, los señores del margen, componentes de la totalidad de la Comisión Gestora del Ayuntamiento de esta Villa, al objeto de celebrar la sesión correspondiente a este día, bajo la presidencia del Sr. Alcalde D. José Sala Gosálbez, quien declaró abierta la sesión y de su orden se dio lectura por el infrascrito Secretario del acta ordinaria anterior, siendo por unanimidad aprobada, advirtiéndose por el mismo Secretario a los señores presentes la obligación que tienen de firmarla.

...

Acto seguido también se dio cuenta y la Comisión quedó enterada de la nueva tarifa de Tranvías y Electricidad S.A. de Alicante, que remite la Dirección de la Compañía; acordándose que por el Sr. Alcalde D. José Sala Gosálbez, en unión con los de Muchamiel y San Vicente, interesen de quien corresponda, que la expedición de Idas y Vueltas a ambos pueblos sea durante todo el día, quedando sin efecto la hora tope de las nueve de la mañana, ya que de persistir en ello, se xxx⁵² (causaría) grande perjuicio a los que, no teniendo obligación de trasladarse a la Capital para asistir al trabajo, tienen necesidad de ir a Alicante para otros asuntos, a más que retrasaría a muchos vecinos y forasteros de la citada Ciudad, el viajar por estos pueblos.

...

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se levantó la sesión a las veinte y una horas, de la que se extiende la presente acta, que firman todos los señores asistentes de que yo, el Secretario certifico.

Asistentes

D. José Sala Gosálbez

D. Vicente Orts Ivorra

D. Juan Carrillo Baldaquí

D. Francisco Mira Soler

D. Salvador Ferrándiz Alberola

D. José Quereda Pérez

D. Rafael Pastor Moñinos

Secretario

D. Basilio Sala Ortolá

52. No es pot llegir aquesta paraula. Pel context he posat entre parèntesi "causaría" per entendre millor tot el text.

AMSJA
 DOCUMENTS DIGITALITZATS
 Actes Plens
 PDF 60 anys 1939-1941
Acta 3 de març de 1941

En la Villa de San Juan de Alicante, a tres de marzo de mil novecientos cuarenta y uno: Siendo las diecinueve horas, se reunieron en el Salón de sesiones de la Casa Consistorial, los señores del margen, componentes de la totalidad de la Comisión Gestora del Ayuntamiento de esta Villa, al objeto de celebrar la sesión correspondiente a este día, bajo la presidencia del Sr. Alcalde D. José Sala Gosálbez, quien declaró abierta la sesión y de su orden se dio lectura por el infrascrito Secretario del acta ordinaria anterior, siendo por unanimidad aprobada, advirtiéndose por el mismo Secretario a los señores presentes la obligación que tienen de firmarla.

...

Acto seguido fue presentado al Ayuntamiento pleno, el proyecto de ensanche y urbanización parcial que ha redactado el Ingeniero D. José Seva Ivorra, presentado un triplicado ejemplar, compuesto de plano, memoria descriptiva, redacción de las parcelas y casas que han de ser expropiadas y presupuesto. Después de un detenido estudio de todo ello y ajustándose a las instrucciones que se dieron a dicho facultativo, el Ayuntamiento acordó por unanimidad aprobar dicho proyecto y llevarlo a ejecución cuanto antes, porque resuelve el problema del ensanche de la Villa, dando tiempo deseado por la opinión general, y al mismo tiempo disminuiría el paro obrero que tan internamente se deja sentir en nuestra población. Mas no pudiendo por el momento realizar este plan de ensanche en su totalidad a causa del dispendio que originaría, y que no puede efectuar actualmente el municipio, se acuerda por unanimidad: 1º Prolongar la Avenida del General Mola que se denominará en lo sucesivo de José Antonio **-La Rambla-**, como la Avenida de la cual es continuación en la forma que se indica en el plano, hasta que se titulará plaza de la "Victoria" **-plaça José Sala-** conservando el arroyo (RAE: Parte de la calle donde suelen correr las aguas) y las aceras las dimensiones existentes en la actualidad; 2º A partir de dicha plaza la prolongación de la Avenida recibirá el nombre de "General Mola" **-Jaume I-**. 3º Perpendicularmente a la Avenida de José Antonio se abrirá una calle que se denominará "Alcázar de Toledo" **-Mercat-** y otra titulada de la "Paz" **-Mossèn Pedro Mena i Tomàs Capelo-**; 4º Paralelamente a la Avenida de José Antonio y por el lado Norte se urbanizará otra calle, que se llamará "Crucero Baleares" **-L'Ordana-**, la cual quedará limitada por ahora en el tramo comprendido entre las de la "Paz" y "Alcázar de Toledo"; 5º Se procederá, previos los trámites reglamentarios, a la urbanización de la zona mencionada anteriormente, detallada en la memoria del Sr. Ingeniero y se requerirá a la Compañía "Tranvías y Electricidad- S.A." para que proceda a la modificación del trazado de la vía en la forma propuesta en el proyecto. 6º que se exponga éste al público con todos los documentos que lo integran, por el plazo de 30 días, para examen del vecindario y reclamaciones, y una vez transcurrido este plazo el Ayuntamiento resolverá.

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se levantó la sesión a las veinte y una horas, de la que se extiende la presente acta, que firman todos los señores asistentes de que yo, el Secretario certifico.

Asistentes

D. José Sala Gosálbez
D. Vicente Orts Ivorra
D. Juan Carrillo Baldaquí
D. Francisco Mira Soler
D. Salvador Ferrándiz Alberola
D. Rafael Pastor Moñinos
D. José Quereda Pérez

Secretario

D. Basilio Sala Ortola

AMSJA

DOCUMENTS DIGITALITZATS

Actes Plens

PDF 60 anys 1939-1941

Acta 1 de maig de 1941

En la Villa de San Juan de Alicante, a primero de mayo de mil novecientos cuarenta y uno: Siendo las diecinueve horas, se reunieron en el Salón de sesiones de la Casa Consistorial, los señores del margen, componentes de la totalidad de la Comisión Gestora del Ayuntamiento de esta Villa, bajo la presidencia del Sr. Alcalde D. José Sala Gosálbez, al objeto de celebrar la sesión correspondiente a este día y declarando que fue abierta la sesión por la presidencia, de su orden se dio lectura del acta anterior, siendo por unanimidad aprobada, advirtiéndose por el mismo Secretario a los señores presentes la obligación que tienen de firmarla.

...

En el momento se dio cuenta y la Comisión Gestora quedó enterada, de que con fecha 24 de abril anterior y por la Junta Provincial de Sanidad, había sido aprobado el proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, formado por el Ingeniero D. José Seva Ivorra.

...

Inmediatamente manifestó el Sr. Alcalde-Presidente, que como no ignoraban los señores presentes, era propósito de esta Corporación Gestora desde su constitución llevar a efecto el ensanche y urbanización parcial de esta Villa que la opinión general demanda desde hace mucho tiempo, con lo cual se xxxx⁵³ (solucionaría) en lo posi-

53. No es pot llegir aquesta paraula. Pel context he posat entre parèntesi "solucionaría" per entendre millor tot el text.

ble el paro obrero que en esta población ha adquirido un carácter muy agudo creando una situación angustiosa a muchas familias que no pueden por este motivo atender a las más indispensables necesidades de la vida, como también era propósito de la Corporación, incluir en el presupuesto de este Municipio para el actual año dicho presupuesto para no tener necesidad de añadir a ningún empréstito y economizar de este modo el pago de intereses y otros gastos que sin duda alguna se elevarían a una crecida suma. Por ello propone a la Comisión Gestora:

con el carácter urgente.

1º

Que se reforme proyecto por facultativo competente comprensivo del saneamiento de los terrenos indicados para destinarlos a la prolongación de la Avenida del General Mola y construcción de una plaza pública.

Que se adicione el presupuesto ordinario de este Ayuntamiento para el corriente año, el proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, formado por el Ingeniero D. José Seva Ivorra y aprobado por la Junta Provincial de Sanidad, contando como ingresos la venta de solares sobrantes de nuevas alineaciones que se adicionarán al Capº 5º Artº 5º del presupuesto de ingresos y como el total del proyecto en su primera como consta en la memoria formada por el indicado Sr. Ingeniero y que se añadirá al Capº 11, Artº 3º, partida 4ª del referido presupuesto y

2º Que sin pérdida de momento se proceda por la Comisión de Hacienda a formalizar la expresada adición, la que, una vez cumplidos los trámites reglamentarios será elevada al Ilustrísimo Sr. Delegado de Hacienda para su ulterior aprobación.

Enterados los señores de la Comisión Gestora de la moción de la Presidencia y reconociendo ser cierto lo manifestado por la misma y de urgente e imprescindible necesidad la realización de tales obras, por unanimidad se acordó aprobar lo propuesto por el Sr. Alcalde y que por la Comisión de Hacienda se proceda a instruir la antedicha adición, formando cabeza del expediente copia certificada del presente acuerdo.

Acto continuo y a propuesta de la Presidencia se acordó, que habiendo recaído aprobación definitiva en el proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, en los términos previstos en el Artº 184 del Estatuto Municipal y consideradas de utilidad pública las obras que aquel proyecto comprende y la necesidad de ocupación de los terrenos y edificios presupuestos en los planos, se requerirá a la Compañía de Tranvías y Electricidad S.A. y demás propietarios, para que manifiesten con la máxima brevedad a fin de resolver cuanto antes el paro obrero que tan graves caracteres presenta en esta localidad, el precio de los terrenos y casas de la propiedad de cada uno, afectadas por el proyecto de ensanche, cuyo original radica en estas oficinas significándoles que en el caso de demorar su contestación o si no hubiera acuerdo con esta Corporación en la valoración de los terrenos y casas mencionadas, se

procederá con la rapidez que exige el bien público en los términos dispuestos en los artículos 186 al 189 del mencionado cuerpo legal.

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se levantó la sesión a las veinte horas y treinta minutos, de la que se extiende la presente acta, que firman todos los señores asistentes conmigo el Secretario de que certifico = todo lo punteado = no = vale.

Asistentes:

D. José Sala Gosálbez
D. Vicente Orts Ivorra
D. Juan Carrillo Baldaquí
D. Francisco Mira Soler
D. Salvador Ferrándiz Alberola
D. Rafael Pastor Moñinos
D. José Quereda Pérez

Secretario

D. Basilio Sala Ortolá

AMSJA

DOCUMENTS DIGITALITZATS

Actes Plens

PDF 60 anys 1939-1941

Acta 16 de maig de 1941

En la Villa de San Juan de Alicante, a dieciséis de mayo de mil novecientos cuarenta y uno: Siendo las diecinueve horas, se reunieron en el Salón de Actos de la Casa Consistorial, los señores del margen, componentes de la totalidad de la Comisión Gestora del Ayuntamiento de esta Villa, al objeto de celebrar la sesión correspondiente a este día, bajo la presidencia del Sr. Alcalde D. José Sala Gosálbez, quien declaró abierta la sesión y de su orden se dio lectura por el infrascrito Secretario del acta ordinaria anterior, siendo por unanimidad aprobada, advirtiéndose por el mismo Secretario a los señores presentes la obligación que tienen de firmarla.

En el momento se leyeron los Boletines y demás correspondencia oficial recibida después de la última sesión, acordándose el más exacto cumplimiento a las órdenes y circulares contenidas en las mismas.

Acto seguido se dio cuenta del oficio del Sr. Ingeniero Director de “Tranvías y Electricidad S.A.” de Alicante de fecha de hoy en el cual acepta el precio de una peseta setenta y cinco céntimos por metro cuadrado de los terrenos de la propiedad de dicha Compañía, que ha de adquirir este municipio para las obras de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, cuyo proyecto ha sido formado por el Ingeniero D. José Seva Ivorra y aprobado por la Junta Provincial de Sanidad. Enterada la Comisión Gestora

del indicado oficio, por unanimidad acordó adquirir por el referido precio los terrenos de Tranvías y Electricidad S.A. afectados por el mencionado proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa y la adquisición de los seis mil setecientos ochenta y nueve metros, setenta y cuatro decímetros cuadrados que miden los expresados terrenos, por la cantidad de once mil setecientas seis pesetas ochenta y siete céntimos a cuyo efecto se acordó también por unanimidad autorizar al Sr. Alcalde-Presidente D. José Sala Gosálbez, para que en nombre y representación de esta Corporación comparezca ante Notario público a otorgar la oportuna escrituras de compra de los repetidos terrenos a favor de este Ayuntamiento, por la indicada cantidad, haciéndose constar a los efectos de su emisión de Derechos reales, que en el expediente instruido para el ensanche y urbanización parcial de esta Villa, se han cumplido los trámites marcados en el Estatuto Municipal de 8 de Marzo de 1924 y Reglamento de obras y servicios municipales de 14 de Junio del mismo año, y que el artículo 56 del indicado Reglamento reconoce el derecho a disfrutar de los beneficios concedidos por las Leyes de 18 de Marzo de 1895 modificada por la de 8 de Febrero de 1907.

...

Inmediatamente y previo informe facultativo de la Comisión Gestora acordó fijar en seis pesetas el metro cuadrado, como precio para la venta de los terrenos sobrantes de nuevas alineaciones del proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa y destinadas a la edificación, y que las peticiones de solares se formularán por escrito, presentándose en la Secretaría del Ayuntamiento durante el plazo de quince días y horas de oficina.

...

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se levantó la sesión a las veinte horas y treinta y siete minutos, de la que se extiende la presente acta, que firman todos los señores asistentes de que yo, el Secretario certifico.

Asistentes

D. José Sala Gosálbez
D. Vicente Orts Ivorra
D. Juan Carrillo Baldaquí
D. Francisco Mira Soler
D. Salvador Ferrándiz Alberola
D. Rafael Pastor Moñinos
D. José Quereda Pérez

Secretario

D. Basilio Sala Ortolá

AMSJA

DOCUMENTS DIGITALITZATS

Actes Plens

PDF 60 anys 1939-1941

Acta 2 de juny de 1941

En la Villa de San Juan de Alicante, a dos de Junio de mil novecientos cuarenta y uno: Siendo las diecinueve horas, se reunieron en el Salón de sesiones de la Casa Consistorial, los señores del margen, componentes de la totalidad de la Comisión Gestora del Ayuntamiento de esta Villa, al objeto de celebrar la sesión correspondiente a este día, bajo la presidencia del Sr. Alcalde D. José Sala Gosálbez, quien declaró abierta la sesión y de su orden se dio lectura al acta de la anterior, siendo por unanimidad aprobada, advirtiéndose por el mismo Secretario a los señores presentes la obligación que tienen de firmarla.

...

Seguidamente se dio cuenta de la proposición presentada por D. Vicente Llinares Climent en la que señala la cantidad de una peseta setenta y cinco céntimos por metro cuadrado de los terrenos de la propiedad de dicho señor, que ha de adquirir este municipio para las obras de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, cuyo proyecto ha sido formado por el Ingeniero D. José Seva Ivorra y aprobado por la Junta Provincial de Sanidad. Visto por la Comisión Gestora el precio indicado, y teniendo en cuenta que no difiere del calculado por el Sr. Ingeniero en el presupuesto de las obras, por unanimidad y en votación nominal se acordó aprobarlo y fijar por tanto como precio para la adquisición de los treinta y siete metros cuadrados que mide la parcela nº 20 del plano de ensanche, propiedad del Sr. Llinares Climent, la cantidad de sesenta y cuatro pesetas setenta y cinco céntimos, a cuyo efecto se acordó también por unanimidad autorizar al Sr. Alcalde Presidente D. José Sala Gosálbez, para que en nombre y representación de la Corporación, comparezca ante Notario público a otorgar la oportuna escritura de compra del repetido terreno a favor de este Ayuntamiento por la indicada cantidad, haciéndose constar a los efectos de exención de Derechos Reales, que en el expediente instruido para ensanche y urbanización parcial de esta Villas, en el cual se halla enclavado el terreno que se adquiere, se han cumplido los trámites marcados en el Estatuto Municipal de 8 de Marzo de 1924 y Reglamento de obras y servicios municipales de 14 de Junio⁵⁴ del mismo año, y que el artículo 56 del indicado Reglamento reconoce el derecho a disfrutar de los beneficios concedidos por las leyes de 18 de Marzo de 1898⁵⁵ modificada por el de 8 de Febrero de 1907.

