POSTALES GEMELAS DEL TRANVÍA MONDARIZ-VIGO

A PRINCIPIOS del siglo XX el desarrollo de los balnearios gallegos iba en aumento y su fama se acrecentaba a medida que subía el número de visitantes, pero las dificultades en las comunicaciones tenían como consecuencia que únicamente las clases sociales altas accedieran a los servicios de los balnearios.

En esos momentos Vigo, considerada "Puerta de Europa", como así la denominaban los americanos, era uno de los destinos finales de los vapores procedentes de América y Europa y la localidad de Porriño por otro lado, era el final del trayecto de los ferrocarriles portugueses y españoles. Poco a poco el transporte por carretera seria el revulsivo que representaría el futuro para el funcionamiento y la popularidad de los balnearios gallegos. Así pues comenzado el siglo XX los propietarios del Balneario de Mondariz comenzaron a elaborar un plan para comunicar este por medio de un tranvía eléctrico que desde el muelle de Vigo conectara con el Balneario por medio de las estaciones ferroviarias más cercanas.

Ya en 1906 estuvo a punto de iniciarse la construcción del tranvía Mondariz-Vigo por parte de la sociedad constituida en Bilbao *"Iberia Concesionaria"*, que tenía hechos los estudios correspondientes y obtenida la concesión de una parte del proyecto, pero esta oferta pública no tuvo éxito y la construcción del tranvía hubo de esperar varios años.[1]

En 1907 Gumersindo Ramón Peinador Vela fue el encargado de mejorar el servicio de automóviles que comunicaba el Balneario de Mondariz con las estaciones ferroviarias próximas, y de organizar excursiones a los alrededores.[2] Su hermano Sabino Enrique Peinador Vela, la persona más importante en la historia de este Balneario, fue el artífice del proyecto del tranvía de Vigo a Mondariz y del Sanatorio de Artríticos.[3]

El nuevo tranvía tendría consecuencias positivas ya que aumentaría el turismo, que representaba una fuente de recursos principal en la provincia, ampliaría el radio de las construcciones urbanas, mejoraría las explotaciones agrícolas por el fácil transporte de abonos, maquinaria y utensilios y al mismo tiempo, con el aumento del uso del tranvía, abarataría el precio de los billetes.[4]

En 1914 quedó constituida definitivamente la Sociedad Anónima para la construcción y explotación del tranvía eléctrico que partiendo de Mondariz, pasando por Puenteáreas y Porriño, terminaría en el puerto de Vigo.[5]

El 7 de septiembre de 1918 llegaron al puerto de Vigo dos coches de carga, fabricados y suministrados por "Lladró y Cuñat" de Almassera (Valencia), con capacidad para 24 personas[6] que formaban parte del material móvil del tranvía y que se almacenaron en las cocheras de esta empresa en espera de poder rodar por la línea.

Finalmente el 14 de marzo de 1920, tuvo lugar la inauguración oficial del tramo Vigo-Porriño con tres coches engalanados con guirnaldas de flores, con ilustres invitados a bordo en el apeadero que la empresa denominó "Peinador"[7]. El obispo de Tuy bendijo la línea y los coches y después el tranvía siguió su marcha hasta llegar a Porriño, en donde el alcalde y otras personalidades le dieron la bienvenida con una gran celebración. Posteriormente se dio un banquete para autoridades e invitados y se sucedieron discursos, con frases que ensalzaron a D. Sabino Enrique Peinador Vela, fallecido en 1917 y que años atrás había proyectado la Empresa y que lamentablemente no pudo estar en la inauguración de esta línea.[8]

En 1923 y con un ancho de vía de un metro, existían ya los tramos Vigo-Porriño de 19 Km, Porriño-Salvatierra de 21 Km y Salvatierra-Redondela de 24 Km.[9] Años después mucho se dijo sobre prosperidad de la línea, tanto en número de viajeros como en mercancías que transportaba así como de los beneficios que aportaba a todos sus accionistas.[10] También se decía que la línea sería muy pronto continuada hasta el mismo Balneario de Mondariz, pero nunca se llegó a unir Mondariz con Vigo y la estación terminal quedó siempre ubicada en Porriño. Se desconocen las razones por las que esta línea no acabara de concluirse, ni tampoco la fecha en que dejó de funcionar este tramo.[11]

