

RAMON ALVARGONZALEZ

TRANVIAS Y ESPACIO URBANO EN GIJÓN (1889 -1963)

INTRODUCCION

El crecimiento de las ciudades en el siglo XIX, asentado en la aparición de actividades económicas que provocan una acusada división del trabajo y la segregación espacial de las clases sociales, exige la aparición de modos de transporte eficaces cuando se alcanzan ciertas dimensiones urbanas. Con ellos se pretende asegurar una integración creciente entre producción y consumo, una rápida reproducción de la fuerza de trabajo que posibilite por tanto su explotación más integral, y una fluida circulación de bienes y mercancías que disminuya la duración de rotación del capital y aumente la tasa de beneficio¹.

Nace así una nueva actividad con la finalidad de producir y vender el «cambio de lugar». Sus comienzos se manifiestan en Europa en torno a los años 30 de la pasada centuria, con la aparición de compañías que organizan servicios regulares de transporte de viajeros a bordo de vehículos colectivos tirados por caballerías, los ómnibus y *ripperts*; en bastantes ocasiones antes de la llegada del ferrocarril, es decir, de la aparición del instrumento decimonónico por excelencia del transporte interurbano.

En su utilización, el ómnibus ofrece una gran flexibilidad, al poder circular por la mayor parte del viario, pero sus prestaciones de velocidad y volumen son bajas, razón por la que al mediar la centuria las principales capitales europeas se dotarán de redes de ómnibus sobre rieles. Se sacrifica así la flexibilidad de las líneas a una mayor capacidad de transporte, y a la posibilidad de desarrollar velocidades superiores. Aparecen de tal modo los primeros tranvías en Londres (1841) y París (1853), y a partir de entonces este sistema de transporte alcanzará una difusión generalizada en el viejo mundo².

Pero el negocio tranviario no va a reducirse sólo a la explotación de un modo de transporte de viajeros, que entonces se revelaba como el más

adaptado al estadio de evolución de la estructura urbana en el nuevo marco capitalista. Las elevadas inversiones en capital fijo que implicaba el tendido y equipamiento de una red no eran recuperables a corto plazo por la percepción de los solos beneficios derivados de su explotación, por lo que casi siempre aquéllas iban acompañadas de negocios de promoción inmobiliaria. Con mucha frecuencia, los inversores en acciones de una compañía de tranvías eran propietarios de terrenos que iban a beneficiarse del trazado de la red, o si no lo eran los compraban, a la vez que impulsaban el proyecto del tranvía con el objeto de doblar o triplicar su valor.

De esta manera, las líneas del tranvía vinieron a convertirse en ejes de difusión urbana, de suerte que el estudio de este modo de transporte resulta imprescindible para conocer los procesos de evolución de la estructura urbana, pues considerado en sí mismo pierde el alcance que, en la concepción de sus promotores, tuvo.

En España, la aparición de redes de tranvías se produce desde comienzos de la década de 1870, con unos 20 años de retraso en relación con las ciudades pioneras del continente, afectando a aquellos núcleos urbanos donde la movilidad interna era mayor, en razón de sus dimensiones o de su complejidad funcional.

Sin haber contado con un sistema regular de ómnibus, en Madrid comenzó a explotarse en 1871 un tranvía que vinculaba la Puerta del Sol, el centro urbano, con los barrios de Salamanca y Pozas, emplazados de forma significativa en el incipiente Ensanche de Castro³. Un año después entraba en actividad el tranvía de Barcelona a Gracia; y en los siguientes se produjo en muchas ciudades una lluvia de concesiones, que venía a poner de manifiesto la expansión de este modo de transporte.

Antes de la última guerra civil, en España llegaron a tener tranvías urbanos 28 ciudades: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza, Málaga,

¹ SICA, Paolo: *Historia del Urbanismo. El siglo XIX*, Vol. I, Madrid, IEAL, 1981, p. 46.

² *Ibidem*, pp. 47 y ss.

³ VALENZUELA RUBIO, Manuel: «Los orígenes de los

transportes urbanos y de cercanías en Madrid», *Estudios Geográficos*, 1973, pp. 98 y ss. *Vid.* también LOPEZ GOMEZ, Antonio: *Los transportes urbanos en Madrid*, Madrid, Instituto «Juan Sebastián Elcano», CSIC, 1983, pp. 29 y ss.

ga, Alicante, Granada, Bilbao, Vigo, Gijón, Valladolid, Oviedo, Avilés, San Sebastián, Santander, La Coruña, Murcia, Cartagena, Cádiz, Pontevedra, Palma de Mallorca, Pamplona, Linares, Mataró, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Cáceres, aunque muchas más contaron con llamados tranvías, en realidad trenes de cercanías, que las comunicaban con núcleos de población más o menos cercanos⁴.

En Asturias, el tranvía apareció por primera vez en la ciudad donde las actividades económicas alcanzaron mayor vigor y complejidad en la segunda mitad del siglo XIX, y donde por tanto un negocio de esta naturaleza podía ser rentable. En 1890, 19 años después de la aparición del primer tranvía pionero en Madrid, comenzó a circular el tranvía en Gijón a través de la línea de La Guía; desde esa fecha, y durante tres cuartos de siglo, hasta 1963, el tranvía circuló de forma ininterrumpida por las calles de la ciudad, circunstancia que como poco puede ser calificada de indicio acerca del papel que cumplió en la configuración de su estructura urbana.

Oviedo y Avilés también dispusieron de tranvías urbanos, aunque más tardíos y con redes menos densas. En Oviedo, aproximadamente entre 1895 y 1915 un tranvía de mulas cubrió el servicio entre la estación de ferrocarril y el Ayuntamiento; desde 1922 hasta 1956 el Tranvía Central de Asturias, promovido por Tartiere, explotó con tracción eléctrica tres líneas en la ciudad: Ayuntamiento - Lugones, Buenavista - Colloto y San Lázaro - Argañosa. Y en Avilés, la empresa Tranvía Eléctrico de Avilés llevo a cabo la explotación de una línea desde Villalegre a Piedras Blancas, que daba servicio al casco urbano, entre 1921 y la segunda mitad de la década de 1950. A estos tranvías urbanos hay que añadir los llamados tranvías de vapor, que en realidad fueron trenes de cercanías: el de Avilés a Salinas (1893), Arriendas a Covadonga (1908), Moreda a Cabañaquinta (1916), y Laviana a Riosco (1921); los dos primeros en actividad hasta 1936, y los dos últimos hasta 1967⁵.

Con sus tres líneas de Somió, El Musel y El Llano, más los ramales anexos, el tranvía de Gijón debió ser pues el que con más fuerza modeló el espacio urbano; y desde luego, sus creadores lo utilizaron como instrumento de especulación inmobiliaria, a todas luces con resultados más pingües que la percepción de los dividendos derivados de la explotación, al menos en su primera etapa. Por otra parte, su ininterrumpida continuidad temporal a lo largo de tres cuartos de siglo permite estudiar las relaciones entre este modo de transporte y la estructura urbana, determinar en qué medida se producen influencias mutuas en sus diferentes fases de evolución, y de qué forma sirve en cada una de las etapas

de su existencia a los intereses de la burguesía local.

La relativa facilidad de aprehensión de estos fenómenos en una ciudad de tipo medio, como Gijón, que en su tiempo tuvo una red tranviaria importante aunque de relativa sencillez, puede permitir avanzar en direcciones aún no analizadas en los estudios de transporte urbano de ciudades españolas, como la ya apuntada de las relaciones entre tranvías y negocios inmobiliarios y mercantiles en general, o sobre aspectos relacionados con el funcionamiento de la red, que son los que explican el uso que la burguesía hizo del tranvía.

Con ser estos motivos más que suficientes para abordar el estudio de los tranvías de Gijón, puede haber quien piense que trabajos de esta naturaleza no dejan de ser ejercicios de evocación nostálgica. Quien así elucubre puede detenerse a reflexionar sobre los problemas de movilidad que aquejan hoy a las ciudades españolas en general, y a las de nuestra región en particular, sobre el estado actual de los transportes públicos urbanos, y sobre las soluciones que a los problemas de circulación se han dado más allá de nuestras fronteras.

Desde comienzos de los años 60 hasta 1976, fecha en que fueron retirados de Zaragoza, los tranvías de las ciudades españolas han sido borrados del mapa, con imprevisora unanimidad, pues las dos líneas residuales que aún quedan, la del Tibidabo en Barcelona y la de Soler en Palma de Mallorca, tienen un marcado carácter turístico y carecen de incidencia en el movimiento global de viajeros de ambas ciudades.

Haciendo una mezquina imitación del modelo francés, en España los desplazamientos urbanos han sido dirigidos hacia un uso masivo e indiscriminado del vehículo privado, y hacia la utilización de líneas de autobuses, que en sus comienzos tenían una razón de ser: precio de adquisición de cada unidad sensiblemente más bajo que el del tranvía, aunque de vida útil más corta, inexistencia de infraestructuras específicas como las vías que bloqueaban un espacio de uso potencial por el automovilista privado, consumo de energía barato, y frecuencias más cortas en los recorridos debido a su mayor elasticidad.

En la actualidad, casi todas estas ventajas han dejado de serlo. El consumo energético es más caro que si se utilizase energía eléctrica, los tiempos invertidos en los recorridos de línea son tanto o más prolongados que los de los tranvías de hace 100 años debido a la congestión del viario, por lo que si se pretende acortarlos es preciso volver a los carriles acolados para uso exclusivo del autobús. Y por el contrario, este modo de transporte colectivo tiene unos efectos polutivos bastante más agresivos que

⁴ FERNANDEZ SANZ, Fernando: *El tranvía*, Madrid, Consejo Superior de Colegios de Arquitectos, 1981, p. 22. Emilio MEDRANO (*Geografía Universal. Astronómica, Física, Política, Descriptiva, Comercial y Estadística con la particular de España y Portugal y un estudio geográfico militar de la Península por D. ...*, Barcelona, J. Romá S. en C. Editores, s. f. [1890]) cita la existencia, hacia 1890, de 34 tranvías no urbanos, con un total de 602,08 km. de línea, que en realidad eran trenes de cercanías.

⁵ LUIS, Carlos María de: «Los tranvías y sus recuerdos», *La Nueva España*, Oviedo, 11 de junio de 1978, 4 pp. IDEM: «Los otros tranvías asturianos», *La Nueva España*, Oviedo, 18 de junio de 1978, 4 pp. IDEM: «Seenta años de los tranvías de Oviedo (1922 - 1982)», *La Nueva España*, Oviedo, 15 de agosto de 1982, 1 p. «Los nuevos tranvías eléctricos de Asturias», *Revista Industrial Minera Asturiana*, 1919, pp. 182-184. «Tranvía en Asturias», *Revista Industrial Minera Asturiana*, 1919, p. 210. «Tranvía eléctrico de Asturias», *Revista Industrial Minera Asturiana*, 1919, p. 345.

los del tranvía, en lo que se refiere a ruidos y emisiones de contaminantes atmosféricos⁶.

No es de extrañar, por tanto, que el tranvía haya sido objeto de constantes adaptaciones y mejoras en los países donde su uso nunca ha desaparecido: República Federal de Alemania, Italia, Austria, Suiza, los países nórdicos o los Países Bajos, sin tener en cuenta los países del Este, donde es el modo de transporte público de más amplia difusión. Más de 300 redes de tranvías son hoy utilizadas en Europa occidental, algunas de muy reciente creación, como las de Utrecht y Ginebra en 1982; incluso en Francia, algunas ciudades han rehabilitado sus redes de tranvías, adaptándolas a las exigencias de la actual estructura urbana, como es el caso de Nantes⁷.

El ejemplo más ilustrativo en la utilización óptima del tranvía, en combinación con otros modos de transporte urbano, es quizá el de Zurich, ciudad industrial de cerca de 500.000 habitantes. Con 120 Km. de líneas, los tranvías cubren el servicio del centro de la ciudad y lo vinculan con las áreas cercanas de extrarradio, en tanto que el trolebús recorre los barrios de topografía difícil, y el autobús se utiliza en el extrarradio lejano para conducir a los viajeros a las terminales periféricas de los tranvías. Las frecuencias de cada línea de tranvía es de 6 minutos, y su velocidad comercial, superior a la permitida a los vehículos privados, es de 40 Km./hora en la ciudad y de 60 Km./hora en el extrarradio⁸.

Aunque no sea el objetivo principal de este trabajo, parece pues más que necesaria una reflexión seria y desapasionada sobre la reutilización del tranvía en determinadas áreas de la ciudad que son hoy el teatro de una pesadilla cotidiana, una más de las que contribuyen a hacer de nuestros espacios urbanos anticipaciones del infierno.

En cualquier caso resulta vergonzoso para una colectividad que aquéllos que, por su edad, no alcanzaron a conocer las reliquias que eran los tranvías españoles a comienzos de los 60, no sepan qué es un tranvía o cómo eran los de su ciudad; porque nadie se ha preocupado de guardar o dejar algo en pie que recuerde que por nuestras calles, también por las de Gijón, estos artefactos rodaron durante casi un siglo. Es por tanto una necesidad social la reivindicación de la memoria de los tranvías, para que quienes han instrumentalizado el desarraigo como modo de hacer fortuna no pretendan, por añadidura, sentar doctrina a partir de sus bárbaros desatinos.

NOTICIA DE LAS FUENTES

La fuente que ha proporcionado el grueso de la información para elaborar este trabajo es la serie impresa de las *Memorias* de la Compañía de Tranvías de Gijón, publicadas con periodicidad anual durante todos los ejercicios de la Compañía, a excepción de los años en que la explotación estuvo a cargo de la Compañía Arrendataria de los Tranvías de Gijón o fue intervenida, durante la guerra civil, por un control obrero. Se trata pues de una serie con una continuidad temporal notoria, y que además presenta cierta homogeneidad en su concepción que posibilita el establecimiento de series de datos a lo largo del periodo de vida de la Compañía.

Aunque el grado de información sobre aspectos financieros y de movimiento de viajeros es satisfactorio, muchos aspectos de la explotación de la red quedan sin cubrir, o la información es en este caso dispersa y fragmentaria; tales los referentes a la evolución del parque móvil y a sus características, o a personal.

En lo que se refiere a fuentes documentales, el archivo de la Compañía de Tranvías de Gijón, como los de otras muchas empresas industriales o de servicios del siglo XIX, ha desaparecido en su casi totalidad, habiéndose conservado una pequeña parte de lo que debió ser un fondo documental abundante y rico. Ha llegado hasta hoy la totalidad de las escrituras notariales en que se registraron actos jurídicos de la Compañía que exigían fe pública, de forma que el conocimiento de su historia registral permite averiguar aspectos muy interesantes de su evolución, y ha posibilitado la reconstrucción, sobre el plano, de las líneas de la red, minuciosamente descritas en escrituras de concesión o de hipoteca. También se conserva un *Libro de Actas* que cubre el periodo 1933 - 1953, un *Libro de Accionistas* y un *Libro de Inventarios*, este último del periodo 1938 - 1976. Asimismo, algunos expedientes sobre concesiones de líneas y sobre el tendido de la red eléctrica, y un conjunto heterogéneo de documentación dispersa, fechada en años muy diversos y referente también a cuestiones muy diferentes entre sí, que no merece la pena detallar⁹.

El desbaratamiento del archivo es sobre todo lamentable en lo que se refiere a documentación gráfica: planos de instalaciones fijas, vías y cocheras, y del material móvil, sobre todo; ausencia que hemos tenido que suplir rastreando la bibliografía local, la escasa bibliografía geográfica sobre transportes urbanos, revistas técnicas de la época, planos y fotografías retrospectivas.

⁶ FERNANDEZ SANZ, Fernando: *Op. cit.*, pp. 20 y 21. WOLKOWITSCH, Maurice: *Géographie des Transports*, Paris, A. Colin, 1982, pp. 309-311.

⁷ VIGARIE, André: «Le tramway de Nantes: un exemple d'utilisation des transports en commun pour contrôler et orienter l'urbanisation», *Revue de Géographie de Lyon*, 1983, pp. 41-50.

⁸ RAHM, Eric: «Zurich et ses tramways», *Voies Ferrées*, Grenoble, Presses et Editions Ferroviaires, 1982, pp. 12-18.

⁹ La serie de las *Memorias* de la Compañía de Tranvías de Gijón me ha sido proporcionada por Juan Alvargonzález González, actual presidente de su consejo de administración, quien asimismo me ha facilitado la consulta de la documentación superviviente de la Compañía. En la serie facilitada, además de los ejemplares correspondientes a los ejercicios de 1906, 1907, 1908, 1916 y 1937, que no creemos hayan sido publicados, faltaban las memorias de los años 1912, 1916 y 1929, cuya publicación es más que probable.

I. LA FUNDACION DE LA COMPAÑIA DE TRANVIAS DE GIJON

Como es sabido, la ejecución de una infraestructura de comunicaciones encaminada a dar salida al carbón regional por el puerto de Gijón dio lugar, desde mediados del siglo XIX, a la aparición de un variado conjunto de actividades industriales. A las fábricas de tabacos y vidrios preexistentes vinieron a añadirse muy pronto fundiciones (Kessler, Hulton), fábricas del ramo alimentario (Zarracina, La Primitiva Indiana), y más adelante, en 1876 y 1879 respectivamente, una fábrica de loza y una de las tres plantas siderúrgicas históricas de la región, la de Moreda¹⁰.

Esta funcionalidad industrial provocó un rápido crecimiento demográfico, de suerte que entre 1857 y 1887 la ciudad incrementó su población en un 73%, pasando de 10.378 a 17.978 habitantes, con alrededor de 3.500 activos industriales en la última fecha citada¹¹. En qué medida esta primera industrialización influyó sobre la movilidad urbana, es un hecho que desconocemos, aunque pueden aventurarse algunas hipótesis.

La existencia de centros de trabajo con nóminas abultadas como los talleres del Ferrocarril de Langreo, la fábrica de tabacos, la de vidrios, o Moreda, debió provocar a comienzos de los años 80 del siglo XIX flujos peatonales de cierta importancia en las horas de entrada y salida del trabajo, en un núcleo urbano cuyo espacio consolidado se reducía entonces a la ciudad histórica. Por otra parte, el movimiento de géneros y mercaderías en el interior de la ciudad, desde las estaciones de ferrocarril a los muelles, o viceversa, y desde tales puntos a los almacenes de los mayoristas, tuvo que ser también importante y se realizaba en carros, habiendo llegado a alcanzar tal intensidad que en 1886 se aprobó un *Reglamento para la circulación de carros* por parte del Ayuntamiento¹².

Parece por tanto fuera de toda duda que, en las fechas de referencia, los flujos internos de personas y mercancías, unidireccionales o no, eran relativamente intensos respecto a las dimensiones de la ciu-

dad; y ello sin contar los derivados de los movimientos de ocio o los impulsados por motivos puramente aleatorios.

En este contexto de auge de las actividades económicas y de crecimiento urbano, pues no hay que olvidar que el plano de Ensanche había sido aprobado en 1867, va a surgir la Compañía de Tranvías de Gijón. Sus orígenes radican en la petición que en 27 de enero de 1887 hizo al Ministerio de Fomento un vecino de la localidad, Florencio Valdés, solicitando la concesión de un tranvía movido por fuerza animal desde Gijón a La Guía. Tras haber fijado el Ministerio en julio de 1888 el pliego de condiciones particulares, en febrero de 1889 se adjudicó la concesión en pública subasta al citado peticionario, y un mes después fue aprobado el proyecto de construcción del tranvía¹³.

La construcción de un tranvía, por más que su recorrido no alcanzara sino 3 Km., era tarea de mucha envergadura para una sola persona, aunque fuera de muchos posibles; por lo que acaso Valdés haya actuado como mandatario del grupo inversor que fundaría la Compañía de Tranvías de Gijón, extremo éste que la documentación nunca refleja. Lo cierto es que, en 5 de junio de 1889, tiene lugar la constitución de una sociedad anónima que gira bajo la razón social Compañía de Tranvías de Gijón, a la que Florencio Valdés cede la concesión a La Guía a cambio de 10 acciones; así como los derechos adquiridos de otra segunda concesión al Nataboyo, solicitada en el interim, para la que al parecer había también otro candidato¹⁴.

El grupo inversor inicial de la Compañía de Tranvías, que suscribió la primera emisión de 500 acciones por un monto de 250.000 ptas., estaba formado por 28 varones, «todos mayores de treinta años de edad y vecinos de esta villa» al decir del fedatario público, en quienes estaban representadas las distintas facciones de la pujante burguesía local; y en especial de la burguesía propietaria de fincas urbanas, como parece desprenderse de la profesión que la mayoría confiesa tener al escriturar la sociedad: 19 propietarios, un propietario e industrial,

¹⁰ ALVARGONZALEZ, Ramón M^o: *Gijón: industrialización y crecimiento urbano*, Salinas, Ayalga, 1977, pp. 27 y ss.

¹¹ ALVARGONZALEZ, Ramón M^o: «Gijón», en *Geografía de Asturias*, dirigida por F. Quiros, t. 2, Salinas, Ayalga, 1982, p. 161. El cálculo aproximado de los activos se ha hecho, para 1884, a partir de la información contenida en MARTINEZ, Nemesio: *Guía ilustrada de la villa y puerto de Gijón*, Gijón, 1884, 72 pp.

¹² AYUNTAMIENTO DE GIJON: *Reglamento para la circulación de carros*, Gijón, Lib. de Lino V. Sangenis, 1908, pp. 3 y 4: «Artículo 1. El objeto de este Reglamento es preservar a las calles públicas de la destructora acción de los carros, cuya carga sea extraordinaria; evitar las escenas que con este motivo se presencian al castigar a los animales con dureza para que venzan el arrastre de un peso excesivo a sus fuerzas; garantizar la seguridad personal y tránsito público, procurando conciliar estos preceptos con los respetables intereses del Comercio y de la Industria».

Por otra parte, el artículo 87 del *Reglamento de Policía Urbana de 1887* (Gijón, Imp. y Lib. de Lino V. Sangenis, 1887, pp. 27 y 28) disponía que «Los caballos, carruajes y velocípedos no invadirán los paseos reservados para el tránsito exclusivo de las personas, e

irán sin correr por todas las vías públicas dentro de la población», lo que pone de manifiesto la necesidad de regular una circulación que debía alcanzar cierta intensidad.

¹³ ARCHIVO DE LA COMPAÑIA DE TRANVIAS DE GIJON (en adelante ACTG): «Escritura de concesión de un Tranvía, movido por fuerza animal, desde Gijón a la Guía, otorgada por el Estado a favor de la Sociedad denominada Compañía de Tranvías de Gijón». Notaría de don Emilio de Codecido y Diaz, Madrid, 25 de mayo de 1908, fols. 6 vto. y ss.

¹⁴ «Tranvía en Gijón», *Revista Minera* (en adelante RM), 1889, p. 22: «Se ha hecho la adjudicación definitiva del tranvía de Gijón a la Guía al Sr. D. Florencio Valdés. De esperar es que se tenga en cuenta al establecer ese tranvía la probabilidad en época no lejana de que haya de hacerse la tracción en él por la electricidad. En Asturias lo caro será la paja y la cebada y lo barato el carbón». «Tranvía de Gijón al Musel», RM, 1889, p. 44: «Se ha concedido a D. Alfonso García Morales el estudio de un tranvía de Gijón al Musel». ACTG: «Escritura de la Sociedad anónima bajo la denominación de Compañía de Tranvías de Gijón, otorgada por los Señores socios a favor de los mismos», Notaría de don Evaristo de Prendes, Gijón, 5 de junio de 1889, 14 fols.

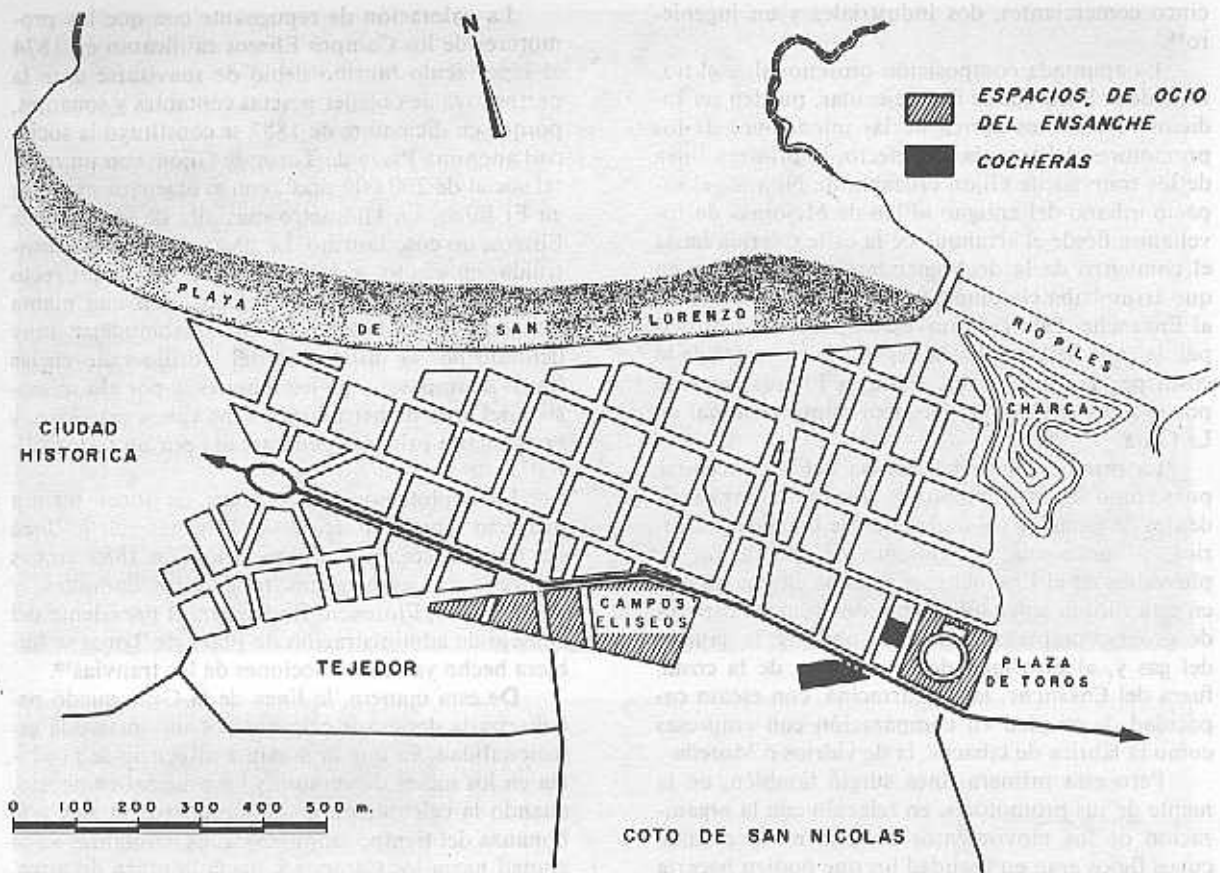


Fig. 1. La articulación de los espacios de ocio del Ensanche gijonés en torno a la primera línea del tranvía.