Acto seguido se dio igualmente cuenta de la proposición presentada por D. Antonio Gosálbez Ripoll, en la que señala la cantidad de una peseta setenta y cinco céntimos por metro cuadrado de los terrenos de la propiedad de dicho señor, que ha de adquirir este municipio para las obras de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, y que en el plano forman parte de los que constan a nombre de Bautista Gosálbez Gadea,

54. 14 de Julio.

55. 1895.

cuyo proyecto ha sido formado por el Ingeniero D. José Seva Ivorra y aprobado por la Junta Provincial de Sanidad. Visto por la Comisión Gestora el precio indicado y teniendo en cuenta que no difiere del calculado por el Sr. Ingeniero en el presupuesto de las obras por unanimidad y en votación nominal se acordó aprobarlo y fijar por tanto como precio para la adquisición de los setecientos cincuenta y tres metros cuadrados que mide el expresado terreno, la cantidad de mil trescientas diez y siete pesetas setenta y cinco céntimos, a cuyo efecto se acordó también por unanimidad autorizar al Sr. Alcalde presidente D. José Sala Gosálbez, para que en su nombre y representación de la Corporación, comparezca ante Notario público a otorgar la oportuna escritura de compra del referido terreno a favor de este Ayuntamiento por la indicada cantidad, haciéndose constar a los efectos de exención de Derechos Reales, que en el expediente instruido para ensanche y urbanización parcial de esta Villa, en el cual se halla enclavado el terreno que se adquiere, se han cumplido los trámites marcados en el Estatuto Municipal de 8 de Marzo de 1924 y Reglamento de obras y servicios municipales de 14 de Junio del mismo año, y que el artículo 56 del mencionado Reglamento reconoce el derecho a disfrutar de los beneficios concedidos por las leyes de 18 de Mayo de 1898 modificada por la de 8 de Febrero de 1907.

Acto continuo se dio también cuenta de la proposición presentada por D. Vicente Gosálbez Lledó, en la que señala la cantidad de una peseta setenta y cinco céntimos por metro cuadrado de los terrenos de la propiedad de dicho señor, que ha de adquirir este municipio para las obras de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, que en el plano constan a nombre Teresa Lledó Planelles, Vicente Gosálbez, cuyo proyecto ha sido aprobado por la Junta Provincial de Sanidad. Visto por la Comisión Gestora el precio indicado y teniendo en cuenta que no difiere del calculado por el Sr. Ingeniero en el presupuesto de las obras, por unanimidad y en votación nominal se acordó aprobarlo y fijar por tanto como precio para la adquisición de los setenta y ocho metros cuadrados que mide el expresado terreno, la cantidad de ciento diecinueve pesetas, a cuyo efecto se acordó lo mismo por unanimidad, autorizar al Sr. Alcalde Presidente D. José Sala Gosálbez, para que en nombre y representación de la Corporación comparezca ante Notario público a otorgar la oportuna de compra del repetido terreno a favor de este Ayuntamiento por la indicada, haciéndose constar a los efectos de exención de Derechos Reales, que en el expediente instruido para el ensanche y urbanización parcial de esta Villa en el cual se halla enclavado el terreno que se adquiere, se han cumplido los trámites marcados en el Estatuto Municipal de 8 de Marzo de 1924 y Reglamento de obras y servicios municipales de 14 de Junio del mismo año, y que el artículo 56 del indicado Reglamento, reconoce el derecho a disfrutar de los beneficios concedidos por las leyes de 18 de Mayo de 1898 modificadas por la de 8 de Febrero de 1907.

A continuación se dio lo mismo cuenta de la proposición presentada por D. Vicente Ivorra Pérez, en la que fija la suma de dos mil pesetas por la casa de su propiedad y señala la cantidad de una peseta setenta y cinco céntimos por metro cuadrado de los terrenos también de la propiedad de señor, todo lo cual he de adquirir este municipio para las obras de ensanche y urbanización parcial de esta Villa y que en el plano constan a nombre de José Orts Pérez, cuyo proyecto ha sido formado por el Ingeniero D.

José Seva Ivorra y aprobado por la Junta Provincial de Sanidad. Visto por la Comisión Gestora los precios indicados y teniendo en cuenta que no difiere en nada de los calculados por el Sr. Ingeniero en el presupuesto de las obras, por unanimidad y en votación nominal se acordó aprobarlas y fijar por tanto como precios para la adquisición de la casa y de los mil treinta y siete metros cuadrados que mide el expresado terreno, la cantidad de tres mil ochocientos catorce pesetas setenta y cinco céntimos, a cuyo efecto se acordó igualmente por unanimidad autorizar al Sr. Alcalde Presidente D. José Sala Gosálbez, para que en nombre y representación de la Corporación comparezca ante Notario público a otorgar la oportuna escritura de compra de la casa y terreno repetido, a favor de este Ayuntamiento por la indicada cantidad, haciendo constar a los efectos de expresión de Derechos Reales, que en el expediente instruido para el ensanche y urbanización parcial de esta Villa, en el cual se hallan enclavados la casa y terreno que se adquieren, se han cumplido los trámites marcados en el Estatuto Municipal de 8 de Marzo de 1924 y Reglamento de obras y servicios municipales de 14 de Junio del mismo año, y que el artículo 56 del indicado Reglamento reconoce el derecho a disfrutar de los beneficios concedidos por las Leyes de 18 de Marzo de 1895 modificada por la de 8 de Febrero de 1907.

Incontinente se dio cuenta de las instancias presentadas por D. Ramón Ferrándiz Alberola, D. Salvador Ferrándiz Alberola, D. Francisco Gosálbez Ripoll, D. Francisco Gosálbez Ferrándiz, D. José Gosálbez Ramos, D. Luis Ferrándiz Alberola, D. Juan Sánchez Martínez, D. Roque Valero Mas y Dña. Clotilde Baeza Sirvent, en los que cada uno solicita adquirir un solar de los terrenos sobrantes de nuevas alineaciones del proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa y de los terrenos expropiados a la “Compañía Tranvías y Electricidad S.A.”, al objeto de construir en ellas edificios destinados a vivienda; y la Comisión Gestora interesada, acordó pasar a informe de la Comisión de Policía Urbana y Rural de este Ayuntamiento.

...

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se levantó la sesión a las veinte y una horas, de la que se extiende la presente acta, que firman todos los señores asistentes de que yo, el Secretario certifico.

Asistentes

D. José Sala Gosálbez
D. Vicente Orts Ivorra
D. Juan Carrillo Baldaquí
D. Francisco Mira Soler
D. Salvador Ferrándiz Alberola
D. José Quereda Pérez
D. Rafael Pastor Moñinos

Secretario

D. Basilio Sala Ortolá

AMSJA
DOCUMENTS DIGITALITZATS
Actes Plens
PDF 60 anys 1939-1941

Acta 16 de juny de 1941

En la Villa de San Juan de Alicante, a dieciséis de Junio de mil novecientos cuarenta y uno: Siendo las diecinueve horas, se reunieron en el Salón de sesiones de la Casa Consistorial, los señores del margen, componentes de la totalidad de la Comisión Gestora del Ayuntamiento de esta Villa, al objeto de celebrar la sesión correspondiente a este día, bajo la presidencia del Sr. Alcalde D. José Sala Gosálbez, quien declaró abierta la sesión y de su orden se dio lectura al acta de la anterior, siendo por unanimidad aprobada, advirtiéndose por el infrascrito Secretario a los señores presentes la obligación que tienen de firmarla.

...

Acto seguido se dio cuenta de los expedientes que se instruyeron a petición de D. Ramón Ferrándiz Alberola, D. Salvador Ferrándiz Alberola, D. Francisco Gosálbez Ripoll, D. Francisco Gosálbez Ferrándiz, D. José Gosálbez Ramos, D. Luis Ferrándiz Alberola, D. Juan Sánchez Martínez, D. Roque Valero Mas y D^a Clotilde Baeza Sirvent, en los que solicitan adquirir cada uno, un solar de los terrenos de este Municipio, sobrantes de nuevas alineaciones del proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa cuyos solares miden tres metros noventa centímetros de fachada, el de D. Ramón Ferrándiz Alberola, por treinta metros de fondo que hacen un total de cuatrocientos diez y siete metros cuadrados; diez metros de fachada, el de D. Roque Valero Mas, por igual fondo de treinta metros, que hacen un total de trescientos metros superficiales; diez metros de fachada, el de D. Luis Ferrándiz Alberola, por el mismo fondo de treinta metros, que hacen un total de trescientos metros cuadrados; ocho metros cincuenta centímetros de fachada, el de D. Salvador Ferrándiz Alberola, por igual fondo de treinta metros, que hacen un total de doscientos cincuenta y cinco metros superficiales, y ocho metros de fachada, los de D. Francisco Gosálbez Ripoll, D. Francisco Gosálbez Ferrándiz, D. José Gosálbez Ramos, D. Juan Sánchez Martínez y D^a Clotilde Baeza Sirvent, por idéntico fondo de treinta metros y que hacen un total de doscientos cuarenta metros cuadrados, cada uno de los solares de dichos señores, al objeto de construir en ellos un edificio destinado a vivienda en cada uno de los solares de referencia. Visto por la Corporación Municipal los indicados expedientes, y resultando que la Comisión de Policía Urbana y Rural de este Municipio, informa que no hay inconveniente en acordar a la enajenación de las parcelas que se solicitan, por tratarse de terrenos o solares sobrantes destinados a la edificación y venta pública, según el expresado proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa; que el precio que ofrece cada uno de seis pesetas por metro cuadrado es admisible por ser el fijado por esta Comisión Gestora en sesión del día 16 de Mayo anterior para la venta de dichos terrenos, y que es compatible este Ayuntamiento para acordar la enajenación de los terrenos que se trata de adquirir, con arreglo al nº 25 del artº150 del Estatuto Municipal;

la Comisión Gestora, previa inhibición del Gestor D. salvador Ferrándiz Alberola, en votación nominal y por unanimidad acordó:

1º Vender a D. Ramón Ferrándiz Alberola, el terreno que solicita adquirir y que se indica anteriormente lindante por frente u Oeste, con prolongación de Avenida de José Antonio; Sur o derecha, terrenos del Ayuntamiento; Norte o izquierda, con solar de D. Filiberto Quereda Sala y tierras de D. Rafael García Gosálbez, y por espaldas o Este, terrenos de D. Vicente Llinares Climent, por el precio de dos mil quinientas pesetas.

2º Vender a D. Salvador Ferrándiz Alberola, el terreno que solicita adquirir y que anteriormente se indica lindante por frente u Oeste, con prolongación de Avenida de José Antonio; Sur o derecha terrenos del Ayuntamiento; Norte o izquierda con solar acordado vender a D. ramón Ferrándiz Alberola, y por espaldas o Este, terrenos de D. Vicente Llinares Climent, por el precio de mil quinientas treinta pesetas.

3º Vender a D. Francisco Gosálbez Ripoll, el terreno que solicita adquirir y que se indica anteriormente lindante por frente u Oeste con prolongación de Avenida de José Antonio; Sur o derecha. Terrenos del Ayuntamiento; Norte o izquierda con solar, acordado vender a D. salvador Ferrándiz Alberola, y por espaldas o Este, terrenos de D. Vicente Llinares Climent, por el precio de mil cuatrocientas cuarenta pesetas.

4º Vender a D. Francisco Gosálbez Ferrándiz, el terreno que solicita adquirir y que anteriormente se indica, lindante por frente u Oeste, con prolongación de Avenida de José Antonio; Sur o derecha, terrenos del Ayuntamiento; Norte o izquierda, con solar acordado vender a D. Francisco Gosálbez Ripoll, y espaldas o Este, terrenos de D. Vicente Llinares Climent, por el precio de mil cuatrocientas cuarenta pesetas.

5º Vender a D. José Gosálbez Ramos, el terreno que solicita adquirir y que se indica anteriormente lindante por frente u Oeste, con prolongación de Avenida de José Antonio; Sur o derecha, terrenos del Ayuntamiento; Norte o izquierda, con solar acordado vender a D. Francisco Gosálbez Ferrándiz, y por espaldas o Este, terrenos de D. Vicente Llinares Climent, por el precio de mil cuatrocientas cuarenta pesetas.

6º Vender a D. Luis Ferrándiz Alberola, el terreno que solicita adquirir y que anteriormente se indica, lindante por frente u Oeste, con prolongación de Avenida de José Antonio; Sur o derecha, calle en proyecto llamada 18 de Julio; Norte o izquierda, con solar acordado vender a D. José Gosálbez Ramos, y por espaldas o Este terrenos de D. Vicente Llinares Climent, por el precio de mil ochocientas pesetas.

7º Vender a D. Juan Sánchez Martínez, el terreno que solicita adquirir y que se indica anteriormente lindante por frente u Oeste, con prolongación de Avenida de José Antonio; Sur o derecha terreno del Ayuntamiento; Norte o izquierda calle en proyecto llamada 18 de Julio, y por espaldas o Este, resto de finca de que se segrega, por el precio de mil cuatrocientas cuarenta pesetas.

8º Vender a D. Roque Valero Mas, el terreno que solicita adquirir y que anteriormente se indica, lindante por frente u Oeste con prolongación de Avenida de José Antonio; Sur o derecha terrenos del Ayuntamiento; Norte o izquierda, con solar acordado vender a D. Juan Sánchez Martínez, y por espaldas o Este, resto de finca de que se segrega, por el precio de mil ochocientas pesetas.

9º Vender a D^a Clotilde Baeza Sirvent, el terreno que solicita adquirir y que se indica anteriormente por frente u Oeste, con prolongación de Avenida de José Antonio; Sur o derecha, terrenos del Ayuntamiento; Norte o izquierda con solar acordado vender a D. Roque Valero Mas, y por espaldas o Este, resto de finca de que se segrega, por el precio de mil cuatrocientas cuarenta pesetas.

10º Fijar como obligación de cada comprador, la de principiar la edificación en el plazo de seis meses a contar desde el día en que se otorgue la escritura de venta; dejar terminada la obra dentro del plazo de diez y ocho meses; de que la fachada del edificio tenga cuatro metros setenta y cinco centímetros de altura; de que el enlucido de la misma se ajuste a las reglas que establezca la Alcaldía; abonar la mitad de los gastos que originen el embaldosado de la acera de la casa que se construya cuyas obras realizará el Ayuntamiento, y pagar la escritura matriz además de la copia que tiene obligación. Dichas parcelas son partes que se segregan para que formen fincas independientes de la que sigue: Tres tahúllas cinco octavos, y veinticinco brazas o sean cuarenta y cuatro áreas, setenta y cinco centiáreas, setenta y cuatro decímetros cuadrados de tierra huerta, con olivos y algarrobos, situada en la partida de los Pozos, término de esta Villa de San Juan, que linda por Este con los de Pascual Sevilla y Manuel Fluixá; por Oeste, con los de José Gosálbez, José Orts y Jaime Sala; por Norte las de María Bernabeu, y por Sur, las de José Pastor y Rosa Vizconte, y le pertenece al Ayuntamiento, por compra que hizo a la Compañía “Tranvías y Electricidad S. A.”, según escritura otorgada ante el Notario de esta Villa D. Salvador Montesinos Bonet, de fecha de veinte de Mayo del corriente año y figura inscrita en tomo 338, libro 31, folio 247, número 1842 y

11º Autorizar al Sr. Alcalde-Presidente D. José Sala Gosálbez, para que en nombre y representación de esta Corporación, comparezca ante Notario público a otorgar las oportunas escrituras de venta de dichos terrenos.

