



Trascrición íntegra de la inauguración en el diario El Defensor de Granada (24-12-1907)

EL DEFENSOR DE GRANADA

SUCESO MEMORABLE

El domingo, a las 10 de la mañana, dio Granada un paso de gigante en el camino de su progreso: la inauguración del tranvía eléctrico de cremallera para subir a la Alhambra, serpenteando entre los cármenes que matizan, como festón de flores, la ladera occidental del cerro de los Mártires que lo árabes llamaron de Alunest.

El hecho reviste tal trascendencia que seguramente será registrado, como memorable en las páginas de toda la prensa europea y marcará una fecha importante en los fastos de la cultura mundial.

¡Subir a la Alhambra con rapidez, cómodamente, fácilmente, contemplando al mismo tiempo el panorama de la Vega, el más hermoso del mundo, un paisaje incomparable, lleno de luz y de indescriptible poesía!

¡Poder admirar el grandioso monumento, emancipándose de la esclavitud de una subida fatigosa que causa y enerva el organismo y del temor de sufrir alteraciones en la salud por el rápido cambio de temperatura a que hay que someterse al traspasar los umbrales de la Puerta de las Granadas!

¡Subir a la Alhambra desafiando victoriosamente las bajas temperaturas del invierno y los rigores del calor estival!

¡Disfrutar de la Alhambra en todo tiempo, diariamente, sin que este placer signifique un gravamen oneroso para las familias de clase media, que no pueden sobrellevar el dispendio de subir en carruaje!

¡Tener la Alhambra constantemente a nuestra disposición, poderle dedicar todos

los ratos de ocio; saborear de continuo las bellezas de su espléndida arquitectura, cuanto más vista mejor comprendida y admirada!

Para muchos granadinos esto equivale a la conquista de una suprema satisfacción. Por las dificultades del acceso, la Alhambra no era el paseo cotidiano de Granada; de la frescura de sus umbrosas alamedas sólo podían disfrutar, cómodamente en las horas de calor, los que disponen de medios para imponerse el gasto de carruaje. Desde hoy, la Alhambra es para todos, para los ricos y para los pobres, para cuantos sientan el sublime placer de contemplar su hermosura.

¿Se comprende bien lo que significa esto? ¿Se percibe ya la trascendencia civilizadora y democrática del acontecimiento que regocija hoy a los granadinos?

ESCORIAZA

Al consignar tan fausto suceso consideramos estrictamente justo unir a su memoria, la del hombre a cuyo talento y poderosa iniciativa se debe ver ya realizado lo que era un aspiración de todos los amantes de la equidad social y de la vulgarización del sentimiento estético. Nos referimos al ilustrado gerente de la Empresa de Tranvías D. Nicolás Escoriaza que disfruta hoy, con la gratitud de todos los granadinos, la inmensa satisfacción de haber puesto al alcance de las clases populares y de escasa fortuna, el placer de deleitarse contemplando la hermosura de la Alhambra. El señor Escoriaza se puede enorgullecer de haber realizado en Granada, al implantar en Granada los tranvías eléctricos, una obra de progreso y de cultura que, en poco tiempo, ha

cambiado la fisonomía de la ciudad dándole la animación y el aspecto de las grandes capitales.

Relativamente muy joven (pues nació en 1869) desde el comienzo de su vida siguió de un modo resuelto el camino de la cultura industrial moderna haciendo sus estudios en la Institución Libre de Enseñanza de Madrid; poniéndose luego al servicio de la Compañía Ferroviaria de MZA, y a los 25 años de edad fue nombrado director de los Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo, como premio de las excepcionales aptitudes que demostró dirigiendo las obras de construcción de la línea de Alcañiz.

Asociado, después, al Sr. Carde, de Burdeos, dio una nueva prueba de sus talentos industriales fundando la Casa que aun gira bajo la razón social de Carde y Escoriaza y de cuyos talleres han salido la casi totalidad de los coches de tranvías que circulan en España.

Demostró posteriormente su competencia técnica construyendo la estación de los Ferrocarriles de MZA en Sevilla, y de las líneas de Valladolid a Ariza, Calatayud a Valencia y Puebla de Alcañiz y el hermoso edificio de la Alhóndiga de Madrid.

Es mayor accionista de los Tranvías de Zaragoza y Granada, de la Compañía Madrileña de Almacenes Generales de Depósito y Transporte, y vicepresidente de los Tranvías de Cádiz que, ha poco tiempo, se inauguraron. Ha sido durante muchos vicepresidente de la Cámara de Comercio de Zaragoza; y posee las placas de 2ª y 3ª clase respectivamente del Mérito Militar y Naval.



ASOCIACIÓN GRANADINA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL Y EL TRANVÍA

Consagrado por completo a la industria, ha tenido la fortaleza de no dejarse arrastrar por las tentaciones de la ambición política y no figura en ningún partido militante.

LA NUEVA LÍNEA

Apenas quedaron instalados los tranvías de Granada, comprendiendo el Sr. Escoriaza la conveniencia de establecer un rápido y fácil medio de comunicación entre la ciudad y la Alhambra, comenzó los trabajos para realizar este hermoso pensamiento.