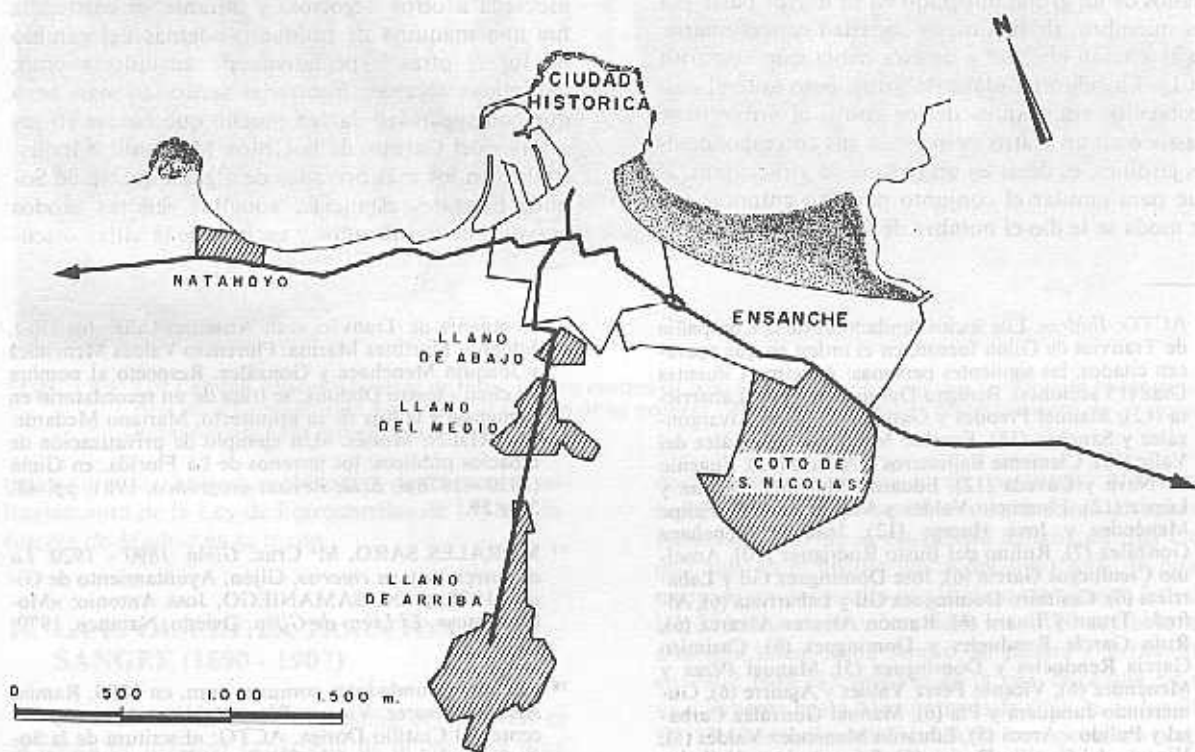


Fig. 2. Parcelaciones surgidas en torno a las líneas del tranvía. 1910.

cinco comerciantes, dos industriales y un ingeniero¹⁵.

La apuntada composición profesional, y el trazado de la línea que se iba a ejecutar, pueden ser indicios reveladores acerca de las intenciones de los promotores del tranvía. En efecto, la primera línea de los tranvías de Gijón cruzaba, de N. a S., el espacio urbano del antiguo «Plan de Mejoras» de Jovellanos, desde el arranque de la calle Corrida hasta el comienzo de la de Menéndez Valdés, punto en que arrumbaba claramente hacia el E., en dirección al Ensanche. Este era atravesado por su eje principal, la calle de Uria, hasta llegar a la carretera de la costa por la zona de los Campos Eliseos, seguida por la línea del tranvía hasta su punto terminal en La Guía.

La primera línea del tranvía debió concebirse pues como un instrumento de transporte para residentes de espacios valorados, los de la ciudad histórica, y como una herramienta de generación de plusvalías en el Ensanche, si se tiene en cuenta que en esta última zona sólo había dos centros capaces de generar desplazamientos de obreros: la fábrica del gas y, al otro lado de la carretera de la costa, fuera del Ensanche, la de Zarracina, con escasa capacidad de empleo en comparación con empresas como la fábrica de tabacos, la de vidrios o Moreda.

Pero esta primera línea surgió también, en la mente de sus promotores, en relación con la organización de los movimientos de ocio en la ciudad, cuyos flujos eran en realidad los que podían hacerla rentable a corto plazo. Cuatro accionistas iniciales de la Compañía de Tranvías eran copropietarios del circo - teatro Obdulia, construido en 1875 sobre terrenos del antiguo plantío municipal de La Florida que entonces era objeto de una concesión; desamortizados estos terrenos en 1882, su propiedad pasó a manos de un grupo integrado en su mayor parte por los miembros de la antigua sociedad concesionaria. La intención originaria de ésta había sido construir en La Florida una plaza de toros, pero ante el «espectáculo repugnante» de los cosos, el proyecto se trastocó en un teatro - circo con sus correspondientes jardines, es decir en un parque de atracciones, al que para emular el conjunto parisino entonces tan de moda se le dio el nombre de Campos Eliseos¹⁶.

La valoración de repugnante con que los promotores de los Campos Eliseos calificaron en 1874 el espectáculo taurino debió de suavizarse ante la perspectiva de obtener pesetas contantes y sonantes, porque en diciembre de 1887 se constituyó la sociedad anónima Plaza de Toros de Gijón, con un capital social de 200.000 ptas., con el objeto de explotar en El Bibio, un kilómetro más allá de los Campos Eliseos, un coso taurino. La plaza de toros fue construida, en efecto, al año siguiente, según proyecto del arquitecto Ignacio de Velasco, con una planta poligonal de 16 lados y en estilo neomodéjar, muy definido por la utilización del ladrillo visto en las líneas de imposta y en los remates, y por el uso masivo del arco de herradura en los vanos exteriores y en la puerta principal, enmarcada por un vistoso alfiz¹⁷.

La explotación de la plaza de toros fue un proyecto vinculado desde sus orígenes con la línea del tranvía, como lo prueba el que en 1889 ambas empresas tuvieran socios fundadores comunes, y que en 1890, Florencio Rodríguez, el presidente del consejo de administración de Plaza de Toros se hubiera hecho ya con 24 acciones de los tranvías¹⁸.

De esta manera, la línea de la Guía quedó peculiarizada desde sus orígenes por una marcada estacionalidad, ya que la máxima afluencia se producía en los meses de verano, y en especial en agosto, cuando la celebración de las fiestas patronales y la bonanza del tiempo empujaba a los habitantes de la ciudad hacia los Campos y hacia la plaza de toros, donde por cierto las parejas de mulas que arrastraban por la arena a las reses lidiadas, procedían muchas veces de las vecinas cocheras de tranvías, en una muestra de integración funcional que revelaba estrategias financieras más profundas.

La Compañía de Tranvías de Gijón surgió así asociada a otros negocios, y durante su existencia fue una máquina de producir, además del cambio de lugar, otras expectativas de enriquecimiento; cumplidas algunas, fracasadas acaso las más, pero que con seguridad darian mucho que hablar en los salones del Casino, de la Unión Mercantil e Industrial, o en los más privados de alguna quinta de Somió. En tales estancias, aquellos señores «todos mayores de treinta años y vecinos de la villa» discu-

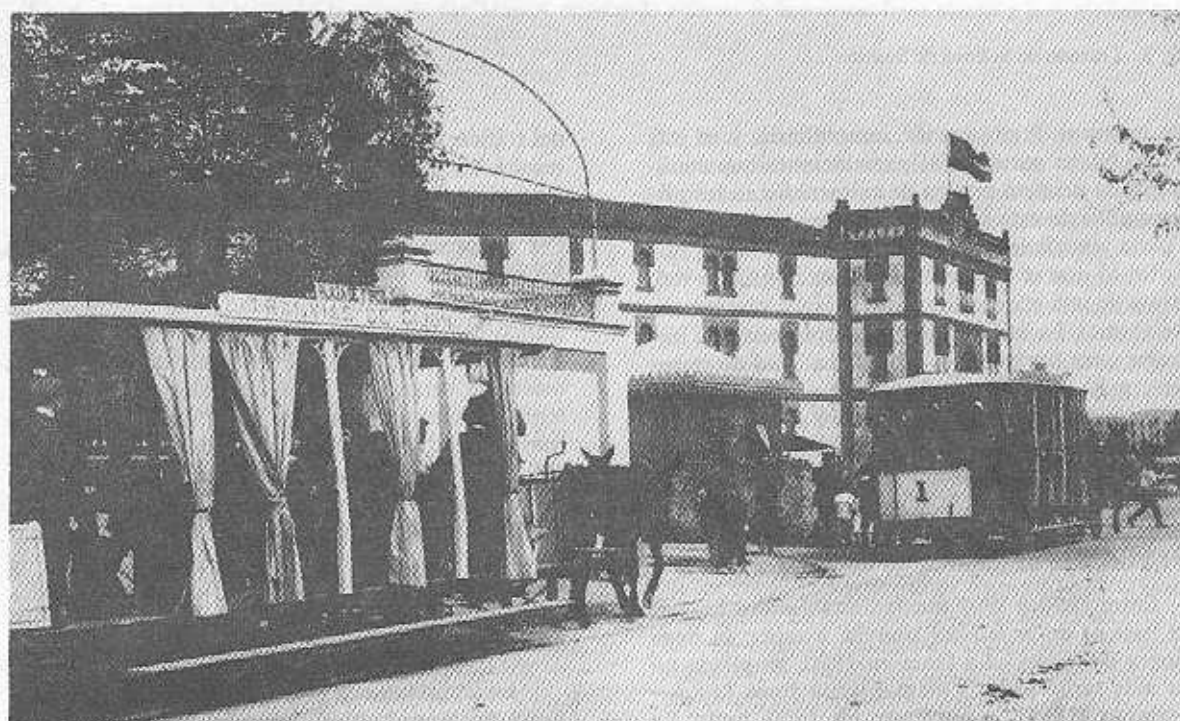
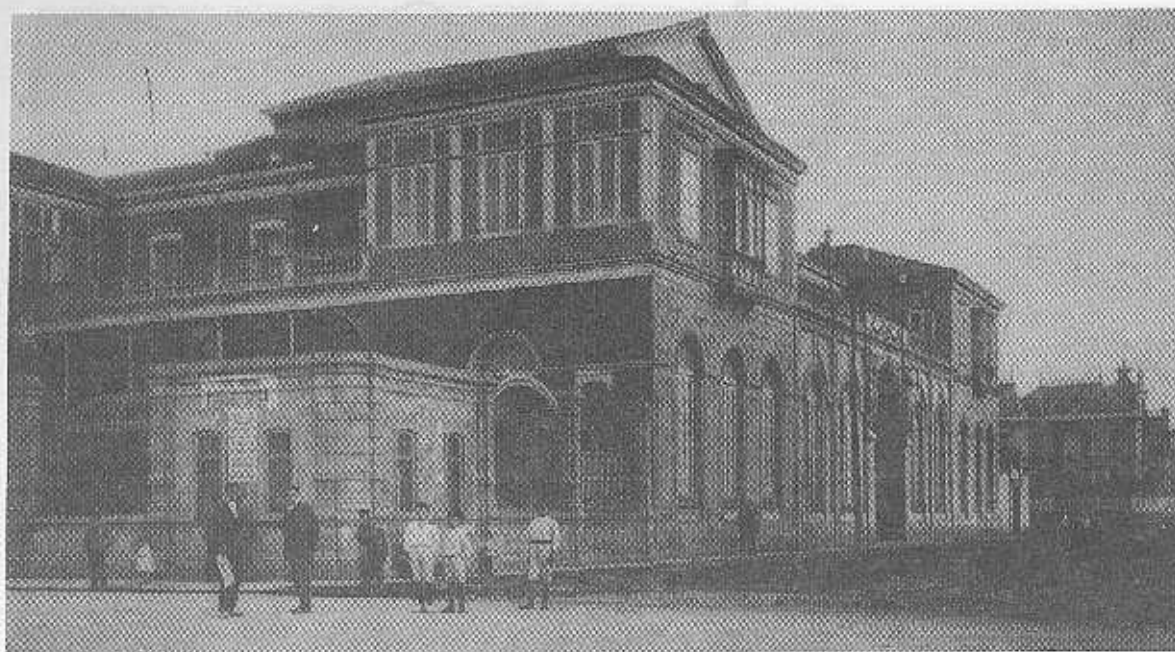
¹⁵ ACTG: *Ibidem*. Los socios fundadores de la Compañía de Tranvías de Gijón fueron, en el orden en que aparecen citados, las siguientes personas: Anselmo Cifuentes Díaz (15 acciones), Benigno Domínguez Gil y Labarrieta (12), Manuel Prendes y García (12), Juan Alvargonzález y Sánchez (18), Eusebio Miranda y González del Valle (12), Clemente Ballesteros y Alonso (12), Eugenio de Nava y Caveda (12), Eduardo Martínez Marina y López (12), Florencio Valdés y Menéndez (54), Felipe Menéndez y Jove Huergo (12), Joaquín Menchaca González (7), Rufino del Busto Rodríguez (10), Anselmo Cienfuegos García (6), José Domínguez Gil y Labarrieta (6), Casimiro Domínguez Gil y Labarrieta (6), Alfredo Truan y Luard (6), Ramón Álvarez Álvarez (6), Rufo García Rendueles y Domínguez (6), Casimiro García Rendueles y Domínguez (5), Manuel Pérez y Menéndez (6), Vicente Pérez Valdés y Aguirre (6), Gumersindo Junquera y Pla (6), Manuel González Carbajal y Pulido - Arcos (5), Eduardo Menéndez Valdés (5), Vicente del Castillo Doriga (5), Eduardo Uria Valledor (5), Francisco Javier Junquera y Pla (5) y Epifanio Alvargonzález y Pérez de la Sala (20).

¹⁶ Los accionistas comunes de los Campos Eliseos y de la

Compañía de Tranvías eran Anselmo Cifuentes Díaz, Eduardo Martínez Marina, Florencio Valdés Menéndez y Joaquín Menchaca y González. Respecto al nombre de circo - teatro Obdulia, se trata de un recordatorio en homenaje a la hija de su arquitecto, Mariano Medarde. LLORDEN, Moisés: «Un ejemplo de privatización de espacios públicos: los terrenos de La Florida, en Gijón (1850 - 1978)», *Eria, Revista geográfica*, 1981, pp. 48, 50 y 59.

¹⁷ MORALES SARO, M^a Cruz: *Gijón. 1890 - 1920. La arquitectura y su entorno*, Gijón, Ayuntamiento de Gijón, 1978, p. 56. SAMANIEGO, José Antonio: «Monumentos», *El Libro de Gijón*, Oviedo, Naranco, 1979, p. 242.

¹⁸ Los socios fundadores comunes eran, en 1889, Ramón Álvarez Álvarez, Vicente Pérez Valdés y Aguirre y Vicente del Castillo Doriga. ACTG: «Escritura de la Sociedad anónima...», fols. 2 y 2 vto. Registro de la Propiedad Mercantil, Oviedo, Libro III, 17-23 a 29 (información facilitada por F. Erice). *Vid. también ERICE, Francisco: La burguesía industrial asturiana (1885 - 1920)*, Gijón, Silverio Cañada, 1980, p. 129.



Figs. 3 y 4. Los Campos Eliseos y la plaza de toros, los dos centros de ocio del Ensanche gijónés que propiciaron la constitución de la Compañía de Tranvías y el trazado de su primera línea, para explotar el desplazamiento de los flujos humanos por ellos provocados.

tirían animadamente con el Código de Comercio, el Reglamento de la Ley de Ferrocarriles de 1878, o la *Gaceta de Madrid* en la mano.

II. LA EPOCA DE LA TRACCION DE SANGRE (1890 - 1907)

El ciclo inicial de la Compañía de Tranvías es la época de máxima expansión de la red, que muy pocas ampliaciones experimentaría en el futuro. Son los años en que el tranvía marca con claridad una dirección de crecimiento urbano, porque es el único modo de transporte capaz de canalizar los

desplazamientos masivos de personas. No tiene competencia, y por tanto se revela como el instrumento director de la movilidad urbana en una ciudad que, en el último tercio del siglo XIX, es escenario de un desarrollo económico sin pausa. Así, de los 296.000 viajeros movidos en 1890 a través de una sola línea, la de Somió, se pasará a 2.384.000 en 1902 para el conjunto de la red, cifra que no se va a superar hasta bien entrada la década de los 20. En 13 años, las posibilidades de transporte de la red han crecido en más de dos millones de viajeros, habiéndose movido la población de la ciudad en la última fecha citada 86 veces.

No es por tanto extraño que el tranvía polari-

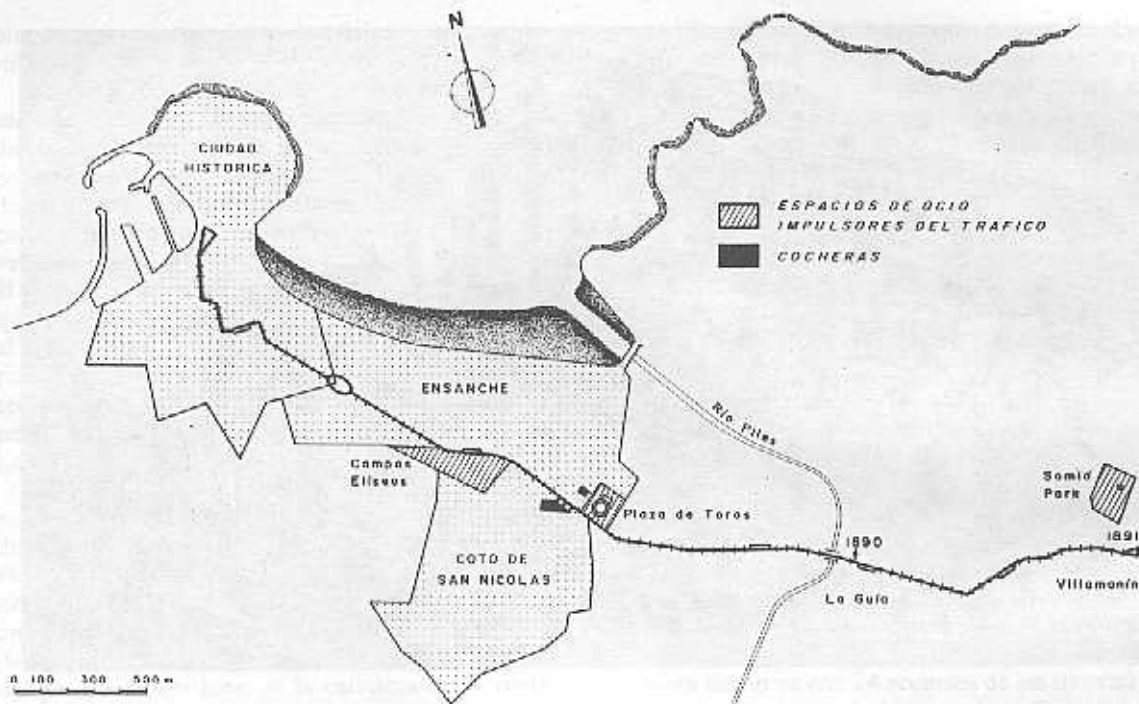


Fig. 5. Trazado de la línea de Somio.

zara negocios de promoción inmobiliaria, y en este sentido buena parte de las parcelaciones que configuraron la primera corona de extrarradio en los primeros años de este siglo surgen como promociones de suelo vinculadas al tranvía.

En lo que se refiere a la explotación de la red, se trató de una época muy peculiarizada por la tracción animal. La utilización del motor de sangre implicaba unas limitaciones en la capacidad de transporte, más evidentes a medida que transcurría el tiempo, y condicionaba la estructura profesional del personal de la Compañía, organizado en buena medida en razón del entretenimiento del ganado de tiro.

1. El trazado de una red de naturaleza radial

Entre 1890 y 1905 quedan establecidos los tres ejes básicos de la red del tranvía, a saber: la línea pionera de Gijón - La Guía en 1890, ampliada un año más tarde hasta Villamanín; la línea Gijón - Natahoyo (1895), prolongada en 1900 hasta La Calzada; y la línea del Llano, abierta al tráfico en 1905. En esta última fecha puede considerarse cerrado el periodo de formación de la red, porque aunque la línea de La Calzada fue ampliada en 1912 hasta El Musel, y más adelante se establecieron algunos ramales secundarios, no se abrió ninguna otra línea nueva. Y no por falta de proyectos, que los hubo, y muchos; señal inequívoca de que, a partir de los años 20, el establecimiento de una nueva línea del tranvía en la ciudad no era negocio tan claro como lo había sido en la década de 1890, máxime cuando se contaba ya con 30 años de experiencia decantada en la materia.

La red del tranvía adoptó en Gijón una estructura radial a partir de un nudo situado en el centro de la ciudad histórica, en el arranque de la calle Corrida y en la plaza del Carmen. Esta disposición obedeció a la localización de los centros inductores

del tráfico, que desde luego no era aleatoria, sino el resultado de una cuidadosa segregación espacial de las actividades económicas en la trama urbana.

Así, hacia el E. se dirigía la línea al servicio de los espacios residenciales burgueses y de los centros de esparcimiento de la ciudad, que generaban un tráfico ocasional, carente de continuidad temporal y centrado sobre todo en las festividades y en los meses de verano. La clientela habitual de la línea tenía por tanto un marcado perfil social, que sólo se rompía los días festivos o, con más continuidad, en el verano; momentos en que, de forma previsoramente, la Compañía de Tranvías reforzaba el servicio con unidades sometidas a cuadros horarios extraordinarios. Con ello, el contacto entre los integrantes de las diferentes clases sociales no llegaba ni a producirse, para mayor comodidad de los usuarios cotidianos y beneficio de los intereses de la Compañía.

La segunda línea abierta al tráfico, la del Natahoyo, prolongada luego hasta La Calzada, se encaminaba, en sentido opuesto, hacia los barrios industriales y obreros situados en torno a las estaciones de ferrocarril y al puerto, al O. de la ciudad histórica. Este sector, donde se localizaban las más importantes empresas industriales de la ciudad, era un importante foco de movilidad urbana, pues a diario debía acudir allí a trabajar el personal de las fábricas; no sólo los obreros, sino también los cuadros medios y directivos que, de forma mayoritaria, no tenían su residencia en aquellos barrios.

Finalmente, en dirección meridional se abrió en 1905 la tercera línea del tranvía, la del Llano, para dar servicio a otro espacio obrero de menor entidad que el anterior, donde la central térmica de La Electra de Gijón y la fábrica de Orqueta debían ser los principales polos inductores de los desplazamientos cotidianos por razones de trabajo.

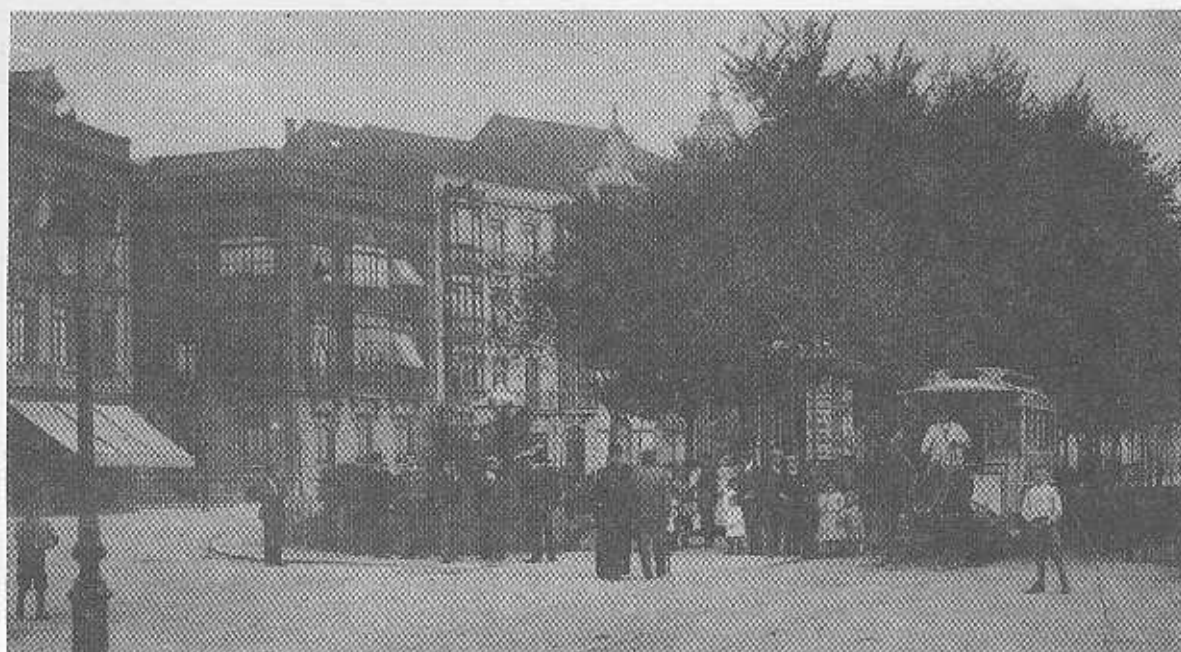


Fig. 6. El tranvía de mulas en la plaza de San Miguel, circulando a través de la primera línea abierta a la explotación, que atravesaba la ciudad histórica y el Ensanche.

A. El eje oriental de los espacios residenciales: la línea de Somió

Se ha indicado ya que la primera línea cuya concesión dio lugar a la constitución de la Compañía de Tranvías fue la de La Guía, de 3 Km. de longitud, que entró en servicio el 30 de marzo de 1890. Su punto de partida estaba en el extremo septentrional de la calle Corrida; recorrida ésta en su primera mitad, la línea doblaba hacia la calle Munuza para entrar a continuación en la de los Moros; de ésta salía a la calle de Jovellanos, y por las de San Bernardo y Menéndez Valdés llegaba a la plaza de San Miguel. Se abandonaba en este punto la ciudad histórica para entrar en el Ensanche, que era cruzado a través de su eje principal, la calle de Uría, hasta los Campos Elíseos, desde donde la línea del tranvía se dirigía por la carretera de la costa hasta La Guía.

En este último tramo, frente a la plaza de toros, la Compañía había establecido las cocheras y las cuadras, comunicadas con la línea por el correspondiente ramal de servicio. Para facilitar el cruce de los coches, contaba la línea con seis apartaderos, situados en la calle de Jovellanos, plaza de San Miguel, Campos Elíseos, plaza de toros, Molinón y La Guía¹⁹.