A continuación se procedió a la discusión y aprobación definitiva de la adición al proyecto ordinario de este Municipio para el actual año de 1941, relativa al proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, formado por el Ingeniero D. José Seva Ivorra y aprobado por la junta Provincial de Sanidad, cuya adición aprobó la Comisión Gestora en sesión del día 1º de Mayo-anterior y fue formada por la Comisión de Hacienda, siendo suficiente el mismo de los reunidos para tomar acuerdo xxx⁵⁶, por cuanto ascienden a siete los señores Gestores, que componen la totalidad, yo, el Secretario, de orden de la Presidencia, di lectura al proyecto de Adición y al acuerdo de la Comisión Gestora, como también al expediente de tramitación de tal adi-

56. No s'entén el que està escrit.

ción, del que resulta que, durante los ocho días que permaneció expuesto al público y los ocho días siguientes, cuya exposición fue anunciada en los sitios de costumbre e xxx⁵⁷ del correspondiente edicto en el **Boletín Oficial de la provincia de 19 de Mayo último**⁵⁸, no fui objeto de reclamación alguna, después de cuya lectura los señores de la Comisión Gestora manifestaron haber quedado enterados y se procedió a la discusión de los correspondientes créditos que integran la adición leída, y no habiendo alteración alguna, el Sr. Presidente declaró suficientemente discutido el asunto, acordándose en definitiva y por unanimidad aprobar la adición de que se trata, quedando aumentados y fijados los ingresos y gastos del presupuesto ordinario del corriente año, en las cantidades siguientes...

...

Inmediatamente se dio cuenta de las instancias presentadas por D. Vicente Gosálbez Lledó, D. José Ramón Asensi y D^a Clotilde Baeza Sirvent, en los que cada uno solicita adquirir un solar en la parte izquierda de los terrenos obrantes de nuevas alineaciones del proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa y de los terrenos expropiados por este Ayuntamiento, al objeto de construir en ellas edificios destinados a vivienda; y la Comisión Gestora, enterada, acordó pasar a informe de la Comisión de Policía Urbana y Rural de este Municipio

...

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se levantó la sesión a las veinte y una horas, de la que se extiende la presente acta, que firman todos los señores asistentes de que yo, el Secretario certifico.

Asistentes

D. José Sala Gosálbez
D. Vicente Orts Ivorra
D. Juan Carrillo Baldaquí
D. Francisco Mira Soler
D. Salvador Ferrándiz Alberola
D. José Quereda Pérez
D. Rafael Pastor Moñinos

Secretario

D. Basilio Sala Ortolá

57. No s'entén el que està escrit.

58. Butlletí Oficial de la Província de data 19 de maig de 1941. Fotografia en la pàgina següent.

Boletín

DE LA PROVINCIA



Oficial

DE ALICANTE

Núm. 111

Lunes, 19 de Mayo

Año 1941

ADMINISTRACION MUNICIPAL

Alcaldía de Ondara

EDICTO

Hace saber: Que en sesión extraordinaria celebrada por este Ayuntamiento en diez del actual, se acordó considerar reproducido íntegramente en la misma a todos los efectos, el contenido de la sesión ordinaria celebrada el treinta de marzo último, en la que quedó adoptado el acuerdo relacionado con la redacción del tipo de interés de la operación concertada con el Banco de Crédito Local de España en veinte de septiembre de mil novecientos veinte y siete, y forma y plazos en que se ha de hacer efectivo el crédito pendiente a favor de dicha institución, importante cuarenta y tres mil doscientas setenta pesetas ochenta y tres céntimos.

Lo que se anuncia al público a los efectos del examen del mencionado acuerdo y oportunas reclamaciones que podrán verificarse durante el plazo de quince días hábiles a contar del siguiente al de la inserción del presente en el BOLETIN OFICIAL de la provincia.

Ondara, 13 de mayo de 1941.—
El Alcalde, Rubricado.

1916.

Alcaldía de San Juan de Alicante

EDICTO

Hace saber: Que por la Comisión Gestora de este Ayuntamiento, se ha acordado adicionar al presupuesto ordinario del corriente año, el proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta villa, formado por el Ingeniero don José Sevilla Ivorra y aprobado por la Junta Provincial de Sanidad, constando como ingresos la venta de solares sobrantes de nuevas alineaciones y como gastos el total del proyecto

en su primera parte como consta en la Memoria formada por el indicado señor Ingeniero, cuya adición queda expuesta al público en la Secretaría Municipal por plazo de ocho días, durante los cuales y ocho días más siguientes podrán presentarse las reclamaciones que se estimen pertinentes.

San Juan de Alicante, a 10 de mayo de 1941.—El Alcalde, Rubricado.

1902

Alcaldía de Sella

EDICTO

Don José M.^a Sebastián Cerdá, Alcalde Presidente del Ayuntamiento de esta villa de Sella.

Hago saber: Que la citada Corporación, a tenor de lo dispuesto en el artículo 439 del Estatuto de 8 de marzo de 1924, en sesión del día 2 del actual ha procedido a la designación de los vocales natos de las Comisiones de evaluación del repartimiento, resultando corresponder a los señores siguientes:

DE LA PARTE REAL

Don José Ferrer Catalá.
Doña Emilia Cerdá Lattur.
Don Alvaro García García.
Don Juan Ferrer Catalá.

DE LA PARTE PERSONAL

Parroquia única.

Don Antonio R. Ferrer García.
Don Angel Domenech Miralles.
Don Vicente Cantó Giner.

Asimismo quedan expuestos al público en la Casa Ayuntamiento por término de siete días, los documentos administrativos que han servido de base para las anteriores designaciones.

Lo que se hace público para conocimiento general y a los efectos de reclamación, que precisamente deberán formularse, en su caso, en el plazo de cinco días hábiles en esta Alcaldía, para ante el Tribunal Económico administrativo provincial, con-

forme establece el artículo 490 de dicho Cuerpo legal.

Sella, 9 de mayo de 1941.—El Alcalde, José Sebastián.

1903

EDICTO

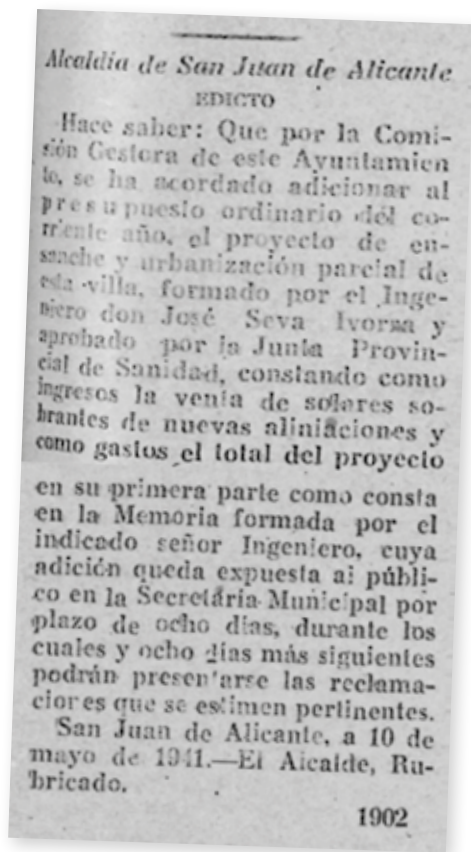
Ayuntamiento de Elche
CONVOCATORIA

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley de 25 de agosto de 1930, y Ordenes del Ministerio de la Gobernación de 30 de octubre y 17 de noviembre del mismo año, se anuncia concurso-oposición para cubrir en propiedad las ochenta y cinco plazas vacantes de empleados municipales que a continuación se detallan:

34 de Guardias municipales, con el haber anual de 2.920 pesetas; 6 de cobradores de arbitrios, con el haber anual de 2.555 pesetas; 14 de Vigilantes de Arbitrios con el haber de 2.555 pesetas; una de Macero con 2.920; una de Ordenanza de Intervención, 2.920 una de Encargado del Depósito municipal con 1.460; dos de guardas de la cañería con 2.555; una de Ayudante del Guarda de las fuentes con 2.372'50; una de Capataz de barrenderos con 2.555; 14 de Barrenderos con 2.372'50; dos de Peón de arreglo de caminos con 2.372'50; dos de Auxiliar de chofer, con 2.555; una de Ayudante del Conserje del Cementerio con 1.825; dos de Conserje de la Casa de Socorro, con 2.737; una de Enfermero del Hospital con 2.000 pesetas y una de Inspector de Vigilantes de arbitrios con 2.920 pesetas y una de Conserje del Matadero.

Distribución de vacantes.

A Caballeros Matilados. Una de Cobrador de arbitrios, tres de Vigilantes de arbitrios, una de Guarda de las Cañeras, tres de Barrenderos, una de Conserje de la Casa de Socorro, una de Macero y siete de Guardias municipales. Total diecisiete plazas.



AMSJA

DOCUMENTS DIGITALITZATS

Actes Plens

PDF 60 anys 1939-1941

Acta 1 de juliol de 1941

En la Villa de San Juan de Alicante, a primero de Julio de mil novecientos cuarenta y uno: Siendo las diecinueve horas, se reunieron en el Salón de Actos de la Casa Consistorial, los señores del margen, componentes de la totalidad de la Comisión Gestora del Ayuntamiento de esta Villa, al objeto de celebrar la sesión correspondiente a este día, bajo la presidencia del Sr. Alcalde D. José Sala Gosálbez, quien declaró abierta la sesión y de su orden se dio lectura por el infrascrito Secretario del acta de la ordinaria anterior, siendo por unanimidad aprobada, advirtiéndose por el mismo a los señores presentes la obligación que tienen de firmarla.

...

Acto seguido se dio cuenta del expediente que se instruye a petición de D. Vicente Gosálbez Lledó, vecino de esta Villa, en el que solicita adquirir un solar de los terrenos de este Municipio, sobrantes de nuevas alineaciones del proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, cuyo solar mide diez y siete metros cincuenta centíme-

tros de fachada por veintidós metros veinticinco centímetros de fondo, que hacen un total de trescientos ochenta y nueve metros trescientos ochenta y cinco centímetros cuadrados, al objeto de construir en él un edificio destinado a vivienda. Visto el indicado expediente y resultando que la Comisión de Policía Urbana y Rural informa que no hay inconveniente en acudir a la enajenación que se solicita, por tratarse de terrenos o solares sobrantes destinados a la edificación y venta pública, según el proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa; que el precio que se ofrece de mil pesetas por metro cuadrado y admisible por ser el fijado por esta Comisión Gestora en sesión del día 16 de Mayo anterior para la venta de dichos terrenos y que es compatible al Ayuntamiento para acordar la enajenación del terreno que se trata de adquirir, con arreglo al nº 25 del Artículo 150 del Estatuto Municipal; la Comisión Gestora en votación nominal y por unanimidad acordó:

1º Vender a D. Vicente Gosálbez Lledó, el terreno que solicita anteriormente lindando por frente o Este con prolongación de Avenida de José Antonio, Oeste o espaldas, terrenos de D. Vicente Gosálbez Lledó; Norte o derecha, solar de D. Vicente Escoda Bertomeu, y Sur o izquierda terrenos del Ayuntamiento, por el precio de dos mil trescientas treinta y seis pesetas treinta y un céntimos, con la obligación el comprador de dar principio a la edificación en el plazo de seis meses a contar desde el día en que se otorgue la escritura de venta; dejar terminada la obra dentro del plazo de diez y ocho meses; de que la fachada del edificio tenga cuatro metros setenta y cinco centímetros de altura; que el enlucido de la misma se ajuste a las reglas que establezca la Alcaldía; abonar la mitad de los gastos que origine el embaldosado de la acera de la casa que se construya cuyas obras realizará el Ayuntamiento, y pagar la escritura matriz además de la copia que tiene obligación. Dicha parcela es parte que se segrega para que forme finca independiente de las que se siguen: Trescientos veintiún metros trescientos ochenta y cinco centímetros cuadrados, de una tahúlla seis octavos y veintiséis brazas de tierra huerta con olivos y campo, equivalentes a veintidós áreas veinticuatro centiáreas, dotada con dos minutos de agua para su riego de la del Pantano, sitios en la partida de los Pozos, término de San Juan, que lindan por Norte tierras de este Municipio. Este herederos de Joaquín Ferrer hijuela en medio, y le pertenece al Ayuntamiento, por compra que hizo a la Compañía “Tranvías y Electricidad S.A.”, según escritura otorgada ante Notario de esta Villa D. Salvador Montesinos Bonet de fecha 20 de Mayo del corriente año y figura inscrita al tomo 359, libro 33, folio 125, finca 334 inscripción 9ª, y setenta y ocho metros cuadrados de setenta y ocho centiáreas de tierra huerta sitas en este término de San Juan, partida de los Pozos, que unida por Norte con Vicente Escoda; por Este terrenos del Ayuntamiento y por Oeste y Sur con Juana Sala y con resto de finca de que de segrega, y le pertenecen al Ayuntamiento por compra que hizo a D. Vicente Gosálbez Lledó, mediante escritura otorgada en 6 de Junio anterior ante el Notario de esta residencia D. Salvador Montesinos Bonet, e inscrita al tomo 253, libro 24, folio 342, finca 1.581, inscripción 5ª y

2º Autorizar al Sr. Alcalde Presidente D. José Sala Gosálbez para que en nombre y representación comparezca ante Notario público y otorguen la correspondiente escritura de venta de dicho terreno.

A continuació se dio també cuenta del expediente que se instruye a petició de D. José Ramón Asensi, vecino de Alicante, en el que solicita adquirir un solar de los terrenos de este Municipio, sobrantes de nuevas alineaciones del proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, cuyo solar mide diez y siete metros cincuenta centímetros de fachada por treinta y ocho metros veinticinco centímetros de fondo, que hacen un total de seiscientos sesenta y nueve metros trescientos setenta y cinco centímetros cuadrados, al objeto de construir en él un edificio destinado a vivienda. Visto el indicado expediente y resultando que la Comisión de Policía Urbana y Rural informa que no hay inconveniente en acceder a la enajenación que se solicita, por tratarse de terrenos o solares sobrantes destinados a la edificación y venta pública, según el proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa; que el precio de seis pesetas por metro cuadrado y admisible por ser el fijado por esta Comisión Gestora en sesión del día 16 de Mayo anterior para la venta de dichos terrenos y que es compatible al Ayuntamiento para acordar la enajenación del terreno que se trata de adquirir, con arreglo al nº 25 del Artículo 150 del Estatuto Municipal; la Comisión Gestora en votación nominal y por unanimidad acordó:

1º Vender a D. José Ramón Asensi, el terreno que solicita anteriormente lindando por frente o Este, con prolongación de Avenida de José Antonio; Oeste o espaldas, terrenos del Ayuntamiento; Norte o derecha, calle en proyecto llamada 18 de Julio; y por Sur o izquierda terrenos del Ayuntamiento, por el precio de cuatro mil diez y seis pesetas veinticinco céntimos, con la obligación el comprador de principiar la edificación en el plazo de seis meses a contar desde el día en que se otorgue la escritura de venta; dejar terminada la obra dentro del plazo de diez y ocho meses; de que la fachada del edificio tenga cuatro metros setenta y cinco centímetros de altura; que el enlucido de la misma se ajuste a las reglas que establezca la Alcaldía; abonar la mitad de los gastos que origine el embaldosado de la acera de la casa que se construya cuyas obras realizará el Ayuntamiento, y pagar la escritura matriz además de la copia que tiene obligación. Dicha parcela es parte que se segrega para que forme parte (digo) finca independiente de la que se sigue: ciento veintiséis metros novecientos setenta y cinco centímetros cuadrados, de una tahúlla seis octavos y veintiséis brazas de tierra huerta con olivos y campiña, equivalentes a veintidós áreas veinticuatro centiáreas, dotada con dos minutos de agua para su riego de la del Pantano, sitas en la partida de los Pozos, término de San Juan, que linda por Norte tierras de este Municipio. Este herederos de Joaquín Ferrer hijuela en medio; Sur, Josefa Pastor Asensi, y Oeste, tierras de José Bernabeu Alarcón, hijuela en medio y le pertenece al Ayuntamiento, por compra que hizo a la Compañía “Tranvías y Electricidad S.A.”, según escritura otorgada ante Notario de esta Villa D. Salvador Montesinos Bonet de fecha 20 de Mayo del corriente año y figura inscrita al tomo 359, libro 33, folio 125, finca 334 inscripción 9ª. Setenta y dos metros cuadrados, de siete áreas cincuenta y tres céntimas de tierra huerta con derecho a las aguas Pantano de esta Huerta, para su riego sita en este término, partida de los Pozos, que linda por Oeste y Sur por Norte con Vicente Escoda; por Este terrenos del Ayuntamiento y por Oeste, y Sur resto de que de segrega; Este terrenos del Ayuntamiento y Norte, Vicente Ivorra, y le pertenece al Ayuntamiento

por compra que hizo a D. Antonio Gosálbez Ripoll, mediante escritura otorgada en 6 de Junio anterior ante el Notario de esta residencia D. Salvador Montesinos Bonet, e inscrita al tomo 668, libro 54, folio 218, finca 1.108, inscripción 7ª y cuatrocientos setenta y dos metros, cincuenta decímetros cuadrados, de un trozo de tierra de siete octavos de tahúlla y ocho brazas de tierra huerta con derecho para su riego a las aguas del Pantano, sitas en el término municipal de San Juan, partida de los Pozos, que lindan por Este, herederos de Francisco Orts, Sur de Vicente Gosálbez, Oeste las de Francisco Orts Baeza, y Norte, tierras de Ramón Sala, y le pertenece al Ayuntamiento por compra que hizo a D. Vicente Ivorra Pérez, según escritura otorgada ante el Notario de esta población D. Salvador Montesinos Bonet, de fecha 6 de Junio último y figura inscrita al tomo 43, libro 4º, folio 218, finca 294, inscripción 3ª, y

2º Autorizar al Sr. Alcalde Presidente D. José Sala Gosálbez, para que en nombre y representación de esta Corporación comparezca ante Notario público y otorguen la correspondiente escritura de venta de dicho terreno.

