

ESTUDIOS OVETENSES



Plaza de la Constitución (o del Ayuntamiento) con un tranvía eléctrico de la línea 1 estacionado (hacia 1930).

Memoria del tranvía en Oviedo

MANUEL GUTIÉRREZ CLAVEROL

Durante un período de sesenta y siete años, desde 1889 a 1956, circularon diferentes tipos de tranvías por el casco urbano de Oviedo. Son diversos los escritos que recogen información variopinta y dispersa sobre la instauración, avatares y defunción del tranvía en Oviedo, primero con tiro animal y luego con electricidad, que recorría las calles y el entorno de la capital.¹

¹ MANUEL LÓPEZ-DÓRIGA, «Una red-base para los tranvías eléctricos de Oviedo», *Revista Industrial-Minera Asturiana*, n.º 54, Oviedo, 1917, págs. 229-232; PROFANO, «¿Habrá alguna vez nostalgia de Tranvía?», *San Mateo 1950. Oviedo* (revista), Oviedo, 1950, pág. [23]; I. COSTILLAS, «Los tranvías eléctricos de Oviedo», *Hoja del Lunes*, Oviedo, 5 de septiembre de 1966; ANÓNIMO, «Tranvías», *Gran Enciclopedia Asturiana*, t. 14, Gijón, Silverio Cañada Ed., 1970; CARLOS MARÍA DE LUIS, «Sesenta años de los tranvías en Oviedo», *La Nueva España*, Oviedo, 18 de agosto de 1982; SERGIO TOMÉ FERNÁNDEZ, «Los orígenes del transporte urbano en Oviedo. Del rippert al tranvía eléctrico (1889-1956)», *Ástura*, n.º 7, Oviedo, 1989, págs. 22-32; JUAN DE LILLO, *Oviedo. Crónica de un siglo (1910-1960)*, t. II, Oviedo, Eds. Nobel, 1997, págs. 151-155; ANÓNIMO, «Historia del transporte en Oviedo», Transportes Unidos de Asturias (TUA), 2003; ANÓNIMO, «Tranvías», *Diccionario enciclopédico del Principado de Asturias*, t. 15, Oviedo, Eds. Nobel, 2004; JOSÉ RAMÓN TEJO, *El transporte urbano de Oviedo*, Oviedo, Ed. Transportes Unidos de Asturias (TUA), 2004, págs. 11-50; LUNA, «Recordando el tranvía en Oviedo», *Ovetus*, 31 de mayo de 2006; JUAN PERIS TORNER, «Tranvías de Oviedo (Línea FC)», *Euroferroviarios*, 2009; J. M. CEINOS, «El último tranvía», *La Nueva España*, Oviedo, 2 de mayo de 2010; JUAN PERIS TORNER, «Tranvías de Oviedo», en *Ferrocarriles de España*, 2012; NACHO OREJAS, «El viejo tranvía reaparece en el centro», *La Nueva España*, Oviedo, 27 de junio de 2013; EL BLOG DE ACEVEDO, «La dilatada historia de Oviedo en el transporte urbano se remonta a 1889», 11 de febrero de 2015; VIRGINIA GIL TORRIJOS, «Tranvías de Oviedo», *La Nueva España*, Oviedo, 4 de marzo de 2018; C. GARCÍA, «125 años de transporte urbano», *El Comercio*, Gijón, 14 de junio de 2018; CLAUDIA GRANDA, «Cuando Oviedo tenía tranvía», *La Voz de Asturias*, Oviedo, 13 de



MADRID.—MODELO DE LOS CARBUJES DE LA NUEVA LÍNEA DE ÓMNIBUS «RIPERT», INAUGURADA EL 1.º DEL ACTUAL.

Vehículos *ripert* circulando desde 1882 por Barcelona (arriba) y Madrid, aquí representado en una xilografía (archivo del autor).

La principal fuente de conocimiento fue la consulta de los *Libros de acuerdos* que se custodian en el Archivo Municipal de Oviedo.

El tranvía de tracción animal

Los primeros carruajes públicos que circularon por Oviedo iban arrastrados por mulas. Comenzaron con vagones dispuestos con ruedas neumáticas y más tarde cambiaron a metálicas para desplazarse sobre vías.

El *ripert*

Todo comenzó el año 1889, con una especie de tranvía sin raíles conocido como *ripert*, un medio de locomoción ligero, con ruedas de llanta y tirado por caballerías. Fue el germen del transporte que transitó por las calles de Oviedo, haciendo la ruta desde el final de la calle de Uría (Estación del Norte) hasta la actual plaza de la Constitución, donde estacionaba delante de los soportales del Ayuntamiento.²

El nombre proviene de un carrocerero marsellés, Antoine Ripert, quien partiendo de la carrocería de un pequeño carruaje construyó a principios de la década de 1880 un ómnibus más ligero y práctico que los que entonces circulaban por algunas poblaciones importantes.

Este tipo de ómnibus de tamaño reducido (habitualmente de 1,9 metros de anchura y 2,8 de altura), tuvo un éxito inmediato y fue adoptado por muchas ciudades, entre ellas Toulouse, Oporto, Berlín, Barcelona y Madrid. Su estructura era de madera y hierro con un chasis muy bajo, ruedas de radio bastante reducido, lo que facilitaba la accesibilidad, y freno de zapatas. La distribución de los asientos era en bancos laterales en los coches de invierno o cerrados, y transversales en los de verano o jardineras.

Barcelona fue la primera ciudad española en establecer líneas de *ripert* en enero de 1882, mientras que en Madrid este tipo de movilidad no comenzó hasta tres meses después. Eran bastante frecuentes los accidentes a base de

abril de 2019; MANUEL GUTIÉRREZ CLAVEROL, «Cuando las mulas eran el autobús», *La Nueva España*, Oviedo, 7 de febrero de 2020.

² GUTIÉRREZ CLAVEROL, «Cuando las mulas eran el autobús», 2020.



Dos épocas diferentes de la Estación del Norte de Oviedo, lugar de inicio del tranvía de tracción animal. La foto inferior (h. 1895) proviene de la colección del fotógrafo Adolfo López Armán (Archivo Municipal de Oviedo: colección Armán, p 62).

atropellos causados por la inadecuada velocidad, haciéndose la prensa eco de tales percances.³

Durante la sesión municipal celebrada a finales del otoño de 1889 se dio cuenta de una instancia presentada ante el señor gobernador por don José María Duque y Pérez para establecer «un servicio de coche Ripert de cuarenta asientos desde la Plaza Mayor [*hoy, plaza de la Constitución*] á la Estación del Ferro-carril [*Estación del Norte, hoy, de Renfe*] desde las ocho de la mañana á igual hora de la noche con intervalos de media, reserva de alterar el itinerario en tiempo de ferias, mercados y otras especiales circunstancias, señalando como precio de cada recorrido ordinario diez céntimos de peseta».⁴ Tras algunas deliberaciones (entre las que se debatieron cuestiones técnicas como el recorrido y el ancho de las llantas), los concejales acordaron informar a las autoridades provinciales que no se oponían a la concesión solicitada, «si bien se reservan el derecho de sujetar al concesionario á la reglamentación é imposición de arbitrio si más adelante juzgara oportuno establecerlo tanto sobre este servicio de tránsito como de otros análogos existentes, en concepto de recurso legal que vienen utilizando otras poblaciones».⁵ Esta es la carta de naturaleza del primer transporte colectivo público con el que contó la ciudad, al que los ovetenses denominaron familiarmente como *el ripa*.

No debió de ir mal el negocio, pues al mes siguiente el emprendedor señor Duque solicitó que se le permitiera ampliar el servicio. Lo recoge de este modo el acta de la sesión:

Con presencia de una instancia de don José María Duque y Pérez solicitando licencia para ampliar el servicio de conducción de viajeros por medio de otro vehículo que se titulará la «Gran Vía» Ripert n.º 2 y que ha de circular por las calles de la población en que está permitido hacerlo á los demás carruajes.

*S. E. acordó conceder la licencia solicitada con carácter provisional y bajo las condiciones establecidas, en la concesión del Ripert de la Plaza á la Estación y viceversa, y que la Comisión de Policía Urbana estudie y proponga las bases para reglamentar definitivamente el servicio.*⁶

³ Por ejemplo, *La Vanguardia*, Barcelona, 26 de junio de 1882.

⁴ Archivo Municipal de Oviedo (en adelante, AMO): *Libro de acuerdos* del 8 de junio de 1889, signatura A-172, fol. 96v.

⁵ AMO: *Idem*, sign. A-172, fol. 97r.

⁶ AMO: *Libro de acuerdos* del 13 de julio de 1889, sign. A-172, fol. 118r.

Se desconoce si el *ripert* Gran Vía entró en funcionamiento y, en todo caso, su itinerario. El comienzo del servicio se benefició de la pavimentación de la calle de Cimadevilla y de la plaza Mayor, a base de losas de granito procedentes de San Ciprián (Lugo).⁷

Los proyectos de Javier Aguirre

En una reunión del Ayuntamiento celebrada en enero de 1884 figuraba en el orden del día un proyecto de tranvía urbano que pretendía construir el arquitecto Javier Aguirre Iturralde.⁸ Una vez expuesto a información pública durante treinta días, sin reclamación alguna, pasó a examen e información del arquitecto municipal, quien emitió el siguiente informe:

Este facultativo después de comprobar el proyecto en su conjunto y detalles encuentra que todos ellos están ajustados á las prescripciones legales y condiciones técnicas en la parte del trazado que corresponde á vías urbanas y entiende que aun ofreciendo algunas ligeras dificultades el planteamiento de la mejora, con relación al tránsito, por las escasas dimensiones de cuatro de las calles que ha de cruzar, puede sin embargo autorizarse con sujeción á las siguientes condiciones:

1.^a *El concesionario ejecutará á su costa y riesgo todas las obras necesarias para establecer el tranvía de Oviedo, con tracción de fuerza animal con estricta sujeción al proyecto presentado, debiendo efectuar asimismo las que á consecuencia del establecimiento de dicha vía se hagan precisas para dejar las calles por donde pasa en las condiciones en que actualmente se hallan.*

2.^a *Los carriles se establecerán entre dos cintas de adoquines de 0,30 m de ancho por 0,25 de altura, construyendo asimismo la parte de afirmado ó empedrado que le corresponda, para lo cual empleará materiales de calidad y dimensiones iguales á las que se usan para el objeto en las calles respectivas; durante la construcción del tranvía así como*

⁷ MANUEL GUTIÉRREZ CLAVEROL, «Los adoquines de San Ciprián», *Fiestas. Balesquida 2012*, Oviedo, Sociedad Protectora de la Balesquida, 2012, págs. 125-126.