Por otro lado, ya en 1904, el Balneario de Mondariz contaba con un servicio de Correos y Telégrafos en una estafeta que funcionaba durante la temporada de aguas. Un funcionario del Cuerpo de Correos era el responsable de esta oficina autorizada para recibir y expedir toda clase de correo ordinario, certificado, con valores declarados o en metálico. El correo se recibía por la tarde, se repartía a las 19'00 horas y se recogía a las 22'00 horas, en el buzón de la Casa.[12] Se sabe que en 1907 ya existía una oficina de Correos ubicada en Mondariz-Balneario con servicio de cartería para recoger la correspondencia.[13]

Además ya en 1906 entre los servicios que ofrecían los mozos trabajadores del Balneario, se encontraba que por cada carta recibida y entregada a los huéspedes, se cobraba una tarifa de 5 céntimos y por cada telegrama que se llevase a la oficina 25 céntimos.[14]

Se sabe que esta línea, como las de algunas otras capitales españolas, dispuso de un buzón para depositar la correspondencia en el mismo tranvía, así como de un matasellos especial que, tiene una peculiar característica en su diseño que lo diferencia de los demás, especialmente por dos razones; en primer lugar, por la disposición asimétrica de la palabra "TRANVIAS", de manera que esta, delimitada por dos pequeñas rosetas, queda ligeramente desplazada hacia la izquierda, no quedando simétrica-

Figura 1. Matasellos del Tranvías Mondariz-Vigo. Primera fecha conocida de 30 de abril de 1923

mente alineada como puede verse en la imagen, y por una segunda razón, peculiar y única de este fechador, que no se da en ningún otro matasello de tranvías, que se encuentra en el sector circular inferior, debajo de la fecha, donde aparece el nombre de la provincia de "PONTEVEDRA".

Se puede llegar a esta conclusión realizando la limpieza de la imagen del que hasta la fecha es el único matasello completo de este tranvía que se conoce, perteneciente a la colección de D. Manuel Zaragoza, de la que pudimos disfrutar con su exhibición en la pasada Exfilna 2016 en la capital aragonesa.

Figura 2. Tranvía Mondariz-Vigo. Inauguración del tramo Vigo-Porriño el 14 de marzo de 1920

En el proceso de documentación y búsqueda de referencias del matasellos del tranvía Mondariz-Vigo, podemos encontrarnos con sorpresas a veces muy gratas.

Rastreando las escasísimas citas que existen de este matasello de tranvías, conocemos un pequeño artículo editado en "Revista de Filatelia" nº321[15], escrito por el filatelista británico Ronald G. Shelley, en el que comunicaba a la comunidad filatélica el hallazgo de un nuevo y desconocido matasello de tranvías de la línea Vigo-Mondariz.

El fenomenal hallazgo de este fechador no tardó en hacer reaccionar a grandes filatelistas como Álvaro Martínez-Pinna, que en el siguiente numero de la Revista de Filatelia, con su artículo *"Consideraciones sobre un matasello"*, recalcaba que, en su opinión, *"Este matasellos no era de tranvías, sino de trenes"*, y daba sus razones exponiendo que como habitante de Vigo en 1940, las líneas de Vigo a Porriño y su prolongación a Mondariz y las de Vigo a Bayona y Gondomar, los trenes-tranvías con esas características entraban por las calles de Vigo, con el mismo ancho de vía que los tranvías urbanos, pero sin poner las cadenas entre los coches, que siempre se ponían en los trayectos no urbanos. Dice textualmente: *"En español la palabra tranvía se emplea habitualmente para definir el transporte urbano por medio de raíles y un coche que se desplaza por los mismos"* y seguidamente presenta el número de viajeros admitidos y las características de bultos y equipajes que se aceptaban en los trenes-tranvías según la Guía General de Ferrocarriles de agosto de 1935.[16]