En el momento se dio igualmente cuenta del expediente que se instruye a petición de Dª Clotilde Baeza Sirvent, vecina de este Villa, en el que solicita adquirir un solar de los terrenos de este Municipio, sobrantes de nuevas alineaciones del proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, cuyo solar mida diecisiete metros veinticinco (2) centímetros de fondo por veinte metros cincuenta (1) centímetros de fachada, que hacen un total de trescientos cincuenta y cuatro metros trescientos setenta y cinco centímetros cuadrados, al objeto de construir en él un edificio destinado a vivienda. Visto el indicado expediente y resultando que la Comisión de Policía Urbana y Rural, informa que no hay inconveniente en acceder a la enajenación que se solicita, por tratarse de terrenos o solares sobrantes destinados a la edificación y venta pública, según el proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa; que el precio de seis pesetas por metro cuadrado es admisible por ser el fijado por esta Comisión Gestora en sesión del día 16 de Mayo anterior para la venta de dichos terrenos y que es compatible el Ayuntamiento para acordar la enajenación del terreno que se trata de adquirir, con arreglo al nº 25 del Artículo 150 del Estatuto Municipal; la Comisión Gestora, en votación nominal y por unanimidad acordó:

1º Vender a Dª Clotilde Baeza Sirvent, el terreno que solicita anteriormente, lindante por frente o Norte, calle en proyecto llamada 18 de Julio; Sur o espaldas terrenos del Ayuntamiento; Oeste o derecha casas de Rafael García Sánchez y Jaime Ivorra Ivorra y Este o izquierda con solar acordado vender a D. José Ramón Asensi por el precio de dos mil ciento veintiséis pesetas veinticinco céntimos, con la obligación al comprador de principiar la edificación en el plazo de seis meses a contar desde el día en que se otorgue la escritura de venta; dejar terminada la obra dentro del plazo de diez y ocho meses; de que la fachada del edificio tenga cuatro metros setenta y cinco centímetros de altura; que el enlucido de la misma, se ajuste a las reglas que establezca la Alcaldía; abonar la mitad de los gastos que origine el embaldosado de la acera de la casa que se construya, cuyas obras realizará el Ayuntamiento, y pagar la escritura matriz además de la copia que tiene obligación. Dicha parcela es parte que se

segrega para que forme finca independiente de las que siguen: trescientos treinta y nueve metros ciento ochenta y ocho centímetros cuadrados, de un trozo de tierra de siete octavos de tahúlla y ocho brazas de tierra huerta con derecho para su riego a las aguas del Pantano, sitas en término de San Juan, partida de los Pozos, que linda por Este con herederos de Francisco Orts, Sur, las de Vicente Gosálbez; Oeste, las de Francisco Orts Baeza, y Norte, tierras de Ramón Sala, y le pertenecen al Ayuntamiento, por compra que hizo a D. Vicente Ivorra Pérez, según escritura otorgada ante el Notario de esta Villa D. Salvador Montesinos Bonet de fecha 6 de Junio último y figura inscrita al tomo 43, libro 4º, folio 218, inscripción 3ª, y quince metros ciento ochenta y siete centímetros cuadrados, de siete áreas cincuenta y tres centiáreas de tierra huerta con derecho a las aguas Pantano de esta Huerta, para su riego sitas en este término, partida de los Pozos, que linda por Oeste y Su, resto de que se segregan, Este, el Ayuntamiento, y, Norte, con Vicente Ivorra, y le pertenece al Ayuntamiento, por compra que hizo a D. Antonio Gosálbez Ripoll, mediante escritura otorgada en 6 de Junio anterior ante el Notario de esta residencia D. Salvador Montesinos Bonet, e inscrita al tomo 668, libro 54, folio 218, inscripción 7ª y

2º Autorizar al Sr. Alcalde-Presidente D. José Sala Gosálbez, para que en nombre y representación de esta Corporación comparezca ante Notario público y otorguen la correspondiente escritura de venta de dicho terreno.

...

En el momento se dio cuenta de las instancias presentadas por D. Antonio Gosálbez Ripoll y D. Andrés Caparrós Pérez, en las que cada uno solicita adquirir un solar de los terrenos sobrantes de nuevas alineaciones del proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, y de las expropiadas por este Ayuntamiento, al objeto de construir en ellas edificios destinados a vivienda; y la Comisión Gestora enterada acordó para su informe de la Comisión de Policía Urbana y Rural de este Municipio.

...

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se levantó la sesión a las veintiuna horas, de la que se extiende la presente acta, que firman todos los señores asistentes de que yo, el Secretario certifico.

Asistentes

D. José Sala Gosálbez
D. Vicente Orts Ivorra
D. Juan Carrillo Baldaquí
D. Francisco Mira Soler
D. Salvador Ferrándiz Alberola
D. Rafael Pastor Moñinos
D. José Quereda Pérez

Secretario

D. Basilio Sala Ortolá

AMSJA
DOCUMENTS DIGITALITZATS
Actes Plens
PDF 60 anys 1939-1941

Acta 16 de juliol de 1941

En la Villa de San Juan de Alicante, a dieciséis de mayo de mil novecientos cuarenta y uno: Siendo las diecinueve horas, se reunieron en el Salón de Actos de la Casa Consistorial, los señores del margen, componentes de la totalidad de la Comisión Gestora del Ayuntamiento de esta Villa, bajo la presidencia del Sr. Alcalde D. José Sala Gosálbez al objeto de celebrar la sesión correspondiente a este día, y declarada que fue abierta la misma por la presidencia, de su orden se dio lectura por el infrascrito Secretario del acta ordinaria anterior, siendo por unanimidad aprobada, advirtiéndose por el mismo Secretario a los señores presentes la obligación que tienen de firmarla.

...

Acto se dio cuenta del expediente que se instruye a petición de D. Andrés Caparrós Pérez, vecino de Alicante, en el que solicita adquirir un solar de los terrenos de este municipio, sobrantes de nuevas adquisiciones del proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, cuyo solar mide veinte metros de fachada por treinta de fondo, que hacen un total de seiscientos metros cuadrados, al objeto de construir en él un edificio destinado a vivienda. Visto el indicado expediente y resultando que la Comisión de Policía Urbana y Rural informa que no hay informa (digo) inconveniente en acceder a la enajenación de la parcela, que el precio que se ofrece de mil pesetas por metro cuadrado y admisible por ser el fijado por esta Comisión Gestora en sesión del día 16 de Mayo anterior para la venta de dichos terrenos y que es compatible ante Ayuntamiento para acordar la enajenación del terreno que se trata de adquirir, con arreglo al nº 25 del Artículo 150 del Estatuto Municipal; la Comisión Gestora en votación nominal y por unanimidad acordó:

1º Vender a D. Andrés Caparrós Pérez, el terreno que solicita adquirir y que se indica anteriormente lindante por frente u Oeste con prolongación de Avenida de José Antonio; Norte o izquierda, con solar acordado vender a D^a Clotilde Baeza Sirvent; Sur o derecha, con terreno de herederos de Vicente Sellés Bañuls, y por Este o espaldas terrenos del Ayuntamiento, por el precio de tres mil seiscientas pesetas, con la obligación del comprador de principiar la edificación en el plazo de seis meses a contar desde el día en que se otorgue la escritura de venta; dejar terminada la obra dentro del plazo de dieciocho meses; de que la fachada del edificio tenga cuatro metros setenta y cinco centímetros de altura; que el enlucido de la misma se ajuste a las reglas que establezca la Alcaldía; abonar la mitad de los gastos que origine el embaldosado de la acera de la casa que construya, cuyas obras realizará el Ayuntamiento, y pagar la escritura matriz además de la copia que tiene obligación. Dicha parcela es parte que se segrega para que forme finca independiente de las que sigue: Tres tahúllas, cinco octavos veinticinco brazas o sean cuarenta y cuatro áreas, setenta y cinco centiáreas sesenta y cuatro decímetros cuadrados de tierra huerta con olivos y algarrobos, situada en la partida de los Pozos, término

de esta Villa de San Juan, que linda por Este con las de Pascual Sevilla y Manuel Fluixá; por Oeste con las de José Gosálbez, José Orts y Jaime Sala; por Norte las de María Bertomeu, y por Sur las de José Pastor y Rosa Vizconti, y le pertenecen al Ayuntamiento por compra que hizo a la Compañía “Tranvías y Electricidad S.A.”, mediante escritura otorgada en 20 de Mayo del corriente año ante el Notario de esta residencia D. Salvador Montesinos Bonet, y figura inscrita al tomo 338, folio 247, número 1.842 y

2º Autorizar al Sr. Alcalde Presidente D. José Sala Gosálbez para que en nombre y representación comparezca ante Notario público y otorguen la correspondiente escritura de venta de dicho terreno.

Acto continuo se dio lo mismo cuenta del expediente que se instruye a petición de D. Antonio Gosálbez Ripoll, vecino de esta Villa, en el que solicita adquirir un solar de los terrenos de este Municipio, sobrantes de nuevas alineaciones del proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, cuyo solar mide veintiséis metros cincuenta decímetros de fachada por cuarenta y un metros ciento setenta y cinco * metros > (*milímetros) (> de fondo que hacen un total de ochocientos noventa y cinco metros) doscientos sesenta y dos decímetros cuadrados, al objeto de construir en él un edificio destinado a vivienda. Visto el indicado expediente, y resultando que la Comisión de Policía Urbana y Rural informa que no hay inconveniente en acceder a la enajenación de la parcela que se solicita, por tratarse de terrenos o solares sobrantes de nuevas alineaciones destinados a la edificación y venta pública destinados a la edificación y venta pública según el expresado proyecto de ensanche y urbanización parcial de esta Villa; que el precio que por metros cuadrado ofrecen de seis pesetas por metro cuadrado y admisible por ser el fijado por esta Comisión Gestora en sesión del día 16 de Mayo anterior para la venta de dichos terrenos y que es compatible al Ayuntamiento para acordar la enajenación del terreno que se trata de adquirir, con arreglo al nº 25 del Artículo 150 del Estatuto Municipal; la Comisión Gestora en votación nominal y por unanimidad acordó:

1º Vender a D. Antonio Gosálbez Ripoll, el terreno que solicita adquirir y que anteriormente se indica lindante por frente o Este con prolongación de Avenida de José Antonio; Norte o derecha, con solar acordado vender a D. José Ramón Asensi; Sur o izquierda terrenos del Ayuntamiento y Teresa Gosálbez Ripoll y por Oeste o espaldas terrenos del interesado Antonio Gosálbez Ripoll, por el precio de cinco mil trescientas once pesetas cincuenta y siete céntimos con la obligación al comprador de principiar la edificación en el plazo de seis meses a contar desde el día en que se otorgue la escritura de venta; dejar terminada la obra dentro del plazo de diez y ocho meses; de que la fachada del edificio tenga cuatro metros setenta y cinco centímetros de altura; que el enlucido de la misma, se ajuste a las reglas que establezca la Alcaldía; abonar la mitad de los gastos que origine el embaldosado de la acera de la casa que se construya, cuyas obras realizará el Ayuntamiento, y pagar la escritura matriz además de la copia que tiene obligación. Dicha parcela es parte que se segregan para que forme finca independiente de las que siguen: Doscientos veinte metros cuarenta y nueve centímetros cuadrados, que lindan por Norte, José Ramón Asensi; Sur, Teresa Gosálbez Ripoll; Este, Avenida de José Antonio, y Oeste terrenos del Ayuntamiento, de una tahúlla, seis octavos y veintiséis brazas de tierra huerta con olivos y campo equivalentes a veintidós áreas

veinticuatro centiáreas dotada con dos minutos de agua para su riego de la del Pantano, sitas en la partida de los Pozos, que linda por Norte tierras de la Compañía “Tranvías y Electricidad S.A.”, hoy de este Municipio; Este herederos de Joaquín Ferrer, hijuela en medio; Oeste tierras de José Bernabeu Alarcón, sitas (digo) hijuela en medio, y por Sur, Josefa Pastor Asensi, y le pertenece al Ayuntamiento, por compra que hizo a la expresada Compañía “Tranvías y Electricidad” según escritura otorgada ante el Notario de esta Villa D. Salvador Montesinos Bonet, de veinte de Mayo anterior y figura inscrita en el tomo 359, libro 33, folio 125, finca 334, inscripción 9ª y, seiscientos sesenta y cuatro metros novecientos trece centímetros cuadrados, lindantes por Norte José Ramón Asensi, y Clotilde Baeza Sirvent; Sur Teresa Gosálbez Ripoll, Este con los indicados doscientos veinte metros trescientos cuarenta y nueve centímetros cuadrados, y Oeste, Antonio Gosálbez Ripoll, de siete áreas cincuenta y tres centiáreas de tierra huerta con derecho a las aguas del Pantano de esta huerta para su riego sita en este término, partida de los Pozos, que linda por Oeste y Sur, resto de la finca de que se segrega; Este terrenos del Ayuntamiento, y Norte, con Vicente Ivorra, y le pertenece al Ayuntamiento por compra que hizo a D. Antonio Gosálbez Ripoll, mediante escritura otorgada en seis de Junio del corriente año, ante el Notario de esta residencia D. Salvador Montesinos Bonet, y figura inscrita al tomo 668, libro 54, folio 218, finca 1.108, inscripción 7ª y

2º Autorizar al Sr. Alcalde-Presidente D. José Sala Gosálbez, para que en nombre y representación de esta Corporación comparezca ante Notario público y otorguen la correspondiente escritura de venta de dicho terreno.