⁸ Javier Aguirre Iturralde (San Sebastián, 1850-1939) ocupó el cargo de arquitecto provincial de Asturias desarrollando una extensa labor, especialmente en Oviedo. Entre sus proyectos sobresalen el Hospital Provincial de Llamaquique, la iglesia de las Siervas de Jesús en la calle de Uría, el chalé de Olivares, la Banca Masaveu, el mercado del Fontán, así como la restauración de San Miguel de Lillo.



Javier Aguirre junto a su esposa de paseo por San Sebastián.

en las operaciones que exija su conservación y reparación se procurará no dificultar el tránsito ordinario de las calles y al efecto se cumplirán con toda exactitud las disposiciones de policía que se dicten por el arquitecto municipal, bajo cuya inspección deben ejecutarse las obras.

3.^a El carril más próximo á las aceras distará por lo menos 0,80 metros del borde de las mismas.

4.^a La parte superior de los carriles quedará enrasada con la superficie de la calle.

5.^a El concesionario se obligará igualmente á conservar en buen estado tanto las obras como el material móvil durante todo el plazo de la concesión.⁹

A la vista del dictamen del facultativo, la Comisión de Policía Urbana propuso su oportuna aprobación y que se remitiera el expediente al Gobierno Civil.

⁹ AMO: *Libro de acuerdos* del 5 de enero de 1884, sign. A-167, fols. 1v-2v.



Primer plano de un tranvía a sangre estacionado delante de la Casa Consistorial.

El 19 de junio de aquel año la Corporación quedó informada de una Real Orden expedida por el Ministerio de Fomento autorizando la proposición de Aguirre Iturralde «para el establecimiento de un tranvía servido por fuerza animal en esta ciudad desde la Estación del ferrocarril á la calle de Campomanes, con un ramal desde la de Uría á la Plaza, entendiéndose que solo constará de una sola vía sin más apartaderos que los tres designados en el proyecto».¹⁰

Este proyecto, empero, no llegó a cuajar y tuvieron que transcurrir más de seis años (hasta el 9 de octubre del año 1890) para que la Administración Central concediese de nuevo la propuesta del solicitante. Previa subasta celebrada el 2 de julio y una vez depositada la fianza y aceptado el pliego de condiciones y la tarifa,¹¹ obtuvo el visto bueno un tranvía a tiro de sangre que cubriría el itinerario desde la estación del ferrocarril del Noroeste hasta la calle de Campomanes, con un ramal a la de Uría.¹²

¹⁰ AMO: *Libro de acuerdos* del 19 de junio de 1884, sign. A-167, fol. 116r.

¹¹ *Gaceta de Madrid* del 13 de julio de 1890.

¹² *Gaceta de Madrid* del 21 de noviembre de 1890.

Las compañías de tranvías de mulas

En 1891 se creó, bajo los auspicios de Manuel Cuesta Barredo, la «Compañía de los Tranvías de Oviedo», regida por un consejo de administración constituido por un elenco de conocidos representantes de la burguesía local.¹³ Consistía en una línea, también a base de caballerías, que recorría las calles de Uría, Fruela y Jesús hasta la plaza Mayor, y el regreso a la estación discurría por las de Cimadevilla, Rúa, San Juan, Jovellanos, Argüelles y vuelta a Uría. Este tranvía ovetense se estableció un año después de que Gijón estrenara el suyo con un recorrido entre la calle de Corrida y La Guía.

Se trataba de coches (fabricados por la compañía inglesa, aún hoy en actividad, Falcon Engineering) que circulaban, a diferencia de los *riperts*, sobre vías de hierro y arrastrados igualmente por mulas; disponían de plataformas francas en los terminales, con una capacidad total para doce a catorce viajeros sentados e igual número de pie.

Poco duró esta empresa, pues en 1895 fue absorbida por la Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias, la cual explotó el trayecto desde la Estación del Norte hasta la plaza del Ayuntamiento durante unos veinte años.¹⁴

Pero existieron otras iniciativas. Así, corría el año 1905 cuando se autorizó a José López Planas llevar a cabo un proyecto de tranvía eléctrico entre «Posada (concejo de Llanera) y Oviedo, por Lugones, La Corredoria y Santullano. Se le concedió un año para realizar el estudio».¹⁵ Sin embargo, la idea no prosperó.

Asimismo, en aquel mismo año José San Román solicitó la concesión de un tranvía de sangre para el que proponía tres itinerarios. Lo recoge una revista especializada editada el 16 de octubre de 1905.

D. José San Román ha presentado proyecto y solicitud para la concesión de un tranvía con tracción animal, dividido en tres secciones: 1.ª, desde el kilómetro 2, hectómetro 3.º de la carretera de Villalba á Oviedo, siguiendo por la Gran Vía, calles de Toreno y Uría, plaza de la estación del ferrocarril, carretera de Torrelavega á Oviedo, hasta la estación de

¹³ Entre los que se encontraban nombres tan conocidos como Hermógenes González Olivares, Policarpo Herrero, Elías Masaveu o Luis Vereterra Estrada.

¹⁴ PERIS TORNER, «Tranvías de Oviedo», 2012.

¹⁵ *Ibidem*.



Tranvía de tracción animal estacionados en la plaza de la Constitución. Fototipia de Hauser y Menet, Madrid.

*los ferrocarriles económicos, una calle nueva, y cruzando la carretera de Adanero á Gijón, terminará en la Tenderina, con un ramal á la fábrica de cerveza el Águila Negra; 2.ª, desde la Gran Vía, por la calle de Santa Susana, plaza del general San Miguel, á terminar en la Puerta Nueva, al final de la calle de Campomanes; 3.ª, desde la Tenderina, por la calle del Postigo Bajo, hasta la fábrica del gas y calle del Paraíso.*¹⁶

En 1911 la Dirección General de Obras Públicas autorizó a Galo Valdés para hacer los estudios convenientes de un tranvía que uniría Oviedo y Gijón, con un recorrido casi coincidente con el de la carretera general (actual AS-381).¹⁷

¹⁶ *Revista Minera, Siderúrgica y de Ingeniería*, n.º 2.037, Madrid, 1905, pág. 496.

¹⁷ PERIS TORNER, «Tranvías de Oviedo», 2012.



Tranvía arrastrado por mulas recorriendo la calle de Uría en sentido a la Estación del Norte. Fotografía tomada desde el chalé de Olivares (esquina con la calle de Toreno), cuya verja vemos en primer plano.

El tranvía de tracción eléctrica

El «cansino y maloliente servicio tranviario»¹⁸ de mulas funcionó hasta 1915, dejando a Oviedo huérfano de transporte público, un servicio esencial para el desplazamiento de los habitantes del casco urbano y de las zonas adyacentes, actividad muy necesaria teniendo en cuenta los desniveles topográficos existentes y el volumen de población en constante aumento.

Proyectos precursores: el Tranvía Central de Asturias

La primera solicitud de un tranvía eléctrico para Oviedo se debe a Rodrigo Uría, quien propuso un recorrido de Oviedo a Pola de Siero, con un ramal a Noreña. La revista *Los Transportes Férreos* (en su número de 16 de

¹⁸ DE LUIS, «Sesenta años de los tranvías de Oviedo», 1982.

noviembre de 1913) recoge que la Dirección General de Obras Públicas hizo pública la necesidad de la presentación de otros proyectos alternativos, ya que la propuesta de Uría era casi coincidente «con la concedida y en explotación de Oviedo a Infiesto».¹⁹

Bajo el título «Tranvías eléctricos de Oviedo», la *Revista Minera* de 8 de enero de 1918 relata la constitución de una nueva entidad denominada Tranvía Central de Asturias impulsada por el ingeniero industrial José Tartiere Lenegre, primer conde de Santa Bárbara de Lugones. Lo hizo en estos términos:

El día 8 de noviembre último se reunieron en el Paraninfo de la Universidad de Oviedo los tenedores de acciones de la nueva Sociedad anónima de Tranvías eléctricos, que con la misma fecha ha quedado constituida.

La suscripción de acciones abierta en el Monte de Piedad, Bancos Herrero y Asturiano, y bancas de los señores Masaveu y Compañía y Caicoya, de dicha capital, ha tenido el siguiente resultado:

Número total de suscriptores, 844.

Capital suscrito, 1.591.100 pesetas.

*Forman el Consejo de administración de la nueva Sociedad los señores siguientes: D. José Tartiere, D. Policarpo Herrero, D. Armando de las Alas Pumariño, D. Elías Masaveu, D. Marcelino Trapiello, D. José Buylla, D. Juan Botas, D. Enrique Galán, D. Plácido Buylla, Marqués de San Felíz, el director del Banco Herrero y dos vocales por el Ayuntamiento y por la Diputación provincial.*²⁰

En efecto, finalizando 1917 vio la luz la nueva sociedad, cuya intención era establecer una red de tranvías eléctricos urbanos en Oviedo. De inmediato se proyectó un ambicioso plan, abarcando originalmente dieciocho kilómetros, y se construyeron unas cocheras en el Campo de los Reyes (zona donde más adelante se edificó la Colonia Ceano, en Teatinos).

La licencia para construir el edificio destinado a cocheras fue solicitada por José Tartiere, como presidente del Consejo de Administración de Tranvía Central de Asturias, señalando que mediría 50 por 20 metros. El arqui-

¹⁹ PERIS TORNER, «Tranvías de Oviedo», 2012.

²⁰ *Revista Minera, Siderúrgica y de Ingeniería*, n.º 2.623, Madrid, 1918, pág. 28.