Siendo, como era entonces el tranvía, un novedoso medio de transporte urbano, debía resultar razonable y de buen tono que sus primeros usuarios fueran los residentes de los espacios más valorados

de la ciudad; y de ahí su trazado a través de calles principales del viario del «Plan de Mejoras» jovenllanista, donde entonces se construían los edificios - habitación de mayor calidad de la ciudad. Su trazado por el Ensanche, si no tenía como finalidad dar servicio al núcleo mayoritario de la burguesía local, revalorizaba de forma manifiesta las fincas urbanas de las calles recorridas por el tranvía, al mejorar su accesibilidad; y de hecho, entre 1890 y 1922 la calle del Ensanche más densificada fue la de Uría.

Finalmente, la localización de los Campos Elíseos y la plaza de toros formando una suerte de espacio recreativo que exigía una rápida vinculación con las áreas residenciales, justifica la continuación del tranvía por la carretera de la costa y le da razón de ser como instrumento de transporte de masas. El punto final de la línea, La Guía, era ya en esta época otro espacio residencial de calidad, en este caso siguiendo las pautas de la ciudad jardín que entonces empezaban a estar en boga.

El éxito de la explotación en el primer ejercicio, que arrojó unos beneficios líquidos de 15.486 ptas., con un movimiento desde marzo a diciembre de 1890 de 296.000 viajeros, debió ser un incentivo nada pequeño para continuar la línea²⁰. Máxime cuando esta prolongación en dirección a Somió no iba a ser objeto de engorrosos trámites burocráticos ante las Administraciones provincial y local, toda vez que al afectar sólo a un camino municipal, la

¹⁹ ACTG: «Escritura de concesión de un Tranvía, movido por fuerza animal, desde Gijón a la Guía...», fols. 20 vto., 21 y 21 vto. Vid. también «Tranvía en Gijón», RM, 1890, p. 18: «El tranvía de Gijón se ha aprobado (sic) con buenos resultados entre la Guía y los Campos Elíseos, por lo cual es posible que muy pronto se entregue al servicio público. Es sensible que tan bien prepa-

rada como está aquella localidad para ello, se estrene un tranvía en 1890 sin emplear la tracción eléctrica. ¡Qué despacio anda todo en España!».

²⁰ SOCIEDAD TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1890, p. 5.

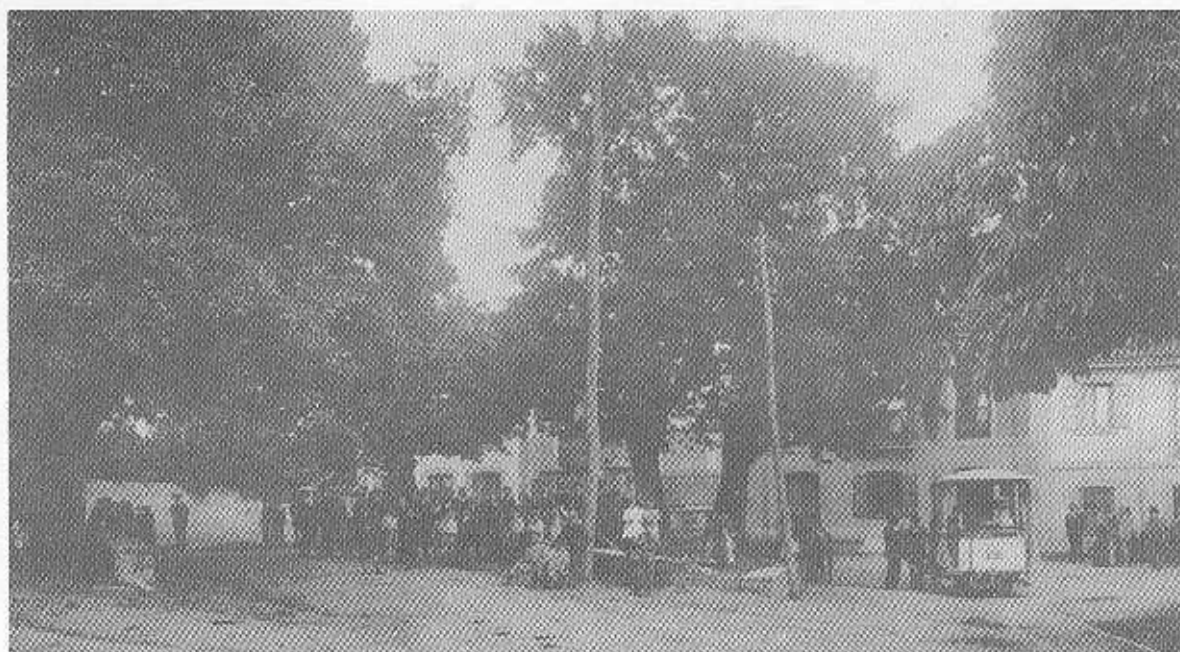


Fig. 7. Villamanín, en la parroquia de Somió, punto terminal de la primera línea del tranvía, tras su prolongación en 1891 desde La Guía.

concesión debía ser resuelta por el Ayuntamiento, según lo dispuesto en el *Reglamento* de la Ley de Ferrocarriles de 1878. Estaba garantizada pues una tramitación rápida del proyecto y una ausencia casi segura de licitadores ajenos, que en caso de presentarse podían ser fácilmente orillados, pues no en vano entre los accionistas de la Compañía había personas de peso ante las instancias municipales.

Además, el proyecto no era de ejecución muy costosa, pues se trataba de prolongar la vía poco más de un kilómetro hasta llegar a Villamanín, con lo cual se daría servicio a un conjunto no pequeño de quintas y fincas de recreo que, a partir de entonces, comenzarían a ser utilizadas como residencias permanentes.

Si se decidió llevar el tranvía hasta Villamanín, y no a otro punto de la parroquia de Somió, fue porque el barrio de La Redonda era objeto, como lugar de veraneo, de una elevada valoración social. En él estaba situado el palacio comprado por el obispo de Oviedo en 1886 para pasar la estación, la quinta del cardenal Guisasola y la «quinta del Duque», adquirida en 1862 por Fernando Muñoz y Borbón, hijo de la Reina Regente y segundo duque de Tarancón y Riansares²¹. Buena prueba del reforzamiento de esta función residencial de calidad por la línea ejecutada la daría el mismo Florencio Rodríguez, fundador del Banco de Gijón y entonces uno de los principales accionistas de la Compañía, al adquirir en 1910 al pie de la parada del tranvía la posesión convertida en 1982 en museo dedicado

a exponer la obra del pintor gijonés Evaristo Valle.

Adjudicada la concesión en sesión municipal de 28 de marzo de 1891 a su único peticionario, Florencio Valdés, que debió volver a actuar como agente de la Compañía de Tranvías, al punto dieron comienzo las obras de prolongación de la línea, entrando en actividad en el mes de agosto del mismo año. Con una longitud aproximada de 1 km., enlazaba en el apartadero de la terminal de La Guía, y a su salida tomaba el lado izquierdo de la carreterilla hasta llegar a Villamanín, donde trazaba un bucle en la plazoleta allí situada; el nuevo ramal disponía para su servicio de un apartadero en el alto de Fontania²².

Ya en nuestro siglo, la celebración de las giras campestres de la asociación benéfica Paz y Caridad, rama local de la Cruz Roja, en la quinta de Peláez, próxima a la nueva terminal de esta línea del tranvía, impulsó de forma notoria el tráfico estival, de forma que aquéllas vinieron a reforzar el papel de los festejos organizados en los Campos Eliseos o en la plaza de toros como factores de polarización del tráfico²³.

La temprana vinculación de la ciudad con Somió a través del tranvía, amén de provocar una ocupación continua de ambos márgenes de la línea por chalets y casas de placer, aceleró el proceso de transformación de este espacio rural, definido ya en 1917 «como una graciosa y bella prolongación de la villa misma comparable al celebrado barrio de Champel en Ginebra»²⁴, un espacio residencial de

²¹ LORENZO SOMONTE, Bonifacio: «Tres quintas de Somió», *El Comercio*, Gijón, 14 de agosto de 1977, p. 27.

²² ACTG: «Escritura de concesión de la línea de un tranvía otorgada por el Sr. Alcalde de Gijón a favor de la Compañía de Tranvías de Gijón», Notaría de don Marino Reguera y Beltrán, Gijón, 20 de agosto de 1908, fols. 2 y 9.

²³ LORENZO SOMONTE, Bonifacio: «Adiós, Somió Park, adiós!», *El Comercio*, Gijón, 31 de julio de 1977, p. 12.

²⁴ *Gijón Veraniego. 1917*, Gijón, 1917, s. p.

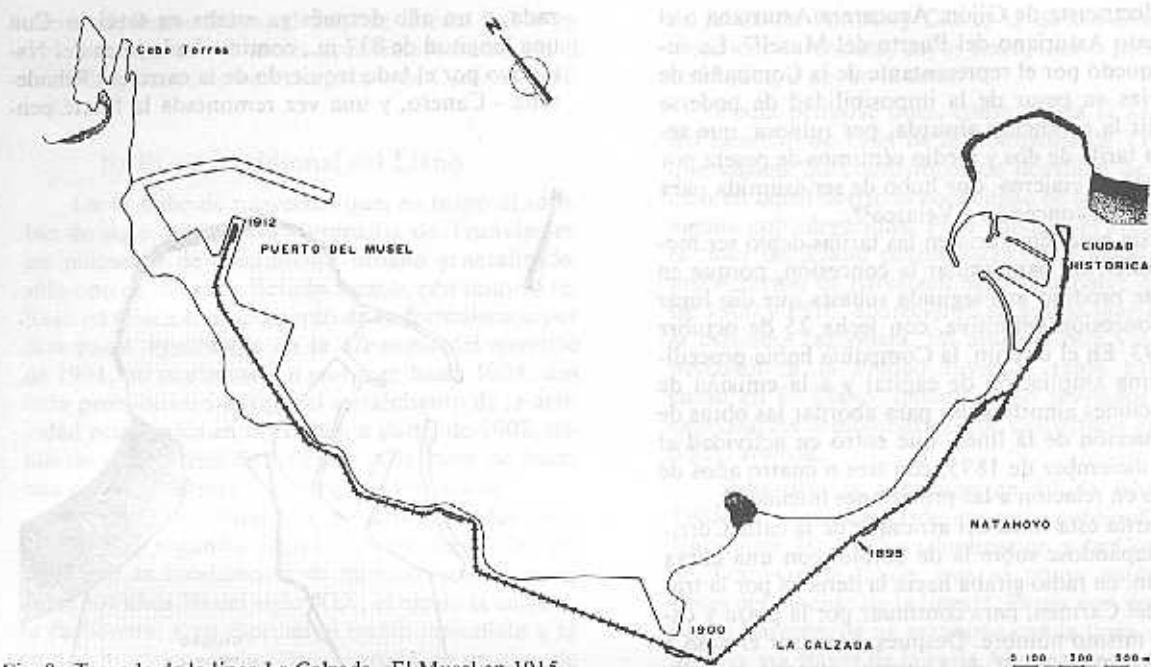


Fig. 8. Trazado de la línea La Calzada - El Musel en 1915.

la burguesía que, a escala local, ha tenido incluso su propia tradición literaria²⁵.

B. Las líneas de los barrios obreros

Ejecutada la línea de Somió, que daba servicio a los espacios residenciales burgueses, urbanos y suburbanos, y cuyo tráfico estaba alimentado además por la organización previa de un espacio de ocio, la expansión del negocio tranviario no podía hacerse sino en relación con los más importantes polos de movilidad urbana, que entonces eran las fábricas de nóminas más numerosas. Alguna de éstas, como la fábrica de tabacos o la de vidrios de Cifuentes y Pola, se encontraba en el interior del recinto histórico de la ciudad; pero otras como la fábrica de loza La Asturiana o la siderúrgica de Moreda eran las piezas organizadoras, en 1890, del incipiente barrio obrero del Natahoyo, en cuyo arranque se localizaba también la estación del Ferrocarril del Norte, otro foco no pequeño de tráfico urbano.

No es de extrañar, por tanto, que muy pronto la Compañía de Tranvías dirigiese sus miras a la ejecución de una línea que drenase el movimiento generado por el citado espacio industrial. Pero en esta ocasión el empeño no fue tan fácil porque, en actividad la primera línea de Somió con unos resultados económicos directos e inducidos satisfactorios, apareció la competencia dentro de la propia ciudad.

Ello trajo consigo un retraso en la ejecución de la línea del Natahoyo, que al cabo quedó de la Compañía de Tranvías. Para entonces, la industrialización continuada de la ciudad, la configuración de un potente espacio industrial en La Calzada, continuación del Natahoyo, impulsó en torno al cambio de siglo una prolongación inmediata de la línea, en un ambiente de euforia generalizado. En 1905, cuando el reflujó empezaba a enfriar los ánimos, se ejecutó uno de los muchos proyectos elaborados a comienzos de siglo, el de la línea del Llano, para drenar otro espacio residencial obrero. Este sería el jalón final en la configuración de los rasgos básicos de la red.

a) El ramal occidental del Natahoyo y La Calzada

Ya en 1891, cuando todavía no se había comenzado a explotar la prolongación de la línea de La Guía, la Compañía de Tranvías había tramitado ante el Ministerio de Fomento el expediente de concesión de la línea del Natahoyo, una vez «desechado por la Superioridad otro proyecto presentado por un particular»²⁶. La subasta de la concesión se produjo en 11 de junio de 1892, y al menos existía un segundo licitador ajeno a la Compañía. Se trataba de un naviero local, Casimiro Velasco Heredia, que en la década de 1890 participó en importantes empresas constituidas en la ciudad, como la Socie-

²⁵ Puede citarse la certera glosa de este espacio en la novela de Ricardo CASIELLES, *Mal de muchas*, Gijón, 1910, p. 124, con una precisa indicación del uso del tranvía: «Somiedo era una aldea aristocrática, á tres kilómetros de Torres; un rincón hermoso donde pasaban la temporada de verano las familias ricas. Tenía de aldea el nombre y el paisaje; pero en costumbres y habitantes era más ciudad que aldea. Más bien parecía prolongación de la villa misma que una parroquia aparte. La circunstancia de estar poblado todo el trayecto que la separaba de la villa, el tranvía que continuamente trasladaba á los habitantes de ella y en particular los domingos y días de fiesta, en que parecía una romería la aglomeración de gente que iba a disfrutar del campo,

hacíanla aparecer más cercana, más unida á la ciudad, formando casi un arrabal de ella, un extremo hecho al efecto para esparcimiento y diversión».

Descripciones en el mismo sentido, aunque referidas a épocas diferentes, aparecen en F. BARCIA, Gil: *Sonatina gijonesa*, Madrid, 1929, 300 pp., y GONZÁLEZ ALLER, Faustino: *El oncenio mandamiento*, Barcelona, Argos Vergara, 1983, 340 pp.

²⁶ SOCIEDAD TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1891*, p. 11. El corresponsal de la *Revista Minera* se apresuró a señalar que se había hecho a Florencio Valdés la concesión del tranvía del Natahoyo; vid. «Tranvía en Gijón», *RM*, 1891, p. 98.

dad Electricista de Gijón, Azucarera Asturiana o el Sindicato Asturiano del Puerto del Musel²⁷. La subasta quedó por el representante de la Compañía de Tranvías «a pesar de la imposibilidad de poderse cumplir la condición absurda, por ruinoso, que señala la tarifa de dos y medio céntimos de peseta por kilómetro y viajero», que hubo de ser asumida para arrebatar la concesión a Velasco²⁸.

Esta baja temeraria en las tarifas debió ser motivo suficiente para anular la concesión, porque en 1893 se produjo una segunda subasta que dio lugar a la concesión definitiva, con fecha 25 de octubre de 1893. En el interim, la Compañía había procedido a una ampliación de capital y a la emisión de obligaciones amortizables para abordar las obras de construcción de la línea, que entró en actividad el 13 de diciembre de 1895, con tres o cuatro años de retraso en relación a las previsiones iniciales²⁹.

Partía esta línea del arranque de la calle Corrida, solapándose sobre la de Somió; con una curva de 15 m. de radio giraba hacia la derecha por la travesía del Carmen, para continuar por la plaza y calle del mismo nombre. Después de cruzar el paso a nivel del Ferrocarril de Langreo, recorría la calle del Marqués de San Esteban hasta la estación del Norte, donde se producía el desvío de un ramal de unos 100 m. para cubrir el servicio de viajeros por ferrocarril; pasado este punto, la vía del tranvía continuaba por la margen derecha de la carretera de Ribadesella a Canero a lo largo de unos 1.000 m. hasta llegar a su punto terminal al pie de la fuente del Natahoyo. Su longitud total era de 1.837 m., y disponía de cinco apartaderos: en la calle del Carmen, junto al Parque de Artillería, un tercero contiguo al almacén de maderas de Castrillón, otro junto al dique seco de Cifuentes y Stoldt, y el último al final de la línea³⁰.

Poco después de comenzada la explotación, con tráficos y beneficios sensiblemente inferiores a los de la línea de Somió, y con unos gastos más elevados por añadidura, el auge inversionista finisecular vino a potenciar este sector como foco de tráfico urbano. Ya en 1893 se había establecido en El Natahoyo la fábrica de cervezas de Suardiá y Bachmaier, y en Veriña la Azucarera; pero los años finales del siglo serían decisivos para la formación de La Calzada como barrio obrero, con el establecimiento de La Algodonera (1899), Gijón Industrial (1900), Gijonesa de Hilados y Tejidos (1900), y Trefilería Gijonesa (1900), por citar las principales empresas asentadas en este sector³¹.

Integrada desde 1900 en el Crédito Industrial Gijonés, con la capacidad financiera y de decisión que esta dependencia proporcionaba, la Compañía de Tranvías abordó con rapidez la prolongación de la línea del Natahoyo. Con una anticipación previosa bien significativa, en 1 de junio de 1899 ya se había otorgado la concesión de la línea de La Cal-

zada, y un año después ya estaba en servicio. Con una longitud de 837 m., continuaba la línea del Natahoyo por el lado izquierdo de la carretera Ribadesella - Canero, y una vez remontada la fuerte pen-

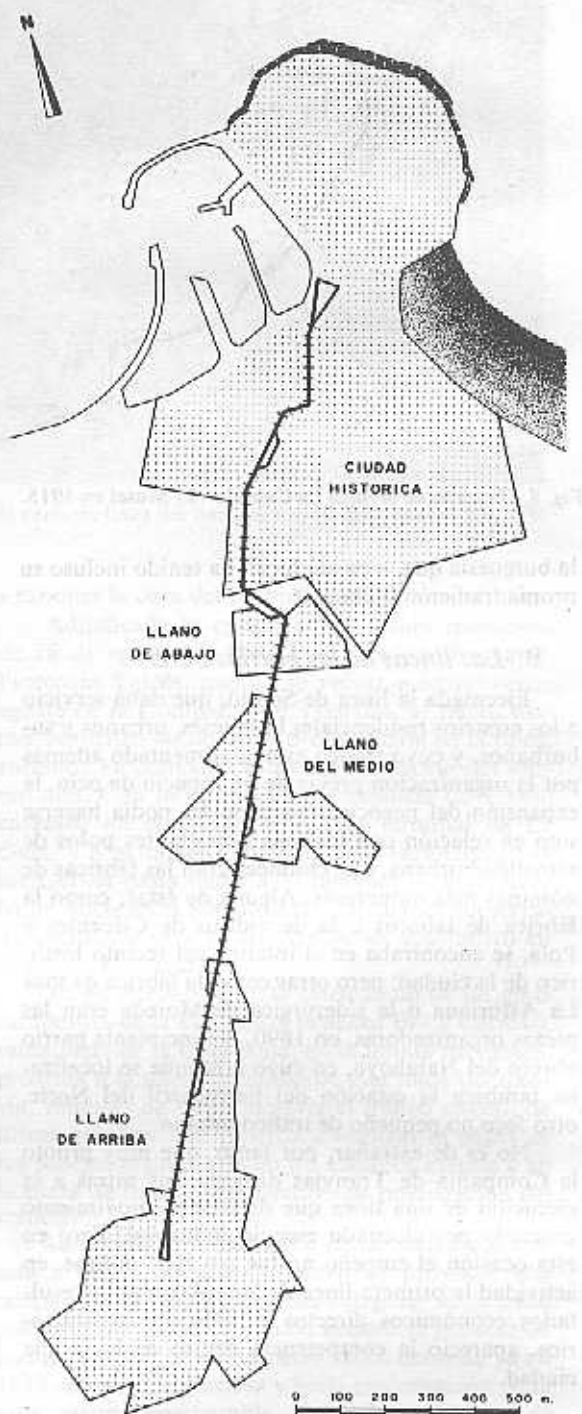


Fig. 9. Trazado de la línea del Llano en 1910.

²⁷ ERICE, Francisco: *Op. cit.*, p. 278.

²⁸ SOCIEDAD TRANVIAS DE GIJON: *Memoria...* 1892, pp. 9 y 10.

²⁹ SOCIEDAD TRANVIAS DE GIJON: *Memoria...* 1893, p. 9. IDEM: *Memoria...* 1894, p. 6.

³⁰ ACTG: «Escritura de concesión de un tranvía por trac-

ción animal desde Gijón al Barrio del Natahoyo, otorgada por el Yltmo. Señor Director Gral. de Obras Públicas en nombre del Estado á favor de la Sociedad Compañía de Tranvías de Gijón», Notaría de don Emilio de Codecido y Díaz, Madrid, 25 de mayo de 1908, fols. 23 y 23 vto.

³¹ ALVARGONZALEZ, Ramón M^a: *Gijón: industrialización...*, pp. 32-34.

diente de Santa Olaya, al final de la cual había un apartadero, venía a morir aproximadamente en el cruce hoy conocido con el nombre de Cuatro Caminos³².

b) El eje meridional del Llano

De la nube de proyectos que, en torno al cambio de siglo, elaboró la Compañía de Tranvías en un momento de crecimiento urbano generalizado, sólo uno de ellos fue llevado a cabo, con notorio retraso en relación al momento de su formulación por otra parte. Presentado en la *Memoria* del ejercicio de 1901, no se ejecutó sin embargo hasta 1905, con toda probabilidad porque el retraimiento de la actividad económica en la ciudad, a partir de 1902, debió de ser motivo de reflexión a la hora de hacer una nueva inversión en el negocio tranviario.

Después del Natahoyo, el barrio del Llano era en 1900 el segundo enclave obrero de Gijón, no tanto por la localización de fábricas, sino porque, desde los años 80 del siglo XIX, el eje de la carretera carbonera, y en especial el tramo inmediato a la ciudad histórica, se había convertido en un área de habitación obrera. En 1914, el barrio del Llano tenía una población de 1.900 almas, en tanto que El Natahoyo y La Calzada sumaban 3.300 vecinos. Población numerosa la del Llano, sin duda, y asentada en un espacio que se extendía en dirección meridiana sobre el eje de la mencionada carretera, con unas evidentes necesidades de transporte³³. Y ello sin tener en cuenta que en El Llano existían centros de trabajo, como la central de La Electra, la fábrica

de jabón de Pondal y Cía. o la de transformados metálicos de Orueta, cuyos trabajadores podían ser residentes, o no, en la zona.

Podía pensarse pues, como señala la *Memoria* del ejercicio de 1904 de la Compañía de Tranvías, que «dadas las condiciones de densidad de población en aquel barrio el coeficiente de tráfico será de alguna consideración». Pero además, el trazado de la línea del Llano parece estar relacionado con la proliferación de parcelaciones particulares que, entre 1900 y 1910, aparecieron en ambos márgenes de la carretera carbonera. En ninguna otra vía de penetración a la ciudad tuvieron tanta extensión como en El Llano, indicio claro revelador de las expectativas inmobiliarias que despertaba el trazado del tranvía.

Subastada la concesión en 27 de febrero de 1905, un mes más tarde aparecía publicada en la *Gaceta de Madrid* su adjudicación a la Compañía de Tranvías de Gijón, que al punto empezó las obras del tendido de la línea³⁴. Partía ésta de la plaza del Carmen, de un empalme con la línea del Natahoyo, y a través de la calle Álvarez Garaya entraba en el tramo urbano de la carretera Rihadesella Canero, sección Gijón - Villaviciosa; siguiendo su lado derecho, penetraba a continuación en la carretera provincial de Sama a Gijón, en la que también por el carril diestro continuaba hasta cerca de la fábrica de Orueta en el Llano de Arriba, con un recorrido total de 2.040 m. Para facilitar el cruce de unidades disponía de apartaderos en la calle de Álvarez Garaya, empalme de las carreteras carbonera

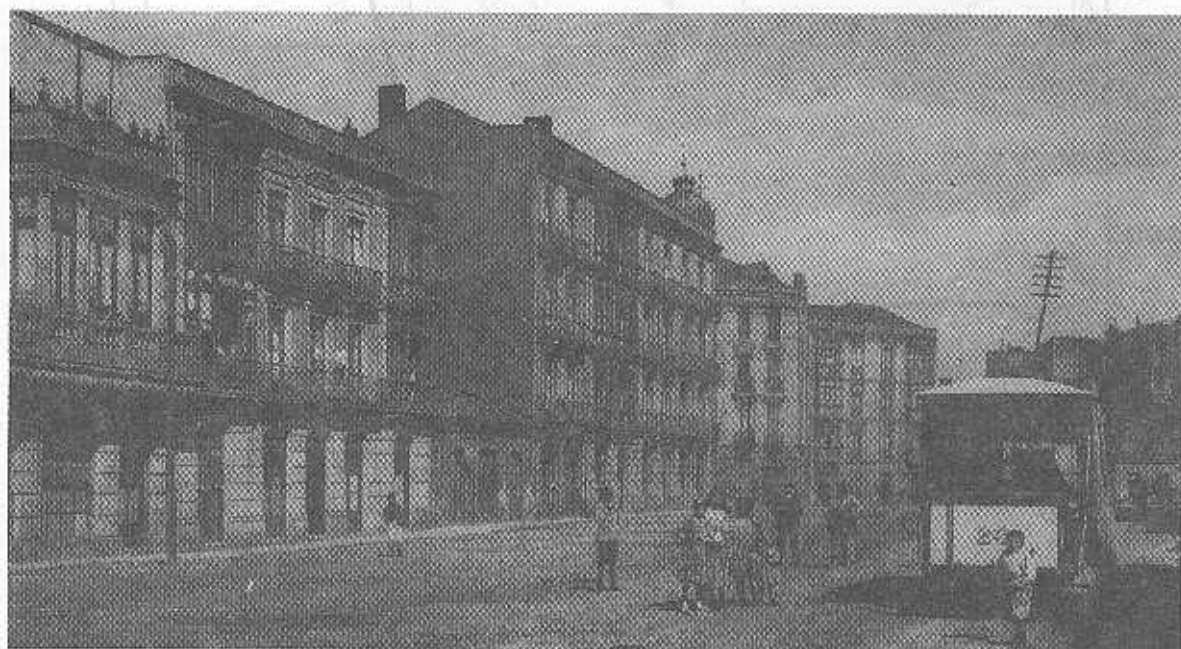


Fig. 10. El tranvía de tracción animal en la calle Álvarez Garaya, sobre el tramo inicial de la línea del Llano, la más tardía en el proceso de creación de la red radial de los tranvías de Gijón.