A continuación se dio también cuenta, de la proposición presentada por Dª Juana Sala Navarro en la que señala la cantidad de una peseta setenta y cinco céntimos, por metro cuadrado de los terrenos de la propiedad de dicha señora, que ha de adquirir este municipio para las obras de ensanche y urbanización parcial de esta Villa y que en el plano cuentan a nombre de Jaime Sala Navarro, cuyo presupuesto ha sido formado por el Ingeniero D. José Seva Ivorra y aprobado por la Junta Provincial de Sanidad. Visto por la Comisión Gestora el precio indicado, y teniendo en cuenta que no difiere del calculado por el Sr. Ingeniero en el presupuesto de las obras, por unanimidad y en votación nominal se acordó aprobarlo y fijar por tanto como precio para la adjudicación de los mil quinientos seis metros setenta y siete decímetros cuadrados que mide el expresado terreno, la cantidad de dos mil seiscientos treinta y seis pesetas ochenta y un céntimos, a cuyo efecto se acordó lo mismo por unanimidad, autorizar al Sr. Alcalde-Presidente D. José Sala Gosálbez, para que en nombre y representación de esta Corporación, comparezca ante Notario público a otorgar la oportuna escritura de compra del indicado terreno a favor de Ayuntamiento, por la indicada cantidad, haciéndola constar a los efectos de exención de derechos reales, que en el expediente instruido para el ensanche y urbanización parcial de esta Villa, en el cual se halla enclavado el terreno que se adquiere, se han cumplido los trámites marcados en el Estatuto Municipal de 8 de Mayo de 1924 y Reglamento de obras y servicios municipales de 14 de Junio del mismo año, y en el Artículo 56 del mencionado Reglamento, reconoce el derecho a disfrutar de los beneficios concedidos por las Leyes de 18 de Mayo de 1895 modificada por la de 8 de Febrero de 1907.

En el momento se dio también cuenta, de la proposición presentada por D. Vicente Llinares Climent en la que señala la cantidad de una peseta setenta y cinco céntimos, por metro cuadrado de los terrenos de la propiedad de dicho señor, que ha de adquirir este municipio para las obras de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, cuyo presupuesto ha sido formado por el Ingeniero D. José Seva Ivorra y aprobado por la Junta Provincial de Sanidad. Visto por la Comisión Gestora el precio indicado, y teniendo en cuenta que no difiere del calculado por el Sr. Ingeniero en el presupuesto de las obras, por unanimidad y en votación nominal se acordó aprobarlo y fijar por tanto como precio para la adquisición de los mil seiscientos setenta y nueve metros cuadrados que mide el expresado terreno, la cantidad de dos mil novecientos veinte pesetas setenta y cinco céntimos, a cuyo efecto se acordó también autorizar al Sr. Alcalde- Presidente D. José Sala Gosálbez, para que en nombre y representación de esta Corporación, comparezca ante Notario público a otorgar la oportuna escritura de compra del indicado terreno a favor de Ayuntamiento, por la expresada cantidad, haciéndola constar a los efectos de exención de derechos reales, que en el expediente instruido para el ensanche y urbanización parcial de esta Villa, en el cual se halla enclavado el terreno que se adquiere, se han cumplido los trámites marcados en el Estatuto Municipal de 8 de Mayo de 1924 y Reglamento de obras y servicios municipales de 14 de Junio del mismo año, y en el Artº 56 del referido Reglamento, reconoce el derecho a disfrutar de los beneficios concedidos por las Leyes de 18 de Mayo de 1895 modificada por la de 8 de Febrero de 1907.

Incontinente se dio lo mismo cuenta, de la proposición presentada por D. Vicente Carratalá Gomis en la que señala la cantidad de una peseta setenta y cinco céntimos, por metro cuadrado de los terrenos de la propiedad de dicho señor, que ha de adquirir este municipio para las obras de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, y que en el plano constan a nombre de José Carratalá Pastor, cuyo proyecto ha sido formado por el Ingeniero D. José Seva Ivorra y aprobado por la Junta Provincial de Sanidad. Visto por la Comisión Gestora el precio indicado, y teniendo en cuenta que no difiere del calculado por el Sr. Ingeniero en el presupuesto de las obras, por unanimidad y en votación nominal acordó aprobarlo por la Junta (digo) y fijar por tanto como precio para la adquisición de los mil novecientos ochenta y tres metros cuadrados que mide el expresado terreno, la cantidad de tres mil cuatrocientas sesenta y cinco pesetas, a cuyo efecto se acordó también por unanimidad, autorizar al Sr. Alcalde D. José Sala Gosálbez, para que en nombre y representación de esta Corporación, comparezca ante Notario público a otorgar la oportuna escritura de compra del referido terreno a favor de Ayuntamiento, por la indicada cantidad, haciéndose constar a los efectos de exención de derechos reales, que en el expediente instruido para el ensanche y urbanización parcial de esta Villa, en el cual se halla enclavado el terreno que se adquiere, se han cumplido los trámites marcados en el Estatuto Municipal de 8 de Mayo de 1924 y Reglamento de obras y servicios municipales de 14 de Junio del mismo año, y en el artº 56 del indicado Reglamento, reconoce el derecho a disfrutar de los beneficios concedidos por las Leyes de 18 de Mayo de 1895 modificada por la de 8 de Febrero de 1907.

Inmediatamente se dio lo mismo cuenta, de la proposición presentada por D. José Carratalá Pastor en la que fija la suma de cuatro mil pesetas por la casa de su propiedad y señala la cantidad de una peseta setenta y cinco céntimos por metro cuadrado de los terrenos igualmente de la propiedad de dicho señor, todo lo cual ha de adquirir este municipio para las obras de ensanche y urbanización parcial de esta Villa, cuyo proyecto ha sido formado por el Ingeniero D. José Seva Ivorra y aprobado por la Junta Provincial de Sanidad. Visto por la Comisión Gestora los precios indicados, y teniendo en cuenta que no difieren en nada de los calculados por el Sr. Ingeniero en el presupuesto de las obras, por unanimidad y en votación nominal se acordó aprobarlos y fijar por tanto como precios para la adquisición de la casa y de los cinco mil trescientos cuatro metros cuadrados que mide el expresado terreno, la cantidad de trece mil dos ochenta y dos pesetas, a cuyo efecto se acordó también por unanimidad, autorizar al Sr. Alcalde Presidente D. José Sala Gosálbez, para que en nombre y representación de esta Corporación, comparezca ante Notario público y otorgue la oportuna escritura de compra de la casa y terreno repetidos a favor de este Ayuntamiento, por la referida cantidad, haciéndose constar a los efectos de exención de derechos reales, que en el expediente instruido para el ensanche y urbanización parcial de esta Villa, en el cual se hallan enclavados la casa y el terreno que se adquieren, se han cumplido los trámites marcados en el Estatuto Municipal de 8 de Mayo de 1924 y Reglamento de obras y servicios municipales de 14 de Junio del mismo año, y en el artº 56 del mencionado Reglamento, reconoce el derecho a disfrutar de los beneficios concedidos por las Leyes de 18 de Mayo de 1895 modificada por la de 8 de Febrero de 1907.

...

Por último hizo presente el Sr. Alcalde-Presidente, que de todos es conocido el escrito alcanzado en el ensanche y urbanización parcial de esta Villa, por lo que proponía la realización de las obras comprendidas en la segunda parte de dicho proyecto; y la Corporación enterada y pareciéndole acertado lo manifestado por la Presidencia, por unanimidad se acordó que por el Ingeniero autor del proyecto se forme el presupuesto de las obras, relación de los terrenos a expropiar y memoria correspondiente.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se levantó la sesión a las veinte y una horas, de la que se extiende la presente acta, que firman todos los señores asistentes de que yo, el Secretario certifico.

Asistentes

D. José Sala Gosálbez
D. Vicente Orts Ivorra
D. Juan Carrillo Baldaquí
D. Francisco Mira Soler
D. Salvador Ferrándiz Alberola
D. José Querada Pérez
D. Rafael Pastor Moñinos

Secretario

D. Basilio Sala Ortola

AGOST DE 1947

M E M O R I A

I

OBJETO DEL PROYECTO.-

Las recientes ampliaciones de la vigente Reglamentación laboral, aprobadas en 30 de Mayo último por el Ministerio de Trabajo, con efecto retroactivo para su aplicación al 1º de Abril, han de originar en la unidad económica unos incrementos considerables en los "Gastos de Explotación" que en modo alguno podrá soportar la economía de "Tranvías y Electricidad, S.A." si sus tarifas generales y especiales no se condicionan en armonía con los nuevos gastos de explotación.

Además del incremento de gastos que en la unidad económica se van a producir como consecuencia de la nueva Reglamentación de Trabajo; han de ser considerados también los derivados del aumento de precio de la energía eléctrica, en virtud del nuevo contrato puesto en vigor y los consiguientes del aumento general que experimentan continuamente los de primeras materias, derivado del encarecimiento general del coste de vida.

Como para nutrir su economía, "Tranvías y Electricidad, S.A." no cuenta con más fuente de ingresos que los propios del tráfico, es natural que recurra a ellos para hacer frente a los nuevos gastos ya producidos; pues como decimos, la Orden Ministerial citada ha sido dictada con efectos retroactivos.

Ahora bien, como la incrementación del tráfico en la proporción necesaria para compensar el déficit de explotación que se ha de originar, está fuera del alcance de la Empresa y también de la población de Alicante; en contra de nuestra voluntad las circunstancias nos impelen a solicitar un reajuste de tarifas, que permita atender a los nuevos gastos de explotación, regularización de las cargas financieras ineludibles y proseguir con ritmo más acelerado la sistemática reconstrucción de sus instalaciones fijas y parque móvil.

La petición de reajuste de tarifas, objeto de este proyecto, es producto de una serena reflexión que procuraremos desarrollar

en el presente escrito, con aportación de los datos más fundamentales de la explotación; estudiando a la vez las medidas a un tiempo eficaces y posibles que puedan salvar la economía de la Empresa, que de no ser remedadas habrán de producir fatales consecuencias, tanto para la explotación como para la población de Alicante, y finalmente a la propia Administración a la cual han de revertir en su día, las instalaciones que intentamos salvar de la ruina.

I I

SITUACIÓN ADMINISTRATIVA.-

Las concesiones que "Tranvías y Electricidad, S.A." tiene en explotación, formando el circuito Urbano ó Interurbano de Alicante, fueron otorgadas una, por el Ministerio de Fomento, otra, por la Diputación Provincial y otras lo fueron por el Ayuntamiento.

Estas concesiones fueron rescatadas, en su mayoría, del capital extranjero, para explotar en unidad de conjunto el circuito Urbano e Interurbano que constituyen la Red de Tranvías de Alicante.

Las concesiones que la Compañía tiene en explotación, son las que a modo de índice cronológico se resumen a continuación:

TRANVIA URBANO DE ALICANTE Y RAMAL AL BARRIO DE BENALUA.-

Otorgante de la concesión Ayuntamiento de Alicante.
 Fecha de la concesión 27 de Junio de 1892.
 Ancho de vía 0,850 metros.

TRANVIA DE ALICANTE A MUCHAMIEL.-

Otorgante de la concesión Ministerio de Fomento.
 Fecha de la concesión R.D. 15 Marzo de 1897
 Ancho de vía 1 metros.
 Arranque de la línea Pza. Santa Teresa.

TRANVIA URBANO -CALLE BILBAO A LA DE SEVILLA.-

Otorgante de la concesión Ayuntamiento de Alicante.
 Fecha de la concesión 30 Diciembre de 1903.
 Ancho de vía 1 metros.

TRANVIA DE ALICANTE A SAN VICENTE.-

Otorgante de la concesión Diputación Provincial.
 Fecha de la concesión 1 de Mayo de 1906

Aparte de estas concesiones que en su día fueron rescatadas de la Sociedad Belga " Tramways Electriques D'Alicante " posee la Compañía varias autorizaciones municipales que entroncan con estas y constituyen la red de tranvías de Alicante.

Como ampliación a cuanto dejamos apuntado en el anexo " Concesiones " se indican con detalle suficiente las características de cada una de ellas, reflejadas al propio tiempo en el plano general de la red, que se acompaña en el citado anexo.

Aún cuando los rendimientos de la red fueron muy modestos, apesar de ello, la empresa impelida por el deseo de mejorar el servicio de acuerdo con los progresos de la técnica, procedió en 1.923 a la electrificación de las líneas, a costa de un gran esfuerzo y consiguiente aumento de capital y cargas financieras.

La electrificación de la red fué concedida por R.O. comunicada de fecha 2 de Agosto de 1.923.

En el aspecto administrativo no ha de perderse de vista que para un futuro próximo, llegaremos a un punto crucial complejo, en orden a la reversión de las concesiones, al tener que efectuarse las mismas a tres Organismos distintos de la Administración, con una dirección y explotación única y con una Central y Talleres generales unificados, con un entronque general de las líneas de la red pertenecientes a distintas concesiones.

I I I

SITUACIÓN FINANCIERA.-

Crémos ha de resultar altamente interesante el conocimiento, siquiera sea suscinto, sobre la actual situación financiera de la empresa; para que con el más perfecto conocimiento de causa, poder arbitrar la solución concreta y urgente, si no se quiere infligir un quebranto que puede llevar rápidamente a la ruina a la explotación de tranvías que nos ocupa,

CONSTITUCIÓN.-

La Sociedad " Tranvías y Electricidad, S. A. " fué constituida en 17 Octubre de 1.923 por escritura pública ante el Notario de Bilbao, Dn. Celestino María del Arrenal, adquiriendo las redes de tranvías de Murcia y Alicante. La primera yá electrificada y a tracción de sangre la segunda; rescatándolas de las Sociedades Belgas " Tramways Electriques de Murcie " y " Tramways Electriques d'Alicante ", procediendo a la electrificación de la " red de Alicante ", reconstruyendo y ampliando la de Murcia.

No obstante los buenos propósitos que siempre animaron a la

empresa para dotar a estas poblaciones de unos servicios de transportes urbanos, los esfuerzos realizados a costa de grandes sacrificios, no se vieron coronados por el éxito, pues la explotación se desarrolló desde los primeros momentos con grandes dificultades.

CAPITAL SOCIAL.-

El capital social de constitución quedó fijado en 4.000.000 de pesetas, completamente desembolsado, representado por 8.000 acciones de 500 pesetas cada una.

OBLIGACIONES.-

Por la misma escritura de constitución de la sociedad se emitieron 8.000 obligaciones hipotecarias al portador de 500 pesetas, con interés del 6 x 100, libres de impuestos, amortizables en 40 años a partir de 1.929. En 1.925 se emitieron otras 4.000 obligaciones de 500 pesetas al 6 x 100. En 1.928 se redujo el interés de las obligaciones al 5 $\frac{1}{2}$ x 100 con -impuestos a cargo del obligacionista.

CARGA FINANCIERA.-

La carga financiera media anual según el cuadro de amortizaciones es del orden de: 434.832'58 pesetas.-- La del pasado ejercicio fué cifrada en: 412.745 pesetas.

Al hablar de cargas financieras no podemos dejar de consignar que todavía tenemos pendiente de pago los cupones correspondientes a los vencimientos desde 1º de Octubre 1.936, hasta 1º Enero de 1.941, importando los mismos en 31 Diciembre de 1.946, la cantidad de: 747.469'85 pesetas.

Aparte de esta cifra la cuenta de "Gastos de Amortización de Obligaciones" presenta un saldo de: 191.489'90 pesetas, y la cuenta de "Impuestos" : 428.681'23 pesetas.

REDUCCIÓN DE CAPITAL.-

El negocio deficitario de la explotación de la red de tranvías de Murcia, en la que influyó muy especialmente la competencia del "Transporte por Carretera" y también el defectuoso estado de las instalaciones, derivado de la falta de productos para atender a su conservación, obligó a Tranvías y Electricidad, S.A. a cesar en la explotación de la citada red, retirando sus instalaciones con la consiguiente pérdida, cifrada en: 2.203.709'61 pesetas.

Para la cancelación de la pérdida arriba citada, se procedió a una reducción de capital de: 2.000.000 pesetas- autorizada en 8 Abril de 1.931, ante el Notario de Bilbao, Dn. Celestino María del Arenal.

DIVIDENDOS.-

El capital sólo ha percibido un " único " dividendo del $3 \frac{1}{2}$ x 100 acordado en 9 Diciembre de 1.925, importando el mismo la suma de: 140.000 pesetas.

Con el resumen del estado financiero de la empresa, hemos demostrado la gravedad de la situación, culminando con la pérdida del 50 x 100 del capital y en la carencia de la justa remuneración que el mismo hubiera tenido si se hubiese empleado en fondos públicos.