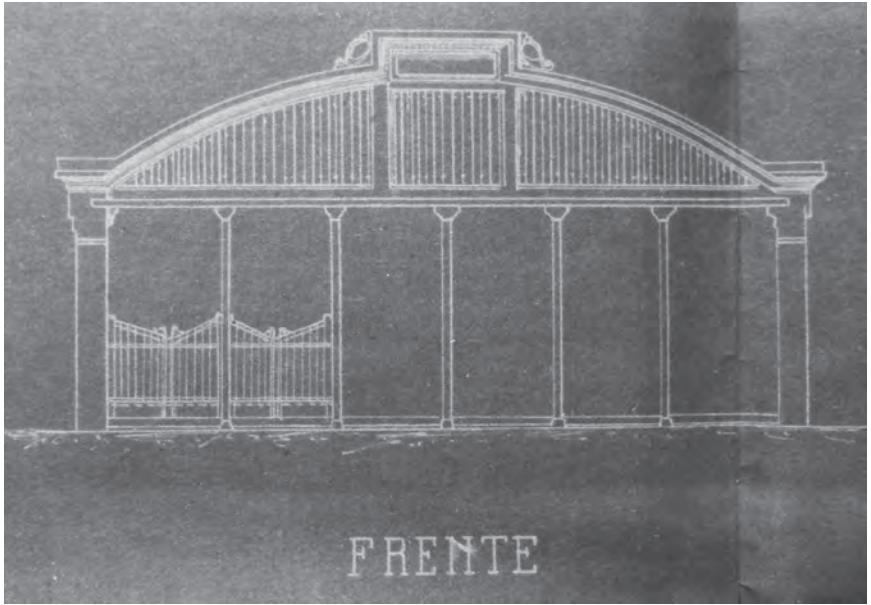
José Tartiere Lenegre, propulsor de la sociedad anónima Tranvía Central de Asturias.

tecto municipal, Julio Galán, no vio inconveniente en conceder la licencia para su construcción, imponiendo el cumplimiento de algunas concesiones, lo que comunicó el 11 de noviembre de 1919, acordándose en el Ayuntamiento, una semana después, dar conformidad a la propuesta.²¹

No obstante, las dimensiones indicadas en la petición son puestas en entredicho en una revista técnica, según la cual ocuparía «ciento seis metros de frente por noventa y cinco de fondo, y en él podrán instalarse cómodamente los coches y jardineras que en los primeros años de explotación habrá de necesitar la Compañía».²²

²¹ AMO: Expediente instado por José Tartiere Lenegre en 1919 (cuerpo de estante n.º 1, estante n.º 1, legajo n.º 89, documento n.º 198).

²² *Revista Industrial-Minera Asturiana*, n.º 122, Oviedo, 1920, pág. 183.



Cocheras de los tranvías. Arriba, proyecto firmado el 30 de octubre de 1919. Abajo, estado en 1955.

El propósito de dotar a la ciudad de un tranvía eléctrico fue tratado en la sesión consistorial del 28 de enero de 1920. En ella se abordó el expediente de la concesión y, de conformidad con lo propuesto por el arquitecto y la Comisión, se aprobó dicho proyecto, imponiendo el cumplimiento de las siguientes condiciones:

1.^a *Las obras se ejecutarán con sujeción al proyecto presentado, a estas condiciones y a las prescripciones de las Ordenanzas municipales que les sean aplicables. Para la ejecución de las partes no descritas en el proyecto como son los cruzamientos o apartados dentro de la población, se presentarán oportunamente los proyectos parciales correspondientes.*

2.^a *En las calles de primero y segundo orden el eje de la vía se emplazaría a la distancia de dos metros del borde exterior de la acera más próxima, reduciendo a uno cincuenta metros esta distancia en las de orden inferior.*

3.^a *Los postes de apoyo en la línea aérea en el interior de la población serán metálicos o de hormigón armado, designándose por la Oficina de Obras municipales los puntos de empleo de unos y otros. Se emplazarán en dos bordes de las aceras dejando libre la cadena de sillería. En cuanto sea posible, en las calles de ancho reducido se suprimirán los postes, suspendiendo la línea por medio de cables y rosetas fijas a las edificaciones opuestas.*

4.^a *En el interior de la población se adoptará el carril de ranura, asentado sobre largueiros de hormigón con un perfil resistente y peso mínimo de treinta kilogramos por metro lineal.*

5.^a *Queda obligada la Sociedad Concesionaria a ejecutar por su cuenta todas aquellas obras que se dispongan por la Oficina de Obras municipales, que aunque no se hayan proyectado ni se detallen en estas conclusiones tengan por objeto la seguridad del tránsito público, la comodidad del vecindario, saneamiento y conservación de los pavimentos y evitar peligros propios de la instalación y los que pudieran derivarse para otros servicios establecidos como la canalización de aguas, extremando en este particular todo género de precauciones.*

6.^a *Será así mismo de su cuenta desplazar las líneas eléctricas de alumbrado y telefónicas que ocupen los bordes de las calles, para dar cumplimiento a todo lo prescrito en el Reglamento de Instalaciones Eléctricas, así como respetar las servidumbres establecidas con anterioridad.*

7.^a *Los apartaderos sobre las calles servirán únicamente para el cruzamiento de trenes prohibiéndose en ello establecimiento de vagones y las operaciones de carga y descarga, salvo la entrega y recepción de bultos y paquetes hechos a mano.*

8.^a *La velocidad máxima de los trenes dentro de la población será de doce kilómetros por hora, reduciéndose al paso de hombre donde la circulación sea activa.*

9.^a *Los coches motores deberán ir provistos de potentes frenos mecánicos que manejados a brazo por el conductor puedan detener un coche lleno de viajeros bajando por la mayor pendiente en un espacio máximo de siete metros que se reducirá a cinco metros empleando el freno eléctrico y a tres metros haciendo funcionar la contra-marcha.*

10.^a *Cada coche motor deberá llevar una señal acústica que anuncie la proximidad del tren y además de las luces reglamentarias otra de cincuenta bujías por lo menos con reflector en lo alto de la cubierta, debiendo además en el interior estar perfectamente alumbrado.*

11.^a *Todos los aparatos y conducciones eléctricas que se establezcan en el interior de los coches, además de las envolturas aisladoras irán recubiertos con cajas y listones de madera que las pongan a salvo de una imprudencia o acto malintencionado.*

12.^a *Terminadas las obras, serán recibidas por la Oficina de Obras municipales la cual, después de realizadas las pruebas, hará constar en acta que se han adoptado todas las medidas de precaución, adoptadas por la práctica para evitar en lo posible toda clase de accidentes.*

13.^a *El personal de esta Oficina inspeccionará la explotación dentro del concejo, en cuanto se relaciona con la administración municipal, para lo cual tendrá libre circulación en todos los trenes.*

14.^a *El concesionario queda obligado a reparar los daños que ocasionen en las calles durante la construcción y explotación del tranvía, a conservar la zona de pavimento comprendido entre carriles y medio metro más a cada lado y a efectuar por su cuenta en dicha anchura cualquiera variación de trazado o de pavimento que se acuerde para las calles.*

15.^a *No tendrá derecho el concesionario a reclamar indemnización por interrupciones del servicio ocasionadas por trabajo de reparación o conservación de las calles y de los servicios municipales a ellas afectos.*

16.^a *Para la observancia de estas condiciones se entenderá como casco de población toda la parte de la misma limitada por un polígono cuyos vértices son los puntos en que están emplazadas las casillas del servicio fiscal; en caso de duda se atenderá a lo que resuelva el arquitecto municipal.*

17.^a *Esta concesión se hará sin perjuicio de otras que pudieran establecerse sobre las mismas vías públicas ocupadas por el tranvía, salvando los intereses particulares y sin perjuicio de tercero.²³*

²³ AMO: Libro de acuerdos del 28 de enero de 1920, sign. A-206, fols. 17-18.

Los requisitos precedentes iban acompañados de unos preceptos adicionales de la Comisión de Policía Urbana relacionados con los diferentes cruces previstos en la calle de Uría, todo lo cual se acordó con entera conformidad de los ediles. Comprendía los tres siguientes:

*1.ª Que se amplíe la zona de la calle de Uría correspondiente al paseo de los Álamos, suprimiendo la acera contigua a éste; 2.ª Que por el arquitecto se formule el presupuesto necesario; 3.ª Que para la ejecución se obre de acuerdo con la empresa concesionaria o peticionaria del tranvía, a fin de que el coste de las obras satisfaga al Ayuntamiento solo la parte que le corresponda.*²⁴

El tranvía eléctrico, cada vez más cerca

En julio de 1920 se trató en el Ayuntamiento (siguiendo una orden del gobernador civil) una comunicación del jefe de la Sección de Ferrocarriles proponiendo la aprobación del proyecto de la red de tranvías eléctricos de Oviedo, fechada el 16 de diciembre de 1918,

*con las condiciones consignadas en el dictamen del Consejo de Obras Públicas, en cuanto representen prescripciones de carácter técnico aplicable al mismo proyecto y con declaración de que las demás prescripciones que las mismas condiciones contienen podrán ser obligatorias para el concesionario, si así se expresa en el pliego de condiciones particulares que habrá de ser redactado y aprobado por R. O. antes de que se acuerde el anuncio de subasta pública para el otorgamiento de la concesión. Y en que S. M. el Rey, conformándose con lo precedente, ha tenido á bien aprobar el proyecto dicho de acuerdo con la apuesta de la sección de ferro-carriles. La Corporación acordó quedar enterada.*²⁵

El sistema público elegido para circular por la capital (al igual que los establecidos en Gijón, Avilés o Langreo) fue el arrastre eléctrico que ofrecía las ventajas de modernidad, acomodarse a los perfiles accidentados de la capital, rapidez en los movimientos y buen rendimiento mecánico y eco-

²⁴ AMO: *Idem*, fol. 18v.

²⁵ AMO: *Libro de acuerdos* del 30 de julio de 1920, sign. A-206, fols. 139v-140r.

nómico. Se adoptó el de toma aérea de corriente con trole (*trolley*), que por entonces era el más extendido.

Según consta en el estudio presentado por la compañía Tranvía Central de Asturias en 1919, se proyectaron tres líneas diametrales que atravesaban el casco urbano en diversas direcciones, partiendo de los barrios extremos, y dos locales. Los itinerarios previstos en el documento eran los siguientes:

Línea número uno (diametral).— Arranca de la carretera de Las Segadas, en el cruce sobre el túnel del Fresno recorriéndola por la margen izquierda, sigue por el mismo lado de la calle de González Besada, Santa Susana, Toreno, Uría y Avda. de Santander, igualmente por el lado izquierda, junto a la fábrica de la Amistad, vuelve a la de General Elorza que recorre por su margen izquierda hasta el cruce en la carretera de Gijón en que cambia de margen para tomar la curva de baja a la calle de La Piñera [hoy, Marcelino Fernández], subiendo por la margen derecha de esta carretera de Estado hasta el límite del concejo de Lugones y Posada de Llanera.