Al principio, se pensó en un funicular que subiese de la Carrera del Darro a la Puerta de las Armas; pero como este trazado no produjo buena impresión y se tropezó con serias dificultades para realizarlo, hicieronse nuevos estudios a fin de establecer la subida por la ladera de los Mártires que siempre fue el sitio señalado para este proyecto por la unánime aspiración de los granadinos.

El nuevo trazado ofrecía también inconvenientes y gastos de gran importancia, como eran los de ensanchar el Caidero y regularizar sus rasantes; y sin el decidido apoyo moral del Ayuntamiento, hubiera sido punto menos que imposible llevarlo a cabo. Hubo que derribar más de treinta casas, construir altos muros de contención y ejecutar un considerable movimiento de tierras representado por muchos miles de metros cúbicos, para dejar paso franco al tranvía, pero ya, gracias a Dios y al patriótico esfuerzo de todos, lo principal está hecho y no tardará en hacerse lo que falta para que el barrio de San Cecilio sea uno de los más elegantes de Granada, y el camino del tranvía uno de sus más espléndidos paseos.

La nueva línea arranca de la calle Reyes Católicos y, siguiendo las de la Colcha, Pavaneras, Santa Escolástica, Realejo y Molinos, llega en simple adherencia a las Vistillas de los Ángeles, donde comienza la

cremallera que sube hasta la Alhambra. Cuando la calle de Escoriaza quede abierta y se termine el proyecto, aprobado ya, de una gran plaza en lo alto de la Cuesta de los Molinos, el tranvía seguirá ruta más pintoresca y el trayecto desde Puerta Real y la Alhambra, por el Paseo de la Bomba, resultará incomparable.

El proyecto de cremallera se encargó al eminente ingeniero suizo Mr. Emil Strub, especialista en la materia e inventor de la cremallera que lleva su nombre. De la construcción de material hízose cargo la importante casa Fonderies de Berne y de material móvil la Locomotive Fabrik de Winterthur que hizo los trucos. La Thompson Houston fabricó los equipos eléctricos y Carde y Escoriaza de Zaragoza construyeron las cajas; así es que en esta instalación figuran todos los adelantos que se conocen hasta el día en construcción tranviaria de cremallera.

Los frenos de los motores, especialmente, son de lo más perfeccionado que existe, hasta el punto de resultar materialmente imposible que un coche pueda deslizarse. Desde el regulador, maniobra un potente freno eléctrico, de modo que el coche no puede pasar de la velocidad que se quiere, según el punto donde se coloque la manivela. Un freno de husillo aprieta el eje de la cremallera; y por último, otro freno, también de husillo, acciona cuatro zapatas sobre las ruedas. Cualquiera de estos tres frenos pueden detener el coche en las mayores pendientes.

LA INAUGURACIÓN

Como hemos dicho, la inauguración de la nueva línea hubo de verificarse el domingo a las 10 de la mañana, asistiendo el Gobernador Civil de la Provincia señor Soler y Casajuana, el alcalde accidental D. Miguel López Sáez, el ingeniero jefe de Obras Públicas de esta provincia Sr. García Zamora, el ingeniero jefe de la Jaén Sr. Perals, los ingenieros D.

Antonio Rico y D. Julio Moreno, el arquitecto municipal y de la Alhambra D. Modesto Cendoya, el sobresaliente don Ricardo Puyol, los tenientes de alcalde señores Marqués de Santa Oasilda, don Manuel Alba y don Miguel Horques, el director general de los tranvías eléctricos de Granada señor Escoriaza, el consejero don Francisco del Saz Abajijón, el jefe de la explotación D. Dalmiro Fernández y representantes de la prensa periódica local.

El primer motor de cremallera que salió de las Vistillas subió con marcha normal sin detenerse hasta los Mártires, haciendo el recorrido en cuatro minutos. En el viaje de descenso se hicieron varias pruebas de los frenos cuyo resultado fue admirable. Se cortó la corriente sin dar previo aviso al conductor, que apenas lo advirtió hizo uso del freno, deteniéndose el coche de una manera instantánea; se paró en seco con toda precisión en medio de una curva con pendiente de más del 12 %, y pudo observarse que existía el más perfecto ajuste y la más exacta correspondencia entre el manipulador y los frenos.

En estos viajes de pruebas, que resultaron extremadamente satisfactorios, condujo el motor, D. Pedro Bautista Lorente.

Numerosa concurrencia presenciaba con aplausos y ¡vivas! el paso del coche desde las Vistillas hasta los Mártires, haciéndole, al llegar a este punto, ruidosas manifestaciones de entusiasmo.

Los vecinos del barrio mostraron su regocijo disparando palmas reales al inaugurarse el tranvía.

EL BANQUETE

Hecha la inauguración oficial, cuyo acto terminó a las once y media de la mañana, el señor Escoriaza obsequió con un espléndido almuerzo en el hotel Victoria a los invitados, sentándose a la mesa los señores Soler, López Sáez, García



ASOCIACIÓN GRANADINA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL Y EL TRANVÍA

Zamora, Peral, Rico, Moreno, Cendoya, Puyol, Alba, Santa Oasilda, Horques, del Saz, Fernández, Serrano, Moreno y Gómez Castilla, Osorio y Amaro en representación de la prensa local.