Resumimos a continuación la situación financiera al 31 de Diciembre de 1.946:

Capital Acciones	2.000.000 Pesetas.
Obligaciones en circulación.....	3.914.000 "
Cupones atrasados pendientes pago	747.469 '85 "

I V

ASPECTO ECONÓMICO DE LA EXPLOTACIÓN.-

Para aportar los datos más esenciales a la petición que en este escrito se formula, creémos interesante estudiar los incrementos de ingresos y gastos habidos en el último ejercicio.

INGRESOS.-

Los ingresos de tráfico ascendieron a: 4.097.924 '95 pesetas, habiendo conseguido una progresión sobre los del pasado ejercicio cifra da en: + 610.301 '30 pesetas.

CONCEPTOS	1.946 Pts.	1.945 Pts.	DIFERENCIAS	
			Totales	x 100
Ingresos tráfico	4.097.924 '95	3.487.623 '65	+ 610.301 '30	+ 17 '4
" Km. vía	126.089 '99	107.311 '49	+ 18.778 '50	+ 17 '4
" Km. coche	2,11	1,88	+ 0,23	+ 10
X x viajero	0,255	0,230	+ 0,025	+ 9 '8

El incremento de recaudación conseguido ha sido la consecuencia del reajuste de tarifas autorizado el pasado ejercicio, juntamente con la intensificación de los servicios, llevados a sus máximos posibles;

bastando decir que con 33 coches motores, totalidad de nuestro parque móvil motor y con 32 kilómetros de longitud de la red, se ha llegado a prestaciones de " 1 coche x Km.". El mantenimiento de estas prestaciones ha exigido someter al material a un trabajo intensivo, que ha culminado con la realización de recorridos kilométricos por unidad del orden de 60.000 Km. anuales.

Ahora bien, la afluencia de tráfico originario de los incrementos de recaudación habidos, no puede considerarse como cosa básica y fundamental, si no que ha de ser considerado como eventual y puramente ocasional, ya que el mismo se deriva de la desaparición circunstancial en los momentos actuales de los transportes mecánicos por carretera.

G A S T O S.-

Los gastos propiamente dichos de explotación, es decir, excluidas las cargas financieras han sido cifrados en: 3.631.560'19 Pts. El incremento habido en el ejercicio se evalúa en: 747.217'57 Pts.

CONCEPTOS	1.946 Pts.	1.945 Pts.	DIFERENCIAS Pts.
Gastos totales	3.631.560'19	2.884.342'62	+ 747.217'57
" Personal	2.025.223'69	1.592.786'00	+ 432.437'69
" Km. vía	113.486'25	90.135'68	+ 23.350'57
" Km. coche	1,87	1,55	+ 0,32
Coef.explotación	88,6 x 100	82,7 x 100	

Del exámen de las cifras que hemos dejado consignadas se infiere claramente que la situación económica es inestable; toda vez que, a un incremento de ingresos de: 610.301'30 pesetas, ha correspondido otro de gastos de: 747.217'57 Pesetas; es decir, que el aumento de gastos ha excedido al de ingresos; inestabilidad que en el presente ejercicio ha de resultar fundamentalmente agravada, a raíz de las tantas veces repetida Reglamentación Laboral.

Antes de entrar a considerar el aumento de gastos que por las razones expuestas van a originar en la nueva unidad económica, no estará demás hacer algunas observaciones sobre el actual capítulo de personal y coste de primeras materias, para llegar al conocimiento de los coeficientes con que intervienen en el conjunto de los gastos de explotación.

PERSONAL.-

EJERCICIO	GASTOS PERSONAL	SEGUROS SOCIALES	TOTALES	COEFICIENTES	
				s/ gastos totales	s/ ingresos de tráfico.
1.946	2.025.223	263.537	2.288.760	63 x 100	56 x 100

Señalaremos, que el aumento de gastos de personal ha absorbido por sí sólo el: 82 x 100 del incremento de ingresos; pero aún hay más; ya que el citado gastos de personal ha supuesto el: 63 x 100 de los gastos de explotación y el: 56 x 100 de los ingresos de tráfico; coeficientes que no tienen comentario y que demuestran que no hay posibilidad de continuar una explotación en que, solamente los gastos de personal absorben el: 56 x 100 de los ingresos de la industria.

Esta situación ha de considerarse consecuencia lógica del constante é ininterrumpido crecimiento de los gastos de éste capítulo,

Los aumentos de gastos correspondientes a los capítulos de "Materias primas" son derivados del encarecimiento del coste de vida y por consiguiente del aumento general de precios en los materiales que consume la explotación, cuya cuantía global se cifra, según las últimas estadísticas oficiales en: 340 x 100 para los productos industriales.

CONCEPTOS	1.935	1.945	1.946	AUMENTO x 100	
				1.935	1.945
Materias primas 84.000		245.412	339.482	+ 304	+ 38

Estos coeficientes han sido conseguidos mediante un detenido estudio de racionalización y normalización de nuestras reconstrucciones del parque móvil; realizándolas únicamente con los propios medios de la explotación, sin el concurso de la industria particular. En las mismas se han implantado métodos para la recuperación de viejos materiales, especialmente cobre; habiendo introducido la normalización de los engranajes con perfiles corregidos, etc.- En el anexo de "Reconstrucciones y normalizaciones" acompañamos algunos reportajes fotográficos de destacado interés.

V

LEY DE COSTE E INGRESOS-Ejercicio 1.946

Cuanto dejamos expuesto puede servir de índice económico de

la explotación en un aspecto estático: Sin embargo, en la moderna economía dinámica, un gasto no tiene razón de ser si no se le considera unido a " un grado de actividad " ó " producción "; significando esto la variabilidad y dependencia entre los gastos y grado de producción de la industria.

La espina dorsal de la " economía industrial " está constituida por el equilibrio entre la producción y el coste. La dinámica económica, lleva a la definición que el " coste total " se compone de dos sumandos, constante el uno con la producción y variable el otro.

La división de gastos constantes con la producción y variables con ella, se remonta tal vez al año 1894, en que Hockpinsen y más tarde Steinmetz lo hicieron así en la industria de la producción eléctrica. Habiendo sucedido lo mismo en la industria ferroviaria, desde sus primitivas fórmulas de explotación. Siendo dada a conocer esta moderna ciencia de Gastos Industriales por el insigne Ingeniero de Caminos, Giménez de Ontiveros.

El estudio del coste de producción por las fórmulas clásicas de " Noblemaire " y " Amiot " conducen indudablemente a errores yá que por este procedimiento estático no es posible averiguar las variaciones de coste con el aumento o disminución del tráfico.

Las fórmulas de explotación no averiguan ninguna ley de formación de los costes ni de la producción; y en cuanto al examen de la contabilidad es una imagen cierta de lo que ha pasado pero no permite prever lo que sucederá.

Lo que la moderna ciencia de " Gastos Industriales " quiere significar con la clasificación de gastos " CONSTANTES " y " VARIABLES " con el tráfico, es que la expresión general del coste en función del " GRADO DE ACTIVIDAD " es la siguiente:

$$C = K + p \times P_b$$

donde " K y p " son coeficientes constantes dentro de la unidad de tiempo que se considere, en nuestro caso, el ejercicio económico pasado. Para simplificar podemos suponer que " P_b " sólo contiene una variable independiente = al tráfico, o sea, V.Km.- Así mismo supondremos que es una expresión lineal de tráfico.

Los coeficientes " K " y " p " han sido determinados en el anexo " Ingresos y Gastos " partiendo de la recapitulación general de los mismos; habiendo llegado a la siguiente distribución:

<u>GASTOS CONSTANTES</u>	{ Cargas financieras.... 412.745'00 Pts. De explotación 2.352.098'92 "	
con el tráfico		
<u>Total gastos "CONSTANTES"</u>		2.764.843'92 Pts.
" " " <u>VARIABLES</u> "	" " "	1.279.461'27 "
	TOTAL.....	4.044.305'19 Pts

Para nuestra explotación puede fijarse la distribución de los gastos como sigue:

GASTOS " CONSTANTES " CON EL TRAFICO	= 68,3 x 100	} 100
" " VARIABLES " " " "	= 31,7 x 100	

El " grado de actividad " en la unidad económica pasada ha sido estudiada con detalle en el anexo " Grado de actividad " y su valor ha sido:

VIAJEROS KM. DE TARIFA GENERAL	44.772.207
" " " " ESPECIAL.....	9.503.144
"GRADO ACTIVIDAD" TOTAL.....	54.275.351 V.Km.

La representación gráfica de la ley de formación de gastos en la explotación de " Tranvías y Electricidad, SA " queda realizada en el diagrama número I.

COSTES UNITARIOS.-

El coste por " Viajero-kilómetro " que vamos a determinar no tiene valor alguno si no se le considera unido a un grado de producción; es decir, el número de " V.Km." transportados en la unidad de tiempo considerada, en nuestro caso, esta unidad será el pasado ejercicio.

Llegaremos fácilmente al conocimiento de los costes por "Unidad de tráfico" producido mediante la ecuación:

$$C = K + p \times P_b$$

{	K = Gastos constantes en la unidad considerada	2.764.843'92 Pts.
{	p = Gastos variables x unidad de tráfico	0,023 Pts.
{	Pb = Grado de actividad	54.275,351 V.Km.

dividiendo x "P_b" = grado de actividad; se tiene:

$$C = \frac{K}{P_b} + p$$

ecuación de una " hipérbola equilátera " que tiene por ejes asintóticos el de ordenadas y una paralela al de las abscisas a la distancia " p " = 0'023 Pts.

Por lo tanto, sustituyendo valores tendremos:

$$C = \frac{2.764.573'92}{54.300.000} + 0'023 = 0,05 + 0'023 = 0'073 \text{ Pts. V.Km.}$$

En el "Diagrama n.º II" de costes unitarios, queda resuelta esta ley.

El coste determinado de la unidad de transporte "Viajero-Kilómetro" nos lleva al comentario breve y conciso de que: No es posible mantener la actual tarifa "especial" con percepción kilométrica de 0'045 Pts. V.Km.; ya que la misma no cubre siquiera la condición de "mínima economía". Resultando paradójico y en pugna con las más elementales reglas económicas; de que la unidad producida sea cedida por bajo del precio de coste; que en un régimen de economía industrial no puede ser admitido. Pues solamente la economía estatal puede llegar a estos límites, si el servicio prestado respondiera a un caso de conveniencia nacional que no concurre en este caso.

LEY DE INGRESOS.-

Para completar la representación gráfica de la Ley de costes, "Diagrama N.º I", vamos a construir la Ley de Ingresos: Supondremos como para los costes de producción, que los ingresos son función únicamente de una variable, del "grado de actividad" ó "tráfico"; es decir, que su dependencia sea una función lineal de la forma:

$$I = b x$$

prescindiremos de los pequeños ingresos que pueden obtenerse de fuentes distintas del tráfico.

Superponiendo en el "Diagrama I" las leyes de gastos ó ingresos; toda vez que en ello no se comete error por haber sido reducidas a las mismas ó idénticas variables, habremos logrado la construcción gráfica de las leyes de "gastos ó ingresos" que nos van a permitir el estudio gráfico del reajuste de tarifas, objeto del proyecto que nos ocupa.

En el Diagrama de referencia se aprecia con claridad meridiana que con la actual ley de ingresos, los productos líquidos han sido cifrados en: 52.619 Pesetas.

Nuevamente ha sido preciso sacrificar al capital acciones, pues la exigua cantidad de productos, no ha permitido poder repartir dividendo alguno.

Pero hay más. En la próxima unidad económica estos productos no solo no permitirán atender los aumentos de gastos del reajuste laboral, si no que los mismos no cubrirán las exigencias de aumentos de costes de primeras materias, así como del precio de la energía eléctrica.

Determinadas estas leyes, vamos a pasar seguidamente al estudio de los aumentos de gastos que por todos conceptos se han de originar en la unidad económica actual.

V I

AUMENTO DE GASTOS DE EXPLOTACIÓN.-

En este apartado vamos a estudiar los aumentos de gastos de explotación, que por todos conceptos van a producirse en la actual unidad económica: Tanto de tipo laboral como por aumento de precio en lo concerniente a materias primas, energía, fiscales, etc.-

" A "

REGLAMENTACIÓN LABORAL.-

Con fecha 23 de Mayo fueron aprobados por el Ministerio de Trabajo una ampliaciones laborales, en cuya tramitación no ha sido oída la Compañía. Debiendo hacer constar que en 10 Febrero 1.946 fué aprobada la vigente hasta el 23 de Mayo Reglamentación de Trabajo; es decir, que la vigencia de la misma escasamente ha tenido una duración de 12 meses.

La citada variación laboral ha sido publicada en el " Boletín Oficial de la Provincia " en 28 Mayo pasado, teniendo la misma efecto retroactivo al 1º Abril. En el anexo " Reglamentación Laboral " se acompaña un ejemplar del Boletín citado en que aparece la citada disposición.

A continuación se resume la repercusión económica que la citada disposición ha de originar en el capítulo de " Personal ".

Las variaciones laborales tienen unas, un marcado carácter económico y otras social. Como estas segundas no pueden ser conocidas de antemano, su repercusión económica, prescindiremos de momento de ellas y nos limitaremos a las de tipo meramente económico; sin perder de vista que en un próximo futuro han de tener repercusión económica en el capítulo de gastos de personal.

APARTADOS DE TIPO ECONÓMICO.-

Plus carestía de vida

Apartados 1 y 7.

PERSONAL OBRERO

Tipo 25 x 100

Aumento medio diario por agente	3'00	Pts.
Aumento anual	336.949'75	Pts.

PERSONAL ADMINISTRATIVO

Tipo 20 x 100

Aumento medio mensual	1.780'80	"
Aumento anual	21.369'75	"

SUMA Y SIGUI.....	369.100'30	
-------------------	------------	--

SUMA ANTERIOR.. 360.100'50 Pts.

PAGAS EXTRAORDINARIAS

Aumento a/ dos pagas-Personal Obrero .. 27.694'50 "
 " " " " Administrvº .. 1.780'80 "

MONTEPIO

Apartado 6.

Aumento 2 x 100 a/ salarios devengados
 en el año 36.339'00 "

PLUS CARGAS FAMILIARES

Apartado 8.

15 x 100 a/ salarios y sueldos 183.010'00 "

IMPREVISTOS

5 x 100 regularización y acoplamiento. 28.575'20 "

SUMAN..... 637.499'80 Pts.

PLANTILLA GUARDAFRENOS.-

32 agentes - Salario 10' Pts.
 Total anual 116.800'00 Pts.

Plus creantía de vida.-

Tipo 25 x 100

Diario... 2'50 Pts.

Annual 29.200'00 "

Descansos, vacaciones y fiestas no recuperables..... 12.600'00 "

Plus cargas familiares 31.720'00 "

Montepío 5.176'00 "

Cargas sociales 14 x 100 18.116'00 "

SUMAN 213.612'00 Pts.

- RECAPITULACIÓN -

Aumento apartados " ECONÓMICOS " 637.499'80 Pts.

" creación "PLANTILLA GUARDAFRENOS"..... 213.612'00 "

TOTAL ANUAL..... 851.111'80 Pts.

" B "

OTROS GASTOS EXPLOTACIÓN

Además de los gastos reseñados, que han de considerarse en todo momento como aproximados, la Cia. tiene planteados otros de cuantía digna de ser tomada en consideración. Entre estos nuevos gastos han de ser considerados como primordiales :

ENERGÍA ELÉCTRICA

Con fecha 1º de Marzo último fué renovado el contrato con la Hidroeléctrica Española, introduciendo un aumento de precio, con la modalidad de facturación en alta tensión y factor de potencia $\cos = 0,85$.

El aumento de gastos del capítulo de energía, sobre la base de conseguir un consumo con factor de potencia $\cos = 0,85$, se puede evaluar aproximadamente en 80.000'00 Pts.