La longitud de esta línea en carretera fuera del casco urbano de población hasta el límite del concejo es de seis mil setecientos ochenta y nueve metros y de tres mil ciento catorce metros en recorrido en el interior de la población en su mayor parte por calles de travesía.

Línea número dos (diametral).— Comienza en Buenavista en la carretera de Villalba a Oviedo recorriéndola por su margen izquierda hasta el cruce en la calle de Asturias y Santa Susana en que empalma con la línea número uno, siguiendo por las calles Toreno y Uría hasta la plaza del 27 de Marzo [hoy, de la Escandelería], calles de Argüelles y Jovellanos por su lado izquierdo a bajar por la calle de Azcárraga, lado derecho y por el mismo lado la carretera del Estado a Torrelavega hasta el límite del concejo en Colloto.

La longitud de esta línea en carretera dentro del concejo y fuera de la población es de 4.787 metros y en el interior sin la sección con la línea número uno de 2.338 metros.

Línea número tres (diametral).— Tiene su origen en la Fuente de la Plata, carretera de Oviedo al Escamplero, que recorre por su lado izquierdo entrando en la ciudad por la Argañosa y paso superior sobre el f. c. del Norte (línea de León a Gijón), recientemente construido, calle de la Independencia por su lado izquierdo pasando a la derecha frente a la calle de Asturias y empalmando con la línea núm. 1 en la calle de Uría; recorre en las tres secciones correspondientes a las líneas núm. 1 y 2 y siguiendo por el mismo lado izquierdo la calle de Fruela en el origen de la cual cambia de margen pasando a la derecha para tomar la curva de entrada a la calle del Rosal, acercándose frente a la Academia de Bellas Artes al lado izquierdo de la calle y pasando a la derecha después de volver a la calle

Martínez Marina que recorre por el lado izquierdo pasando al mismo lado a terminar en la carretera de Castilla frente al Mercado de Ganados.

La longitud de esta línea en carretera fuera de la población es de 1.684 metros y en el interior, descontando las secciones comunes con las líneas núm. 1 y 2, de 2.000 metros.

Línea núm. 4 (local).— Arranca en la Plaza de la Constitución y por las calles del Peso, Plazuela de Riego, y Universidad por su lado izquierdo, Mendizábal por la derecha, vuelve a la calle de Argüelles lado izquierdo y Plaza 27 de Marzo a empalmar con las líneas n.º 1 y 2 en la calle de Uría, que recorre en toda su longitud y Avenida de Santander con ramales a las Estaciones del Ferrocarril del Norte y Económicos.

La longitud de esta línea en las secciones no comunes con las precedentes es de 629 metros.

Línea núm. 5 (enlace de Estaciones).— La constituyen con la Sección del General Elorza (línea núm. 1) pequeños ramales para enlazar con las estaciones de Económicos de Asturias y Vasco Asturiano. Arranca de la Estación de Vasco Asturiano en la Gascona descendiendo apoyándose en el terraplén de esta vía sobre la calle de Víctor Chávarri hasta alcanzar la calzada de ésta volviendo a la calle del General Elorza en la que enlaza con la línea número uno, derivándose nuevamente de ésta en la plaza circular para seguir a la calle de J. Ibrán hasta la Estación de los Económicos de Asturias.

El objeto principal y casi exclusivo de esta línea será el transbordo de las mercancías de los dos ferrocarriles mencionados.

Enlace de líneas.— Se establece de las líneas números 1 y 2 en la calle del Campo de la Vega longitud 24 metros; de las líneas números 1 y 3 por la Plaza de San Miguel y calle de Campomanes longitud 215 metros, y de las líneas 2 y 3 rodeando la Plaza de 27 de Marzo [actualmente de la Escandalera] con longitud de 152 metros.²⁶

Al no presentarse otras opciones, la concesión de la red de tranvías eléctricos de Oviedo fue otorgada a la sociedad anónima Tranvía Central de Asturias, con arreglo al proyecto y a las condiciones aprobadas.²⁷ Las obras comenzaron en julio de 1921.

²⁶ AMO: El proyecto original (aprobado el 28 de enero de 1920 por el arquitecto municipal Julio Galán, y el 30 de ese mes en una sesión del Ayuntamiento) se encuentra incluido en el expediente, instado por el Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, «Bases para una nueva ley de tranvías», en 1949 (cuerpo de estante n.º 17, estante n.º 4, legajo n.º 65, documento n.º 10, fols. 25-26).

²⁷ *Gaceta de Madrid* del 15 de enero de 1921.



Subcentral de transformación eléctrica (*La Farola*), construida para suministrar energía a la red tranviaria.

Las curvas poseían un radio superior a 50 metros y un mínimo de 20 metros, y las pendientes no excedían del 5 %, salvo en la calle de Azcárraga (línea n.º 2) que alcanzaba el 8,2 %. Según consta en los documentos, el carril «será de los tipos Vignole o de perfil corriente y Phoenix o de ranura asentados sobre largueros de hormigón sus tirantes, reservando la colocación del primero para carretera fuera del casco de la población y empleando el segundo en el interior del casco urbano». ²⁸ De la instalación de los rieles se encargó la entidad Roiloba, con la experiencia de haber participado en el tranvía de Avilés, siendo el primer tramo en construirse el de la calle de la Independencia.

Respecto a los postes de sujeción, en el estudio se presentaron dos tipos de carácter metálico, uno ornamentando y otro más sencillo para dentro de la población, y para el resto de las líneas, a modo provisional, de madera. La línea aérea se componía de dos hilos de trabajo de 50 milímetros cuadrados

²⁸ AMO: expediente «Bases para una nueva ley de tranvías», en 1949, fol. 27r.

de sección y un alimentador de 200 milímetros cuadrados unidos a pequeñas distancias formando una sola canalización. La energía era suministrada por una subcentral de transformación (*La Farola*) instalada en la calle del General Elorza, en el cruce con Fray Ceferino (hoy, plaza de Primo de Rivera).

En un principio, el material móvil estaba compuesto por coches procedentes de los talleres Carde y Escoriaza, de Zaragoza, también por remolques con capacidad para cuarenta viajeros y una locomotora de manobra, así como vagones para las mercancías. La velocidad estipulada era de 12 kilómetros en el interior de la población y de veinte para el resto de las líneas, reducida con las paradas de 16,7 km/h en la línea n.º 1, hasta 11 km/h para la línea n.º 4, y con servicio de catorce horas de jornada. Los vehículos se repartían así: «4 trenes de automotor y remolque para la línea número 1, dos trenes con la número dos, otros tantos en la número tres y un automotor sin remolque para la número 4, con lo que se puede hacer un movimiento diario de 18.480 viajeros».²⁹ Poco tiempo después aumentó la flota.

El plan incluía asimismo las tarifas: 0,10 pesetas por viajero y kilómetro, una peseta por tonelada y kilómetro de equipaje y 0,80 pesetas por tonelada y kilómetro de mercancía en general.

La proposición final se aprobó por Real Orden de 21 de abril de 1920, fijando la Dirección General de Obras Públicas la fecha de 16 de marzo de 1921 para adjudicar en subasta pública la concesión de la red de tranvías eléctricos de Oviedo.³⁰

En la época de mayor esplendor se disponía de dieciocho coches, con las características que resume la tabla 1.³¹ En todos los casos poseían dos motores General Electric.

Los tranvías portaban carteles publicitarios de casas comerciales de la ciudad, como los almacenes Blanco y Negro, Casa Blanco, muebles Casa Viena, Rhum Johnson o sastrería Novedades.

²⁹ AMO: *Idem*, fol. 27v.

³⁰ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Madrid, 10 de enero de 1921.

³¹ Datos extraídos de DE LUIS, «Sesenta años de los tranvías de Oviedo», 1982.

TABLA I
Características de los tranvías de Oviedo

SERIE	AÑO	MOTOR	REGULADOR	LONGITUD/PESO/ASIENTOS		
				m	t	n.º
I y 2	1915	General Electric GE-58	Thomson Houston B-3	7,11	8,09	18
3-14	1917-1920	General Electric GE-60	General Electric P-20	8,09	8,75	18
15-18	1924	General Electric GE-249	General Electric P-54	8,32	9,20	21

Solemne inauguración

La ceremonia de puesta en marcha del nuevo servicio tranviario aconteció el domingo 30 de abril de 1922, congregando, a pesar del mal tiempo imperante, una multitud de ciudadanos. Lo contó con destreza la prensa local: «Que el tiempo siguiese tan descompuesto y pertinazmente lluvioso como hasta aquí, no fue causa de impedir que desde bien temprano se echasen las gentes a la calle».³²

Evidentemente, la corporación municipal fue invitada por el consejo de administración de la compañía Tranvía Central de Asturias, «á la inauguración de un trozo de su red urbana».³³

Hay que indicar que por entonces solo se pusieron en funcionamiento tres de las cinco líneas previstas. En efecto, la red ferroviaria eléctrica urbana operativa estaba compuesta por tres líneas que sumaban un total de veintiún kilómetros (tabla II). Llegó a contar con dieciocho cabezas automotoras (tabla I), pintadas de rojo, seis remolques y ocho jardineras.

TABLA II
Red de tranvías en Oviedo en 1922

LÍNEA	RECORRIDO	KILÓMETROS
1.	Estación del Norte a la plaza del Ayuntamiento y a Lugones	9,9
2.	Alto de Buenavista a Colloto	7,1
3.	San Lázaro a La Argañosa	4,1

³² *El Carbayón*, n.º 15.114, Oviedo, 2 de mayo de 1922.

³³ AMO: *Libro de acuerdos* del 28 de abril de 1922, sign. A-208, fol. 69v.



Concurrencia en la calle de Uría el día de la inauguración del tranvía eléctrico, el domingo, 30 de abril de 1922. En primer plano, a la izquierda, el chalé de Tartiere, demolido en 1973 (Gijón, Museo del Ferrocarril de Asturias).

Lo que entonces acaeció lo recoge, con todo lujo de detalles y la maestría que le caracteriza, Juan de Lillo en su obra *Oviedo. Crónica de un siglo*:

La tribuna para la presidencia del acto inaugural fue instalada en la Escandalera y en las cocheras, desde las primeras horas, los empleados colocaban los últimos adornos en el coche-motor número 1 que debía hacer el primer recorrido; y después, según relató la prensa del día, «los conductores y cobradores posaron ante la máquina de un fotógrafo para luego correr a sus puestos y ponerlo todo en condiciones para el momento de la salida». Y eran las once la mañana, «y la Escandalera era incapaz», decía El Carbayón, «para contener la multitud que en ella se había agrupado para asistir al acto. Dio la bendición el Sr. Provisor en nombre del Obispo, asistido por los párrocos de San Juan y San Tirso, y después de la bendición se cantó un Te-Deum en acción de gracias». Y queda constancia de que la solemnidad fue amenizada por la banda de música.