³² ACTG: «Escritura de concesión de un tranvía movido por fuerza animal desde el Barrio del Natahoyo al de La Calzada en la ciudad de Gijón, otorgada por el Estado a favor de la Sociedad denominada Compañía de Tranvías de Gijón», Notaría de don Emilio de Codecido y Díaz, Madrid, 25 de mayo de 1908, fol. 23 vto.

³³ JUNTA LOCAL PARA EL FOMENTO Y MEJORA DE CASAS BARATAS: *Memoria del ejercicio de 1916*, Gijón, Talleres tipográficos Lu Fé, 1917, pp. 46-48.

³⁴ «Tranvía de motor de sangre en Gijón» y «Tranvía en Gijón», *RM*, 1905, pp. 24 y 159 respectivamente.

y de Oviedo, Llano del Medio y terminal de la línea³⁵.

C. Los proyectos no ejecutados

Con el trazado de la línea del Llano, había quedado completada una red de unos 9 km. de longitud total con un marcado carácter radial, aunque disimétrico, en razón de que la línea oriental de Somió doblaba casi en longitud a cada una de las otras dos. Red que, aunque experimentó ampliaciones en alguna de sus líneas y cambios de detalle en el trazado, no sufriría sin embargo modificaciones sustanciales en el periodo de vida de la Compañía.

Pero ello no fue por falta de proyectos, encaminados unos a ampliar el negocio tranviario, con sus

especulaciones anexas, y otros a atajar las incursiones de la competencia. Al calor de la favorable coyuntura por la que atravesó la ciudad en el cambio de siglo, la Compañía de Tranvías, que desde 1900 era filial del Crédito Industrial Gijonés, elaboró ya en ese año varios proyectos. Uno de ellos, presentado por Luis Belaunde, el factotum del Crédito, referente a la creación de un nuevo tranvía urbano a través del viario del «Plan de Mejoras» y del Ensanche³⁶; el segundo, tramitado por Florencio Valdés, preveía la construcción de un tranvía desde la plaza del 6 de Agosto hasta El Infanzón, pretendiendo revalorizar en este caso un importante sector de la parroquia de Cabuñes. Tal proyecto venía a salir al paso de otro, con idéntico trayecto, solicitado antes por el ingeniero Eduardo Castro, y

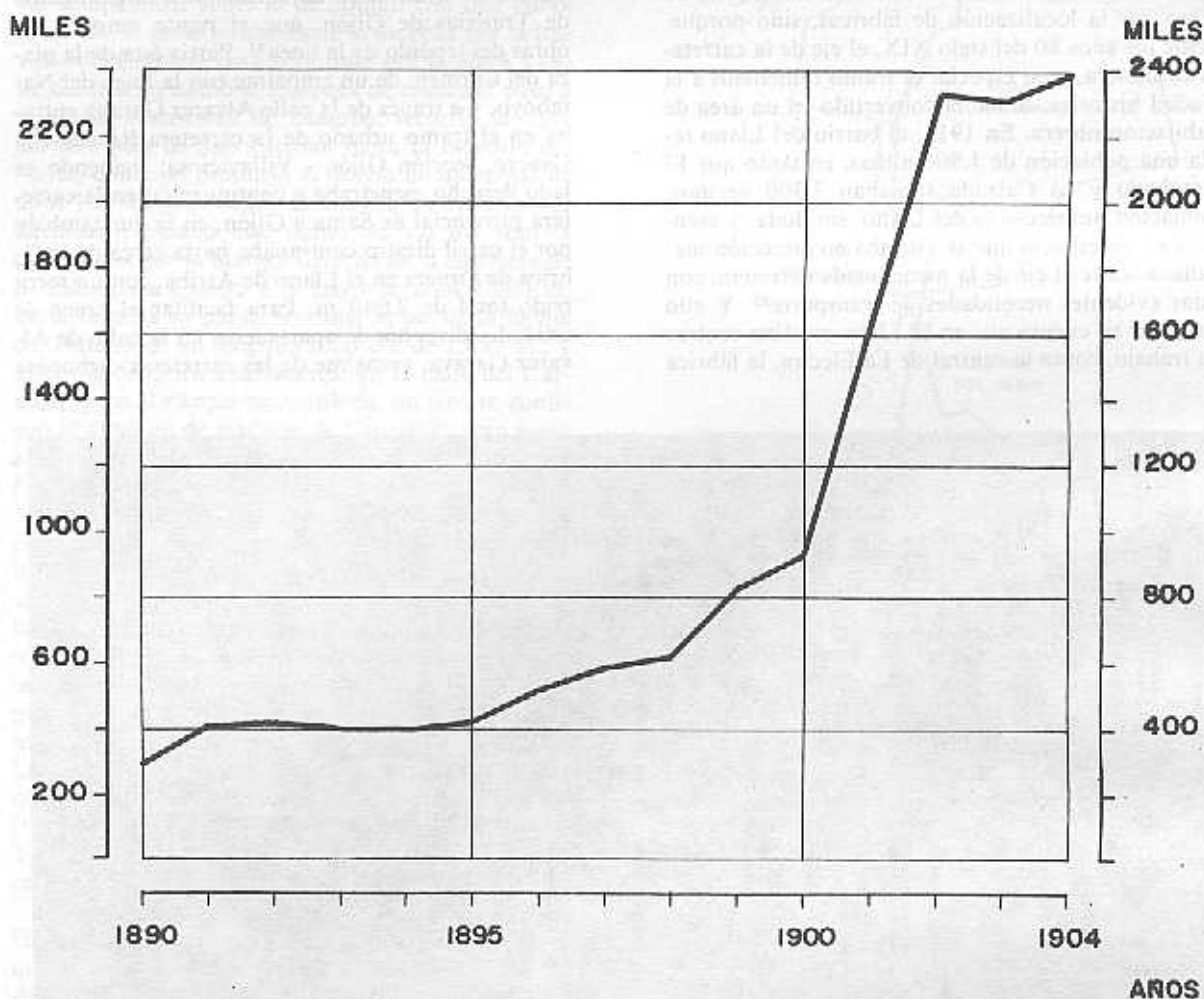


Fig. 11. Movimiento de viajeros de los tranvías de Gijón en la época de la tracción de sangre.

³⁵ ACTG: «Escritura de concesión de un tranvía movido por fuerza animal desde la Plaza del Carmen a la Fábrica de jabón del barrio del Llano, en la ciudad de Gijón, otorgada por el Estado a favor de la Compañía de Tranvías de Gijón», Notaria de don Emilio de Codecido y Díaz, Madrid, 25 de mayo de 1908, fols. 22 vto. y 23.

³⁶ «D. Luis Belaunde ha solicitado del Ayuntamiento de

Gijón establecer un tranvía en aquella población que recorra las calles de Ezcurdia, Jovellanos, San Bernardo, San Antonio, plaza del Marqués, calles del muelle de Oriente, Corrida, plaza del 6 de Agosto, subida a Begoña, calle de Covadonga, plaza de San Miguel, calle de Ruiz Gómez y parte de la del Marqués de Casa Valdés, desarrollándose el trayecto desde la carretera de la Guía a unos 200 metros de la ermita de este nombre». «Otro tranvía en Gijón», *RM*, 1900, pp. 463-464.

cuya concesión ganaría finalmente la Compañía de Tranvías en 1904³⁷.

En 1901, la Compañía elaboró un proyecto más para prolongar la línea de La Calzada hasta Veriña, con el objeto de dar servicio al personal de las fábricas emplazadas más allá de Cuatro Caminos y a los obreros de la Azucarera; obtenida esta concesión, se amplió en 1905 el proyecto hasta Aboño. Por otra parte, se pensaba establecer también una línea destinada al arrastre de mercancías entre el sector de almacenes del barrio del Carmen y la grúa de artillería de la fábrica de Trubia emplazada en el antepuerto, que viniera a suplir la falta de dotación ferroviaria de su línea de atraque³⁸; poco después, el proyecto de arrastre de mercancías se hacía más ambicioso, al pretender vincular las principales fábricas de la localidad con las estaciones de ferrocarril y el puerto. Con todos estos proyectos, la longitud de las líneas sobrepasaría los 20 km., cifra que nunca alcanzó la red³⁹.

En 1905, un empresario naviero, Germán de la Cerra, que ya en 1901 había estado interesado en la efímera Sociedad Gijonesa de Omnibus y Ripperts, solicitó la concesión de un tranvía de tracción animal desde la plaza del Marqués hasta la Cruz de Ceares y el alto de Pumarín; pero la Compañía de Tranvías no debió ver declarada la enemiga en esta

petición, porque nada hizo para atajarla. Acaso fuera considerada inviable, en una época que ya no estaba para florituras en los negocios, y cuando además la principal preocupación era la electrificación de la red⁴⁰.

2. La evolución del tráfico

El estudio del movimiento de viajeros por las líneas de la Compañía de Tranvías en la época de la tracción de sangre tropieza con algunas dificultades, derivadas de las limitaciones de la fuente donde aparece recogida la información sobre tráfico, la serie de las *Memorias* correspondientes a los ejercicios anuales. En efecto, la serie aparece rota entre 1905 y 1909, por lo que nada podemos decir, en esta primera etapa, de la línea del Llano que comienza a explotarse en el primero de los años citados. Además, y excepto para los años 1895 y 1896, no aparecen desglosados los flujos de cada una de las líneas en actividad, la de Somió y la de Natahoyo, por más que sin embargo la información dispersa contenida en las *Memorias* permita señalar con precisión las peculiaridades de cada una de ellas.

Antes de analizar el tráfico conviene señalar que en este primer periodo de vida de la Compañía,

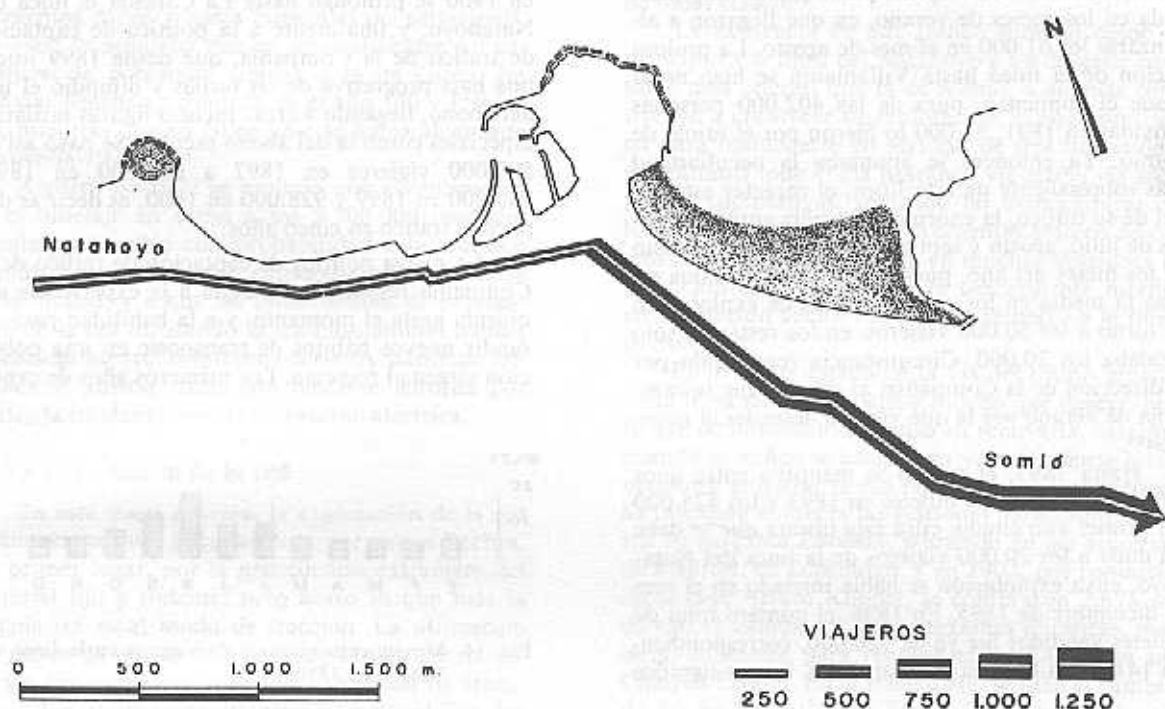


Fig. 12. Intensidad diaria media por línea (incluidos los dos sentidos) de los tranvías de Gijón. 1896.

³⁷ «Tranvía en Gijón», *RM*, 1900, p. 342; «Tranvía en Gijón», *RM*, 1900, p. 488. «Subasta de tranvía en Gijón», *RM*, 1904, p. 272. «Tranvía en Gijón», *RM*, 1904, p. 408.

³⁸ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1901, pp. 6 y 7.

³⁹ «Tranvía urbano en Gijón», *RM*, 1901, p. 203.

⁴⁰ «Tranvía en Gijón», *RM*, 1905, p. 24.

la totalidad de los movimientos urbanos de personas, no peatonales, se hicieron en tranvía, porque otros modos de transporte no los había, eran poco relevantes o tuvieron escasa vigencia. A este respecto hay que citar la existencia, desde 1899, de un servicio de carruajes de punto que, en su conjunto, debió tener escasa capacidad de transporte⁴¹. Mayor peligro para el tranvía supuso la constitución en 1901 de la Sociedad Gijonesa de Omnibus y Ripperts, que a comienzos de ese año abrió un servicio paralelo al tranvía en las líneas de La Calzada y Somió, hacia esta parroquia a través de la calle Ezcurdía; pero, debido al mal estado de calles y carreteras, esta empresa caminó muy pronto al fracaso, pues a poco tiempo de comenzado suspendió el servicio de La Calzada, y en el mes de octubre de su primer ejercicio el de Somió⁴².

Fracaso saludado con cierta cortés ironía por la Compañía de Tranvías a la vez que hacia suyo el negocio, «porque no solamente nos han auxiliado muchísimo este verano para traer a última hora el inmenso gentío que se acumulaba en Somió y la Guía... sino que también al desaparecer tan honrada competencia, nos suprime un estímulo que creemos sea necesario en todo negocio industrial, pues evita el *statu quo* y en cambio beneficia el interés de las Empresas y los del público en general»⁴³.

El primer ejercicio del tranvía, de mayo a diciembre de 1890 en la línea de Somió, se saldó con un total de 296.000 viajeros y una punta muy marcada en los meses de verano, en que llegaron a alcanzarse los 61.000 en el mes de agosto. La prolongación de la línea hasta Villamanin se hizo notar desde el comienzo, pues de las 402.000 personas movidas en 1891, 51.000 lo fueron por el ramal de Somió. Ya entonces se apuntaba la peculiaridad más sobresaliente de esta línea, el carácter estacional de su tráfico, la enorme diferencia entre los meses de julio, agosto y septiembre en relación al resto de los meses del año, pues mientras en aquéllos estaba la media en los primeros años de explotación en torno a los 50.000 viajeros, en los restantes sólo rondaba los 20.000. Circunstancia reconocida por la dirección de la Compañía, al señalar que la campaña de verano «es la que viene a defender el negocio»⁴⁴.

Hasta 1895, el tráfico se mantuvo entre unos umbrales de 401.000 billetes en 1893 y los 425.000 del primer año citado; cifra ésta última que se debe sin duda a los 20.000 viajeros de la línea del Natahoyo, cuya explotación se había iniciado en el mes de diciembre de 1895. En 1896, el número total de billetes vendidos fue ya de 520.000, correspondiendo 141.000 a la línea del Natahoyo, lo que significa

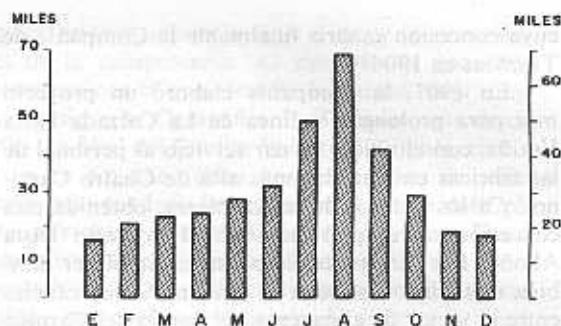


Fig. 13. Movimiento mensual de viajeros en la línea de Somió. 1896.

que por la de Somió se movieron 26.000 viajeros menos que el año anterior, fenómeno explicado por la Compañía en razón de las pertinaces lluvias del mes de agosto que habían estropeado los tradicionales festejos, porque no se habían programado funciones en los Campos Eliseos, y por la competencia que durante el verano se hacían las líneas entre sí, ya que la gente forastera se distribuía en ambas⁴⁵.

A partir de 1897, y sin que podamos discernir el billete correspondiente a cada línea, se inicia un aumento progresivo, atribuible por un lado al aumento de población, que entre 1887 y 1900 pasó de 17.978 a 27.600 habitantes, con un incremento del 53,3%; por otro al crecimiento de la red, ya que en 1900 se prolongó hasta La Calzada la línea del Natahoyo, y finalmente a la política de captación de tráfico de la Compañía, que desde 1899 inició una baja progresiva de las tarifas y difundió el uso del abono, llegando a crear incluso figuras tarifarias especiales como la del abono escolar. Se pasó así de 597.000 viajeros en 1897 a 623.000 en 1898, 835.000 en 1899 y 928.000 en 1900, es decir se duplicó el tráfico en cinco años.

La nueva política de captación de tráfico de la Compañía respondía sin duda a la experiencia adquirida hasta el momento, y a la habilidad para difundir nuevos hábitos de transporte en una población virgen al respecto. Los primeros años de explo-



Fig. 14. Movimiento mensual de viajeros en la línea del Natahoyo. 1896.

⁴¹ AYUNTAMIENTO DE GIJÓN: *Reglamento para el servicio de carruajes de punto de la villa de Gijón*, Gijón, Imp. del Comercio, 1899, 22 pp.

⁴² Eran principales accionistas de esta sociedad Daniel Cerra y Cerra y Carlos Morgan Dauson. Vid. ERICE, Francisco: *Op. cit.*, pp. 262 y 273, y «Carreteras en Asturias», *RM*, 1901, p. 584; «La empresa de omnibus y ripperts de Gijón que había establecido un servicio a la Guía y Somió, han tenido que suspenderlo a causa del mal estado de las carreteras en las cuales resulta imposible continuar el servicio». A juzgar por lo señalado por el corresponsal de la *Revista Minera* en su artículo

«Automóviles en Gijón» (1900, p. 186), debió haber también un intento de introducir el automóvil en el transporte urbano de Gijón.

⁴³ COMPAÑÍA TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1901, p. 8.

⁴⁴ SOCIEDAD TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1892, p. 9.

⁴⁵ COMPAÑÍA TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1896, p. 9.

tación había puesto de manifiesto que el tráfico recargaba sobre todo en los días festivos, o lo que es lo mismo que la población utilizaba el tranvía en función del ocio, porque hasta cierto punto su uso era considerado un lujo, objeto sólo del gasto extraordinario de los días singulares; lo cual producía un desequilibrio manifiesto en la explotación que por fuerza la hacía más costosa y menos rentable. Para intentar corregirlo era necesario incentivar el uso cotidiano del tranvía, y para ello nada mejor que una reducción de tarifas, porque «cuanto más bajo es el promedio del precio del billete mayor es el movimiento de viajeros y por lo tanto mayor es la recaudación»⁴⁶.

Esta estrategia tuvo unos resultados sorprendentes hasta para el consejo de administración de la Compañía, porque entre 1899 y 1900 el tráfico pasó de 928.000 a 1.600.000 viajeros, y tras una nueva rebaja de tarifas alcanzó en 1901 los 2.338.000; se produjo un incremento del 152% en el plazo de tres años, lo que, como se verá, provocó un inusitado crecimiento de las unidades de tiro y del parque de material móvil.

Fue el momento en que se hizo evidente la necesidad de la tracción eléctrica como un instrumento de mejora de la rentabilidad pues la demanda potencial no satisfecha era grande todavía, y el consejo «sentía manifestar que aún se podía aumentar esta cifra con suma facilidad, si no fuese por la poca elasticidad á que se presta la tracción animal en momentos dados y horas especiales del servicio»⁴⁷. En 1902 se señalaba que en otras ciudades del extranjero de población similar a la de Gijón, los tranvías llegaban a moverla en el año 100 y 150 veces, mientras que en Gijón sólo se había alcanzado a moverla 70 veces⁴⁸.

A partir de 1902 se produjo una estabilización en el billeteaje en torno a los 2.300.000 unidades anuales, atribuible con probabilidad a la recesión económica que entonces empezaba a manifestarse en la ciudad, y a que las posibilidades de explotación de la red utilizando la tracción animal habían alcanzado un techo infranqueable. A partir de entonces se abriría paso, con bastante lentitud por cierto, la implantación de la tracción eléctrica.

3. La explotación de la red

En esta etapa pionera, la explotación de la red se encuentra muy peculiarizada por varios hechos. En primer lugar, por la procedencia extranjera del material fijo y rodante; pero acaso lo que más la singulariza es el modo de tracción. La utilización del motor de sangre va a condicionar, en efecto, aspectos tan esenciales como la capacidad de transporte de las unidades móviles, las velocidades, las frecuencias... en último término el umbral de transporte de la red; de igual forma que marcará con fuerza la estructura profesional del personal de la

Compañía, porque en este momento son casi tan importantes las mulas como los hombres.

A. El material fijo: vías y cocheras

El tendido de la primera línea ejecutada, la de La Guía, se hizo utilizando carriles de canal de hierro, sistema *Loubat*, con un ancho de vía métrico. En la zanja abierta al efecto, una vez depositado un lecho de balasto, imprescindible para garantizar el drenaje, se iban colocando los carriles sobre traviesas de madera, y para conservar su paralelismo se disponían riostras cada determinada distancia. Una vez asentado el conjunto, y unidos los tramos de carriles, el espacio comprendido entre el patín y la cabeza de los carriles se rellenaba con mortero de cemento o trozos de rasilla, y sobre esta base se adoquinaba la entrevía. El entarugado para proteger los carriles de la acción destructora de otros vehículos finalizaba con el encintado de la parte externa de los carriles con una o varias líneas de adoquines.

La ampliación de esta primera línea hasta Villamanín se hizo también utilizando el carril *Loubat*, pero en la línea del Natahoyo y en su prolongación de La Calzada se empleó ya el *Vignole*, bastante más resistente que el anterior. La adopción de este segundo tipo de carril debió hacerse ante la densidad del tráfico en la zona, calculada para el año del comienzo de la explotación del tramo Gijón - Natahoyo en «cerca de tres mil vehículos diarios de todas clases»⁴⁹.

La existencia de este tráfico sometió desde el principio a la línea del Natahoyo a un desgaste bastante más intenso que la de Somió; y además contribuyó a encarecer su explotación, porque precisaba para mantenerse en servicio de tres limpiavías, que durante todo el día paseaban vía arriba vía abajo con sus pértigas, vaciando las embocaduras de los carriles. Sin contar los frecuentes atascos de carros en la vía, que forzaban en muchas ocasiones la detención del tranvía, con la consiguiente merma en la relación coche - kilómetro respecto a la línea de Somió.

En 1900, el estado de la vía del tramo urbano de la línea de Somió dejaba mucho que desear, por lo que de inmediato se pensó en renovarla, máxime cuando el tráfico se hacía cada vez más denso y era necesario preparar la red para la tracción eléctrica. Se iniciaron entonces las gestiones para adquirir carril de garganta *Phoenix*, fabricado en las acerías de Ruhrort, en Duisburgo; y en 1903, por conducto de la casa Arturo Koppel, se compraron 2.678 m. de vía, 11 cambios y 200 conexiones eléctricas, material suficiente para renovar el tendido hasta los Campos Eliseos. En el mismo año se hizo el cambio de vía en las calles del Marqués, Carmen, Moros, Jovellanos y San Bernardo, colocándose 1.295 m. de vía y siete cambios completos del material adquirido⁵⁰. En 1904 pensaba utilizarse el material

⁴⁶ COMPAÑÍA TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1899, p. 8.

⁴⁷ COMPAÑÍA TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1900, p. 8.

⁴⁸ COMPAÑÍA TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1902, p. 15.

⁴⁹ SOCIEDAD TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1895, p. 10.

⁵⁰ COMPAÑÍA TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1903, pp. 8, 11 y 12.

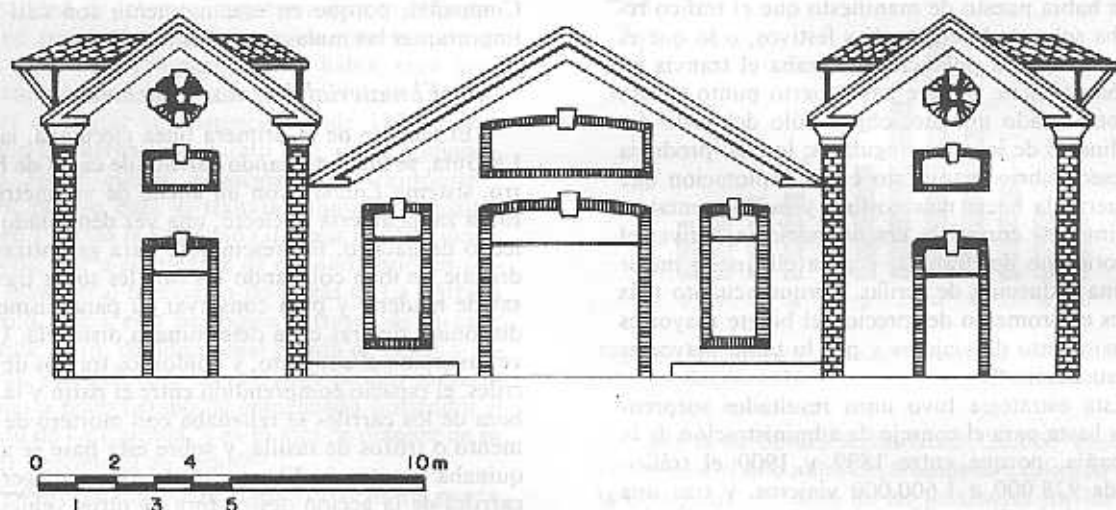


Fig. 15. Alzado de las primeras cocheras de los tranvías de Gijón, construidas en 1890.

sobranste para sustituir el carril *Vignole* de la línea del Natahoyo, pero no llegó a acometerse la obra. Y en 1905, cuando se ejecutó la línea del Llano, se hizo utilizando el carril *Phoenix* sobre solera de hormigón en toda su extensión⁵¹.

Por lo que se refiere a las cocheras, la primitiva fue construida en 1890 frente a la plaza de toros, de la que la separaba una calle de servicio propiedad de la Compañía de Tranvías. Se trataba de un edificio de mampostería, de tres cuerpos con tejado a doble agua cada uno de ellos, y una superficie útil total de 1.711 m²; el central se destinaba a cocheras, el más septentrional a cuadras, y el tercero a almacenes y oficinas. Su conexión con la red se hacía a través de un ramal que, a la altura de la plaza de toros, empalmaba con la línea de Somió. Destruído el cuerpo dedicado a cuadras, en la actualidad todavía quedan en pie los otros dos, ocupados por un taller de reparación de automóviles, siendo el único vestigio material de los tranvías gijoneses, que cualquier día desaparecerá bajo la piqueta en la más absoluta ignorancia de su antigua función.