No debemos olvidar que es habitual confundir un ferrocarril por su tracción tranviaria, como por ejemplo el Motor Tranviario nº13 de la CTFV Grao de Valencia-Bétera, con cierto aspecto de tranvía, pero con plataforma independiente y con ejes claramente ferroviarios.[17]

Figura 3. Artículo publicado por Ronald G. Shelley en el nº 321 de Revista de Filatelia

Reflexionando sobre esta consideración y para no tener dudas, debemos aclarar debidamente la diferencia entre ferrocarril y tranvía.

La primera vez que se menciona la palabra "tranvía" en la legislación española es en la Ley de Ferrocarriles y Tranvías de 23 de noviembre de 1877, donde se deja bien claro que: *"Se designan bajo la denominación de tramvías (sic) para los efectos de esta ley los ferro-carriles establecidos sobre vía pública"*

También podría diferenciarse de la siguiente manera: *"Se entiende que un ferrocarril es un sistema ferroviario sobre plataforma independiente en su recorrido de otra vía de comunicación que comunica dos poblaciones o industrias la cual compete su concesión única y exclusivamente al Ministerio de Fomento y tranvía la que lo hace sobre plataforma perteneciente al tráfico rodado carretero o sobre caminos establecidos con anterioridad de propiedad estatal, provincial o municipal, competiendo su concesión al propietario de la vía, ya sea Ministerio, Diputación o Ayuntamiento.*

En el caso de que una línea poseyera un trazado de tipo mixto, sobre plataforma compartida e independiente a la vez, se sobreentiende que la denominación debiera ser tranvía al tener que poseer unas características técnicas, de explotación y legislativas más restrictivas exigidas en la parte tranviaria.

Al haber definido la denominación del sistema tranviario queda claro que la tracción se podría hacer por tracción animal, locomotoras mecánicas o tracción eléctrica. Esta última fue legislada por el reglamento de 7 de octubre de 1904, sin embargo la velocidad para cualquier tipo de tracción debía de ser de 20 kilómetros por hora como máximo y en el interior de las poblaciones no debía superar los 8 kilómetros por hora."[18]

Por tanto, el argumento expuesto por D. Álvaro Martínez-Pinna, no dejaba perfectamente claro la diferencia entre tren y tranvía.

Volviendo a la tarjeta aportada por Shelley, se trata de una postal de la calle arenal de Vigo, escrita en inglés en su reverso, fechada en Vigo el 3 de mayo de 1923 y franqueada con un sello de 25 céntimos azul tipo medallón de Alfonso XIII, según tarifa de 1922 para tarjetas postales al extranjero y dirigida a Lanes (Inglaterra). En el texto puede leerse, "Carta recibida. Con amor. Jolin (Jocelyn)". Con este artículo Shelley notifica el hallazgo de un nuevo matasello de tranvías, desconocido hasta octubre de 1996, fecha en el que lo publicó coincidiendo con el nº321 de la "Revista de Filatelia".

Pero al encontrar esta referencia pude comprobar que la curiosidad y coincidencia es que esta tarjeta es prácticamente idéntica a otra escrita del mismo puño y letra y que presentamos en este artículo.

Como puede apreciarse, esta nueva tarjeta postal, de la misma serie que la presentada en el artículo del Sr. Shelley, pero con una vista del barrio de San Francisco de Vigo, está también franqueada con un sello de 25 céntimos azul, igualmente descentrado, obliterada con el mismo matasello del tranvía Mondariz-Vigo y puesta en circulación en idéntica fecha que la tarjeta postal del Sr. Shelley.

En el texto puede leerse "Llegué a Vigo. Tu carta de 26/04/23 recibida. Papá."

Observando otros detalles de esta tarjeta postal, vemos que aparte de tener la misma caligrafía y de estar fechadas el mismo día, van dirigidas al mismo destinatario en Lanes (Inglaterra), pero a demás podemos apreciar que las dos tarjetas postales están "numeradas" por el remitente. La postal presentada por Shelley está numerada con un "245" rectificado a "244", mientras que esta nueva tarjeta lleva manuscrito un claro numeral "245".