Concluido el acto de la bendición, «se inició el desfile y ocuparon el primer coche, que conducía el Sr. Herrero, ingeniero-director, las autoridades, y en los otros los representantes



Unidad dando la curva hacia la calle de Toreno, en la Gran Vía (lo que hoy es la plaza del General Ordóñez y el primer tramo de la avenida de Galicia), con el antiguo Sanatorio Getino, a la derecha.

*de corporaciones e invitados. Todos se encaminaron a las cocheras donde se sirvió un lunch. Desde el gobernador civil, hasta Plácido Álvarez-Buylla, gerente de la Sociedad, intervinieron autoridades y directivos, en medio de ¡vivas! a Asturias y España». Los periódicos concluyeron sus crónicas con referencia a que «durante todo el día del domingo, hasta la hora en que los coches se retiraron a sus cocheras, circularon constantemente abarrotados de gente».*³⁴

Al paso de los coches el vecindario disparaba cohetes y «lucían los balcones colgaduras y las calles rebosaban gente, a pesar de lo desapacible del tiempo... Pueden contarse por miles las personas que se quedaron con el deseo de ocupar el tranvía por falta de sitio».³⁵

Quedará para el recuerdo el repique de la campana, para avisar a los viandantes despistados, y la arena que se vertía sobre los raíles para facilitar la frenada del convoy.

³⁴ DE LILLO, *Oviedo. Crónica de un siglo (1910-1960)*, t. II, 1997, pág. 152.

³⁵ *El Carbayón*, n.º 15.114, Oviedo, 2 de mayo de 1922.

Grave accidente

Días antes de iniciarse el servicio (concretamente en la sesión consistorial del 7 de abril) se trató sobre la problemática de los accidentes que previsiblemente podrían ocurrir y la necesidad de abordar una serie de medidas para prevenirlos. Lo recoge el acta de la misma en estos términos: «El Sr. Mauri interesa se oficie á la Empresa de Tranvías con objeto de que antes de poner al servicio público la circulación de los tranvías coloquen en los cruces redes protectoras o de defensa a fin de evitar desgracias personales. El Sr. Buylla dice que le consta, como consejero que es de esa Sociedad, que han de colocar dichas redes de defensa».³⁶

Refiere la prensa lo que sigue: «Ante todo, el Ayuntamiento debe evitar que sobre sí gravite la responsabilidad de cualquier accidente desagradable, que puede ocurrir de no tomar la Compañía las precauciones debidas... ya que no puedan evitarse las desgracias a que dé lugar la imprudencia de algunos muchachos, o la impericia o negligencia de los empleados de la empresa, no haya que lamentar las que puedan ocurrir por deficiencias en la red».³⁷

Aquella reunión fue premonitoria, pues un día después de la puesta en servicio del tranvía eléctrico se produjo un luctuoso evento al sufrir un tranvía (el n.º 5), repleto de pasajeros, un descarrilamiento en Uría cuando bajaba por la calle de Toreno procedente de San Lázaro, Campomanes y Santa Susana, con un funesto balance de varios muertos y heridos.

Los medios de comunicación se ocuparon con prodigalidad de lo sucedido, especialmente *El Carbayón*, cuyo redactor se encontraba en el sitio del accidente, siendo por tanto un testigo privilegiado de la tragedia:

Serían las seis y media de la tarde, próximamente, cuando nos hallábamos en la calle de Uría, frente a la de Toreno, en compañía de don Alejandro Pedraja, don José Rodríguez y don José Castañón, conversando acerca de lo que constituía en Oviedo el tema de todas las conversaciones, y era la inauguración de los tranvías eléctricos y de la importancia que esto tenía para el porvenir de la capital de Asturias.

³⁶ AMO: Libro de acuerdos del 7 de abril de 1922, sign. A-208, fol. 58v.

³⁷ *El Carbayón*, n.º 15.095, Oviedo, 8 de abril de 1922.



Tranvía eléctrico en la calle de Uría, en el cruce con la de Toreno, fatídica curva donde se produjo el accidente del 1 de mayo de 1922. Fotografía coloreada (hacia 1922-1928).

De pronto, nos apercebimos de que por la calle Toreno bajaba con vertiginosa marcha el tranvía número 5.

Esta circunstancia nos llamó extraordinariamente la atención, y mucho más al ver que cuando pasaba el referido coche por la mitad de la calle, se arrojaron del tranvía dos viajeros.

Entonces fue cuando empezamos a darnos cuenta de la magnitud de la catástrofe: el vehículo caminaba cada vez con mayor velocidad, llegando a ser verdaderamente imponente, tomando nosotros la medida de precaución de separarnos unos metros del lugar en el que estábamos cerca de la vía...

Al llegar a la curva de la calle de Uría, como era tan extraordinaria la velocidad que llevaba, las ruedas del tranvía saltaron fuera de los carriles y el coche se cruzó en la calle mencionada, yendo a chocar contra un árbol que lo llevó a caer al suelo de costado.

La gente que en aquellos momentos paseaba por la calle de Uría echó a correr hacia el lugar del suceso, al percibirse de lo ocurrido, desarrollándose escenas verdaderamente emocionantes...

Cuando el coche se salió de los carriles, cogió por delante al guarda municipal José

García Villa, de 56 años de edad, vecino de la calle Canóniga, el cual prestaba ayer servicio en la calle Marqués de Santa Cruz.

A consecuencia del formidable golpe, el desgraciado guarda cayó de espalda y dio con la cabeza contra el pavimento con tal violencia que le deshizo la base del cráneo.

A nuestros pies cayó este infortunado agente bañado de sangre, viéndose entre ésta pedazos de masa encefálica. Como se ve, la lesión era de tal gravedad que le produjo la muerte en el acto.

También quedó muerta en el acto, completamente mutilada, la niña Mercedes Valdés, de 12 años, vecina de la calle de San Isidoro, hija de Timoteo Valdés.

Al lado de esta niña se hallaba un hombre de unos 35 años, también mutilado, el cual hasta la fecha no ha podido ser identificado.

José Álvarez, de unos 30 años, de San Lázaro, quien fue curado en la Casa de Socorro de primera intención de fractura de la base del cráneo. Este herido pasó al Hospital Provincial, donde falleció a los pocos momentos de ingresar.³⁸

En la deliberación municipal celebrada 3 de mayo se trató de la desgracia acontecida:

Por disposición de la Presidencia se abrió cuenta y quedó enterada la Corporación de telegramas de pésame con motivo de la catástrofe ocurrida en la calle de Uría por el descarrilamiento de un tranvía entre los cuales figura el Ilmo. Sr. Obispo de esta Diócesis, el Sr. Conde de Santa Bárbara, Centro Asturiano de Valladolid, D. Fermín Canella, D. Adolfo Posada, D. Alfredo Collado, D. Melquiades Álvarez, D. Ramón A. Valdés, D. Ignacio Herrero, Presidente de la Cámara de Comercio, Alcaldes de Gijón, Avilés y Grado, el Coronel Sr. Zubillaga, Centro Asturiano de Madrid y oficio del Administrador General de Correos D. Juan Botas.

Entrado en el despacho de asuntos se dio cuenta de la siguiente moción suscrita por la mayoría de los Sres. Concejales: «Los Concejales que suscriben hondamente impresionados por la terrible tragedia de la tarde de anteayer en la calle de Uría de esta capital con motivo del descarrilamiento de uno de los tranvías eléctricos que ocasionó la muerte de varias personas y heridas de otras muchas, tienen el honor de proponer:

1.º Que contribuya este Ayuntamiento con la suma de 2.000 pesetas á la suscripción iniciada para la familia de las víctimas; 2.º Que encontrándose entre éstas el celoso guardia municipal D. José García Villa que, en cumplimiento de su deber perdió la vida, se conceda

³⁸ *El Carbayón*, n.º 15.114, Oviedo, 2 de mayo de 1922.



El tranvía eléctrico circulando por la calle de Ramón y Cajal en el año 1922. Colección de Pedro Izquierdo Osoyo.

á la viuda del mismo una pensión anual de mil pesetas, trasmisible á sus hijos hasta la mayoría de edad de éstos; 3.º Que habiendo prestado en el lugar del suceso relevantes servicios de soldados de la guarnición, se les dé las gracias más expresivas por mediación del Excmo. Sr. General Gobernador Militar á quien se le comunicará de oficio. Esta expresión de viva gratitud de la Corporación se hace extensiva á los Sres. Médicos y Farmacéuticos que intervinieron en la cura de heridos; al gremio de conductores de vehículos y á cuantas personas cooperaron generosamente con sus caritativos y valiosos servicios con motivo del accidente. Para todos en eterno reconocimiento del Municipio en nombre del pueblo; 4.º Que se haga constar en acta el sentimiento unánime de la Corporación por la desgracia y se suspenda la sesión en señal de duelo. Se acuerda por unanimidad aprobar la presente moción levantándose la sesión á las diez y diez minutos de lo que como secretario certifico.³⁹

Al día siguiente del mortal accidente, Vetusta despertó triste, el luto era riguroso, con cierre de comercios, oficinas públicas, bancos, tampoco se des-

³⁹ AMO: Libro de acuerdos del 3 de mayo de 1922, sign. A-208, fols. 82v-83r.

pachó pan ni prensa. El subsiguiente entierro de los difuntos fue desgarrador. El sentimiento después de la catástrofe lo resume muy bien el reportero que cubrió la noticia: «Escribimos aún bajo la dolorosa impresión que en nosotros ha producido la desgracia del lunes. Ese dolor, inmenso, unánime que ha conmovido hondamente a todos los corazones ovetenses se puso de relieve en la tarde del martes, cuando en manifestación imponente de pésame, toda la ciudad acompañaba los restos de las primeras desgraciadas víctimas».⁴⁰

A los doce años comienza el declive

A partir de 1922 se puso paulatinamente en marcha la organización tranviaria, quedando para el final las obras hasta Lugones y la línea a Colloto.⁴¹

No fueron infrecuentes los destrozos causados en el pavimento por los vehículos, como confirma la queja presentada por un concejal, en una sesión del mes de septiembre, exigiendo «se oficie a la Compañía de Tranvías para que arregle el tramo comprendido entre la calle de Uría y la Plaza de La Escandalera».⁴²

La red funcionó con cierta normalidad, desconociéndose si la explotación era tan rentable como el proyecto preveía, aunque parece demostrado que el patrimonio de alguno de los socios fundadores de Tranvía Central iba en aumento. Hacia 1924 la compañía emitió un paquete de obligaciones (quizá para afrontar el coste de los nuevos coches) por un importe de millón y medio de pesetas.