Al descorcharse el champagne, se pronunciaron entusiastas brindis, que inició el alcalde Sr. López Sáez, consagrando un recuerdo cariñoso al dimisionario Sánchez-Puerta y frases laudatorias a la prensa por los patrióticos esfuerzos que han hecho para la realización de la línea que hoy vemos inaugurada y que fue siempre uno de los más hermosos ideales de los granadinos.

Habló luego el Sr. Soler y Casajuana saludando con su habitual elocuencia al Sr. Escoriaza, por haber llevado a feliz término la nobilísima y patriótica empresa de facilitar la subida a la Alhambra por un medio rápido, cómodo y barato, que establece íntimo contacto entre el colosal monumento del arte árabe y sus admiradores, y expresó su deseo de ver firmado por el arquitecto Sr. Cendoya, el proyecto de prolongación de la vía desde los Mártires al Secano.

El Sr. Cendoya pronunció un discreto brindis enalteciendo el espíritu progresivo de Granada y enumerando las importantes reformas que, de pocos años a esta fecha se han realizado en la ciudad embelleciéndola considerablemente.

El Sr. Escoriaza correspondió a los plácemes de que había sido objeto; congratulándose de ver realizada la que fue, desde que se fundó la Compañía que dirige, una de sus más vehementes aspiraciones y consignando su gratitud al Alcalde dimisionario Sr. Sánchez-Puerta y al Ayuntamiento por las facilidades y el apoyo moral con que han contribuido a que se realice el hecho que se solemniza.

Concluyó ofreciendo consagrarse desde ahora, con

entusiasmo, al estudio y ejecución del tranvía a Sierra Nevada, que abrirá nuevos horizontes a los turistas y producirá grandes beneficios a esta población.

Todos los comensales hicieron análogas manifestaciones de entusiasmo y satisfacción; y a propuesta del Sr. Soler y Casajuana, se acordó telegrafiar a la Sra. y al padre del Sr. Escoriaza dándole la noticia del brillante resultado de la inauguración y felicitándoles por el éxito que en tan gallarda empresa éste ha alcanzado.

Para solemnizarlo, el Sr. Escoriaza dispuso que ayer se diese como gratificación y plus a todos los empleados de la empresa la mitad de su haber diario.

Reciban todos, Granada y al Empresa de los Tranvías, nuestro más sincero y cordial parabién.

DATOS TÉCNICOS

La vía se ha construido con carril sistema Vignole de 20 kg/m; la cremallera sistema Strub es a 54 kg/m, resultando un peso total por metro de más de 100 kg, si se tiene en cuenta el peso de bridas, tirafondos y tornillos.

El carril Vignole procede de la fábrica de los Altos Hornos de Vizcaya. El peso de cada coche es de 12.000 kg y sus motores son accionados por dos motores Thompson Houston de 54 CV cada uno, de tipo reforzado, blindado y último modelo de la casa.

La línea que en la simple adherencia se desarrolla en un perfil sumamente accidentado y con curvas de radio pequeño al llegar a la parte de la cremallera comienza con una pendiente de 6 % para terminar frente al consulado inglés con una pendiente de 13 %.

La longitud de la línea de cremallera es de 600 metros aproximadamente, distribuidos en cinco alineaciones rectas, dos curvas de radio 100, una de radio 30 y otra de radio 20,5.

Las pruebas de todos los materiales empleados en la línea se han verificado con arreglo al reglamento de ingenieros alemanes, y los certificados correspondientes obran en poder de la Compañía.

Entre las pruebas que se practicaron e domingo fue la más concluyente la que ordenó el ingeniero D. Julio Moreno, quien dispuso que sin previo aviso al conductor del carruaje se descarrilara el trolley estando el coche subiendo la pendiente máxima de 13 %; apercibido el conductor no sólo paró el coche instantáneamente sino que éste no retrocedió ni un sólo metro. Las traviesas de pino sin sangrar y de dimensiones apropiadas proceden de pinares de esta provincia; han sido inyectadas previamente para su mejor conservación y van colocadas con intervalos de 65 centímetros.

Los tirafondos galvanizados proceden de la fábrica Ollero Rull y Compañía, de Sevilla.

La línea aérea, construida sobre postes, procedentes de la Sociedad de Construcciones Metálicas de Linares, está formada por materiales de la casa Thompson Houston. En el montaje de la línea, feeders, coches y cremallera sólo han intervenido operarios españoles, la mayor parte granadinos.

Anteayer el número de viajeros que circuló por la línea de cremallera pasó de 2000.

La Compañía, con muy buen acuerdo, ha prohibido estos primeros días la permanencia de viajeros en la plataforma anterior, y ha dispuesto que en los coches puestos en servicio, además del conductor reglamentario, el instructor D. Antonio Loaisa.

La Compañía está repartiendo preciosos carnets redactados en español, francés, inglés y alemán, con indicaciones útiles para los viajeros en esta línea.