El crecimiento del tráfico en torno al cambio de siglo, con el consiguiente aumento de los parques de tracción y de material móvil, agotó muy pronto las posibilidades de utilización de las primeras cocheras. En 1902, para albergar las 95 caballerías existentes, se habían tenido que cubrir dos patios situados a oriente y poniente del edificio respectivamente, y la nave central, que entonces guardaba 20 coches, no daba cabida a uno más. De suerte que, cuando en aquel año fue necesario comprar otros siete carruajes, se planteó la inexcusable necesidad de construir unas nuevas cocheras.

Después de valorar las alternativas para su emplazamiento, se optó por establecerlas en un solar

aledaño a las antiguas, arguyendo conveniencias de la explotación, aunque la operación debió de tener más alcance. Porque, constituida ya la sociedad que promocionó la parcelación del Coto de San Nicolás con participación destacada de accionistas de la Compañía, la localización de las nuevas cocheras venía a suponer la ocupación de una importante superficie de terreno en el sector septentrional de aquélla.

Las nuevas cocheras se emplazaron así sobre la casi totalidad de una de las manzanas previstas en el plano de la parcelación del Coto, flanqueada al N. por la carretera de Villaviciosa, y al S. por el bulvar de San José, una de las calles principales de la parcelación. Con una superficie útil de 2.846 m², estaban formadas por un edificio de una sola nave, a dos aguas, con el acceso por la fachada oriental; y en el interior de la nave, el flanco sur estaba ocupado por una serie de dependencias cerradas con destino a oficinas, almacenes, talleres, pintado de coches... Concluida su construcción en 1904, se pensaba dedicar el nuevo edificio al estacionamiento de los coches, mientras que las antiguas cocheras seguirían manteniendo parte de su antigua función, ampliada, de cuadras; quedaba así garantizado el futuro de la Compañía, pues las nuevas cocheras podían dar cabida a 108 vehículos, y las antiguas a unas 300 mulas⁵².

B. Cambios y ampliaciones del parque móvil

Si el material fijo, las vías, fueron a partir de 1903 de procedencia alemana, los carruajes se compraron durante esta primera etapa en el Reino Unido, en la casa Falcon Engine & Car Works, de

⁵¹ «Esperamos que con el nuevo asfaltado que se va a colocar hasta el Natahoyo y el cambio de nuestra vía, permita a la carretera hacer con más facilidad el arrastre sin interrumpir el tránsito, y a nuestros coches el circular con normalidad.» COMPAÑÍA TRANVÍAS DE GIJÓN: *Memoria... 1904*, p. 14

⁵² COMPAÑÍA TRANVÍAS DE GIJÓN: *Memoria... 1902*, p. 10.



Fig. 16. Perspectiva actual de las primeras cocheras de los tranvías de Gijón, emplazadas frente a la plaza de toros, en la que se echa en falta uno de los cuerpos simétricos a la nave central, demolido para ampliar un grupo escolar contiguo.

Loughborough. Sin que podamos precisar el número de coches abiertos y cerrados, la explotación comenzó en 1890 con cinco unidades, y al año siguiente se amplió en tres más, dos abiertas y una cerrada⁵³.

Fueran abiertos o cerrados, los coches eran todos de dos ejes, con otras tantas plataformas, la delantera ocupada por el conductor y el mayoral y la trasera por el público. Con unas dimensiones aproximadas de 4 m. de longitud y 2 de anchura, disponían de cinco hileras de asientos transversales, orientadas frente al sentido de la marcha, que daban cabida a unas 25 personas; si a ellas se añaden otras cinco en la plataforma trasera, cada coche tenía una capacidad máxima de 30 viajeros.

Hasta finales de siglo la ampliación del parque móvil fue lenta, acomodada a la apertura de nuevas líneas y a una evolución del tráfico sin saltos muy bruscos. En 1892 se compraron dos jardineras a la casa Falcon, al año siguiente otras dos más y un coche viejo para amaestrar el ganado de tiro. Y a partir de 1895 menudearon las adquisiciones de repuestos para remozar un material que empezaba a acusar síntomas de fatiga por su continuado uso; así, en tal fecha se compraron seis juegos de ruedas para coches y 15 m³. de madera para reparar los asientos⁵⁴.

En 1899 el parque de material móvil estaba formado por ocho carruajes abiertos y seis cerrados, lo que sin duda refleja el papel fundamental de la línea de Somió con su acusada estacionalidad. Pero fue el excepcional desarrollo del movimiento a partir de 1900 el que duplicó casi el número de unidades entre aquel año y 1904, en que llegaron a 27. Para hacer frente al aluvión de tráfico que se había

generado en la ciudad, se compraron en 1900 dos nuevos coches cerrados, y al año siguiente otros cuatro, dos cerrados y dos jardineras.

Sin embargo, fue 1902 el año de mayor crecimiento del parque móvil ya que la Compañía de Tranvías adquirió a la firma británica The Brush & Co dos jardineras y dos vehículos cerrados, y compró a la Compañía de Tranvías de Barcelona a Ba-

CUADRO I
EVOLUCION DEL PARQUE MOVIL DE LA
COMPAÑIA DE TRANVIAS DE GIJON DURANTE
LA EPOCA DE LA TRACCION DE SANGRE

AÑOS	CARRUAJES		CABALLERIAS
	Abiertos	Cerrados	
1890	5		25
1891	8		29
1892	10		32
1893	12		36
1894	8	4	42
1895	8	5	39
1896	8	5	36
1897	8	6	36
1898	8	6	40
1899	8	6	42
1900	8	8	52
1901	10	10	62
1902	15	12	90
1903	15	15	76
1904	15	12	83

Fuente: CIA. de Tranvías de Gijón: *Memorias anuales*.

⁵³ SOCIEDAD TRANVIAS DE GIJON: *Memoria...* 1891, pp. 6 y 7.

⁵⁴ SOCIEDAD TRANVIAS DE GIJON: *Memoria...* 1895, p. 8.

dalona un saldo de cinco jardineras más⁵⁵. En 1904, el parque móvil estaba formado por 15 jardineras y 12 coches cerrados, todos ellos de procedencia inglesa, y no experimentaría más cambios hasta la electrificación de la red.

C. El mantenimiento del ganado de tiro

Como elemento de tracción, la Compañía de Tranvías de Gijón utilizó mulas desde el comienzo de la explotación, porque aunque más lentas que los caballos eran consideradas animales más sufridos y resistentes y con mayor potencia en el arranque. En su aplicación al tranvía se utilizaban en troncos de dos unidades, y eran sometidas a una explotación intensiva y dura, como lo pone de manifiesto el que en 1902 el promedio recorrido por cada tronco de mulas fuera de 25 km. diarios⁵⁶.

No es de extrañar por tanto que todos los años se compraran y vendieran, que existiese una rotación continua con el objeto de poder disponer de continuo de una cuadra caracterizada por la juventud y la potencia de tiro. Comenzado el servicio con 25 unidades, en la década de 1890 la cifra media anual de mulas osciló entre las 29 de 1891 y las 42 de 1899; en los años del cambio de siglo, la puesta en servicio de mayor número de carruajes trajo consigo un crecimiento notorio de la cuadra, que de 52 unidades en 1900 pasó a 62 en 1901, y a la cifra máxima de 90 en 1902, para iniciar luego un descenso hasta estancarse en torno a las 80.

La adquisición de las mulas debía hacerse en Castilla, pues en 1891 las compradas lo fueron en Villada, en la provincia de Palencia⁵⁷; y el número de las traficadas variaba según el albur de la explotación y el estado de las reses. Así, en 1893, la muerte de ocho caballerías y la venta de otras seis obligó a la compra de 21 mulas; en 1896 se compraron 15 para cubrir la venta de otras 19; en 1898 se vendieron 16 y se compraron 19... de manera que el trasiego era continuo para disponer de un ganado en situación óptima para la explotación, y para acrecentar el volumen de tráfico si llegaba el caso. Puede dar idea de ello el que, entre 1889 y 1902 pasaran por las cuadras de la Compañía más de 200 mulas⁵⁸.

El adecuado mantenimiento del ganado de tiro exigía, por otra parte, cuidados no pequeños. En primer lugar, la alimentación debía ser abundante y selecta, para lo cual se utilizaba paja y cebada traída en bastantes ocasiones en barco desde Sevilla;

además el pienso debía ser bien molturado para aumentar el rendimiento en la tracción, para lo que en 1897 se adquirió una nueva aplastadora de granos «que tan excelentes resultados ha producido en los tranvías de Bilbao y San Sebastián». No es de extrañar por ello que el capítulo alimentario fuera uno de los gastos anuales más importantes de la Compañía de Tranvías, hasta el punto de superar a veces el valor de las reses, y que la carestía de los alimentos para el ganado mermase los dividendos en muchos ejercicios.

Aparte la alimentación, las mulas debían ser objeto de labores de entretenimiento que también gravaban la explotación. Como era costumbre generalizada, había que esquilaslas periódicamente, lo que mantenía a los animales más frescos y les libraba de la presencia de parásitos; con esta última finalidad había que lavarlas con vino cada cierto tiempo, aparte los baños cotidianos reglamentarios que no pocas veces se hacían en la playa de San Lorenzo, en la zona del Piles, con agua de mar. Añádase las labores de herraje, las de adiestramiento con los carruajes, los gastos de asistencia veterinaria, los de aparejadas y cordelería, la limpieza de cuadras... y se llegará a la conclusión de que este modo de tracción requería más atenciones y gastos de los que a simple vista puedan parecer.

Con todo, la disponibilidad que de estos animales había en el mercado nacional, y su reputada tradición de resistencia y aguante, hicieron de la mula un instrumento imprescindible en la explotación de los tranvías gijoneses durante los primeros 20 años de su existencia⁵⁹.

D. Tarifas, abonos, horarios, velocidades y frecuencias

De acuerdo con los cuadros de tarifas establecidos en las concesiones respectivas, en el periodo que estamos considerando la línea de Somió aparecía dividida en tres secciones al precio conjunto de 20 céntimos de peseta y de 10 céntimos cada una por separado; comprendía la primera desde la calle Corrida a los Campos Eliseos, la segunda desde los Campos a La Guía, y la tercera de La Guía a Villamanín.

La línea de La Calzada aparecía dividida a su vez en dos secciones: calle Corrida - Natahoyo y Natahoyo - La Calzada, al precio también cada una de 10 céntimos, y de 15 el total del recorrido. Fi-

neidad física por lo que al país se refiere), que congenia con el carácter del español: la misma terquedad, la misma resignación bajo los pesos, la misma curiosa capacidad de aguante para los trabajos, las fatigas y las privaciones. La mula siempre ha sido muy usada en España y hay mucha demanda de este animal, a pesar de lo cual, a causa de alguna circunstancia errada de la economía política española (que es muy española), la cría de mulas ha sido durante largo tiempo objeto de obstáculos e impedimentos, a fin de fomentar la del caballo. Una de las razones que se aducían era que la mula es animal incapaz de reproducirse, argumento éste que podría o debiera ser aplicado igualmente al monje, el cual es una especie por la que España podría muy bien aspirar al primer premio, tanto por el número como por el tamaño de los que cría, en comparación con cualquier otro país de la cristiandad».

⁵⁵ COMPAÑÍA TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1902, p. 8.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 19.

⁵⁷ SOCIEDAD TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1891, p. 7.

⁵⁸ *Ibidem*, p. 12.

⁵⁹ «La riqueza caballar y mular de Europa», y «Ganado caballar y mular en España», *RM*, 1914, pp. 184 y 448. Richard FORD (*Manual para viajeros por España y lectores en casa. Observaciones generales...*, Madrid, Turner, 1982, pp. 104-105) describe así los rasgos de la mula española a mediados del siglo XIX: «La mula realiza en España las funciones del camello en oriente, y a veces tiene también la moral de éste (además de la ido-

nalmente, la línea del Llano tenía una sola sección al precio de 10 céntimos/billete.

En 1890, año de comienzo de la explotación, el precio medio del billete por sección de línea resultó ser de 13 céntimos de peseta, y la práctica totalidad del billete emitido fue abonado en metálico en el momento de recibir los usuarios el servicio. En los años siguientes, el abono como forma de pago apenas tuvo implantación, representando porcentajes mínimos del total del billeteaje: 12,2% en 1891, 5,8% en 1892, 6,5% en 1894, 7,4% en 1896... Esta situación se correspondía con la marcada concentración del servicio en las festividades y en el verano en la línea de Somió, y en menor medida en la del Natahoyo. El desequilibrio que esta situación introducía en la explotación se tradujo incluso en un alza de tarifas, que en 1896 habían alcanzado la cifra media de 14 céntimos/sección.

A partir de 1898 comenzó a incentivarse la utilización cotidiana del tranvía con una rebaja de las tarifas en la línea del Natahoyo. Y esta política se continuó en los años siguientes; así, en 1900 se bajaron en un 20% las tarifas de Somió y en un 23% las de los abonos, lo que supuso un incremento masivo de éstos hasta la cifra de 293.000, el 31,5% del billeteaje total, y un descenso del precio medio del billete hasta los 11 céntimos.

El aumento de la venta de billetes de abono en los años consecutivos continuó sin interrupción, hasta el punto que en 1901 los abonos suponían el 62,8% del billeteaje, y en el año siguiente el 69,2%. El hecho de pagar los abonados el 50% de la tarifa en metálico hizo descender el precio medio del billete a 8 céntimos en 1901 y a 7 en 1902.

Por otra parte, desde 1901 se estableció el billete escolar para los niños que acudían a centros de primera y segunda enseñanza, que suponía una rebaja del 50% no ya en el recorrido de una determinada sección, sino en el de toda la línea, costando el billete desde La Guía o La Calzada a Gijón 5 céntimos, y desde Somió 7,5; con ello se perseguía la finalidad de «hacer la vida del campo más práctica para aquellas familias que desean vivir en él»⁶⁰. Este abono especial supuso la venta de 12.500 billetes en 1902, 47.500 en 1903 y 23.750 en 1904, años para los que disponemos de información al respecto.

En relación con los horarios, el servicio público comenzaba en todas las líneas a las 6 horas de la mañana y se prolongaba en invierno hasta las 21 horas, y en verano, esto es, desde el 15 de julio al 15 de setiembre, hasta las 24. La frecuencia de las salidas desde cabecera de línea era de 20 minutos, aunque muchas veces se alteraba en razón del número de paradas, que en los primeros tiempos eran discretos. La escasa velocidad de los carruajes, unos 10 u 11 km./hora, hacía que el recorrido de la línea de Somió se efectuara en cerca de tres cuartos de hora, y en otro tanto tiempo el de La Calzada, pues aunque en este caso la distancia a recorrer era

menor, sin embargo la superior densidad del tráfico retrasaba siempre la marcha del tranvía. Finalmente, la línea del Llano era cubierta en unos 20 minutos.

E. Estructura profesional del personal de la Compañía

El mantenimiento del ganado de tiro, la limpieza de las vías y su eventual reparación, y la atención de los vehículos en movimiento eran las principales funciones del personal de la Compañía, que muy pronto quedó encuadrado en categorías definidas por su correspondiente trabajo. Desde esta perspectiva funcional se distinguía el personal de Tracción, integrado por quienes atendían el ganado estabulado, del de Movimiento, nutrido por mayores y conductores, los responsables directos del servicio. El de Conservación lo formaban los limpiavías; y el de Administración el gerente, contador, secretario y ordenanza.

En 1901, el personal de plantilla de la Compañía ascendía a 35 hombres. El de Administración lo formaban un jefe de explotación, que cumplía las funciones de gerente y era hombre de confianza del consejo de administración, un contador que se hacía cargo del billeteaje y de la recaudación diaria, y un ordenanza. En Tracción quedaban incluidos un jefe y cuatro mozos de cuadras, y las tareas de mantenimiento de la red estaban a cargo de un encargado de vías y obras y siete limpiavías. Finalmente, la rúbrica más numerosa era la de Movimiento, con nueve conductores y 10 mayores, cargo este último de cierta confianza, pues operaban como revisores - jefe de cada unidad y se hacían cargo de las recaudaciones en cada coche y turno de trabajo.

Escaso número de personas si se tiene en cuenta que a su cargo estaban 20 carruajes, 62 mulas, y que en aquel año se movieron por las líneas de la Compañía 1.600.000 personas, lo que parece indicar que en fechas de tráfico intenso debía contarse con el concurso de personal eventual⁶¹.

4. Ampliaciones de capital y variaciones en el accionariado. La integración en el Crédito Industrial Gijonés

El grupo inversor inicial de la Compañía de Tranvías de Gijón estaba formado por 31 individuos, suscriptores de 330 acciones por valor nominal de 500 ptas. cada una, en quienes estaba representada sobre todo la burguesía propietaria, y muy en segundo lugar la comercial e industrial. Dentro de este grupo inversor sobresalían a su vez los miembros más relevantes de aquélla, que eran los promotores del negocio, por una relativa concentración del capital nominal emitido, pues sólo 13 accionistas controlaban 220 títulos, destacando Angel Rendueles (34 acciones), Anselmo Cienfuegos (26 acciones) y Florencio Rodríguez (24 acciones)⁶².

⁶⁰ COMPAÑIA TRANVIAS DE GIJON: *Memoria... 1901*, p. 6. Las informaciones numéricas de los años citados hasta el momento proceden de las *Memorias* de los años respectivos.

⁶¹ *Ibidem*, pp. 12 y 13.

⁶² SOCIEDAD TRANVIAS DE GIJON: *Memoria... 1890*, p. 13. Mientras no se indique lo contrario, la información de este epígrafe procede de la serie de las *Memorias*.

En la década de 1890, la Compañía conoció dos ampliaciones de capital social. La primera un año después de comenzada la explotación, en que el capital circulante pasó a 250.000 ptas. a través de una emisión de 170 nuevas acciones, y la segunda en 1893, año en que la emisión fue de 150 títulos, llegándose así a las 325.000 ptas. Ampliaciones sucesivas que tenían como finalidad financiar el tendido de la red, en último término la expansión de un negocio que no iba mal.

Hasta 1897, el accionariado de la Compañía es, sin apenas modificaciones, el fundacional, que se había hecho cargo de las sucesivas ampliaciones de capital. Incluso parece haber existido alguna defección, pues en 1894 y 1896 nos encontramos con sólo 29 accionistas. Dentro de este grupo fundacional, el control ejercido por un reducido número de accionistas parece evidente: cinco accionistas controlaban 182 títulos en 1893; se trata de Angel Rendueles (50 acciones), Anselmo Cienfuegos (35 acciones), Florencio Rodríguez (35 acciones), Anselmo Piñole (32 acciones) y Eduardo Martínez Marina (30 acciones). Los cuatro primeros se harían con 192 acciones en 1894, y con 217 en 1896, destacando sobre todo el indiano Florencio Rodríguez, quien en el último año citado era el máximo accionista, con 97 títulos que suponían un capital nominal de 48.500 ptas., inversión sin duda cuantiosa para una sola persona.

Era lógico que Florencio Rodríguez, el futuro fundador del Banco de Gijón, fuera el mayor accionista de la Compañía de Tranvías, porque lo era también de la Sociedad Plaza de Toros de Gijón, uno de los principales focos del tráfico de la línea de Sotmió, la más rentable de la red. Prueba evidente de hasta qué punto el tranvía de Gijón surgió asociado a la rentabilización de un espacio de ocio.

A partir de 1897, y hasta 1900, se produce un aumento importante del número de accionistas, que pasó de 29 a 42 entre 1896 y 1897, y llegó a 52 en 1900. Ampliación numérica que hasta cierto punto rompió la cohesión del grupúsculo antes esbozado, y apunta a una dispersión del capital circulante, señal inequívoca de que el negocio iba bien, pues era fácil colocar las acciones en el mercado, y no se hacía imprescindible el respaldo de tal cual socio capitalista con perfilada solvencia.

La creación en 1900 del Crédito Industrial Gijonés, con un capital nominal de 15 millones de ptas., una cifra notable para la época, por parte de un grupo de hombres de negocios en el que participaban primeras figuras de la región y de fuera de ella, como Belaunde, Adaro, Velázquez Duro, Ibarra, Urquijo y Martínez Rodas, supuso el control de la Compañía de Tranvías por parte de este grupo inversor; y la apertura de una etapa de crecimiento que finalizaría en 1908, el año del hundimiento de este banco industrial⁶³.

Ya en 1900, el Crédito Industrial Gijonés se hizo cargo de las acciones de la Compañía de Tranvías, pagándolas a sus tenedores al 175% de su va-

lor nominal, y al año siguiente reformó sus estatutos, reservándose la facultad de nombrar al presidente de su consejo de administración y a su director, a la vez que plasmaba también en los Estatutos reformados la posibilidad de incluir entre los negocios de la Compañía el arrastre de mercancías, así como la posible variación de la forma de tracción⁶⁴.

Las sucesivas ampliaciones del capital social fueron así suscritas por el Crédito en los primeros años del siglo y sirvieron para financiar la expansión del negocio: Hasta 553.000 ptas. en 1901, 603.500 en 1902, 750.000 en 1903 y 1.000.000 de ptas. en 1904, coincidiendo con una etapa de extraordinario crecimiento del tráfico. La quiebra del Crédito Industrial Gijonés en 1908, y la necesidad imperiosa del cambio de tracción, acabarían conduciendo a la Compañía a una efímera dependencia del capital tranviario belga.

5. Tranvías y especulación inmobiliaria en la etapa pionera

En Gijón, como en todas las poblaciones que tuvieron tranvías, el trazado de la red iba asociado a una revalorización de los espacios por ella servidos, en razón de la accesibilidad que proporcionaba respecto a los espacios de trabajo o de ocio, principales centros inductores de la movilidad urbana. Aunque no era objetivo declarado de las compañías de tranvías especular con suelo urbano o susceptible de serlo, lo cierto es que los trazados de las líneas no eran de ninguna manera aleatorios, y se hacían, a la vez que para drenar determinados tráfico, con la finalidad manifiesta de impulsar al alza el precio del suelo, hasta el punto de que en ocasiones ésta era la razón de ser del tranvía.

Piénsese, por ejemplo, en la Compañía Madrileña de Urbanización, promotora de la Ciudad Lineal, que en la década de 1890 ejecutó el tranvía a Chamartín y Fuencarral con la finalidad de impulsar su negocio inmobiliario⁶⁵; o, dentro de nuestra región y en la misma época, la Compañía del Tranvía de Vapor de Avilés a Salinas, nutrida por los propietarios de este último lugar para revalorizar sus activos inmobiliarios.

Documentar este aspecto esencial del transporte urbano en la etapa pionera requiere hacer un estudio en profundidad de fuentes como el Registro de la Propiedad, para poner de manifiesto la vinculación entre accionistas de compañías de tranvías y propietarios de suelo, que para el caso de Gijón no hemos hecho. A pesar de ello, creemos poder ilustrar de igual manera el papel del tranvía en los negocios inmobiliarios de la ciudad a través de varios ejemplos documentados, y de hipótesis que estudios posteriores podrán corroborar.

Se ha señalado ya que el trazado de la primera línea, desde el corazón del casco urbano hasta La Guía, debió hacerse con la intención de revalorizar las fincas urbanas de un sector de la ciudad histórica y del Ensanche, aparte su relación probada con

⁶³ «Crédito Industrial Gijonés», *RM*, 1900, pp. 273 y 433; 1904, pp. 156-157; y 1905, pp. 140-142.

⁶⁴ ACTG: «Escritura de ampliación y reforma de Estatutos de la Sociedad Compañía de Tranvías de Gijón,

otorgada por don Calixto Alvargonzález y otros», Notaría de don Marino Reguera y Beltrán, Gijón, 21 de junio de 1901, fols. 4 y 4 vto.

⁶⁵ VALENZUELA RUBIO: *Art. cit.*, p. 112.

la articulación de un espacio recreativo en los confines del Ensanche, en torno a los Campos Elíseos y a la plaza de toros. Pero quizá el ejemplo más paradigmático de vinculación entre tranvía y negocio inmobiliario sea el de la promoción del Coto de San Nicolás, una de las grandes parcelaciones primiseculares de la ciudad, de superficie igual a la del Ensanche.

Absorbida en 1900 la Compañía de Tranvías por el Crédito Industrial Gijonés, uno de los principales accionistas de este grupo inversor, Luis Belaunde, creó en el mismo año la Sociedad Coto de San Nicolás, con la finalidad de urbanizar este espacio rural contiguo al Ensanche y a los Campos Elíseos, donde el Ayuntamiento había comprado terrenos poco antes para la construcción de un cuartel del Ejército y de la cárcel celular del partido⁶⁶.

Realizado el oportuno deslinde y el plano viario de esta parcelación de 40 Has. de superficie, la sociedad promotora adquirió terrenos en los Campos Elíseos con el propósito de abrir tres calles, que continuasen otros tantos ejes meridianos de la parcelación, para conseguir así una comunicación directa del espacio de la parcelación con la carretera de la costa, por donde discurría la línea del tranvía. Además, el principal agente inmobiliario de Belaunde en la Sociedad Coto de San Nicolás era Calixto Alvargonzález, a la sazón presidente del consejo de administración de la Compañía de Tranvías, empresa que poco después decidió construir las nuevas cocheras en una de las manzanas más septentrionales del Coto de San Nicolás, en contacto directo con la citada carretera de la costa y en lugar muy cercano a las antiguas.

La existencia pues de accionistas comunes con capacidad decisoria en ambas sociedades -Tranvías y Coto de San Nicolás-, el interés por conseguir el contacto directo de las calles de la parcelación con la vía del tranvía para garantizar una accesibilidad satisfactoria, y la ocupación directa de una de las manzanas de aquélla por una instalación tranviaria son pruebas más que suficientes para poner de manifiesto la interrelación existente entre tranvía y promoción inmobiliaria.

A una escala menor, este tipo de negocios debió de darse en torno a otros espacios de la misma línea, y de las restantes de la red. Hasta la ejecución de la línea del Llano en 1905, los espacios que habían sido objeto de ocupación física en el eje de la carretera carbonera estaban situados alrededor de dos polos de atracción: la central de la Electra en el Llano de Abajo, y las fábricas de jabón de Pondal y Cia. y de transformados metálicos de Orueta en el Llano de Arriba. Entre 1905 y 1910 apareció sin embargo un conjunto de parcelaciones en el Llano del Medio, que no se explican si no es por la accesibilidad añadida por el tranvía, pues idéntico fenómeno podría haberse dado en la carretera de Oviedo, y sin embargo no ocurrió así.