¿Esto podría querer decir que el remitente envió al menos 245 postales del tran-

CAPÍTULO XI.

De los tramvías.

Art. 69. Se designan bajo la denominacion de tramvías para los efectos de esta ley los ferro-carriles establecidos sobre vias públicas.

Art. 70. La aprobacion de los proyectos de tramvías que hayan de ocupar carreteras del Estado ó provinciales corresponde al Ministerio de Fomento.

Será igualmente de la competencia del Ministerio de Fomento, prévio expediente instruido conforme á la ley Provincial y Municipal, la aprobacion de los proyectos de tramvías cuyo desarrollo exija la ocupacion simultánea de carreteras del Estado ó de las provincias y de caminos municipales ó vias urbanas.

Art. 71. Cuando los tramvías hayan de establecerse sobre caminos municipales, la aprobacion de sus proyectos será de cargo de los Gobernadores civiles, los cuales para concederla habrán de oir á los Ingenieros Jefes de Caminos de las provincias.

Art. 72. En todos los casos, cuando la traccion haya de verificarse por un motor distinto de la fuerza animal, corresponde al Ministerio de Fomento la aprobacion de los proyectos de tramvía.

Art. 73. La concesion de los tramvías corresponde al Ministro de Fomento cuando las obras hayan de ocupar carreteras del Estado de dos ó más provincias, ó simultáneamente carreteras del Estado y vías de las provincias ó Municipios, prévio expediente instruido segun las leyes Provincial y Municipal en los dos últimos casos.

Art. 74. Cuando los tramvías hayan de establecerse sobre carreteras que estén exclusivamente á cargo de una sola provincia ó sobre caminos vecinales de dos ó más Municipios, la concesion corresponde á la Diputacion provincial.

Art. 75. Dicha concesion compete á los Ayuntamientos cuando los tramvías ocupen caminos que estén á cargo de un solo Municipio. Cuando sean puramente urbanos habrá de proceder la aprobacion del Ministerio de la Gobernacion.

Art. 76. Las concesiones de tramvías no podrán hacerse por más de 60 años, y serán objeto de subasta que versará sobre el tipo de las tarifas máximas ó sobre el plazo de la concesion.

Art. 77. En el reglamento que se redacte para el cumplimiento de la presente ley, se consignarán las condiciones generales á que deberán sujetarse los tramvías, tanto en lo relativo á sus condiciones técnicas como á la tramitacion que haya de darse á los expedientes de su concesion.

Art. 78. En el pliego de condiciones especiales que ha de formar parte de la concesion de todo tramvía, se fijarán las condiciones particulares que, además de las generales á que se refiere el artículo anterior, deberán regir para su construccion y explotacion.

Figura 4. Ley de Ferrocarriles y Tranvías de 23 de noviembre de 1877. Capítulo XI sobre los Tranvías