El material rodante puesto en circulación constaba, de manera simultánea, de cinco tranvías en la línea 1 (llegaba hasta Lugones), seis en la número 2 (con destino a Colloto) y tres en la número 3, además de las jardineras que remolcaban durante los meses de buen tiempo.

Sin embargo, los altercados bélicos derivados de los sucesos revolucionarios de Octubre de 1934 y especialmente de la Guerra Civil causaron destrozos tanto en las líneas como en el material móvil, lo que supuso una paralización del servicio.

⁴⁰ *El Carbayón*, n.º 15.115, Oviedo, 4 de mayo de 1922.

⁴¹ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Madrid, 10 de mayo de 1922.

⁴² AMO: *Libro de acuerdos* del 9 de septiembre de 1922, sign. A-208, fol. 172.



Coexistencia de coches de punto, de tracción animal, y tranvía en la actual plaza de la Escandalera. Tarjeta postal de hacia 1923. (Archivo Municipal de Oviedo, fotografía P 79).

En noviembre de 1934, es decir, un mes después de los trágicos y devastadores acontecimientos revolucionarios ocurridos en octubre, se trató en el Ayuntamiento una instancia de Rafael Casas Fernández para establecer dos líneas de autobuses, una de Lugones a San Lázaro y otra desde Colloto a La Argañosa, hasta que volviesen a funcionar los tranvías.⁴³ En la misma reunión salió a colación que la empresa encargada de los tranvías «está gestionando que el Gobierno pague los desperfectos habidos para reanudar el servicio» y que convenía meditar la petición del establecimiento de la línea de autobuses, ya que el Ayuntamiento era el principal accionista de la compañía de tranvías, con unas 434.000 pesetas.⁴⁴ Esta proposición pasó a estudio en la comisión correspondiente, acordándose conceder el permiso para el servicio de autobuses a precario y que el Consistorio interviniese en el precio de los viajes.

⁴³ AMO: *Libro de acuerdos* del 2 de noviembre de 1934, sign. A-226, fols. 70v-71r.

⁴⁴ TOMÉ FERNÁNDEZ, «Los orígenes del transporte urbano», 1989, pág. 29.

Hay que llegar al mes de noviembre de 1941 para que se ponga en funcionamiento la línea de Colloto a la Fábrica de Armas de la Vega, con posterior prolongación (al año siguiente) hasta la plaza de la Escandalera y se fue restableciendo a trancas y barrancas la totalidad del servicio, con tranvías que cambiaron el inicial color rojo (de triste recuerdo por la reciente Revolución) por el amarillo.

El 31 de diciembre de 1948 se redactó un proyecto de bases para una nueva ley de tranvías, a cargo de la Comisión de Transportes por Carretera, que fue enviado al Ayuntamiento de Oviedo para que emitiese su parecer.⁴⁵ La ponencia nombrada al efecto «deduce de una manera clara que el Estado no ha de permitir la instalación de ningún tranvía en ninguna de sus carreteras, caminos, ni tampoco travesías, autorizando, solamente en casos necesarios, el cruce en carreteras del Estado»,⁴⁶ quedando reducida su instalación «a las calles, carreteras y caminos propiedad del Municipio y, en este caso estima la ponencia, que en uso de la autonomía municipal y de la competencia que a la misma corresponde, la cuestión de tranvías pasa a ser materia netamente municipal».

En el acta de la Comisión Permanente de marzo de 1949 se da cuenta de los defectos en los servicios del Tranvía Central de Asturias y la necesidad de subsanarlos.⁴⁷ Se aclara que la moción presentada abarca dos cuestiones diferentes, una relativa al orden público y otra al material. Respecto a la primera, subraya que debería prestarse ayuda a la empresa mediante la colaboración de la guardia municipal. En cuando al material rodante, «además de muy viejo, tiene el desgaste consiguiente al exceso de servicio que ha prestado y presta, sin que por las dificultades de todos conocidas, las múltiples gestiones para reponer este material hayan dado hasta ahora el resultado apetecido por todos». Se acuerda dar a la compañía un plazo de dos meses para corregir las deficiencias.

⁴⁵ AMO: Expediente del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera «Bases para una nueva ley de tranvías», en 1949 (cuerpo de estante n.º 17, estante n.º 4, legajo n.º 65, documento n.º 10, fols. 2-6).

⁴⁶ AMO: Expediente del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera «Bases para una nueva ley de tranvías», 1949, fols. 13-17.

⁴⁷ AMO: *Libro de acuerdos* (comisión permanente) del 24 de marzo de 1949, sign. A-238, fols. 58v-59r.

Propósitos de instalar trolebuses

El negocio tranviario tal como estaba concebido no resultaba boyante como lo demuestra que el consejo de administración de la firma Tranvía Central de Asturias tuviera el propósito de sustituir «dentro del interior del casco urbano de la ciudad, de los actuales servicios de tranvías, por trolebuses, siempre que para esta sustitución cuente con los medios económicos precisos, que se calcula ascenderán a un millón seiscientas mil pesetas aproximadamente». ⁴⁸ A la sazón, la comisión municipal acordó (a reserva de lo que decidiera el pleno) ofrecer la fianza al acreedor del pago del préstamo que se haga a la compañía, «si bien limitada esta garantía o afianzamiento a la suma de ochocientas mil pesetas, importe éste de la mitad del gasto aproximado que, al parecer será necesario realizar para llevar a cabo dicha sustitución de los tranvías por trolebuses, en un plazo relativamente corto». ⁴⁹ Sin embargo, el inconveniente económico de poder comprar trolebuses obligó a reforzar de nuevo la red tranviaria.

Reunida en junio de 1949 la Comisión Permanente convino reemplazar los servicios tranviarios por tres trolebuses dentro del casco urbano de la ciudad, siguiendo el propósito del consejo de administración de la compañía Tranvía Central de Asturias.

En un pleno celebrado a los pocos días se trató de la garantía a la empresa, como medio de facilitarle la sustitución, en un plazo breve, dentro del interior del casco urbano de los tranvías por trolebuses. ⁵⁰ Salió a relucir, con vehemencia, el mal funcionamiento y el mal trato a los usuarios, llegando algún concejal a pedir la municipalización del servicio.

Se produce la municipalización del tranvía

A pesar de la polémica suscitada para implantar trolebuses, en un pleno consistorial de finales de 1950 se trató el restablecimiento de la línea del tranvía en la zona de la Argañosa y se leyeron los documentos siguientes:

⁴⁸ AMO: *Libro de acuerdos* (comisión permanente) del 2 de junio de 1949, sign. A-238, fol. 139v.

⁴⁹ AMO: *Libro de acuerdos* (comisión permanente) del 2 de junio de 1949, sign. A-238, fol. 140r.

⁵⁰ AMO: Expediente del Excmo. Ayuntamiento de Oviedo. «Acuerdos relativos al Tranvía Central de Asturias», de 1949 (cuerpo de estante n.º 1, estante n.º 5, legajo n.º 55, documento n.º 12, fols. 1-6). Sesión del 9 de junio de 1949 (fols. 1-3rv).



Tranvía circulando por la calle de Uría en el paseo de los Álamos a la altura de la calle de Milicias Nacionales.

Oficio núm. 1.333, recibido de la Jefatura de Obras Públicas de esta Provincia el veinticinco de Noviembre último (R. E. núm. 22.094), en el que se transcribe una resolución adoptada por el Ilmo. Sr. Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, respecto a la multa de tres mil pesetas, impuesta a la Compañía del Tranvía Central de Asturias, por haber levantado las instalaciones de la vía y red aéreas del tranvía desde el Puente de La Argañosa hasta el final de la línea del tranvía número tres.

De dos informes, emitidos por la Comisión de Policía Urbana y Rural, en relación con el asunto del tranvía, en veinticinco de Noviembre último y en veintisiete de Diciembre actual, respectivamente.

Del escrito presentado en quince del corriente mes de Diciembre por Don Plácido Álvarez Buylla y González Alegre como Presidente y Consejero-Delegado de la Compañía Anónima Tranvía Central de Asturias, por el que se suplica al Excmo. Ayuntamiento de Oviedo que teniendo por presentado dicho escrito y recurrido en reposición el acuerdo adoptado por el Pleno municipal en la sesión del día de catorce de Noviembre del presente año por el que se denegó a la Compañía recurrente la licencia o permiso municipal para ejecutar las obras de restablecimiento de las líneas terrestre y aérea en el trozo comprendido entre el Puente del



Tranvía de la línea n.º 2 remolcando una jardinera, para reforzar el servicio (1950). Los fines de semana el tranvía no daba abasto para llevar y traer a la gente que acudía a los bailes de Colloto o los días de partido de fútbol.

Ferrocarril del Norte en el Barrio de La Argañosa y el lugar conocido por San Antonio, se sirva el Ayuntamiento declarar haber lugar al mismo recurso dejando por tanto sin efecto y por contrario imperio el acuerdo recurrido, y dictando en consecuencia aquel acuerdo que en derecho proceda, o sea el de conceder a la Compañía Anónima Tranvía Central de Asturias el permiso o licencia municipal para ejecutar las obras anteriormente indicadas.

Un Dictamen, emitido en veintidós de Diciembre en curso por el Letrado D. Carlos Botas, en el que, entre otros particulares, se expresa el criterio de dicho Letrado, según el cual, es evidente que la concesión a favor de la Compañía de Tranvías sigue vigente, y que por lo tanto, lo están los derechos y obligaciones que de la misma concesión dimanen.⁵¹

Se acuerda que informen el secretario y el letrado del Ayuntamiento sobre si tiene vigencia la concesión hecha por el Estado a la «C. A. Tranvía

⁵¹ AMO: Expediente del Excmo. Ayuntamiento de Oviedo. «Acuerdos relativos al Tranvía Central de Asturias» (cuerpo de estante n.º 1, estante n.º 5, legajo n.º 55, documento n.º 12, fols. 1-6). Sesión del 29 de diciembre de 1950 (fols. 5-6r).