De igual forma, la línea del Natahoyo, establecida en 1895 y prolongada hasta La Calzada en 1900, dió lugar a la aparición de parcelaciones a ambos lados de la carretera de Avilés, máxime

cuando este espacio tenía una demanda superior por su proximidad a centros de trabajo con plantillas numerosas.

III. LA ELECTRIFICACION DE LA RED (1906 - 1909)

El uso de la electricidad como energía de tracción en los tranvías comenzó a difundirse en Europa a comienzos de la década de 1890, después de un amplio debate sobre los medios técnicos a utilizar, y tras una nube de experiencias, de las que finalmente salió triunfante, por su bondad técnica y su rentabilidad, la toma de corriente por línea aérea a través de trole, frente a alternativas como la tracción por acumuladores, el uso de líneas subterráneas o placas de contacto, e incluso procedimientos más sofisticados como el motor de aire comprimido sistema Mckarski.

El clamor por el uso de la electricidad, aparte su carácter novedoso muy a tono con la idea ochocentista del progreso, tenía una justificación real en razón del ahorro que ello suponía, de la comodidad del usuario y de las compañías, y de una mejor adecuación a unas estructuras urbanas que empezaban a hacerse complejas. Se consideraba, en efecto, que los tranvías eléctricos no consumían más fuerza que la imprescindible, según el peso a arrastrar fijado por el número de viajeros, frente a la tracción de sangre, que requería el mismo número de animales de tiro fuera o no el coche cargado. Además, el tranvía eléctrico tenía una mayor elasticidad, y una superior capacidad de transporte, de forma que en las horas de aglomeración, con el mismo personal, se podía doblar el servicio, con el solo recurso de agregar unidades de refuerzo a los coches motores.

La tracción eléctrica eliminaba, para las compañías, las compraventas continuas de ganado, su entretenimiento, la indeterminación permanente del coste de los pienso, y su carestía creciente. Presentaba además ventajas indiscutibles en lo referente a policía urbana, pues resultaba higiénica desde el momento que libraba a la vía pública de las deyecciones de las caballerías, era más favorable para la conservación del pavimento de las calles, y proporcionaba mayor seguridad a los transeúntes, por disponer el tranvía eléctrico del recurso, en caso de peligro, de dar la contramarcha. Con los tranvías eléctricos se suprimían también los encuartes, frecuentes en muchas poblaciones, desapareciendo «las repugnantes escenas de brutalidad de los conductores de animales a poco que éstos se resistan al duro trabajo que se les impone»⁶⁷.

No es de extrañar por todo ello que, una vez decantadas las experiencias de las primeras líneas y comenzada la producción en serie de los nuevos elementos de explotación, la difusión del tranvía eléctrico se convirtiera en una ola irresistible; tanto más cuanto que los que se ponían en actividad se convertían en un ejemplo a emular, para lo que bastaba a veces la publicidad gratuita de sus usuarios.

⁶⁶ ALVARGONZALEZ, Ramón M: «Gijón», en *Geografía de Asturias*, dirigida por Francisco Quirós, t. 2, Ayalga, Salinas, 1982, p. 207.

⁶⁷ «La tracción eléctrica en los tranvías de Madrid», *RM*, 1893, p. 79.

De esta manera, las líneas de tranvías eléctricos, que en Europa sumaban una longitud de 430 km. en 1893, habían crecido hasta 1.733 km. en 1898, cifra sin duda alejada de la de los Estados Unidos de Norteamérica, donde ya en 1890 se habían alcanzado 2.260 km. Por países, en 1898 el primer lugar lo ocupaba el Imperio alemán, con 642 km., seguido de Francia (396 km.), Suiza (146 km.), Italia (132 km.), Gran Bretaña e Irlanda (127 km.), Austria - Hungría (106 km.) y Bélgica (69 km.); entonces, España disponía tan sólo de 61 km. de línea electrificada, y por detrás sólo aparecían Rusia, con 30 km., y Suecia y Noruega con 24⁶⁸.

En España, el primer tranvía eléctrico entró en servicio en febrero de 1896 entre Bilbao y Santurce. Con 14,4 km. de longitud, la corriente eléctrica era suministrada por conductores aéreos, «según el sistema de la Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft», a partir de una central construida en Luchana, en la orilla izquierda del Nervión, que comunicaba el fluido a la red a través de un cable tendido bajo el lecho de la ría⁶⁹. Tras la entrada en funcionamiento del de Bilbao, comenzaron a proliferar en España, con desigual fortuna, los proyectos de electrificación de redes⁷⁰, y por fin se llevó a cabo la electrificación de los tranvías del centro de Madrid entre 1898 y 1901⁷¹.

En Gijón, el furor por la tracción eléctrica debió acompañar al tranvía desde el principio de la explotación, por más que debía verse entonces como algo muy lejano propio de las poblaciones más adelantadas, porque en 1891 un ingeniero electricista de la localidad proyectó un tranvía eléctrico «que dicen se construirá tan luego corra el expediente sus trámites»; aunque, como apostillaba a continuación el corresponsal de la *Revista Minera*, «si esto es lo que falta, en España cuando faltan trámites que correr falta todo»⁷².

Cuando la electrificación de la red tuvo visos de convertirse en realidad fue en 1900, una vez que la Compañía de Tranvías era ya filial del Crédito Industrial Gijonés. El importante crecimiento del tráfico en los primeros años del siglo, los gastos in-

soportables derivados de la tracción animal, y el ejemplo de otras poblaciones debieron ser factores que impulsaban el cambio de tracción. Hasta el punto que, en 1901, llegó a redactarse incluso una memoria para establecer la tracción eléctrica, «adoptando el sistema universalmente aceptado de la conducción por *trolley*, y empleando en la explotación el sistema Alemán y Suizo que nos ha parecido ser el más racional y más adaptable a las condiciones especiales de este país y que consiste en coches pequeños con electromotores robustos y un servicio de mucha frecuencia, adoptando el remolque con los coches antiguos en los días y ciertas horas de mucho tráfico en las líneas»⁷³.

Pero la crisis en el desarrollo industrial de la ciudad iniciada en 1902, que significó también el punto de partida de la propia crisis del Crédito Industrial Gijonés, debió frustrar el proyecto. La tracción eléctrica se presentaba sin embargo como la salvación del negocio del tranvía, porque el motor de sangre se hacía cada vez más caro y enojoso para la explotación; pero a la vez existía la convicción de que la electrificación de la red sólo podía hacerla una empresa extranjera, porque en el país no había ni capacidad técnica ni financiera para abordarla, máxime cuando determinados *trust* belgas y alemanes se estaban haciendo con un férreo control de este sector de los transportes urbanos en su versión electrificada.

En esta tesitura, se hizo una oferta en 1904 a una casa belga para electrificar la red; consistía en la venta del haber social de la Compañía de Tranvías en dos millones de pesetas, con entrega de uno de ellos al contado y opción para interesar el otro millón en la sociedad a formar, una vez conocido y aceptado el presupuesto de electrificación de la red⁷⁴. Ante la falta de acuerdo se abandonó el intento, y en 1906 se determinó el arriendo de los bienes de la Compañía a una empresa alemana, durante 25 años, con el objeto de electrificar la red⁷⁵.

La empresa alemana llegó incluso a tomar posesión del material, pero por razones que desconocemos no se consumó el contrato. A la tercera fue

⁶⁸ «Los tranvías eléctricos en Europa», *RM*, 1893, p. 71; «Los tranvías eléctricos en los Estados Unidos», *RM*, 1894, pp. 15 y 16; y «Los tranvías eléctricos en Europa en 1898», *RM*, 1899, p. 176. Como ejemplo de proliferación de literatura sobre tranvías eléctricos en las revistas técnicas en la década de 1890, pueden citarse también los siguientes artículos aparecidos en la *Revista Minera*: «Los tranvías en los Estados Unidos», 1893, p. 46; «El desarrollo de los tranvías eléctricos», 1894, p. 50; «Tranvías eléctricos en Europa», 1895, p. 43; «La estadística de la tracción eléctrica en Europa», 1895, p. 11; «Los ferrocarriles y tranvías eléctricos en Europa en 1896», 1896, p. 66; «La tracción eléctrica en América y en Europa», 1896, p. 187.

⁶⁹ «Los tranvías eléctricos en Bilbao», *RM*, 1894, p. 87; «El primer tranvía eléctrico en España», *RM*, 1895, p. 140; y «El tranvía eléctrico de Bilbao», *RM*, 1896, pp. 26 y 27. Los carriles utilizados para la línea terrestre eran alemanes, sistema Haarmann, así como la red aérea; y el tranvía había sido montado por el ingeniero de la misma nacionalidad, señor Holstein, de la Sociedad General de Electricidad, de Berlín, cuyos representantes en España eran los señores Levi y Kocherthaler, quienes regentaban una sucursal domiciliada en Madrid.

⁷⁰ «Tranvías eléctricos», *RM*, 1896, pp. 103 y 104.

⁷¹ VALENZUELA RUBIO, Manuel: *Art. cit.*, p. 123; LOPEZ GOMEZ, Antonio: *Op. cit.*, pp. 43 y ss. MADRIGAL, José M.: «Tranvía eléctrico de Madrid», *RM*, 1898, pp. 377-380, 389-390, y 411-414.

⁷² «Tranvía eléctrico», *RM*, 1891, p. 10.

⁷³ COMPAÑÍA TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1902*, p. 7. *Vid.* también «Tranvías eléctricos en Gijón», *RM*, 1899, p. 10; «Los planes del Crédito Industrial Gijonés», *RM*, 1900, p. 273; y «Gas y electricidad en Gijón», *RM*, 1900, p. 350, y «Gas y electricidad de Gijón», *RM*, 1900, p. 588.

⁷⁴ COMPAÑÍA TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1904*, p. 6.

⁷⁵ «El tranvía de Gijón se germaniza», *RM*, 1906, p. 615: «La empresa alemana que, como decíamos en uno de los anteriores números, ha contratado por veinticinco años el arriendo de la explotación de los tranvías de Gijón, pertenecientes a una Compañía filial del Crédito Industrial Gijonés, ha tomado posesión del material, dando principio al estudio de las mejoras que consideran necesarias introducir en la red».

la vencida, y el 26 de mayo de 1908 se constituyó la Compañía Arrendataria de los Tranvías de Gijón, filial de la sociedad belga Compagnie d'Electricité Thomson Houston de la Méditerranée, con sede en Bruselas, que finalmente implantaría la tracción eléctrica en los tranvías de Gijón.

1. Sobre el papel del capital belga en los negocios tranviarios en España

Cuando a finales del siglo XIX comienza la electrificación de las primeras redes de tranvías urbanos en España, la mayor parte de las compañías carecían de la capacidad técnica y financiera suficiente para abordar el cambio de tracción. Este suponía siempre un fuerte desembolso, pues era necesario realizar el tendido de la red aérea, la renovación del material móvil, y en muchas ocasiones la de la vía, que o se encontraba en un lamentable estado después de 10 ó 15 años de explotación, o no estaba preparada para la tracción eléctrica. Esta exigía, en efecto, una adecuada soldadura de los carriles, para garantizar el retorno de la energía a su centro generador, cerrándose así el circuito, pues de lo contrario se daba lugar a corrientes erráticas que suponían pérdidas importantes de energía, por tanto en la explotación, y desencadenaban procesos de corrosión en los carriles, por electrólisis.

Era necesaria pues una fuerte inversión en la adquisición de materiales por lo demás encarecidos por el transporte y las tarifas aduaneras, pues habían de ser comprados en el extranjero, ya que en España no se fabricaban⁷⁶. Además no existía en el país personal técnico capacitado para montar una red y para explotarla, por lo que también los técnicos habían de venir de fuera.

En pleno desarrollo económico los principales países de Europa occidental, en una fase caracterizada por el vigor de los procesos de concentración de capital técnico y financiero, el negocio tranviario fue muy pronto monopolizado y convertido en campo favorito de inversiones de la gran banca; y en especial de la banca belga que, en la primera década de este siglo, controlaba las compañías de tranvías de las más importantes ciudades europeas⁷⁷.

La pericia de la banca belga en el negocio de los tranvías, a través de sus relaciones con los productores de material tranviario y con las respectivas bancas nacionales, se tradujo en España en una de-

pendencia casi total de los tranvías electrificados en la primera década de este siglo respecto a sociedades domiciliadas en Bruselas. A través de la constitución de filiales que compraban los activos de las viejas compañías, y los electrificaban para su nueva explotación, o mediante su arrendamiento con el mismo objetivo, la mayor parte de los tranvías españoles fueron campo de inversión de los grupos financieros belgas.

En 1913, las líneas de tranvías de Madrid, salvo las pertenecientes a la Compañía Madrileña de Urbanización y el tranvía de vapor del Pardo, estaban dirigidas y administradas por la Société Générale des Tramways Électriques en Espagne, con sede en Bruselas⁷⁸. En Barcelona, aunque las principales líneas de tranvías urbanos fueron arrendadas en el mismo año a la empresa canadiense Barcelona Traction, Light & Power Company, la Société des Tramways de Barcelona á San Andrés et Extensions, de Bruselas, controlaba un total de 27 km. de tranvías suburbanos⁷⁹.

Y así, la mayor parte de las ciudades españolas tuvieron a Bruselas por capital de sus tranvías, al menos entre 1900 y 1910. A título de ejemplo, en Bilbao, los tranvías dependían de la Société des Tramways de Bilbao; en Murcia, de la Société des Tramways de Murcia, filial a su vez del Trust Franco Belge de Tramways et d'Electricité; en Málaga, la compañía explotadora era filial de la Société Anonyme Unión des Tramways; en Valladolid, la dependencia era de la Compagnie Internationale des Tramways; en Tenerife, de la Société Anonyme des Tramways Electriques de Tenerife et Extensions... La relación podría extenderse a todas las ciudades que entonces electrificaron sus redes, en un magnífico ejemplo de dependencia técnica y económica de uno de los principales centros del capitalismo europeo de la época⁸⁰.

2. La Compañía Arrendataria de los Tranvías de Gijón, filial de la Compagnie d'Electricité Thomson Houston de la Méditerranée

En virtud del mandato para electrificar la red emitido por la junta general de accionistas de 12 de diciembre de 1906, y tras los primeros intentos fallidos, en 1908 la Compañía de Tranvías de Gijón logró interesar en el empeño a una sociedad belga domiciliada en Bruselas, la Compagnie d'Electricité

⁷⁶ En 1904, la producción de carriles para tranvías estaba controlada con rigidez por Inglaterra, Alemania y Bélgica. Vid. «La inteligencia internacional de los fabricantes de carriles», *RM*, 1904, p. 344. En España no se comenzó a fabricar material móvil para tranvías hasta que los talleres Carde y Escoriaza, de Zaragoza abordaron su producción hacia 1906, utilizando equipos eléctricos de la casa Thomson Houston. Vid. «Material de tranvías de construcción española», *RM*, 1907, p. 486.

⁷⁷ «El negocio de los tranvías», *RM*, 1913, p. 380: «...el negocio de tranvías (de ello estamos enterados en España) es la inversión favorita de los capitalistas belgas; los tranvías eléctricos son la especialidad de Bélgica; en todas las naciones del mundo el negocio de los tranvías está en manos belgas; aun en Rusia son belgas los tranvías en todas sus ciudades; los Bancos belgas tienen estudiado este negocio con tal serie de detalles, que admiten y rechazan esta clase de asuntos con un conocimiento y una decisión que sorprenden al mundo banca-

rio. En general, es considerado el negocio como de rendimiento seguro, aunque de rendimiento limitado.»

⁷⁸ «Los tranvías de Madrid», *RM*, 1913, p. 196.

⁷⁹ «Société des Tramways de Barcelona á San Andrés et Extension», *RM*, 1907, p. 222; «Arriendo de los tranvías de Barcelona», «El arriendo de los tranvías de Barcelona por la Canadiense», y «Los tranvías de Barcelona», *RM*, 1913, pp. 95, 120 y 156.

⁸⁰ «Electrificación de los tranvías de Murcia», «Los tranvías de Málaga», «Los tranvías de La Coruña. Otro tranvía que se extranjeriza», *RM*, 1906, pp. 516, 531 y 615. «La Compañía Internacional de Tranvías», «Tranvías eléctricos de Tenerife», «Société des Tramways de Bilbao», «Tramways et electricité de Bilbao», «Los tranvías eléctricos de Galicia», «La Sociedad Unión des Tramways en España», *RM*, 1907, pp. 52, 89, 111, 127, 164 y 209.

Thomson Houston de la Mediterráneo, tal vez a través de los buenos oficios de algún influyente vocal del Crédito Industrial Gijonés, que todavía era propietario de la Compañía.

El origen de esta sociedad con sede en Bruselas era americano, y su presencia en España databa de 1899, año en que se había establecido en Madrid una filial de la sociedad estadounidense Thomson Houston, dedicada a la venta de material eléctrico para minas y tranvías en un momento en que, ante la inminente electrificación de las redes de tracción animal, podía presentarse un mercado amplio y virgen⁸¹.

Poco después, esta sociedad se ramificó en otras dos: la Thomson Houston del Mediterráneo y la Compañía Thomson Houston Ibérica, empresa esta última que en 1905 sería absorbida por la Sociedad Española de Electricidad AEG, dando lugar a la formación de la AEG Thomson Houston Ibérica S.A.⁸². Las masivas inversiones de capital belga en los tranvías españoles debieron colocar muy pronto, si no fue desde su origen, a la Thomson Houston del Mediterráneo bajo la dependencia de Bruselas, y en 1908 esta sociedad tenía su domicilio social en tal ciudad, y su consejo de administración estaba presidido por el senador belga Víctor Fris.

La fórmula a través de la cual la Thomson Houston del Mediterráneo se hizo con el control de los tranvías de Gijón fue a través de la creación de una sociedad interpuesta, la Compañía Arrendataria de los Tranvías de Gijón, cuyo capital fue aportado en su integridad por la multinacional belga. No era la primera vez que utilizaba este método, porque ya en 1900 había arrendado los tranvías de Valencia para proceder a su electrificación y explotación posterior, que al menos continuaba cinco años después⁸³.

La constitución de la Compañía Arrendataria de los Tranvías de Gijón se llevó a cabo en esta ciudad en 26 de mayo de 1908. Su capital social era de 700.000 ptas. distribuidas en 1.400 acciones del mismo valor nominal que las de la Compañía de Tranvías, 1.340 de las cuales fueron suscritas *ipso facto* por la Thomson Houston del Mediterráneo, y las 60 restantes por los seis miembros de su primer consejo de administración, a razón de 10 acciones por consejero. Eran éstos Renato Lagout y de Fougères, ingeniero y vecino de París; Jorge Roussel y Frax, ingeniero y vecino de París; Mauricio Saurel y Gazagne, abogado y vecino de París; Ubaldo Fuentes Birlayn, ingeniero y vecino de Madrid, donde representaba a la Thomson Houston en sus negocios españoles; Luis Belaunde y Costa, propie-

tario y vecino de Gijón, y Alfredo Santos Arana, ingeniero y vecino de Gijón, estos dos últimos en representación de la Compañía de Tranvías de Gijón⁸⁴.

Nombres y vecindades que muestran con claridad la cadena de dependencias existente en el negocio tranviario entre las multinacionales belgas y sus filiales periféricas, en este caso la de una remota ciudad de provincias de un país atrasado, pero hasta donde también llegaban los tentáculos de la máquina financiera alimentada con los buenos luses de oro invertidos en la bolsa de Bruselas.

En virtud del contrato establecido por la nueva Compañía con la propietaria de los tranvías de Gijón, cuya duración era de 30 años desde la inauguración de la explotación eléctrica, la Arrendataria se comprometía a realizar los trabajos de electrificación de la red en un tiempo no superior a 18 meses y a proceder a su posterior explotación; el precio del arrendamiento era un interés de hasta el 5,5% de un capital de 1.325.000 en que estaba valorado el activo cedido por la Compañía propietaria. Esta quedaba autorizada, por otra parte, a disponer de todos los elementos de la tracción animal que quedaran liberados, una vez electrificada la red⁸⁵.

3. La electrificación de la red y su temprana reversión a la Compañía de Tranvías de Gijón

A poco de firmado el contrato de arriendo, cuya duración era de 30 años, dieron principio las obras de electrificación de la red. La línea terrestre apenas sufrió cambios, si acaso una revisión de las uniones de los carriles para evitar las pérdidas de energía. La línea aérea instalada era de doble hilo de contacto, y para su tendido se utilizaron columnas tubulares «Mannesman» y columnas de hierro forjado en forma de T de 9 m. en la zona urbana, y postes de madera de castaño de idéntica longitud en los recorridos más o menos rurales de la red.

Por lo que se refiere al material móvil, se introdujeron 18 coches - motores Thomson Houston, con trole de pértiga deslizante a través de polea, dotados cada uno de dos motores eléctricos de 26 CV. Eran de dos ejes y tenían otras tantas plataformas abiertas de frente curvo; su cabida alcanzaba las 45 plazas, con 30 asientos corridos longitudinales en el interior, paralelos al sentido de marcha. Como material móvil de refuerzo se utilizaron los antiguos carruajes de mulas, que vinieron a servir como remolques. El Thomson Houston era un modelo de coche - motor entonces muy experimentado y resis-

⁸¹ «La Sociedad Thomson Houston», *RM*, 1899, p. 255.

⁸² «La Compañía Ibérica de Electricidad Thomson Houston», *RM*, 1902, p. 207; «La Compañía Thomson Houston Ibérica», *RM*, 1903, pp. 290-291; y «AEG Thomson Houston Ibérica Sociedad Anónima», *RM*, 1905, p. 19.

⁸³ «Los tranvías de Valencia», *RM*, 1900, p. 214; «Tranvías de Valencia», *RM*, 1901, p. 200; y «Tranvías de Valencia», *RM*, 1905, p. 200.

⁸⁴ ACTG: «Escritura de constitución de la sociedad anónima Compañía Arrendataria de los Tranvías de Gijón otorgada por don Ubaldo Fuentes Birlayn», Notaría de

don Marino Reguera y Beltrán, Gijón, 26 de mayo de 1908, fols. 5 vto. y 22.

⁸⁵ ACTG: «Escritura de arriendo otorgada por don Calixto Alvargonzález en representación de la Compañía de Tranvías de Gijón a favor de la Compañía Arrendataria de los Tranvías de Gijón», Notaría de don Marino Reguera y Beltrán, Gijón, 29 de mayo de 1908, fols. 4 vto. y ss. *Vid.* también «Escritura adicional a otra anterior de arriendo, otorgada por la Compañía de Tranvías de Gijón a favor de la Compañía Arrendataria de los Tranvías de Gijón», Notaría de don Marino Reguera y Beltrán, Gijón, 29 de enero de 1909, 46 fols.; en esta escritura se hace una minuciosa descripción de los bienes arrendados.

tente, de difusión generalizada y del que, ya en 1896, existían en servicio más de 7.000 unidades en los tranvías europeos y americanos⁸⁶.

Completadas las obras, el 10 de abril de 1909 se inauguró la tracción eléctrica en la línea de Somió, el 15 de abril en la de La Calzada, y el 30 del mismo mes en la del Llano y en el ramal de la Estación del Norte, a la vez que la Arrendataria se iba haciendo cargo de la explotación⁸⁷.

Que existía una voluntad evidente de recuperar la explotación por parte de la Compañía propietaria lo pone de manifiesto el establecimiento, en el contrato de arriendo, de cláusulas precautorias; así, la que fijaba la subrogación de la explotación no en la compañía matriz, la Thomson Houston, sino en una tercera, la Arrendataria; y la que establecía la domiciliación obligatoria de ésta en Gijón, por más que las reuniones de su consejo de administración pudieran celebrarse, según sus Estatutos, en otra ciudad distinta, es decir Bruselas o París. También puede citarse la obligación estatutaria de que un tercio de los consejeros de la Arrendataria fuesen accionistas de la Compañía de Tranvías de Gijón, con el objeto de fiscalizar la explotación⁸⁸.

No es de extrañar por tanto que muy pronto se iniciasen las gestiones tendientes a la recuperación del pleno dominio de los tranvías de Gijón. Así, en junta general extraordinaria celebrada por los accionistas de la propietaria en 20 de agosto de 1910 se acordó la emisión de 1.840 obligaciones hipotecarias, con la finalidad de reunir capital suficiente para hacer a la Thomson Houston una oferta de compra de las acciones de la Arrendataria; emisión suscrita en muy poco tiempo por los accionistas de la Compañía de Tranvías. La casa matriz cedió finalmente las acciones al 120% de su valor nominal, al precio de 600 ptas. por acción, por lo que después de algo más de un año de explotación y, aparte los beneficios derivados de ésta, había recuperado la inversión y realizado unas ganancias netas de 140.000 ptas.⁸⁹

Cabe pues pensar, ante la falta de interés de la Thomson Houston del Mediterráneo en persistir en la explotación a través de su filial, que este tipo de negocios era práctica habitual por parte de las sociedades inversoras belgas; de suerte que el negocio de éstas era afrontar unas inversiones que la incapacidad técnica y también financiera de las empresas españolas no permitía realizar, y recuperar en su momento la inversión con unos beneficios adicionales derivados del sobreprecio fijado, amén de los obtenidos en la explotación durante el período de vigencia del contrato.

En el ínterin, la Compañía de Tranvías de Gijón había realizado materiales y semovientes proce-

dentos de la tracción de sangre en 79.500 ptas., que se destinaron a amortizar 30 ptas. por acción circulante, lo que supuso una reducción del capital social por el importe de la primera cantidad citada. Ante la quiebra del Crédito Industrial Gijonés, se procedió por otra parte a una reforma de los Estatutos en 1910, declarando la Compañía de Tranvías de Gijón su independencia respecto a cualquier entidad financiera⁹⁰.

IV. LOS TIEMPOS NORMALES DE LA TRACCION ELECTRICA (1910 - 1936)

La etapa enmarcada entre los comienzos de la tracción eléctrica y la guerra civil puede ser definida como una etapa de potenciación del tranvía como instrumento de transporte. Fue sin duda la época en que el tranvía se reveló como el instrumento más adecuado a las necesidades de movimiento surgidas en una ciudad cuyos rasgos básicos estaban ya diseñados al finalizar la primera década del siglo actual. No existía alternativa técnica para el tranvía, y por otra parte los elementos de la red eran entonces modernos, estaban en su fase inicial de vida y no se encontraban sometidos a una brutal sobrecarga como la que en tiempos peores tendrían que soportar.

La electrificación de la red había supuesto, en efecto, una ampliación evidente de la capacidad de transporte del tranvía. En los últimos años de la tracción de sangre se disponía de 27 carruajes, 15 abiertos y 12 jardineras, mientras que la explotación del tranvía eléctrico se inició con 18 automotores, más el parque antiguo de carruajes, que eran utilizados como remolques. Mayor capacidad de transporte por tanto, y mayor elasticidad en su manipulación, circunstancia que podía multiplicar los rendimientos. Así, de los 282.729 km. recorridos en 1904, uno de los últimos años de utilización del tranvía de sangre, se pasó a 424.769 km. en el primer año de explotación de la tracción eléctrica, prueba evidente de la flexibilidad y capacidad de tracción ganadas.