CONTRIBUCIÓN INDUSTRIAL

El aumento del 20 x 100 de la cuota de dicho tributo intervendrá en el capítulo de gastos con un aumento anual de ... 19.800'00 "

MATERIAS PRIMAS

En el pasado ejercicio el incremento de gastos por este concepto sobre 1.945, fué como ya hemos visto del orden de:

38 x 100

Suponiendo pueda mantenerse este coeficiente, cosa poco probable, como luego demostraremos; en la nueva unidad económica el incremento de gastos por este concepto sería del orden de : 130.000'00 "

TOTAL GASTOS ANUALES DEL APARTADO 229.800'00 Pts.

Hemos dicho en el párrafo anterior que el coeficiente de aumento de gasto cifrado en el último ejercicio ha sido de: 38 x 100 - coeficiente que en modo alguno ha de poder mantenerse, pues el mismo se halla íntimamente ligado con el encarecimiento del coste de vida y por consiguiente del aumento general de los precios en los materiales que consume la explotación. Para no ser largos en la exposición, citaremos algunos de los principales elementos cuyos encarecimientos en relación al año 1.936, en que se supone el índice 100; han llegado a las cifras siguientes: Hierro laminado 260 % - Tornillos 550 % - Hierro fundido 400 % - Bronce 400 % - Pinturas 900 % - Traviesas 461 % -etc, debiendo preverse acopios inmediatos, pues las antiguas existencias de / macen han disminuido sensiblemente.

Mercede sin embargo destacar en lugar preeminente el encarecimiento experimentado por las ruedas de engrane y pifones de los motores de tracción.

ENGRANES

ESTADO COMPARATIVO DE COSTOS

AÑO	Procedencia	Rueda Pts.	Pifón Pts.
1936	Americana	576'	53'
1946	Nacional	5.144'	1.165'
Aumento	{ Total x 100	+4.568' +793 %	+1.112' +2098 %

No creemos se deba insistir mucho para llegar a la conclusión que, solamente el escopio que irremisiblemente se ha de efectuar de engranes de los cuales se carece en almacén, sobrepasará con creces la previsión que hemos establecido para el aumento de gastos de materias primas.

" c "

RECAPITULACIÓN.-

El aumento de gastos anuales a prever descritos en los apartados anteriores serán :

Aumento gastos por " REGLAMENTACION LABORAL "	851.111'80
" por " OTROS GASTOS EXPLOTACION ".....	229.800'00
<u>TOTAL AUMENTO GASTOS</u>	<u>PTAS.. 1.080.911'80</u>

V I I

REAJUSTE DE TARIFAS.-

Para que en una Empresa de transportes exista el equilibrio económico indispensable en toda actividad industrial, será precio ajustar las tarifas a la norma fundamental: Que el " coste para el usuario" (ingresos de la empresa) equilibre o exceda al " coste de realización del transporte ", todo ello referido al conjunto del tráfico en una unidad de tiempo determinada.

El reajuste de tarifas vamos a resolverlo gráficamente, para lo cual estudiaremos los gastos é ingresos aproximados que ocasionará la explotación en la nueva unidad económica.

LEY DE GASTOS .-

Admitiremos que en la nueva unidad se mantienen constantes los coeficientes hallados para el ejercicio 1.946, en su consecuencia la nueva ley de gastos será :

GASTOS CONSTANTES- 1.946 2.352.098'00 Pts.

Aumento para la nueva unidad económica .

$$64,7 \times \frac{1.080.911}{100} = 699.349'00 \quad "$$

TOTAL GASTOS " CONSTANTES "
nueva unidad 3.051.447'00 Pts.

GASTOS VARIABLES - 1.946 1.279.461'00 Pts.

Aumento para la nueva unidad económica..

$$35,3 \times \frac{1.080.911}{100} = 381.561'00 \quad "$$

TOTAL GASTOS " VARIABLES "
nueva unidad 1.661.022'00 Pts.

- RECAPITULACIÓN -

Carga financiera 412.745'00 Pts.

Gastos " Constantes " 3.051.447'00 "

Gastos " Variables " 1.661.022'00 "

TOTAL GASTOS EXPLOTACIÓN 5.125.214'00 Pts.

LEY DE INGRESOS.-

Para el estudio de la ley vamos a admitir que los mismos sean del orden de : 4.464.669'00 Pts., es decir, que se pueda conseguir un incremento del 10 x 100 sobre los habidos en el pasado ejercicio por tarifa general, que se cifraron en : 3.667.451'00 Pts. adicionados de los obtenidos por tarifa especial que no sufrió aumento, cifrados en : 430.473'90 Pts.

Tarifa general 4.034.196'00 Pts.

Tarifa especial que no sufrió variación 430.473'00 "

SUMAN..... 4.464.669'00 Pts.

Sin embargo, en esta comparación no se puede perder de vista que la misma se establece con un ejercicio que, debido a restricciones eléctricas, el servicio se prestaba reducido.

Construida la " ley de costes é ingresos " (Diagrama N° III) vemos que la " ley de ingresos " necesaria para una explotación de " mínima economía " es decir, para atender exclusivamente a los " gastos de explotación " y " carga financiera ", debe ser del orden de "0,094 ptas. V.Km."; debiendo hacer constar que con esta ley no se cubre, ni los atrasos de cargas financieras, ni amortizaciones de las instalaciones y ni que decir tiene ha de proporcionar la más mínima remuneración al capital.

En el Diagrama n° III se ha determinado la ley de reajuste cifrada en: 0,098 Ptas.V.Km. suponiendo la misma un aumento aproximado del: 25 x 100.

Hemos de justificar que el problema que tiene planteado "Tranvías y Electricidad, S.A." no tiene otra solución que el reajuste de tarifas al que la Compañía va forzada para mantener siquiera la explotación en los actuales límites técnicos. Pues si se quisiera arbitrar una solución de intensificación de tráfico, en la hipótesis de que ésta fuera posible, no puede dejarse de tener en cuenta que la misma se desarrolla ya en los límites de elasticidad, y sería preciso llegar a la cifra de: 66.000.000 V.Km., según puede comprobarse en el "Diagrama de Reajuste", (siendo el tráfico preciso el de la línea "azul de trazos"), lo que supondría pasar de la actual cifra de tráfico total, equivalente a 16.069.020 viajeros a la de " 20.000.000 de viajeros ", suma de tráfico absurda para una población de 100.000 habitantes.

Por lo tanto, el reajuste de tarifas que se solicita lo concretamos en las cifras que a continuación se consignan:

<u>Reajuste tarifa general</u>	<u>20 x 100</u>
" " <u>especial</u>	<u>35 x 100</u>

El estudio de este reajuste ha sido como puede verse precedido de un detenido estudio para afrontar la difícil situación creada a la Compañía, como consecuencia de los aumentos de gastos descritos a lo largo de este informe y que dada la actual situación social y de encarecimiento continuo de todas clases, estas cifras estudiadas serán rebasadas.

No ha de parecer exagerado el aumento de la "tarifa especial" toda vez, que con el mismo no se cubre siquiera el coste de producción, como puede colegirse de las cifras que anotamos a continuación deducidas del Diagrama de "Costes Unitarios":

TARIFA ESPECIAL

Coste de la unidad V.Km.....	0,094 Ptas. V.Km.
Producto " " "	<u>0,054 " "</u>
<u>déficit por unidad transportada</u>	<u>0 040 Ptas. V.Km.</u>

El resultado probable del reajuste solicitado es siempre tarea difícil y expuesta a desagradables sorpresas, pues en toda explotación y especialmente la tranviaria, entran factores de difícil consideración, en cuanto a su permanencia dentro de ciertos límites, pudiendo variar algunos de ellos con las fluctuaciones del encajecimiento del coste de vida. No obstante, a título aproximado establecemos a continuación los probables resultados que se pueden conseguir con el reajuste solicitado.

Ingreso de cálculo para la unidad económica estudiada con las tarifas actuales. Diagrama número III PESETAS			Aumento de ingresos que reportaría el reajuste estudiado sin tener en cuenta la posible contracción de tráfico. PESETAS		
Tarifa General	Tarifa Especial	TOTAL	Tarifa General 20 %	Tarifa Especial 35 %	TOTAL
4.034.196'-	430.473'90	4.464.669'90	806.839'20	150.665'85	957.505'05

Este aumento de ingresos ha de considerarse como teórico ya que no se prevé la contracción de tráfico, que todo reajuste de tarifas trae consigo. Por lo tanto, para situarnos en un plano de realidades, vamos a estudiar estos resultados admitiendo una contracción del mismo del orden de : 10 x 100, cifra que ha de considerarse muy aceptable, toda vez que, es la obtenida en anteriores reajustes.

Ingresos probables que producirían las tarifas cuya aprobación se solicita. PTAS.	Contracción probable de tráfico a la implantación de las tarifas. PTAS. <u>10 x 100</u>	TOTAL INGRESOS probables con el reajuste de tarifas solicitado. PTAS.
5.422.174'00	95.750'00	5.326.424'00

Como recapitulación general de todo lo que hemos dejado apuntado en este escrito, resumimos como avance el resultado de explotación que el nuevo reajuste de tarifas puede originar.

Ingresos probables que se obtendrían con las tarifas cuya aprobación se solicita. PTAS.	Gastos Totales de Explotación determinados en este proyecto. PTAS.	Productos líquidos que se obtendrían. PTAS.
5.326.424'00	5.125.234'00	201.210'00

No estará fuera de lugar consignar que, en el reajuste de las tarifas de aplicación, han sido tenidas en cuenta las normas fundamentales para la redacción de tarifas que dicen:

1º.- "No imponer tarifas tan elevadas que sean prohibitivas".

La ley media de: 0,098 Pta. V.Km. ha de considerarse como muy reducida en las actuales circunstancias de evolución social y encarecimiento de índices de todos los productos de la explotación: Debiendo atribuirse en buena parte la actual situación tranviaria a la falta de ponderación de sus ingresos para hacer frente a los cuantiosos gastos de explotación, que siguen una ininterrumpida marcha ascendente.

2º.- "No establecer nunca una tarifa tan baja que al menos no cubra siquiera los "costas de transporte".

Esta condición ni siquiera ha podido ser cumplida en la tarifa especial, resulta por lo tanto la misma antieconómica y en franca contradicción con los más elementales principios económicos de las leyes de gastos industriales.

Todo cuanto queda apuntado en el orden deficitario de la explotación, es consecuencia de la insuficiencia de tarifas y para su solución ya hemos demostrado plenamente que no pueden arbitrase otros recursos que el reajuste de las mismas; siquiera sea el mínimo que se propone en este proyecto. Pues no hay posibilidad económica de mantener una explotación, en que los gastos siguen el crecimiento de las leyes actuales, y condicionar los ingresos a las leyes anacrónicas del pasado siglo que, cuando fueron estudiadas no se pudo prever ni remotamente la nueva situación creada por las circunstancias originadas por nuestra guerra de liberación, agravada por la segunda guerra mundial.

Cualquier otra solución que momentáneamente pudiera adoptarse para reducir los gastos de explotación, tendría que localizarse precisamente en los de conservación, toda vez que ni los de personal ni fiscales, son susceptibles de reducción, y lo que pudiera conseguirse en éste sentido, sólo sería un paliativo momentáneo que conduciría en brevísimo plazo a situaciones insostenibles; pues cuanto se haga por reducir los gastos de conservación, que en la actualidad son mínimos, precipitaríamos a la explotación fatalmente a su ruina.

V I I

RECONSTRUCCIÓN INSTALACIONES.-

Nuestros gastos de explotación son mínimos, excepción hecha de los capítulos de personal, seguros sociales, materias primas, etc. No pudiendo pasar por alto sin bosquejar por lo menos un guión de los mismos.

Así en efecto, las reconstrucciones de material móvil, han sido realizadas con nuestros propios medios, con recuperación de viejos materiales, tales como ejes rotos, cobres, procedentes de secciones inducidas imutilizadas que ha sido preciso efectuar su total recuperación.- Se ha procedido a la normalización de los perfiles de los engranes de los motores de tracción; con aumentos considerables en los recorridos de los miamos.- Como ampliación y detalle de la obra de reconstrucción llevada a cabo paulatina, pero sistemáticamente, en el anexo " Reconstrucciones " se adjuntan varios reportajes fotográficos de estas obras con sus presupuestos correspondientes, que han de considerarse como convenientes y altamente ventajosos para la economía de la empresa; que de no haber sido realizada con medios propios, no hubiera sido posible, ya que la situación de la Compañía no permite buscar colaboración de la industria particular.

Por su parte " Tranvías y Electricidad, S. A. " realiza la reconstrucción de viejos equipos eléctricos, procedentes de la antigua instalación de " Tranvías de Murcia ", cuya concesión hubo de ser cancelada con anterioridad a su reversión, por la imposibilidad que su explotación deficitaria presentaba.- Reconstruyendo totalmente motores - bastidores - carrocerías, etc., con sujeción a proyectos estudiados y realizados, como antes decimos, con nuestros propios medios; pudiéndose apreciar en las fotografías que acompañamos la transformación realizada en algunas unidades (serie 30), y en alguna otra, los equipos eléctricos pendientes de reconstrucción, interín se posibilitan los resultados de explotación en la escala conveniente.

También las instalaciones fijas han merecido especial atención, claro está dentro de las posibilidades económicas de la empresa. Así se han efectuado renovaciones de la vía, sustituyendo carriles de poco peso, con escaso número de traviesas y mermado balastro, por carriles procedentes de la R E N F E de 32 Kgs. metro lineal.- El estado de algunas renovaciones de carriles y traviesas metálicas quedan plasmadas en las fotografías que se acompañan en anexo correspondiente, apreciándose en las mismas el estado de deterioro que las devastadoras corrientes vagabundas han operado.

Estos trabajos realizados por " Tranvías y Electricidad, S. A. " dentro de sus pequeñas posibilidades económicas, han de considerarse muy estimables, tanto por sus pocas posibilidades, como por la próxima fecha de reversión, y para su realización ha sido preciso sacrificar al capital acciones de la Compañía, de que ya hemos hecho mención en otro pasaje de este escrito, y que sólo en 1.926 se le pudo conceder un pequeño dividendo del: 5'5 x 100, y aún hoy tenemos pendientes de pago atrasos de carga financiera que se elevan á: 747.469'85 Ptas.

CONCLUSIÓN

Por todo lo expuesto, solicitamos la implantación concreta de las tarifas que para cada línea y recorrido se especifican. Debiendo hacer constar nuevamente que la tarifa especial " Billetes Obreros " es completamente deficitaria ya que su percepción no cubre siquiera el coste de producción, como plenamente se demuestra en el Diagrama núm. IV " de costes unitarios " y que en atención a su calidad proponemos, interin mejoren las circunstancias actuales.

Alicante para Madrid, Agosto de 1.947

EL INGENIERO DIRECTOR.



XIII

BIBLIOGRAFIA

ARTICLES

Lanero Táboas, Daniel. Estudios turísticos, nº 223 (1^{er} S 2022), pp. 141-164. EL EXPERIMENTO FRANQUISTA DE TURISMO SOCIAL: LA OBRA SINDICAL DE EDUCACIÓN Y DESCANSO DE LA POSGUERRA AL DESARROLLISMO 7(1939-1962).

ARXIUS

ARXIU MUNICIPAL D'ALACANT. ALACANT –AMA–.

ARXIU DIPUTACIÓ PROVINCIAL D'ALACANT.

Archivo Diputación de Alicante. Junio 2007. ESTUDIO DE LA DOCUMENTACIÓN DE BENEFICIENCIA.

ARXIU MUNICIPAL DE SANT JOAN D'ALACANT –AMSJA–.

ARXIU MUNICIPAL DE MUTXAMEL –AMM–.

LLIBRES

Abad, L., Azuar, R. y otros. (1998) *MEMORIA GRÁFICA ALICANTE Y COMARCA. UN SIGLO EN IMÁGENES – INFORMACIÓN*. Alacant: Artes Gráficas Mediterráneo.

POSTALES EN LA HISTORIA DE LA PROVINCIA DE ALICANTE (2000). Alacant: Diari INFORMACIÓN.