Central de Asturias», relativa a la línea de la Argañosa y si, en el caso de que subsista la vigencia de la concesión, el Ayuntamiento estaba obligado a conceder el permiso solicitado para las obras o, por el contrario, la corporación gozaba de autonomía para autorizar o denegar la aludida licencia de obras.

Lo que era evidente es que los ovetenses estaban hartos de los destrozos que causaban los tranvías. Así lo expresó la revista *Oviedo* en una edición dedicada a las fiestas de San Mateo de 1950:

Pero si, por lo que sea, no ha llegado el día de su retirada, siga el tranvía en buenhora dándose codazos con los coches y con las protestas de los que lo critican desde fuera y desde dentro... Lo que, a la postre ocurrirá —porque en Oviedo se da más que en ninguna parte la paradoja— es que la nostalgia, el día que los tranvías sean sustituidos por trolebuses de esbeltas líneas, dejará de pararse en Trascorrales o en Cimadevilla para volver sus buenos recuerdos en torno a estos malqueridos y rotos ómnibus de hoy.⁵²

En la reunión municipal celebrada en febrero de 1953 se informó de las gestiones realizadas en Madrid por el alcalde, Ignacio Alonso de Nora, entre ellas la municipalización del tranvía, pues había entregado un expediente al subsecretario de Gobernación, quien «consideró posible la autorización que el Ayuntamiento solicita para dicha municipalización».⁵³

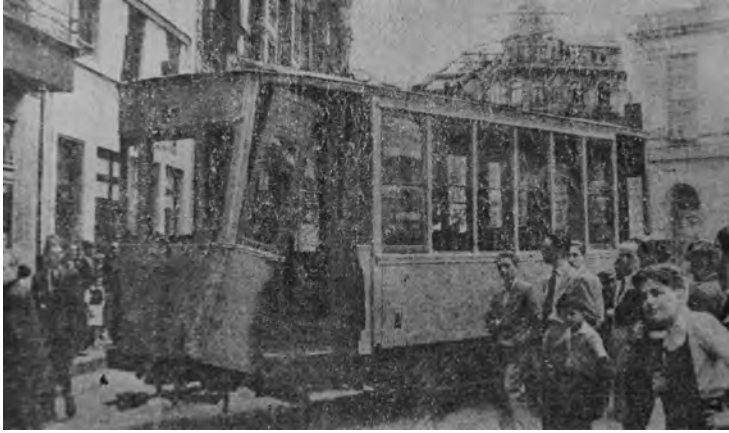
En el mismo sentido, en el pleno de julio de ese mismo año, se leyó un oficio del Gobierno Civil transmitiendo la resolución adoptada por el Ministerio de Gobernación, por la cual se daba el visto bueno a «la municipalización con monopolio del servicio de tranvías y trolebuses en el casco urbano de Oviedo, bajo el régimen de empresa privada municipal de responsabilidad limitada».⁵⁴ Seguidamente, se aprobó el informe emitido por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, que recoge los siguientes aspectos:

Primero.— Que de conformidad con lo ya acordado por el Ayuntamiento Pleno, en su sesión extraordinaria del 27 de Octubre de 1952, se avise a la S. A. Tranvía Central de As-

⁵² PROFANO, «¿Habrà alguna vez nostalgia de Tranvía?», *Oviedo*, 1950, pág. [23].

⁵³ AMO: *Libro de acuerdos* (comisión permanente) del 5 de febrero de 1953, sign. A-245, fol. 77v.

⁵⁴ AMO: *Libro de acuerdos* del 15 de julio de 1953, sign. A-246, fol. 41r.



Tranvía con destrozos por un choque en la calle de Argüelles, a la altura de la plaza del Carbayón (revista *Oviedo*, 1950).

turias de la resolución ministerial concediendo autorización a la municipalización, de conformidad con lo establecido en el art. 171 de la vigente Ley de Régimen Local.

Segundo.— Recabar delegación del Pleno de la Corporación para que por los componentes de esta Comisión de Transportes se inicien conversaciones con el Consejo de Administración del Tranvía para tratar de conseguir una solución amistosa y conveniente para ambas partes.

Tercero.— Interesar de la Corporación que, a fin de imprimir a los trabajos la mayor rapidez y habida cuenta de las labores que actualmente pesan sobre los Topógrafos y Delineantes municipales que les impediría dedicar a aquellos trabajos el tiempo necesario que su urgencia demanda, se autorice al Sr. Ingeniero municipal para que contrate con particulares los trabajos de delineación y topografía necesarios, al tiempo que se encargue a dicho funcionario técnico la redacción del proyecto definitivo, que en su día servirá de base para la contratación del empréstito bancario para financiar este Proyecto municipal.

Cuarto.— Se interese de los técnicos jurídicos de este Ayuntamiento, propongan los estatutos de la Sociedad privada municipal de responsabilidad limitada que ha de explotar el Servicio municipalizado.

Quinto.— Se adopte acuerdo en principio de acudir a la confección de un Presupuesto Extraordinario para la ejecución del referido Proyecto.⁵⁵

⁵⁵ AMO: *Idem*, sign. A-246, fols. 41v-42r.

En efecto, la red ferroviaria, muy dañada y falta de rentabilidad, en la que se producían frecuentes averías, descarrilamientos y atascos, se municipalizó en 1953, haciéndose cargo de la explotación el Ayuntamiento en régimen de monopolio.

Sin embargo, durante el año siguiente siguió coleando el asunto del tranvía en los plenos municipales, sin haberse llegado a un acuerdo con la empresa, e incluso debatiendo si eran más apropiados los autobuses. Así ocurrió a principios de 1954, cuando se expresó la conveniencia de

Llegar a un acuerdo, ventajoso para todos, con la Compañía anónima «Tranvía Central de Asturias», en cuanto a la valoración de sus pertenencias afectadas por la municipalización de que se trata, planteándose que el abogado consistorial redacte y presente la propuesta de estatuto «para la explotación de los servicios de tranvías y trolebuses en régimen de empresa mixta o meramente privada... dado que de no adoptarse medidas y decisiones a la mayor brevedad, la Corporación municipal quedaría en muy mal lugar, ya que llegaría un momento de municipalizar tales servicios sin que el Ayuntamiento cuente con los medios indispensables para ello.»⁵⁶

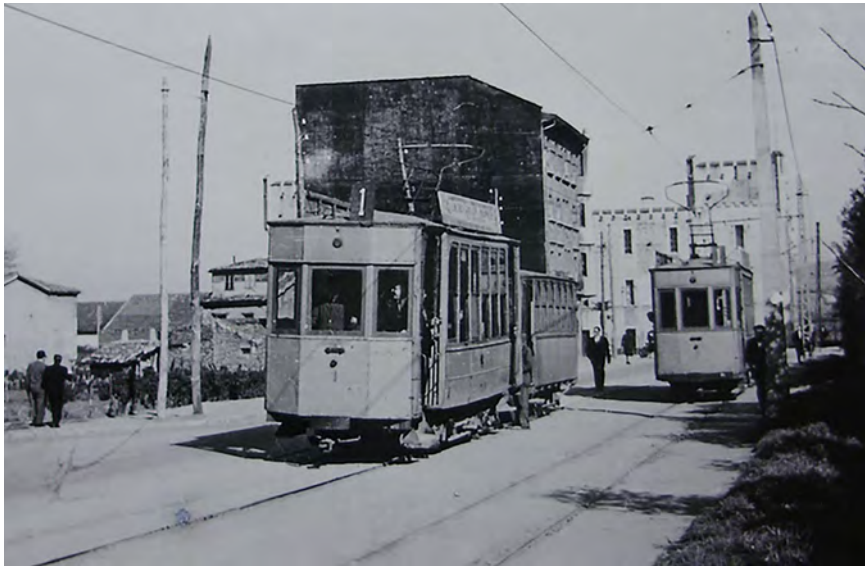
Según el acta de la sesión extraordinaria del 28 de mayo de ese año, volvió a deliberarse sobre los servicios de transportes de la ciudad y en ella se recoge la opinión del alcalde:

Por lo que afecta a la constitución de una Empresa mixta para explotación de tal negocio, estimaba «que al Ayuntamiento no podía interesarle tomar parte en una Sociedad en la que el Municipio no represente la mayoría del capital social» y, más adelante, añade que «no habrá posibilidad material de sufragar el precio de la municipalización de los tranvías, ni siquiera de los autobuses, con cargo al presupuesto municipal ordinario, sin desatender las restantes atenciones municipales por lo que habría que acudir a un presupuesto extraordinario.

Para finalizar la sesión anterior, se acuerda por unanimidad que

una vez que tenga efecto y realidad la municipalización, con monopolio, de los servicios de tranvías, se implanten, con carácter de solución intermedia, mientras se llega al estable-

⁵⁶ AMO: Libro de acuerdos del 22 de enero de 1954, sign. A-246, fols. 86v-87r.



Cruce de tranvías de la línea n.º 1 en la calle del General Elorza en 1955. Al fondo, la Fábrica de Armas de la Vega.

*cimiento de trolebuses, utilizándose en su día, para la adquisición y pago de éstos, la parte necesaria del crédito o préstamo que se concierte con el Montepío Nacional de la Dependencia Mercantil.*⁵⁷

El tranvía seguía funcionando, pero su estado dejaba mucho que desear, como lo expresó el concejal Francisco Martínez, quien en una sesión de octubre sacó a colación, una vez más, el asunto del servicio, indicando que «de seguir estos funcionando en su estado y condiciones actuales, habría que lamentar catástrofes y desgracias, que consideraba inminentes».⁵⁸ Se le contesta que se requería arbitrar los medios económicos para su oportuna resolución a base de un empréstito; en cuanto al catastrofismo del edil, según el corregidor Ignacio Alonso de Nora, la prevención «incumbía a la Compañía, recayendo por lo demás la inspección y vigilancia de estos servicios en la

⁵⁷ AMO: *Libro de acuerdos* de 28 de mayo de 1954, sign. A-246, fols. 129v-130v.

⁵⁸ AMO: *Libro de acuerdos* del 5 de octubre de 1954, sign. A-246, fols. 158v-159r.

