

LOS LARGOS TRANVÍAS POR LAS CALLES BARCAS Y PINTOR SOROLLA



450 Mastaba (Ex 312) con remolque 300 por la actual plaza de Zaragoza en 1964 y en la línea 12. Archivo de José María Valero Suárez.

Entre los años 1957 y 1962 mi tranvía preferido para viajar entre la avenida del Puerto (entonces oficialmente del Doncel Luis Felipe García Sanchís) y la plaza del Caudillo (actual del Ayuntamiento), era el de la línea 1, cuyos vehículos con potentes motores General Electric o Cenemesa llevaban un remolque sobre bogies. Tenían mayor capacidad y recorrían en menos tiempo el itinerario de atajo por las calles Barcas y Pintor Sorolla y el contorno del Parterre hasta la Glorieta, en contraste con los tranvías, también sobre bogies, de las líneas 2, 4, 12 y 14, con itinerarios más largos, más paradas, y mayor tiempo de viaje. Cuatro líneas que únicamente llevaban remolques de dos ejes, jardineras y cerrados con o sin balconcillos, durante la temporada de baños en las playas del Cabanyal, Malvarrosa y Nazaret.

Como el 9 de abril de 1962 suprimieron la circulación de tranvías por las calles Barcas y Pintor Sorolla, principalmente por protestas de hoteles y entidades con aprobación municipal, hasta febrero de 1964, que pasé a trabajar en una empresa con factoría en Manises, no tuve más remedio que utilizar las otras líneas con recorridos por las calles Paz, San Vicente, Ruzafa y Alicante, y las grandes vías Marqués del Turia y Germanías. Periodo de tiempo en el que pude seguir viajando en los largos convoyes del ex1 ya que la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia (CTFV) los reutilizó para reforzar los servicios de las líneas 2 y 12.



462 Zeppelin con remolque 400 en la plaza del Caudillo (actual del Ayuntamiento). Primeros años cincuenta. Vía Libre FFE.

La historia de los tranvías sobre bogies o carretones, con mayor capacidad y más comodidad para los viajeros que los de dos ejes, comenzó en Valencia con la circulación de un prototipo a partir del 30 de marzo de 1933. Fue el primero de los 17 puestos en circulación en 1933 por la CTFV para modernizar los servicios entre el centro de la ciudad y sus barrios marítimos. Los construyó Material Móvil y Construcciones de Zaragoza, continuadora de la antigua Carde y Escoriaza, con equipos eléctricos de la General Electric de Estados Unidos, y formaron la serie 300. Su calidad quedó ampliamente demostrada ya que 16 prestaron servicio hasta los últimos años sesenta del siglo veinte, llegando la mayoría de ellos hasta la supresión de los tranvías de Valencia a partir del 20 de junio de 1970.

Entre 1945 y 1947 fueron remodelados en Talleres Devís de Valencia, donde les pusieron puertas accionadas por aire comprimido y ubicaron al cobrador, hasta entonces ambulante por el vehículo, en un habitáculo, donde además de cobrar a los viajeros que iban pasando se ocupaba de la apertura y cierre de las puertas traseras, lo que también hacía el conductor con las delanteras. Entonces los añadieron a la serie 400, que ya tenían las características anteriores, y habían constituido con 25 carrocerías, que equiparon con motores y restos mecánicos y eléctricos de viejos vehículos de dos ejes, y 28 a las que pusieron motores nuevos Cenemesa. Diecisiete constaban como propiedad de CTFV y los 53 restantes alquilados por su filial VASA (Valenciana de Autobuses S.A.)

Parte de los General Electric y Cenemesa fueron adaptados para remolcar en la línea 1 los largos y estrechos remolques, nueve serie 300 también sobre carretones, que construyó Talleres Gay del Grao de Valencia reutilizando materiales de antiguos tranvías imperiales de la época de la tracción animal, aunque otros investigadores opinan que uniendo dos coches de tercera clase del trenet. Fueron los tranvías más largos de Valencia. También utilizaron como remolques algunas carrocerías tipo 400 antes de su motorización.



462 Zeppelin con remolque 300 por la Glorieta hacia Pintor Sorolla y Barcas. Últimos años cincuenta. Vía Libre. FFE.

El desacierto estuvo en la carrocería, de madera con forrado metálico exterior en todo el material sobre bogies.

En pleno declive tranviario, a partir del 1 de marzo de 1965 todos los servicios fueron realizados sin remolques.

Por su aspecto exterior los tranvías de la serie 400 formaron estéticamente dos grupos principales: los “zeppelines”, cuya estilizada estructura hizo que popularmente los asociaran con los dirigibles alemanes de la primera guerra mundial, y “mastabas”, a los que por sus amplias y angulosas plataformas delantera y trasera les encontraron parecido con la reproducción de una tumba egipcia que tenía como anuncio la empresa de pompas fúnebres La Mastaba en la calle Colón de Valencia.

Un zeppelin con el nº 407 está expuesto en el naciente museo de Torrent, mientras que los mastabas 424 y 455, y el largo remolque 309 están a la espera de su restauración.

Texto de Esteban Gonzalo Rogel

Publicado por Blogger para [VALENCIA EN BLANCO Y NEGRO](#) el 2/24/2018 12:00:00 a. m.