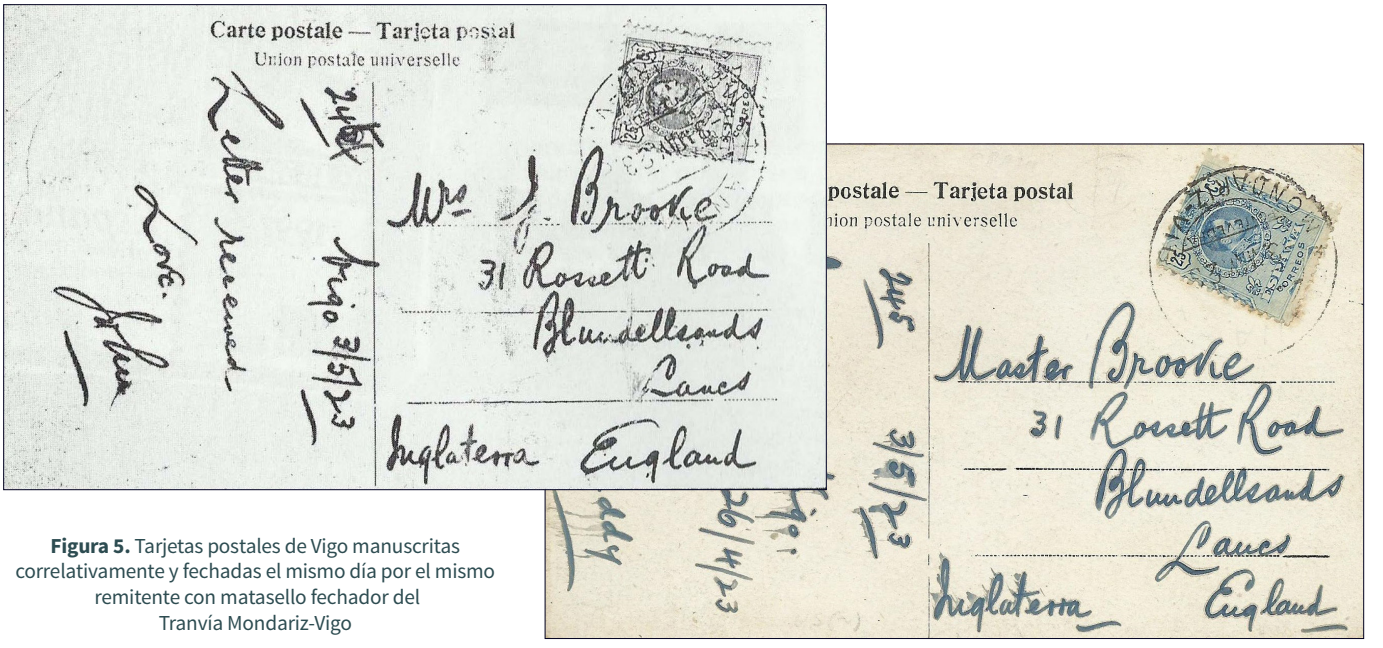


Figura 5. Tarjetas postales de Vigo manuscritas correlativamente y fechadas el mismo día por el mismo remitente con matasello fechador del Tranvía Mondariz-Vigo

vía “Mondariz-Vigo”?. Nunca podremos saberlo a no ser que aparecieran más tarjetas de este raro matasello de tranvías, pues hasta la fecha posiblemente no se conozcan más de tres ejemplares.

NOTAS AL PIE:

1. ANONIMO: “Descripción del Establecimiento”, Guía de las Aguas de Mondariz, Imprenta A. Landin, Pontevedra 1884, p. 175.

2. ANONIMO: “Descripción del Establecimiento”, Guía de las Aguas de Mondariz, Imprenta A. Landin, Pontevedra 1884, p. 148.

3. ANONIMO: “Descripción del Establecimiento”, Guía de las Aguas de Mondariz, Imprenta A. Landin, Pontevedra 1884, p. 147.

4. ANONIMO: “El tranvía de Mondariz a Vigo”. MONDARIZ, suplemento a La Temporada, Año II, núm. 10, Imprenta J. Fdez. Arias, Madrid 20 marzo 1916, p. 216.

5. ANONIMO:”El tranvía de Mondariz a Vigo”, MONDARIZ, suplemento a La Temporada, Año II, núm. 10, Imprenta J. Fdez. Arias, Madrid 20marzo 1916, p. 216.

6. http://www.spanishrailway.com/2012/05/23/tranvia-de-mondariz-a-vigo-y-porrino/1. “Revista de Filatelia”, Número 321. “Hallazgo de un matasello de tranvías”. p. 582.

7.”ABC”. 1920. 16 de marzo. “Inauguración del tranvía Vigo a Mondariz. Llegada a Porriño de los coches con las autoridades e invitados”

8. ANONIMO: “Descripción del Establecimiento”, Guía de las Aguas de Mondariz, Imprenta A. Landin, Pontevedra 1884, p. 177.