Dirección General de Ferrocarriles, sin que se trate por lo tanto de materia directamente a cargo del Ayuntamiento». Finalizando el año de 1954, se decide someter a informe un oficio de la Jefatura provincial de Obras públicas referente a la municipalización tranviaria.⁵⁹ Y en la primavera siguiente el Consistorio pidió que se interese a la compañía del Tranvía Central de Asturias para ampliar el número de remolques de la línea de Buenavista.⁶⁰

El alcalde dio cuenta en noviembre de un proyecto para la modernización de las instalaciones y material móvil del Tranvía Central de Asturias.⁶¹ Pasado un mes sale a colación el interés de la visita del director general de Carreteras para informarle, entre otros asuntos, de los planes del Ayuntamiento en relación con el establecimiento de los servicios de transportes en el casco urbano y otras zonas del concejo y se debate «un posible plan para un servicio de autobuses, compatible con determinadas líneas de tranvías». ⁶² En opinión del primer edil, «bien sería otorgar la concesión de autobuses o trolebuses a una empresa o particulares (pero a base de concesión única e indivisible), sin que ello implique, caso de no considerarse conveniente, la completa desaparición de los tranvías, aunque estos lleguen a ser municipalizados», lo que parece indicar que aún no lo están de facto.

El autobús sustituye por fin al tranvía

Finalizando 1955 se trató del dictamen emitido por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del 27 de diciembre, relativo al concurso para la adjudicación de la concesión para implantar y explotar los servicios de transportes urbanos de autobuses, que fue aprobado, con ligeras rectificaciones.⁶³

Efectivamente, la teórica municipalización de la red de tranvías duró poco tiempo, ya que pronto dejaron de prestar servicio siendo sustituidos por autobuses Pegaso de la empresa Traval, que se había constituido en Madrid en 1955, inaugurándose el servicio con prontitud.

⁵⁹ AMO: *Libro de acuerdos* del 28 de diciembre de 1954, sign. A-246, fol. 185r.

⁶⁰ AMO: *Libro de acuerdos* del 25 de mayo de 1955, sign. A-246, fol. 255v.

⁶¹ AMO: *Libro de acuerdos* del 14 de noviembre de 1955, sign. A-250, fol. 88rv.

⁶² AMO: *Libro de acuerdos* del 5 de diciembre de 1955, sign. A-250, fols. 97r-98r.

⁶³ AMO: *Libro de acuerdos* del 30 de diciembre de 1955, sign. A-250, fols. 112v-113v.



Recreación del final del tranvía en 1956 en uno de los desfiles del Día de América en Asturias.

La historia se fraguó en una sesión extraordinaria celebrada en febrero de 1956, donde se hizo pública una carta de Luis Fernández Travanco (de Autocares Travanco) en la que anunciaba su interés por optar a dicha concesión, en concreto de la línea Colloto–Cruce de Las Caldas, adjuntando las tarifas a aplicar y señalando que el servicio podría comenzar el siguiente 25 de febrero. Se autorizó con carácter provisional y transitorio por un período de tres meses, señalando que, de mediar otras solicitudes para servicios urbanos de autobuses, éstas se someterán a conocimiento de la Corporación. Asimismo, se acordó que «se inste y promueva el procedimiento para obtener del Estado que subrogue al Ayuntamiento en los derechos y facultades en orden a las concesiones para la explotación de los servicios de tranvías, en el concejo de Oviedo, de que en la actualidad sea titular o concesionaria la Compañía Anónima Tranvía Central de Asturias». ⁶⁴

En el mes de abril se otorga a Autobuses Traval la correspondiente concesión administrativa del establecimiento y prestación de los servicios de

⁶⁴ AMO: *Libro de acuerdos* del 9 de febrero de 1956, sign. A-250, fols. 126v-128v.

transporte urbano en autobuses.⁶⁵ Se proponen cuatro líneas: la número 1, Colloto-Trubia (a comenzar de inmediato); la 2, Lugones-San Claudio (al mes siguiente); la 3, San Esteban de las Cruces-Naranco, y la número 4, San Lázaro-Cristo de las Cadenas (para entrar en servicio en un plazo no superior a seis meses). Firma la carta, por Autobuses Traval, S. A., el consejero delegado Luis F. Travanco.⁶⁶

El alcalde Fernando Beltrán Rojo, sugiere que del crédito que había sido concertado por el Ayuntamiento con la Mutualidad Laboral de Comercio (por un importe de 36.200.000 pesetas) se reserve una partida de catorce millones destinada al Servicio de Transportes Urbanos, «cifra que, por otra parte, hubiera sido insuficiente para abordar por sí solo el Municipio tan acuciante problema, acorde las necesidades de la población y su término municipal, así como el gran costo alcanzado por vehículos, materiales e instalaciones». Expresa que el someter a público concurso la concesión de transportes urbanos por medio de autobuses (cuyo concurso adjudica hoy el Ayuntamiento, dice) representa un destacado acontecimiento y añade:

*Esta circunstancia permitirá, además, la desaparición del servicio de tranvías que, si bien fue útil en su día, resulta hoy antiestético, incómodo, lento e inseguro medio de transporte, cuyos tendidos terrestres y aéreos atentan al ornato, destrozan las calzadas e impiden el ensanche y modernización de vías públicas céntricas y de los accesos a la Ciudad... En consecuencia, confiado el servicio de transportes a una Empresa privada, mediante las máximas garantías previsibles, no precisa el Ayuntamiento de asignación de cantidad alguna para los expresados fines, ni tan siquiera la inicial prevista de catorce millones... y sí destinar esta cifra con toda urgencia a otras obras de nueva planta de necesidad inaplazable.*⁶⁷

La primera línea tranviaria en desaparecer fue la de San Lázaro; luego, la de Lugones y, por último, el 2 de septiembre de 1956 circuló el último tranvía del trazado Buenavista-Colloto (tabla III).

⁶⁵ *Boletín Oficial de la Provincia*, n.º 56, del 7 de marzo de 1956; *Boletín Oficial del Estado*, n.º 68, del 8 de marzo de 1956.

⁶⁶ AMO: *Libro de acuerdos* de 26 de abril de 1956, sign. A-250, fols. 149r-153v.

⁶⁷ AMO: *Ibidem*, fols. 152v-153v.

TABLA III

Sinopsis cronológica del servicio del tranvía en Oviedo

FECHA	ACONTECIMIENTO
1889	Un vehículo ligero con capacidad de 40 pasajeros (<i>ripert</i>) inicia el trayecto desde la Estación del Norte al Ayuntamiento.
1890	La <i>Gaceta de Madrid</i> del 21 de octubre publica la concesión a Oviedo de un tranvía con tracción animal, solicitado por Javier Aguirre Iturralde.
1891	Manuel Cuesta Barredo funda la Compañía de los Tranvías de Oviedo.
1895	La Compañía de los Tranvías de Oviedo es absorbida por la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias. Esta última sociedad explotó durante veinte años el servicio de un tranvía de sangre que cubría el trayecto entre la Estación del Norte y el Ayuntamiento.
1915	Fin del tranvía tirado por mulas.
1918	Bajo la iniciativa de José Tartiere, nace la compañía del Tranvía Central de Asturias que explotaba las líneas entre la Estación del Norte y la calle de Campomanes, y entre aquélla y la cercana estación de vía estrecha de los FF. CC. Económicos.
1919	Se construyeron las cocheras en el Campo de los Reyes.
1920	El Ayuntamiento acuerda el 20 de enero la aprobación del proyecto de tranvía eléctrico propuesto por el arquitecto y la Comisión Municipal.
1920	Comunicación del jefe de la Sección de Ferrocarriles por el que se aprueba (30 de julio) el proyecto de la red de tranvías eléctricos.
1922	Tranvía Central de Asturias inaugura el 30 de abril la explotación mediante tracción eléctrica de tres líneas.
1922	El 1 de mayo ocurrió un grave accidente (siete muertos y decenas de heridos) al descarrilar el tranvía n.º 5 que bajaba desenfrenado por la calle de Toreno.
1941	Puesta en servicio de la línea entre Colloto y la Fábrica de Armas de la Vega, prolongada al año siguiente hasta la plaza de la Escandalera.
1953	Se municipalizan los tranvías ovetenses, aunque se tardó en llegar a un acuerdo con la empresa.
1956	Finaliza el servicio tranviario, siendo reemplazado por el de autobuses de la empresa Traval.

Los rieles metálicos que dibujaban el entramado tranviario se fueron retirando poco a poco de las calles. Las labores perduraron tiempo, así en mayo de 2006 una zanja realizada en la plaza del Ayuntamiento hizo aflorar las vías del vetusto tranvía⁶⁸ y todavía en el mes de junio del 2013, aprovechando las obras de mejora de asfaltado de la calle de Uría, se retiraron las que bordeaban el paseo de los Álamos.⁶⁹

Muchas son las ciudades que han tomado la decisión de recuperar el tranvía como medio de solucionar el angustioso problema de tráfico que aqueja a las urbes. Este sistema de transporte urbano ofrece seguridad, gran calidad de servicio, modernidad y, lo que es muy importante, limpieza porque no es contaminante.

⁶⁸ LUNA, «Recordando el tranvía en Oviedo», *Ovetus*, 31 de mayo de 2006.

⁶⁹ OREJAS, «El viejo tranvía reaparece», 2013, y GIL TORRIJOS, «Tranvías de Oviedo», 2018.



ESTE SÉPTIMO VOLUMEN DEL
ANUARIO DE LA SOCIEDAD PROTECTORA DE LA BALESQLIDA
SE ACABÓ DE COMPONER E IMPRIMIR EN LA PASCUA FLORIDA DE 2022,
EN VÍSPERAS DE LA DE PENTECOSTÉS, FECHA SEÑALADA EN EL CALENDARIO
CÍVICO OVETENSE POR LA FESTIVIDAD DEL MARTES DE CAMPO,
QUE CONFIAMOS VIVIRLA EN PAZ Y CON SALUD,
EL 7 DE JUNIO DEL CORRIENTE
OVETO, A. D. MMXXII

*Era el mejor de los tiempos, era el peor de los tiempos,
la edad de la sabiduría y también de la locura; la época de las creencias y
de la incredulidad; la era de la luz y de las tinieblas; la primavera de la esperanza
y el invierno de la desesperación. Todo lo poseíamos, pero no teníamos nada;
caminábamos en derechura al cielo y nos extraviábamos
por el camino opuesto. En una palabra, aquella época era tan parecida a
la actual, que nuestras más notables autoridades insisten
en que, tanto en lo que se refiere al bien como
al mal, sólo es aceptable la comparación
en grado superlativo.*

(Charles Dickens, *Historia de dos ciudades*, 1859, libro I, cap. 1).