Aguilar Civera, I. (2007). *EL TRANVÍA DE ALICANTE PASADO FUTURO*. València: GENERALITAT VALENCIANA CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE. Biblioteca Pública Alacant -Paseito de Ramiro- Signatura: 188-69-061.

Belmonte, G. i Rosser, P. (2019). *Los cuadernos de José Sala Sellers*. Alacant: Publicacions Universitat d'Alacant.

Berenguer Escoda, M. (2010). *Biografía de Juan Gosálbez Casar. UNA HISTORIA DE SANT JOAN D'ALACANT*. Sant Joan d'Alacant: Ajuntament de Sant Joan d'Alacant.

Brotos Boix, A. (2013). *Caminant per Mutxamel*. Mutxamel: Ajuntament de Mutxamel. Biblioteca de Mutxamel: Signatura: 94 (460) BRO cam.

Brotos Boix, A. (2017) *Transformació urbanística de Mutxamel (1928-2006)*. Mutxamel: Ajuntament de Mutxamel. Biblioteca de Mutxamel: Signatura: 711 BRO tra.

Brotos, A., Ortiz, F., Forner, L., Iborra, L., Pastor, F. i Quereda, T. (2002). *MUTXAMEL – Records d'un Segle*. Mutxamel. Fotomecànica i impressió: gráficas Olmedilla. Biblioteca de Mutxamel: Signatura: 94 (460) MUT.

Buades Ripoll, I. (1988). *Sant Joan anys cinquanta*, Sant Joan d'Alacant: Ajuntament de Sant Joan d'Alacant.

Crespo Giner, J. (1979) *SAN JUAN ESTUDIO DEMOGRÁFICO-ECONÓMICO DE UN MUNICIPIO DE LA HUERTA DE ALICANTE*. Alacant: Instituto de Estudios Alicantinos. Diputación Provincial de Alicante.

Javier Monclús, F. y Oyón, J. L. (1996). *CIUDAD Y TERRITORIO. Estudios territoriales Nº 107-108, primavera-verano 1996. Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s. XIX-finales s. XX*. Madrid: Ministerio de Fomento.

Martínez Grande, C. (2018). Propuesta de reutilización de un recinto abandonado en Sant Joan d'Alacant. Grado en Arquitectura Técnica. Trabajo de Fin de Grado. Alacant: Universitat d'Alacant.

Morate Benito, L. Coordinació i edició (2022). *Las cigarreres de Alicante*. Alacant: Regidoria de Cultura d'Alacant.

Quiles López, V. y Beltrá Torregrosa, D. (2021). *Citas con la Huerta de Alicante desde Sant Joan*. Sant Joan d'Alacant: Ajuntament de Sant Joan d'Alacant.

Ortiz Alemany, F. (2021). *MUTXAMEL i l'HORTA d'ALACANT. Descrites pel viatgers i cronistes*. Alacant: Quinta Impresión S.L.U.

Riquelme Quiñonero, María Teresa (2019). *LAS QUINTAS DE RECREO DE SANT JOAN D'ALACANT (ss XVIII-XIX)*. Sant Joan d'Alacant: Ajuntament de Sant Joan d'Alacant.

Sala y Pérez, M. (1924). *CRÓNICA de San Juan de Alicante*. Alacant: Papelería y tipografía Bañó.

Sala y Pérez, M. (1924). *CRÓNICA de San Juan de Alicante*. Edición facsímil, impulsada por el Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant. Octubre 2024.

Sánchez Buades, M. y Sala Seva, F. *RESUMEN HISTÓRICO DE LA VILLA DE SAN JUAN DE ALICANTE*. Alacant: PUBLICACIONES DE LA DELEGACIÓN DE CULTURA DEL AYUNTAMIENTO DE SAN JUAN DE ALICANTE

Valdés Chápuli, C. (2016) *“LA FÁBRICA” DE ALICANTE: LA PRODUCCIÓN DEL TABACO, EL TRABAJO DE LA CIGARRERA, LA GESTIÓN EMPRESARIAL*. Madrid: Edita ALTADIS. Biblioteca Pública Alacant -Paseito de Ramiro- Signatura: 663 VAL fab FL.

DIARIS D'ALACANT

- EL DÍA. (25-09-1924). *Los tranvías.*
- El Luchador. (27-09-1924). *Los tranvías eléctricos.*
- Diario de Alicante. (27-09-1924). Barragán: *EL ADIÓS AL TRANVÍA.*
- EL DÍA. (29-09-1924). *Inauguración de los tranvías eléctricos de Alicante.*
- El Luchador. (29-09-1924). *INAUGURACIÓN DE LOS TRANVÍAS ELÉCTRICOS.*
- Diario de Alicante. (30-09-1924). *Ayer quedo inaugurado el tranvía eléctrico, Salutación a los Nuevos tranvías.*
- Diario de Alicante. (30-09-1924). *Ya funciona el tranvía eléctrico.*
- Diario de Alicante. (29-10-1924). *Los eléctricos.*
- Diario de Alicante. (08-11-1924). *Los eléctricos.*
- Diario de Alicante. (17-11-1924). *Un accidente tranviario hiere a cuatro personas.*
- INFORMACIÓN. (28-08-1963). Fernando Gil: *Se despide un tranvía: el del disco "4".*
- INFORMACIÓN. (31-08-1963). *ENTRE HOY Y MAÑANA, relevos en los transportes públicos entre Alicante y Muchamiel.*
- INFORMACIÓN. (31-08-1963). *AUTOMÓVILES LA ALCOYANA S.A. Servicio PROVISIO-NAL en autobuses desde Muchamiel a Alicante.*
- INFORMACIÓN. (01-09-1963). *ADIÓS AL TRANVÍA DE LAS "BLUSAS MUCHAMELERAS".*
- INFORMACIÓN. (06-03-1988). Fernando Gil Sánchez: *El desaparecido tranvía ofreció curiosas variantes.*

LLIBRETS DE FESTES del CRIST DE LA PAU

- 1964 Réquiem por un tranvía de José Juan Pérez.
- 1970 Recuerdos de mi infancia de José M^a Toregrosa y Juan.
- 1974 Pasado y presente de Manuel Castillo.
- 1999 Medio siglo de transporte público en San Juan d' Isidro Buades Ripoll.
- 2004 La urbanización del "Huerto de Don Gaspar" 1924-1925 de Jorge Payá Sellés.
- 2023 "El Cristo sin tranvía" 60 aniversario del cierre de la línea del tranvía a Sant Joan. Alfredo Quereda Campello. Asociación Cultural LLoixa.
- 2024 Sant Joan des de l'aire. 1929 Xavier Sala Ivorra.

LLIBRETS DE FESTES de SANT ANTONI DE SANTA FAÇ

- 2003 El paisaje de Santa Faz de Isidro Buades Ripoll.
- 2007 La plaza de Luis Foglietti de Isidro Buades Ripoll.

BUTLLETINS LLOIXA

- N° 1 EL TRAMVIA DE L'HORTA (Introducción GRUP DE AMICS DE VALENCIA DEL LIBRO "REUMEN HISTORICO DE LA VILLA DE SAN JUAN)
- N° 12 SOBRE LA ALCOYANA de Joe Balaguer Monllor (al butlletí no hi apareix l'autor)
- N° 27 TRAMVIA NUMERO QUATRE d'Isidro Buades Ripoll
- N° 60 Y VA DE LA ALCOYANA... de Josep Antoni –Joe– Balaguer Monllor
- N° 109 Crónica del tranvía de la Huerta de Alicante (Parte 1) de Jaume Pomares i Bernat
- N° 110 Crónica del tranvía de la Huerta de Alicante (y 2) de Jaume Pomares i Bernat

San Juan INFORMATIVO

- N° 1 TRANVÍA NÚMERO 4
1 PARTE d'Isidro Buades i Ripoll
- N° 2 TRANVÍA NÚMERO 4
2 PARTE d'Isidro Buades i Ripoll

SOM MUTXAMEL -El periódico de Mutxamel

Gomis, V. Regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament de Mutxamel (Juny 2022). TRAM: La alternativa Santa Faz

SOM SANT JOAN -El periódico de Sant Joan d'Alacant

Compromís. (Año5/Número 48/ 15-04-2024). *Compromís de Sant Joan d'Alacant i Mutxamel I la Plataforma TRAM acorden estratègies coincidents per tal de fer realitat la línia de tramvia a tota la comarca.*

PÁGINES WEB CONSULTADES

Ferrocarriles de España www.spanishrailway.com por Juan Peris Torner Tranvías de Alicante 25/May/2012.

Ferrocarriles de España www.spanishrailway.com por Juan Peris Torner Tranvías de Bilbao 1872-1964 (Tranvía de la primera generación) 14/May/2012.

Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s. XIX... <https://recyt.fecyt.es>CyTET > article> download>.

Alcalde Fernández, O. (2012) *PROYECTE O TESINA D'ESPECIALITAT Títol LA NUEVA ERA DEL TRANVÍA COMO MODO DE TRANSPORTE: ¿NECESIDAD O MODA?*. Barcelona: UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA: Escola tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona

Gálbo – Wikipedia, la enciclopèdia libre.

PUBLICACIONES facebook

Brotos Boix, A. (2022) *TARTANES, TRAMVIES, COTXES DE PUNT, AUTOBUSOS EVOCANT EL TRANSPORT PÚBLIC MUTXAMEL-ALACANT*. Pàgina oficial: Cronista de Mutxamel.

Payá Sellés, J. (2022). El importante e histórico tranvía de la huerta: Alicante-Mutxamel.

Diario de Alicante, (31/03/2022). *La Generalitat saca a información pública la conexión del TRAM con Sant Joan*.

INFORMACIÓN. (12-06-2022). Rico, J.A.: *Mutxamel regresa a los 60*.

Antón, L. M. (17-07-2022) *LA HISTORIA DEL TRANVÍA EN ALICANTE*. Font: *Diario Las Provincias*. Ruíz, A. 19 d'octubre de 2008

Navarro, R. (29/03/2024). *FGV redefine el tranvía entre Alicante, Sant Joan d'Alacant y Mutxamel con nuevas tecnologías*.

INFORMACIÓN. (10/05/2024). *El trolebús deja en el aire el proyecto del TRAM en Sant Joan*.

CULTURA MUTXAMEL (16/11/2024) ¡Descubre el arte y la cultura que Mutxamel tiene para ti! <https://www.facebook.com/share/v/1AMTrthPqd/>

Bloc ALICANTE EN BLANCO Y NEGRO. Publicació de José Salva Soler: Tranvía eléctrico LÍNEA 4 MUCHAMIEL.

Bloc Asociación Cultural ALICANTE VIVO. Publicació d'Alfredo Campello: EL MERCADO CENTRAL EN LA HISTORIA DE ALICANTE (1922-2012) 25-01-2013.

Bloc ALICANTE EN EL RECUERDO. FOTOGRAFÍAS INÉDITAS DE LA HISTORIA DE ALICANTE (II). www.alicantevovi.org 18-05-2008.

Memoria de Alicante A PEDIA. Publicat per David Rubio 06-08-2016. Plaza de Toros.

PUBLICACIONES Youtube

Amandi Rodríguez, I. J. (2011). *Autobuses de Alicante año 1977*.

Sánchez Calero, J. C. (2017) *Los tranvías en Alicante*.

XIV

AGRAÏMENTS

- Gaspar Belmonte, arxiver municipal de l'Arxiu "Amèlia Asensi Bevià" de Sant Joan d'Alacant –AMSJA–.
- Equip de professionals de l'Arxiu Municipal d'Alacant –AMA–.
- Equip de professionals de la Biblioteca i Arxiu Municipal de Mutxamel –AMM–.
- Equip de professionals de l'Arxiu de la Diputació Provincial d'Alacant.
- Equip de professionals de la Biblioteca Municipal "Amelia Asensi Bevià" de Sant Joan d'Alacant.
- Amic Manolo Berenguer Tomás per fer unes fotografies de la Rambla.
- Cosina Maria Angeles Fuentes Monllor per fer unes fotografies de la Rambla.
- Coneguts, amics i familiars del poble que desinteressadament m'han donat la seua vivència del tramvia.
- Família d'Isidro Buades i Ripoll, en concret la seua filla Elvira que em va aclarir que tota la seua producció literària és propietat de l'AMSJA i per tant, del poble, facilitat així la publicació de tots els seus escrits relacionats amb el nº 4.
- Amics i coneguts que m'han facilitat fotos del poble i del tramvia.
- El meu fill Marc Balaguer Macià per la seua ajuda informàtica.
- La meua veïna Vicenta (Tina) Richart García per prestar-me el llibre *Las cigarreres de Alicante*.
- Al pare i fill Manolo Ivorra per facilitar-me informació del desviament del tramvia a l'any 1945.
- A les persones i grups de Facebook que publiquen informació i fotografies de les quals me he aprofitat.
- Conxa Gosálbez i Ramos per dedicar un temps a escriure el pròleg.
- Finalment, a tots els amics i coneguts que m'han animat a fer aquest llibre.

BIOGRAFIA

Josep Antoni Balaguer i Monllor

Per als amics i amigues JOE, és nascut a Alacant el 19 de març de 1957 i viscut a la Rambla número 68 fins als 12 anys on la família es trasllada a viure al carrer del Carme.

Els estudis primaris es realitza al Grup escolar Crist de la Pau i després els estudis de batxillerat al Col·legi Juan XXIII d'Alacant. Cursa estudis superiors des de 1975 a 1978 en la Normal d'Alacant i es gradua com a Diplomada de Professorat d'EGB de Ciències Socials.

Finalitzat el servei militar, en setembre de 1981 inicia el treball com a mestre d'EGB i després de Primària al col·legi Santa Teresa-Vistahermosa d'Alacant fins la jubilació en 2022.



Socialment és una persona compromesa amb el poble, la cultura i la llengua havent format part des del seu inici en 1981 de l'ASSOCIACIÓ CULTURAL LLOIXA fins 1993 havent participat en totes les activitats i publicacions d'eixe període. També forma part de l'ASSOCIACIÓ CULTURAL EL TABALET i uns anys de la Penya EL BORINOT.

Al mateix temps a partir de 1976, va estar implicat en les activitats parroquials dedicant temps a l'educació i formació de xiquets i xiquetes al Moviment Júnior d'Acció Catòlica i formant joves en els grups de confirmació parroquials. També en una etapa posterior ha estat acompanyant a les famílies en la formació de la Catequesi parroquial.

En l'actualitat li agrada participar en aquelles activitats municipals relacionades en la cultura i es defineix com a defensor de la nostra llengua i per eixa raó, sempre escriu en valencià.

Ha realitzat dos treballs d'investigació sobre la seua família:

1. LA HISTÒRIA D'AURORA I TONET
on investiga els cognoms Monllor-Alemanys.
2. UN VIATGE A SANT JOAN PASSANT PER...
on investiga els cognoms Balaguer-Ponsoda.

No sé perquè però, tot tipus de vehicles amb rails sempre han fet que els meus ulls es queden oberts contemplant-los. Sempre m'han agradat els trens i els tramvies. Tal volta l'últim record que tinc del tramvia nº 4 siga quan a març de l'any 1964 naix el meu germà Alberto.

Aquest llibre és un homenatge a totes aquelles persones que durant quasi 40 anys, **28 de setembre de 1924 fins a 1 de setembre de 1963** utilitzaren el tramvia elèctric i ara, 60 anys després el pose de manifest per l'enyorança dels temps passats i, per la tornada del nou projecte, que amb il·lusió s'està portant a terme als despatxos per fer possible eixe nou traçat entre Alacant, l'Hospital, Sant Joan i Mutxamel aprofitant la línia ja traçada a la platja de Sant Joan.

Per acabar aquesta reflexió, pense en els actuals joves tant de Sant Joan com de Mutxamel que coneixen la línia 23, ni tan siquiera l'Alcoiana com nosaltres la coneixíem i menys encara, que el tramvia va suposar un gran avanç en la comunicació entre Alacant, Sant Joan i Mutxamel i que, a dia de hui es desconeix la seua existència i fins i tot el seu traçat.

Joe Balaguer i Monllor



AJUNTAMENT



DE SANT JOAN
D'ALACANT