9. ANONIMO: “Descripción del Establecimiento”, Guía de las Aguas de Mondariz, Imprenta A. Landin, Pontevedra 1884, p. 79.

10. ANONIMO: “El Tranvía Mondariz-Vigo”, La Temporada en Mondariz, Año XXXV, núm. 17, Imprenta del Establecimiento, Mondariz 30 septiembre 1923, s. p.

11. ANONIMO: “Descripción del Establecimiento”, Guía de las Aguas de Mondariz, Imprenta A. Landin, Pontevedra 1884, p. 177.

12. ANONIMO: “Descripción del Establecimiento”, Guía de las Aguas de Mondariz, Imprenta A. Landin, Pontevedra 1884, p. 178.

13. ANONIMO: “Descripción del Establecimiento”, Guía de las Aguas de Mondariz, Imprenta A. Landin, Pontevedra 1884, p. 179.

14. ANONIMO: “Descripción del Establecimiento”, Guía de las Aguas de Mondariz, Imprenta A. Landin, Pontevedra 1884, p. 160.

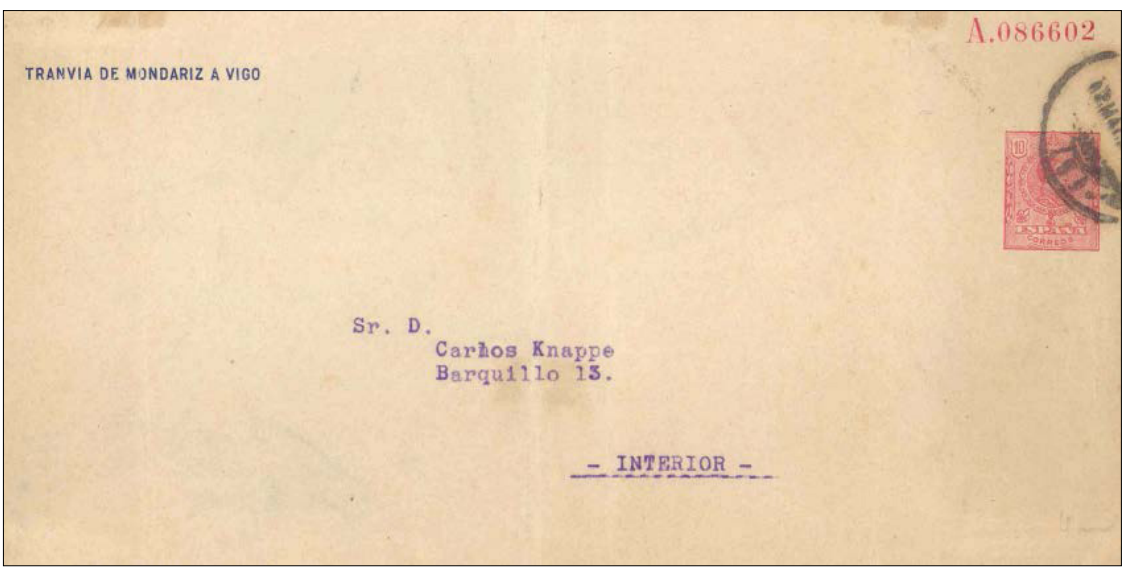
15. “Revista de Filatelia”. “Hallazgo de un matasello de tranvías”. Ronald G. Shelley. Número 321. p. 582.

16. “Revista de Filatelia”. “Consideraciones sobre un matasello”. Álvaro Martínez-Pinna. Número 322. “p. 655.

17. http://caminosdeferro.blogspot.com/2013/07/ferrocarriles-sobre-lineas-de-tranvia.html Autor: Paco Pons

18. http://caminosdeferro.blogspot.com/2013/09/ferrocarril-o-tranvia-quien-es-quien.html. Autor: Paco Pons

Juan Antonio LLÁCER GRACIA
ALCOY (ALICANTE)



Sobre enteropostal de iniciativa privada del Tranvía de Mondariz a Vigo, con sello de 10 c. rojo de Alfonso XIII “Tipo Medallón”. Correo interior de Madrid.