Sin embargo, la modernización de la red no se tradujo de inmediato en una multiplicación del tráfico. Hasta 1918 al menos, las cifras globales de movimiento no se despegaron de las alcanzadas en los primeros años del siglo, cuando la tracción era todavía animal. A partir de 1910 los tiempos no fueron tan boyantes desde luego, pero la población seguía creciendo, como lo refleja el incremento intercensal de 5.572 habitantes entre 1910 y 1920. El movimiento de las líneas del tranvía no crecía sin embargo porque, plausiblemente, se había llegado

⁸⁶ «Los tranvías eléctricos de Thomson Houston», *RM*, 1896, p. 48.

⁸⁷ *COMPañIA DE TRANVIAS DE GIJON: Memoria... 1909*, p. 3. ACTG: «Actas de recepción de las líneas electrificadas por la Compañía Arrendataria de los Tranvías de Gijón», 3 fols.

⁸⁸ ACTG: «Escritura de arriendo...», fols. 4, 9 vto., 19 y 19 vto.

⁸⁹ ACTG: «Escritura de emisión de obligaciones hipotecarias de la Compañía de Tranvías de Gijón», Notaría

de don Marino Reguera y Beltrán, Gijón, 26 de setiembre de 1910, fols. 3 y ss. *COMPañIA DE TRANVIAS DE GIJON: Memoria... 1910*, p. 4.

⁹⁰ *COMPañIA DE TRANVIAS DE GIJON: Memoria... 1909*, p. 7. ACTG: «Escritura de reducción del capital social de la Sociedad anónima denominada Compañía de Tranvías de Gijón», Notaría de don Marino Reguera y Beltrán, Gijón, 2 de noviembre de 1909, fol. 3 vto.; «Escritura de modificación de Estatutos de la Compañía de Tranvías de Gijón», Notaría de don Marino Reguera y Beltrán, Gijón, 17 de setiembre de 1910, fols. 1 vto. y 2 vto.

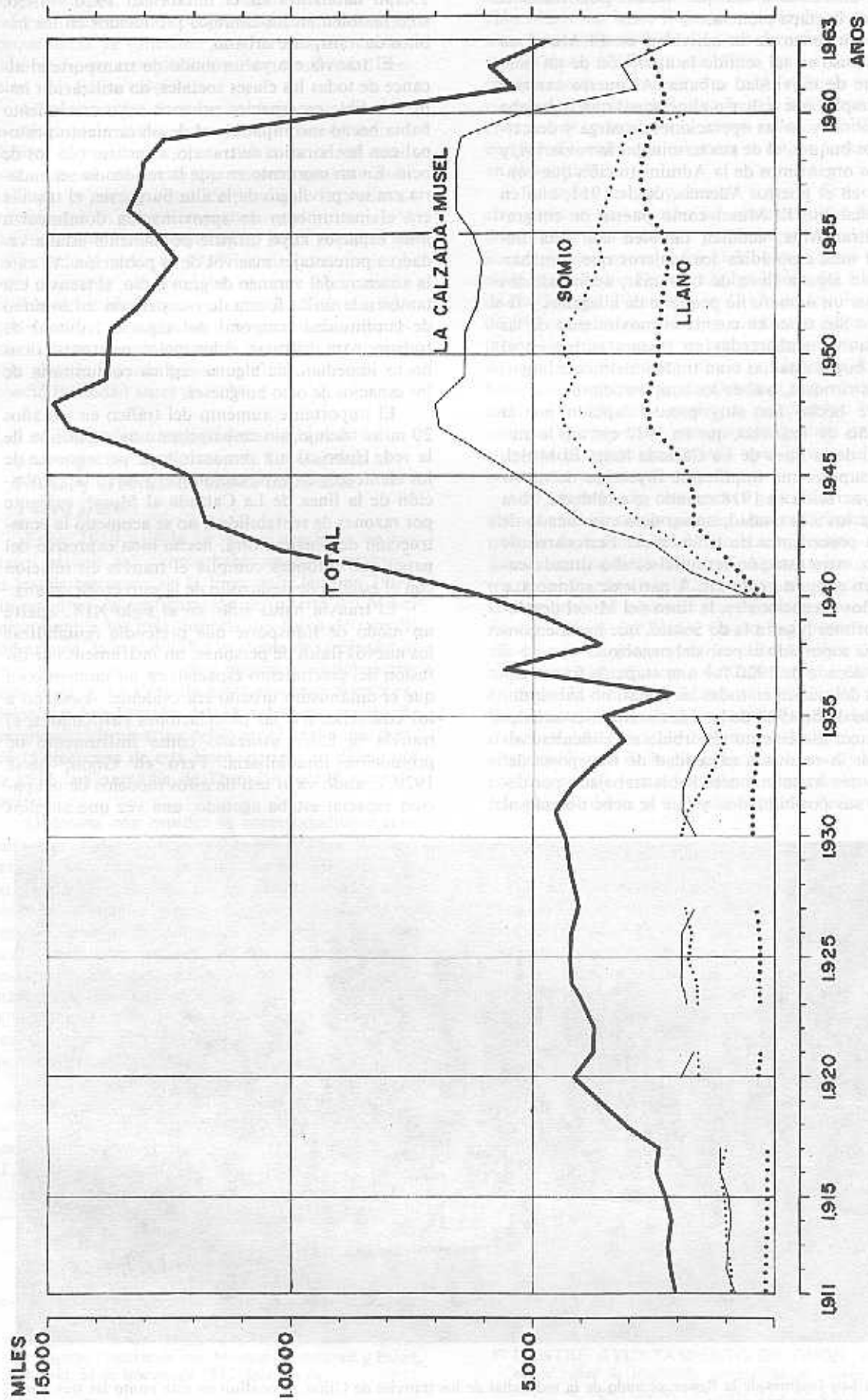


Fig. 17. Movimiento de viajeros de los tranvías de Gijón en la época de la tracción eléctrica.

en ellas al techo de captación de tráfico; en definitiva porque estaban apareciendo focos de movilidad urbana diferentes a los que habían polarizado el tráfico en la etapa pionera.

El comienzo de la actividad en El Musel en 1907 supuso en tal sentido la aparición de un polo creciente de movilidad urbana. Al puerto exterior debía desplazarse a diario el personal que trabajaba en sus obras y en las operaciones de carga y descarga de los buques, el de sus terminales ferroviarias, y el de los organismos de la Administración que concurrían en el puerto. Además, desde 1911, año en que se habilitó El Musel como puerto de emigración ultramarina, acudían también con una frecuencia más esporádica los viajeros que tomaban pasaje en alguna línea de Ultramar, acompañados acaso por un número no pequeño de allegados y familiares. Sin tener en cuenta el movimiento de las tripulaciones embarcadas en buques surtos en el puerto, cuyas estadias eran tradicionalmente largas, el de los curiosos, o el de los simples ociosos.

Este hecho fue muy pronto captado por la Compañía de Tranvías, que en 1912 ejecutó la ampliación de la línea de La Calzada hasta El Musel, lo que supuso una importante inyección de movimiento, acrecida en 1918 cuando se estableció, para desplazarlos a la ciudad, un servicio combinado de viajeros procedentes de la línea del Ferrocarril de Carreño, cuya estación terminal estaba situada entonces en el puerto exterior. A partir de entonces, y salvo años excepcionales, la línea del Musel desplazó del primer lugar a la de Somió, que hasta entonces había soportado el peso del negocio.

La década de 1920 fue una etapa de franca expansión del tráfico en todas las líneas, no habiéndose bajado desde 1924 de los cuatro millones anuales de viajeros. Incremento absorbido sin dificultad alguna por la renovada capacidad de transporte del tranvía, que hasta entonces había trabajado por debajo de sus posibilidades, y que se debe no sólo al

auge de las actividades económicas de la ciudad, proyectado en un crecimiento demográfico de 15.196 habitantes en el intercensal 1920 - 1930, sino también en los cambios producidos en los hábitos de transporte urbano.

El tranvía era ya un modo de transporte al alcance de todas las clases sociales, de utilización imprescindible en espacios urbanos cuyo crecimiento había hecho incompatible el desplazamiento peatonal con los horarios de trabajo, e incluso con los de ocio. En un momento en que la residencia secundaria era un privilegio de la alta burguesía, el tranvía era el instrumento de aproximación dominical a unos espacios cuyo disfrute permanente estaba vedado a porcentajes masivos de la población. Y, ante la ausencia del veraneo de gran radio, el tranvía era también la única forma de escapar con un mínimo de continuidad temporal del espacio habitual de trabajo, para disfrutar, si los meteoros atmosféricos no lo impedían, de alguna réplica comunitaria de los espacios de ocio burgueses.

El importante aumento del tráfico en los años 20 no se tradujo, sin embargo, en una expansión de la red. Hubo, sí, un remozamiento permanente de los elementos en explotación, pero salvo la ampliación de la línea de La Calzada al Musel, evidente por razones de rentabilidad, no se acometió la construcción de ninguna otra, hecho bien expresivo del papel que entonces cumplía el tranvía en relación con el estadio de desarrollo de la estructura urbana.

El tranvía había sido, en el siglo XIX, aparte un modo de transporte que pretendía rentabilizar los nuevos flujos de personas, un instrumento de difusión del crecimiento espacial, en un momento en que el dinamismo urbano era evidente. Asociado a los ensanches o a las parcelaciones particulares, el tranvía se había utilizado como instrumento de promoción inmobiliaria. Pero en Gijón, hacia 1920, cuando ya el uso de estos modelos de ocupación espacial estaba agotado, una vez que amplios



Fig. 18: Los Jardines de la Reina, el nudo de la red radial de los tranvías de Gijón, al confluir en este punto las tres líneas que formaban aquella.

sectores de la ciudad permanecían sin ocupar, en una situación de expectativa y bien controlados por sus propietarios, carecía de sentido utilizar el tranvía como herramienta de promoción inmobiliaria, porque había ya suficiente suelo urbano en «barbecho social» en una situación de accesibilidad respecto a las líneas existentes.

Las compañías de tranvías dirigieron entonces sus miras hacia su propio negocio, tratando de rentabilizar al máximo las inversiones en la red, antiguas y nuevas, de suerte que cuando se abren nuevas líneas es porque el tráfico previsible va a permitir recuperar en poco tiempo la inversión inicial. Y esto fue lo que ocurrió en Gijón, hasta el punto de que cuando a partir de 1933 la crisis económica y social existente se proyectó en una disminución sensible del tráfico, la Compañía de Tranvías respondió reduciendo el servicio y economizando recursos, entre ellos de personal; posición que provocaría uno de los más graves conflictos sociales que conoció la ciudad antes de 1936.

1. Las limitadas ampliaciones de la red: La prolongación de la línea de La Calzada al Musel y el ramal de enlace de la calle Pedro Duro

Entre 1910 y 1936 la red se mantuvo, en sus rasgos básicos, tal y como había quedado establecida tras la ejecución de la línea del Llano en 1905. Sin embargo, la configuración del puerto del Musel como uno de los más importantes focos de movilidad urbana, la rentabilidad evidente de la captación de su tráfico, impulsó muy pronto la prolongación de la línea de La Calzada hasta el nuevo puerto exterior. La habilitación del Musel como puerto de emigración ultramarina debió ser el hecho que decidió la ejecución de esta línea, porque en diciembre de 1911 la Compañía de Tranvías acordó su realización.

Obtenida con rapidez la correspondiente concesión, en los primeros meses de 1912 se llevó a cabo la instalación de la línea. La terrestre utilizando carriles de garganta *Phoenix*, idénticos a los existentes en la mayor parte de la red, y la aérea a través del tendido de doble hilo de cobre ranurado desde perchas sostenidas por postes de madera de castaño. En esta ocasión, la unión de los carriles se hizo por soldadura *Thermidtz*, sistema con el que a la vez que se obtenían economías en el consumo de energía se evitaba el traqueteo de los coches por la flexión de las uniones hechas con eclipses⁹¹.

Con una longitud de 2.100 m., la nueva línea empalmaba con la de La Calzada en su punto terminal, en Cuatro Caminos, y se dirigía por la margen izquierda de la Gran Vía al Musel hasta llegar al puerto, disponiendo de dos apartaderos para la

regulación del tráfico⁹². En 1916, para dar un mejor servicio a quienes acudían a embarcar, se prolongó la línea en 1.200 m. a través del frente de la Estación Marítima hasta llegar al muelle de atraque de trasatlánticos; este último tramo revertiría a la Junta de Obras del Puerto en 1921, que a cambio se comprometía a construir a su cargo el bucle necesario para el servicio de los coches de la Compañía, y el ramal de enlace con la nueva estación del Ferrocarril de Carreño que entonces se estaba levantando en el puerto⁹³.

De todos los proyectos de arrastre de mercancías, el único que al cabo fue ejecutado, por la facilidad de su realización y por haberse llegado a un acuerdo con el usuario, fue el del ramal que a través de la calle Pedro Duro unía las líneas del Llano y de La Calzada. Ejecutado en 1912 con una longitud de 140 m., por este ramal se conducían hasta la estación del Norte, para su embarque, los productos de la fábrica de Orueta, desde el Llano de Arriba, habiéndose comprometido Orueta a suministrar un mínimo de 500 tm. anuales de mercancías. Nuevo servicio que provocó, como veremos, una peculiar ampliación del parque móvil, ante la necesidad de contar con vagones de carga⁹⁴.

El trazado de este ramal permitió, una vez abandonado su uso originario, una modificación del trazado de la línea del Llano. La operación de reforma interior iniciada por el Ayuntamiento en la plaza del Carmen en 1929 para su ampliación, fue la ocasión para suprimir el enojoso tramo originario de la línea del Llano. Como la supresión de la vía en aquella plaza y en la calle Álvarez Garaya no le suponía perjuicio a la Compañía, a partir de entonces la línea del Llano se desvió por Pedro Duro hasta la calle del Marqués de San Esteban, y a través de ésta hasta los Jardines de la Reina, sobre el tramo inicial de la línea La Calzada - El Musel, con lo que este espacio contiguo a los muelles locales se convirtió en el nudo del conjunto de la red⁹⁵.

2. Proliferación de proyectos no ejecutados

Ante el desplazamiento del tráfico portuario hacia El Musel, ya en 1912 la Compañía de Tranvías acordó dejar en suspenso las concesiones de líneas que, desde comienzos de siglo, pensaban trazarse en torno a los muelles locales como foco de un tráfico importante; tal la proyectada entre el barrio del Carmen y el antepuerto, el establecimiento de nuevos apartaderos en las estaciones de ferrocarril para el servicio de arrastre de mercancías, o el trazado de una doble vía en la calle del Marqués de San Esteban; obra esta última para la que se había pedido presupuesto a la proveedora habitual de columnas de hierro, la Mannesmannröhren Werke de Düsseldorf, con el objeto de adquirir 15 unidades

⁹¹ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1912*, p. 4.

⁹² ACTG: «Escritura de concesión de un tranvía eléctrico desde La Calzada al Puerto del Musel por la Dirección General de Obras Públicas a la Compañía de Tranvías de Gijón», Notaría de don Manuel de Bofarull y Palau, Madrid, 23 de febrero de 1912, fols. 1 y ss.

⁹³ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...*

1916, p. 3. IDEM: *Memoria... 1921*, p. 9. «Ferrocarriles y tranvías», *RM*, 1915, p. 381.

⁹⁴ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1912*, p. 5.

⁹⁵ ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE GIJÓN: *Algunas notas sobre la evolución progresiva de Gijón en un cuarto de siglo*, Gijón, 1947, pp. 45 y 49. COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1929*, p. 6.

de doble tendido eléctrico y farolas adosadas de emplazamiento central⁹⁶.

La concesión que por el contrario, se obtuvo, en setiembre de 1912, fue la de la prolongación de la línea de La Calzada desde Cuatro Caminos hasta la fábrica de Hilados y Tejidos, siguiendo la carretera de Avilés. En este sector de La Calzada se habían establecido en el cambio de siglo una serie de importantes empresas industriales que eran un foco potencial de tráfico. Pero, a pesar del interés de los vecinos y de las empresas, la rentabilidad de la línea no debía de estar muy clara, porque en junta general extraordinaria de accionistas de 9 de julio de 1914 se rechazó con carácter definitivo este proyecto, siguiendo las recomendaciones de los técnicos de la Compañía, que indicaban «que la vida más próspera de nuestro tranvía como tráfico de viajeros es muy anormal, debiéndola casi exclusivamente al esparcimiento festivo de la clase media a los alrededores de la población»⁹⁷.

El impulso notorio adquirido por el tráfico a principios de los años 20, con cifras próximas a los cuatro millones de usuarios anuales, resucitó la intención de construir nuevas líneas; proyectos premonitorios por cierto, porque 40 años después las líneas de autobuses seguirían idéntico trazado. La primera proyectada, cuyos antecedentes se remontan a principios de siglo, recorría el frente marítimo del Ensanche, seguía por la carretera del Piles hasta Villamanín, y desde aquí arrumbaba a Cabueñes; se aseguraba que tal línea «en el verano sería de excelentes resultados, pero su explotación en la temporada invernal sería tan reducida que no alcanzaría a sufragar los gastos de la misma», razón por la que se solicitaba el concurso financiero de los propietarios beneficiados con su trazado⁹⁸.

Otros dos proyectos pretendían continuar la línea del Llano. Uno de ellos desde su terminal hasta Mareo, cuyo recorrido revalorizaría sobremedida el precio del suelo en esta zona⁹⁹; y el segundo hasta el cementerio de Ceares a lo largo de un pequeño tramo de 500 m., con lo que se cubriría el servicio de los duelos, que hasta entonces se desplazaban en coches de punto, «si el Ayuntamiento a su vez pro-

longase este cementerio hacia abajo y abriera una entrada por esa parte»¹⁰⁰.

A partir de la misma línea del Llano, pero en esta ocasión desde el apartadero de la Puerta de la Villa, se proyectaba una cuarta línea de 3 km. que recorriese la carretera de Oviedo hasta Pumarín, «dando servicio a una barriada muy populosa y siendo de esperar cooperasen en la empresa los propietarios del mismo Pumarín y hasta algunos de Tremañes a quienes alcanzarían los beneficios de esa línea»¹⁰¹.

Se pretendían resucitar finalmente los proyectos de arrastre de mercancías entre fábricas, estaciones de ferrocarril y puerto. En este sentido, se había elaborado en 1915 un proyecto de arrastre de mercancías solicitado por la fábrica de Moreda, que pretendía desplazar a través del tranvía 90 tm. diarios de escombros desde la fábrica a las proximidades del monte Coroña, en El Natahoyo, donde estaba localizada la escombrera. Pero tal proyecto no debió hacerse viable a pesar del interés que la Compañía de Tranvías tenía en aumentar el tráfico de mercancías, pues «con constante coeficiente de explotación se mantiene el tráfico en su máximo, que es lo contrario que nos ocurre con la explotación de viajeros»¹⁰².

De este abanico de proyectos no se realizó ninguno, a pesar de las invitaciones de la Compañía a la participación, porque las inversiones exigidas por cada uno de ellos no eran recuperables a corto plazo por la sola explotación de su tráfico, por otra parte muy aleatorio. En este momento, la posibilidad de utilizar el tranvía como instrumento de promoción de suelo urbano había pasado, y de ahí la reiterada invitación de la Compañía a que invirtiesen los propietarios directamente beneficiados por el trazado de las líneas. Con todo, todavía en 1935, se pensaba establecer una línea que, a través del Muro de San Lorenzo, desembocase en los merenderos de Casablanca¹⁰³.

3. El incremento global del volumen del tráfico. Las peculiaridades de las líneas

Entre el comienzo de la tracción eléctrica y la

⁹⁶ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1912*, p. 5. ACTG: «Expediente de la Doble Vía en Marqués de San Esteban», Cartas dirigidas al cónsul alemán en Gijón, Alejandro Jaenicke, por la casa Mannesmannröhren Werke, de Düsseldorf, en 23 de noviembre de 1911 y 6 de diciembre de 1911; y carta de 9 de diciembre de 1911 del cónsul alemán al director de la Compañía de Tranvías, José Luis Alvargonzález Caso, remitiéndole la correspondencia recibida.

⁹⁷ ACTG: «Expediente del Ramal de La Calzada a Hilados y Tejidos. Informe de la ponencia encargada de estudiar la prolongación del Tranvía desde La Calzada a Hilados», fol. 6.

⁹⁸ «Es bien seguro que esta línea traería como consecuencia la construcción de viviendas a lo largo de su recorrido, pero no parece justo que nuestra Compañía se lance a la implantación de esta vía sabiendo de antemano que durante un cierto período sería de rendimientos muy escasos, y que, entretanto, los propietarios sin exposición para sus intereses se encontrasen automáticamente con el valor de sus fincas considerablemente aumentado». COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1923*, p. 7.

⁹⁹ «Las consideraciones que llevamos hechas respecto a la ventaja que obtendrían los dueños de terrenos lindantes en la carretera del Piles a Somió, al establecerse en ella el servicio de tranvías, son de absoluta aplicación al trayecto de la línea que va desde el Llano a Mareo. Buena prueba de ello es que numerosos propietarios de Roces, La Pedrera y Mareo se han dirigido a nosotros solicitando se construya y manifestándose dispuestos a contribuir en alguna forma a su construcción.» *Ibidem*, p. 8.

¹⁰⁰ *Ibidem, ibidem*.

¹⁰¹ *Ibidem, ibidem*.

¹⁰² ACTG: «Proyecto de arrastre de mercancías a la fábrica de Moreda», 3 de diciembre de 1915, 5 fols.

¹⁰³ ACTG: «Libro de Actas de la Compañía de Tranvías de Gijón nº 13 (1933 - 1953)», sesiones de 30 de julio y 30 de agosto de 1935, fols. 56 y 57 vto.

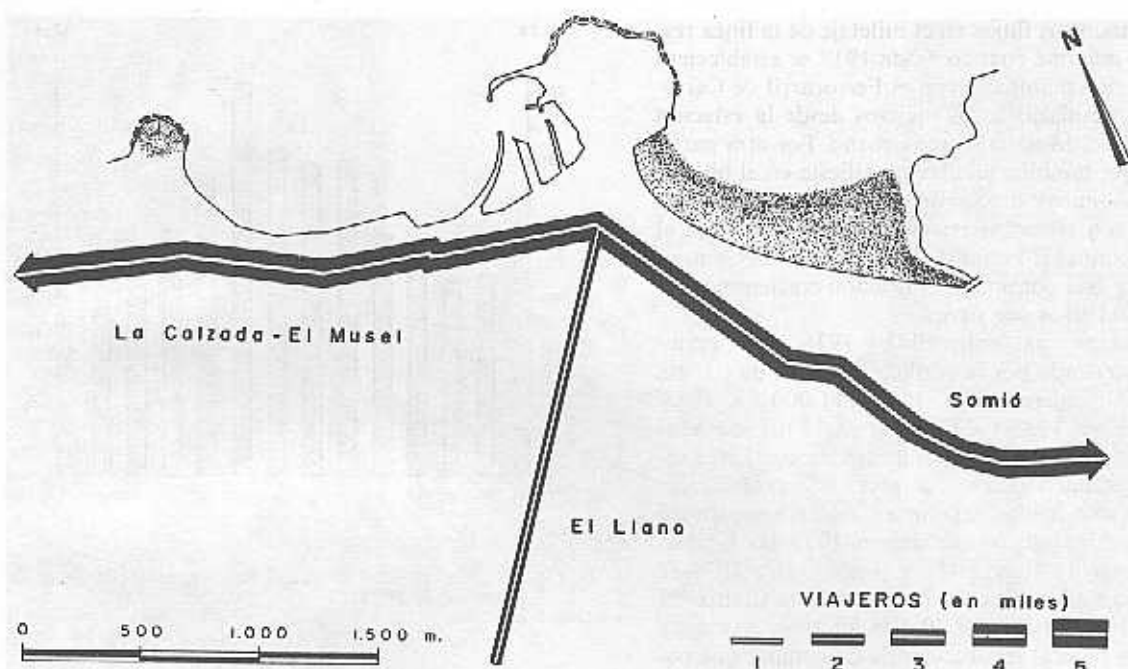


Fig. 19. Intensidad diaria media por línea (incluidos los dos sentidos) de los tranvías de Gijón, 1931.

guerra civil, el movimiento de la Compañía de Tranvías atraviesa por tres etapas bien definidas. Extiéndese la primera hasta 1918, presentando esta fase inicial una continuidad manifiesta en relación con los últimos años de la tracción de sangre, con cifras anuales de usuarios que sobrepasan los dos millones sin llegar a alcanzar los dos y medio, en consonancia con la atonía del desarrollo económico de la ciudad y de su escaso vigor demográfico.

De los 2.039.000 viajeros de 1911 se pasa a 2.164.000 en el año siguiente y a 2.202.000 en 1913, cifras que sin duda reflejan el aporte inicial de la línea del Musel. El estallido de la guerra europea, con la disminución del tráfico de vapores carboneros y la paralización del movimiento trasatlántico se tradujo en un bajón del billeteaje, recuperado poco a poco en los años siguientes¹⁰⁴. Se alcanzaron así los 2.485.000 usuarios en 1916, pero la huelga general de 1917, que en Gijón se prolongó entre el 13 de agosto y el 16 de setiembre, afectando al periodo más crítico de la explotación, provocó una pérdida de 94.000 billetes¹⁰⁵.

En esta fase inicial de la tracción eléctrica todavía la línea de Somió sigue ocupando el liderazgo de la explotación, aunque ya en 1916 y 1917 será sobrepasada en movimiento por la del Musel; a partir de entonces quedará de forma permanente en segundo lugar, ocupando un tercer lugar que nunca dejará la línea del Llano, que en esta primera etapa

aparece con tráficos que no sobrepasan los 200.000 billetes anuales.

A partir de 1918 se abre un ciclo de expansión permanente del tráfico, salvo retrocesos episódicos, que durará hasta 1931. Es un momento de desarrollo económico en la ciudad, con implantación de nuevas empresas industriales y una expansión notable del tráfico marítimo; por ello es también la década de 1920 una época de crecimiento demográfico, con 15.196 habitantes ganados en el intercensal. De los 3.129.000 viajeros de 1918 se saltará así a 4.139.000 en 1920, a los 4.258.000 de 1925 y a la cifra máxima de 4.556.000 en 1931; aumento sostenido que sin embargo no tiene un carácter lineal, y encubre retrocesos inducidos por la regresión económica o el estallido de conflictos sociales.

Por ejemplo la baja de movimiento de los años 1921 - 1922, con descensos de billeteaje del orden de las 400.000 unidades en relación con 1920, sólo se explica por la crisis que hubo de afrontar la minería del carbón ante la normalización del mercado internacional después de la guerra europea, con la consiguiente recesión en el tráfico marítimo del Musel; o la venta en menos de 173.000 billetes en 1927 respecto a 1926, explicable por la fuerte competencia que la inauguración de una línea de autocar introdujo en el tranvía del Musel en el primer año citado¹⁰⁶.

Son los años 20 la etapa en que El Musel se convierte en el principal foco de movilidad urbana,

¹⁰⁴ «Con motivo de la guerra se retrajo la afluencia de viajeros en los últimos meses de verano, época que nutre nuestros ingresos, y se paralizó por completo el tráfico de nuestros puertos con el extranjero y la concurrencia de los buques trasatlánticos que producen el principal movimiento en la línea del Musel. Pero donde la baja se hizo más sensible fue en la línea del Musel, porque la huelga, la disminución del tráfico de los vapores carboneros y la paralización del movimiento trasatlántico ocasionaron una crisis de trabajo en aquel puerto, que restó gran contingente de viajeros a nuestros tran-

vías. Sólo en el mes de Julio se registró aumento de viajeros, con motivo de la estancia en el Musel del buque de guerra "España", al que acudieron en varios días gran número de visitantes.» COMPAÑIA DE TRANVIAS DE GIJON: *Memoria... 1914*, pp. 3 y 4.

¹⁰⁵ COMPAÑIA DE TRANVIAS DE GIJON: *Memoria... 1917*, p. 3.

¹⁰⁶ COMPAÑIA DE TRANVIAS DE GIJON: *Memoria... 1927*, p. 3.

proyectando sus flujos en el billeteaje de la línea respectiva; máxime cuando desde 1917 se estableciera un servicio combinado con el Ferrocarril de Carreño para desplazar a sus viajeros desde la estación terminal del Musel al casco urbano. Por otra parte, se produce también un alza manifiesta en el billeteaje de las líneas de Somió y El Llano, reforzada aquélla con reclamos estacionales que impulsan el tráfico, como las Ferias de Muestras de los Campos Elíceos, y ésta por una densificación creciente de los espacios obreros que sirve.

La etapa final, entre 1932 y 1936, es un periodo caracterizado por la pérdida creciente de tráfico: 4.235.000 viajeros en 1932, 3.711.000 en 1933, 3.506.000 en 1935 y 2.084.000 en 1936. Son años azotados por la crisis y salpicados de conflictos sociales que repercuten con dureza en la explotación: en 1932 una huelga general en diciembre paralizó el tráfico durante ocho días, en 1933 las huelgas afectaron a 16 días de la explotación; y 1934 se abrió con una huelga del personal de la Compañía que se prolongó durante 40 días, sin tener en cuenta la huelga general revolucionaria de octubre que paralizó la explotación durante todo el mes¹⁰⁷.

Quizá la línea más golpeada por la crisis de los años 30 haya sido la que comunicaba la ciudad con sus más importantes centros de trabajo, entre ellos el puerto del Musel, pues entre 1932 y 1934 hubo en ella un salto en menos de 529.000 billetes. Pero el retroceso se generalizó a todas las líneas, incluso a aquélla que cubría los desplazamientos más imprescindibles, por ser área residencial de una fracción importante de la población, la del Llano; en la línea de Somió, el salto entre 1932 y 1934 fue de 405.000 billetes de menos, lo que prueba que ni los tiempos ni los ánimos estaban para muchas expansiones festivas y veraniegas.

A. Una marcada estacionalidad en la línea de Somió

Durante la época de la tracción de sangre, la línea de Somió fue la que soportó el peso masivo del movimiento de la Compañía, hasta 1895 porque fue la única, y a partir de esa fecha porque los flujos generados por El Natahoyo y La Calzada, a pesar de su carácter cotidiano, no tenían la potencia de los originados por Somió. Y fue así porque, en el último tercio del siglo XIX, la burguesía gijonesa desarrolló una estrategia consciente para hacer de esa parroquia rural un espacio destinado a su residencia secundaria, y para explotarlo como espacio de ocio, para lo cual precisaba de un instrumento de transporte que fue el tranvía.

No es de extrañar por tanto que esta línea siguiera ocupando, después de electrificada la red, el primer lugar en los estadillos de movimiento de la Compañía. En la década de 1910 su tráfico fue creciendo de forma gradual, y hasta 1915 todavía ocupó el primer lugar de la explotación, absorbiendo porcentajes en torno al 45% del total, lo que suponía cifras absolutas algo superiores al millón de usuarios.

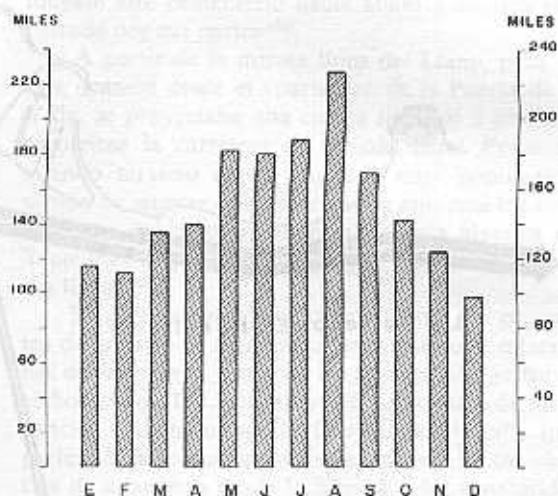


Fig. 20. Movimiento mensual de viajeros en la línea de Somió, 1931.

A partir de 1920 su tráfico siguió creciendo, como el del conjunto de la red, aunque en esta ocasión absorbiendo porcentajes menores, del orden del 40% del total, por detrás ya de la línea del Musel; antes de la guerra civil, el billeteaje máxime se alcanzó en 1930, con 1.954.000 unidades, cifra que supuso doblar el tráfico de 15 años antes. El último año citado marcó el punto de inflexión, porque en los siguientes el tráfico empezó a caer de forma muy acusada, destacando el salto, en menos, de 300.000 billetes entre 1931 y 1932, que se debió al efecto disuasorio de un aumento de tarifas para contener la baja en la recaudación del conjunto de la red¹⁰⁸.

Esta línea estuvo marcada, desde sus orígenes, por una acusada estacionalidad, de suerte que los meses de julio, agosto y setiembre eran siempre los de más tráfico. Estacionalidad disimétrica en relación al resto de los meses del año, porque en tanto que desde la primavera al verano el aumento de movimiento se iba haciendo gradual, la llegada del equinoccio de otoño traía consigo una mengua radical del movimiento. El acortamiento sensible del número de horas de luz, y lo desapacible del tiempo, disuadían de la utilización de la línea, salvo a los residentes en Somió. En 1930, el año de más tráfico, la diferencia entre el mes de menos movimiento, diciembre, y el de más, agosto, fue de casi 200.000 billetes. Por otra parte, entre setiembre y octubre hubo una diferencia de 55.000 billetes a favor del primero, en tanto que esa diferencia fue de sólo 18.000 entre junio y julio.

La estacionalidad de la línea había sido provocada desde sus orígenes, y desde luego se siguió reforzando tiempo después. Se ha indicado ya que la primera parte de esta línea se ejecutó en 1890 en relación con la promoción de un espacio de ocio, formado por los Campos Elíceos y la plaza de toros, en un momento en que el tranvía era todavía un

¹⁰⁷ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1932*, p. 7. IDEM: *Memoria... 1933*, p. 6. IDEM: *Memoria... 1934*, pp. 3-4.

¹⁰⁸ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1932*, p. 6.

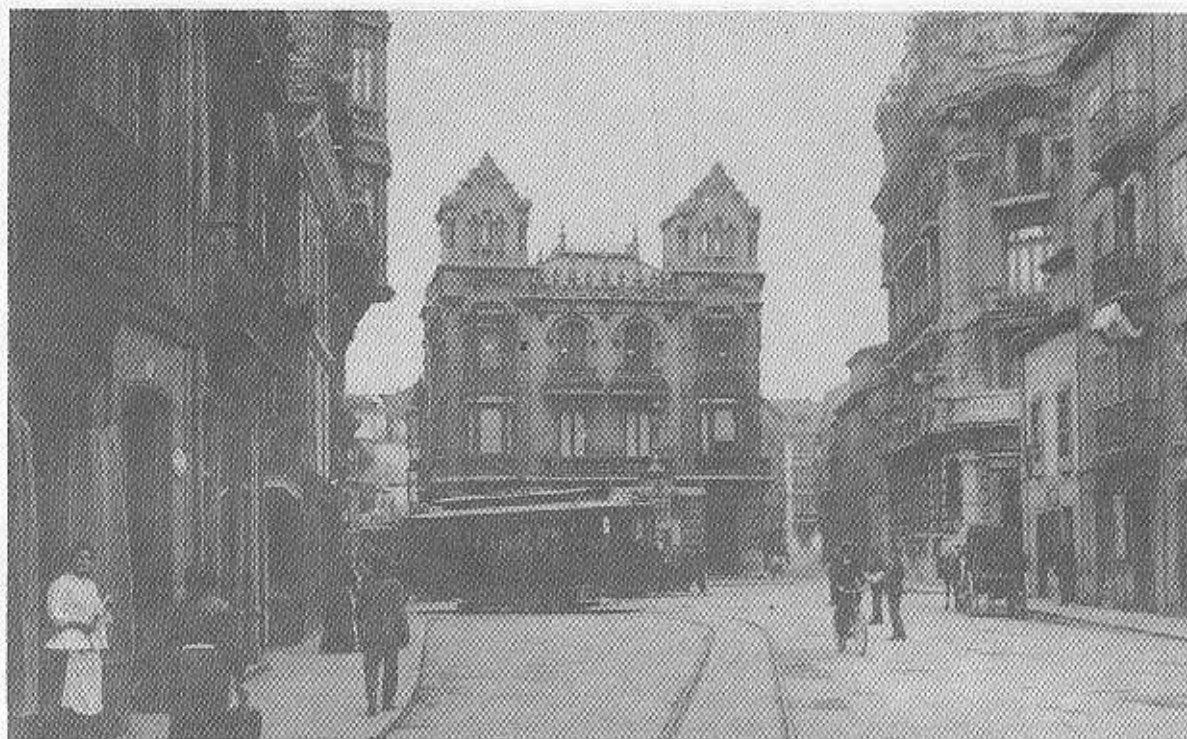


Fig. 21. El tranvía de tracción eléctrica entrando en la calle de los Moros, en la ciudad histórica, en su recorrido a través del tramo inicial de la línea de los barrios residenciales.

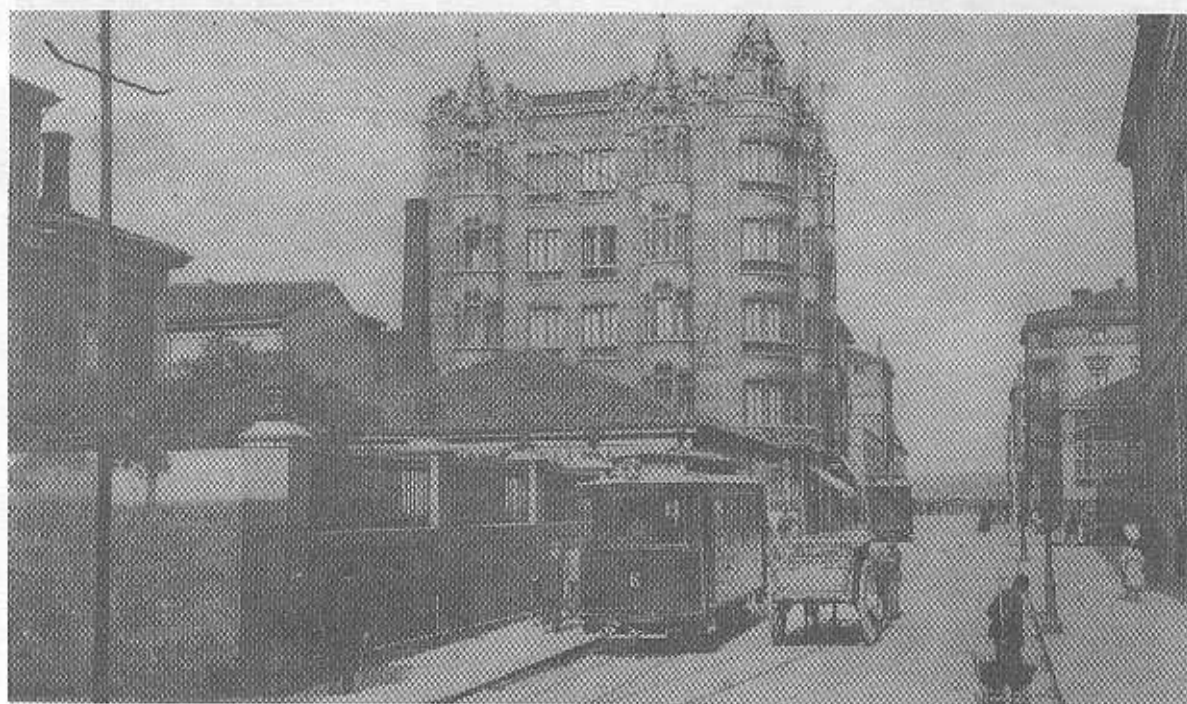


Fig. 22. Los primeros Thomson Houston de tracción eléctrica, con trole de pértiga, a la altura del apartadero de la calle Jovellanos, en la ciudad histórica.

lujo para porcentajes masivos de la población, y por tanto objeto sólo de un gasto extraordinario; del gasto que suele hacerse para romper la monotonía del horario cotidiano, como el acudir a un espectáculo, cuyo lugar, día y hora son fijados por otros, por quienes lo organizan en su provecho, como es natural.

Prolongada la línea hasta Villamanín, se siguió

propiciando la existencia de lugares de parada que justificasen la realización del viaje para sectores numerosos de población que desde luego no tenían en Somió su residencia; o se potenció los ya existentes, como había ocurrido en 1899 con la celebración de la Exposición Regional en los Campos Eliseos, o como ocurriría entre 1924 y 1930 con la ejecución de las Ferias Regionales de Muestras en el mismo



Fig. 23. Un Thomson Houston, con jardinera, en la parada de la plaza de San Miguel.

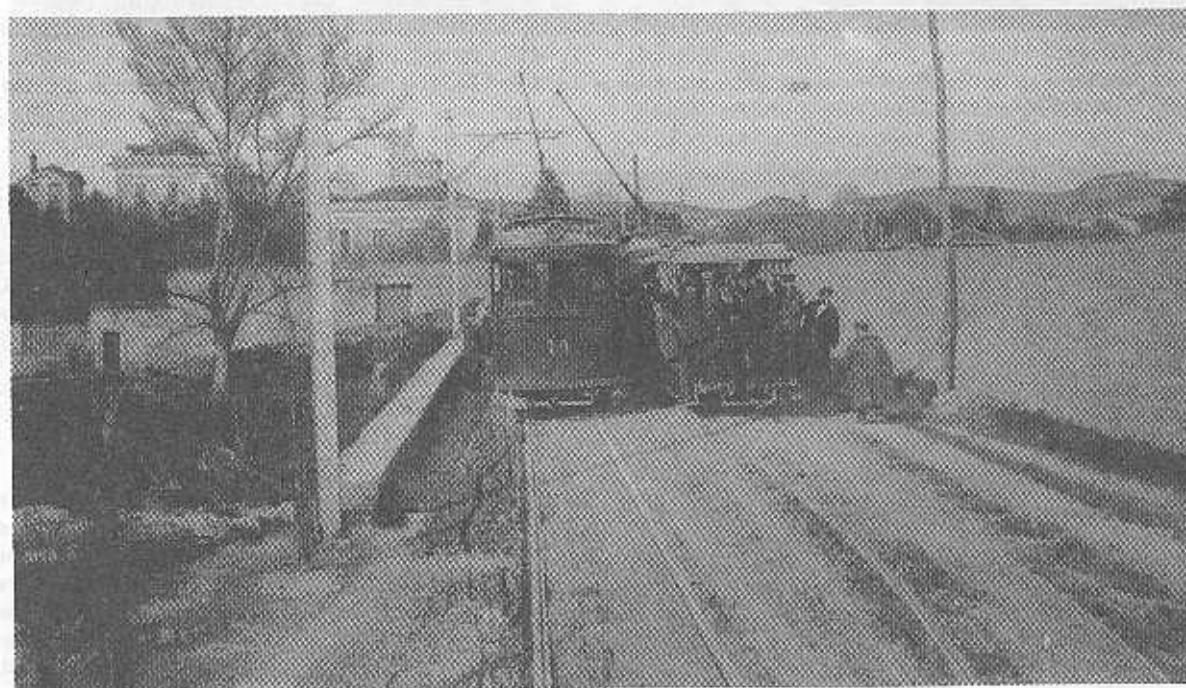


Fig. 24. Dos coches motores cruzándose en el apartadero de Fontania, en la línea de Somió.

recinto. Con todo, a la Compañía de Tranvías le interesaba más desplazar al usuario hasta el final de la línea, con el objeto de percibir la tarifa más alta, porque en caso contrario la explotación rendía menos utilizando los mismos medios.

Razón por la que, llegado el estío, anunciaba a bombo y platillo en las plataformas de sus coches la celebración de las benéficas giras de Paz y Caridad en los jardines de la quinta de Peláez, posesión de 2,49 Has. situada muy cerca del final del trayecto, flanqueada por el camino de Villamanín a la iglesia

parroquial de Somió y por la carretera del Piles al Infanzón, entonces camino vecinal.

Esta quinta había sido comprada en 1867 al marqués de la Ribera del Tajuña por un indiano originario de Cangas de Onís, Ramón Peláez Pares, cuya familia, desde la primera década de siglo y dos veces al año, abría graciosamente las puertas de su posesión en pro de los dolientes y para público solaz, siguiendo acaso los benéficos usos y costumbres de la aristocracia británica¹⁰⁹.

Lo cierto es que la institucionalización de estas

¹⁰⁹ LORENZO SOMONTE, Bonifacio: «Adios, Somió Park, adiós», *El Comercio*, Gijón, 31 de julio de 1977, p. 12.

giras, que reunían a lo más y menos granado del verano local, acabó desembocando en 1926 en el arrendamiento de gran parte de la finca para dedicarla a merendero, siendo bautizado con el nombre de Somió Park. Se abría el establecimiento el domingo de resurrección y se clausuraba en la fiesta del Rosario, que en Somió se celebraba el segundo domingo de octubre; de suerte que entre el equinoccio de primavera y el de otoño, por el precio de una peseta los caballeros y gratis las señoras y los niños, el pueblo de Gijón podía disfrutar de un hermoso parque inglés que, faltando en la ciudad, estaba emplazado sin embargo al final de la línea del tranvía.

En Somió Park se siguieron celebrando hasta la guerra civil las giras de Paz y Caridad, amén de otras celebraciones y festejos, como la verbena del Carmen, que eran reclamo de numerosa y variopinta clientela. El uso cotidiano durante la temporada aparecía asegurado, cuando acompañaba el tiempo, por la presencia masiva de buenos padres de familia que, mientras mantenían bajo su campo visual a la prole, fácil de controlar en un espacio cercado, recordaban acaso sus años mozos sobre un césped siempre verde y mullido. Personas de distinto sexo, pero de otra edad y estado civil, debían coger también el tranvía de Somió durante el verano y hacer el recorrido hasta el final de la línea, aunque presumiblemente para perderse por las veredas del nutrido viario de la parroquia.

Esta finca, bárbaramente destrozada no hace mucho, marcaba así la vida cotidiana de la población durante el verano, y se convirtió en el motor del tráfico mayoritario de la línea de Somió. Pues el restante, como se ha indicado, era un movimiento de residentes, que fue creciendo con cuentagotas a medida que aumentaba el número de quintas y cha-

lets construidos en las inmediaciones de la línea del tranvía.

B. *La dependencia de las actividades portuarias en la línea Natahoyo - La Calzada - El Musel*

Aunque después de su prolongación hasta El Musel en 1912 esta línea siguió cubriendo el desplazamiento a los barrios obreros, donde estaban las más importantes fábricas, o desde aquéllos al centro de la ciudad, lo cierto es que la potencia del puerto del Musel como polo inductor de movimiento condicionó en adelante el tráfico de la línea, de manera que cualquier acontecimiento que afectaba al puerto se traducía en un aumento o decremento del billeteaje del tranvía.

La llegada del tranvía al Musel trajo consigo, en efecto, un aumento inmediato de los usuarios, pues entre 1911 y 1912 se ganaron 124.000 billetes, alcanzándose en el último año citado un total de 970.000. Esta cifra decreció sin embargo en los años siguientes; en 1913 por la catástrofe del mes de febrero, en que se produjo una voladura incontrolada que paralizó la actividad en el puerto durante más de una semana y por la existencia de varias huelgas¹¹⁰. Pero la disminución de 1913 fue pequeña en relación con la de 1914, el año del estallido de la guerra europea, que supuso un parón del tráfico marítimo e hizo descender el número de viajeros del tranvía hasta 915.000.

La recuperación de la actividad marítima, con las exportaciones masivas de carbón inducidas por la guerra, impulsó muy pronto la recuperación del movimiento en el tranvía, máxime cuando en 1917 había dado comienzo el servicio combinado con el

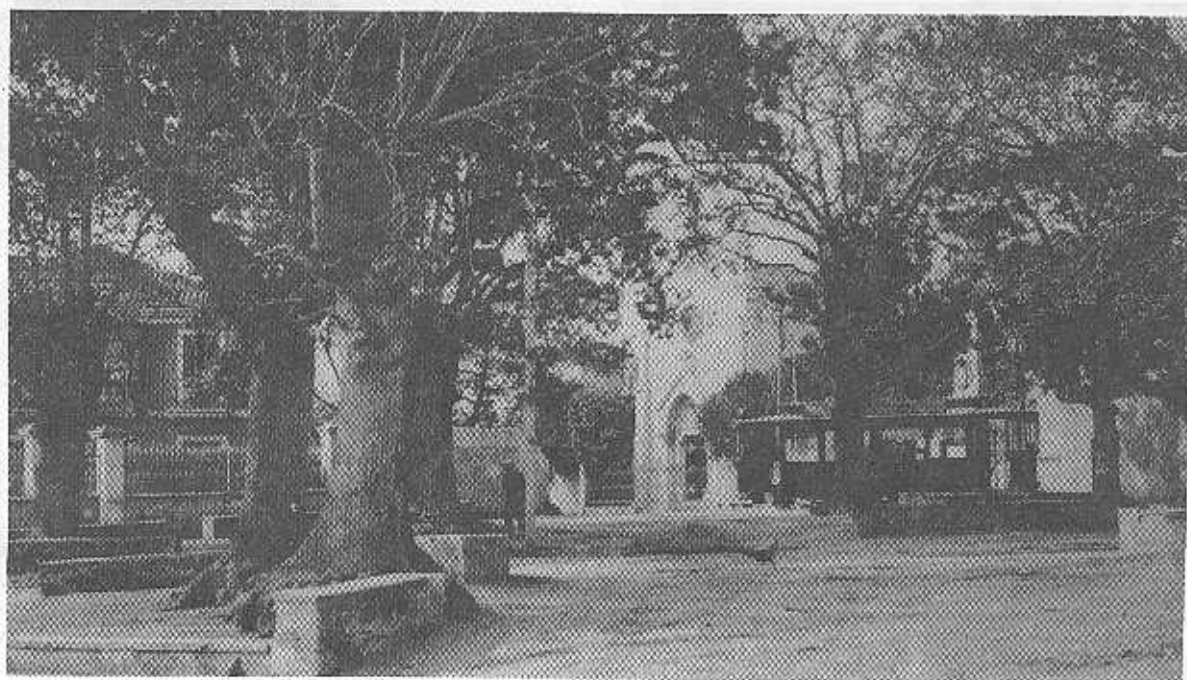


Fig. 25. El hué de Villamanín, punto terminal de la línea oriental del tranvía, con un coche motor iniciando el retorno.

¹¹⁰ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memo-
ria... 1913*, p. 3.

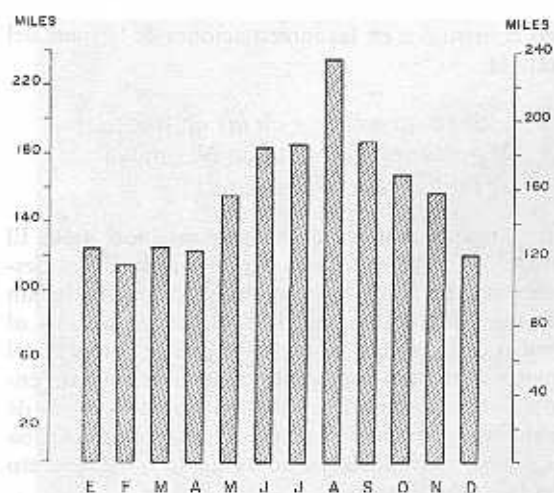


Fig. 26. Movimiento mensual de viajeros en la línea de La Calzada - El Musel, 1931.

Ferrocarril de Carreño. Se alcanzaron así los 2.011.000 viajeros en 1920; pero la grave crisis que afectó a la minería del carbón desde ese año, una vez normalizado el mercado internacional, hizo que en 1921 se vendiesen 360.000 billetes menos¹¹¹.

Entrada ya la década de los 20 se fue recuperando el tráfico, entre otras razones porque ése fue el periodo de mayor vigor de la emigración ultramarina, con una media anual de 4.860 embarcos y 3.044 desembarcos¹¹²; se rozaron de nuevo los dos millones de billetes en 1924, 1925 y 1926. Pero en 1927 un nuevo hecho vino a dificultar la explotación, porque en tal año se abrió una línea de autocares que hacía la competencia a la del tranvía, y la Junta de Obras del Puerto estrenó su nuevo parque

móvil de autocamiones, moviendo a sus obreros a bordo de los mismos¹¹³.

La Compañía de Tranvías consideró dañados los términos de la concesión e inició las reclamaciones ante las instancias oportunas, logrando que se suprimiese la línea de autocares, no así la retirada del material móvil de la Junta de Obras, que le siguió mermando el tráfico. A partir de 1933, el descenso del tráfico marítimo y los frecuentes conflictos sociales impulsaron el descenso del billeteaje, que de 1.937.000 unidades en 1932 pasó a la cifra mínima de 1.408.000 en 1934, aunque en este repentino bajón está también implicado el tráfico no generado por los espacios industriales y obreros del Natahoyo y La Calzada.

Respecto a la distribución mensual del movimiento, presenta esta línea una regularidad bastante más manifiesta que la de Somió, en razón de tratarse de un tráfico cotidiano regido por los horarios de trabajo. Con todo, cabe señalar la existencia de pequeñas puntas en los meses de verano, lógicas si se tiene en cuenta que los espacios rurales de las parroquias situadas a poniente del casco urbano eran también utilizadas como áreas recreativas y de expansión. Así, en 1932, el año de más tráfico, la diferencia de billeteaje entre el mes de mayor movimiento, agosto, y el de menos, diciembre, fue de 116.000 unidades, cifra apreciable pero lejana de los 200.000 billetes de oscilación de la línea de Somió.

C. Los servicios intermodales: el combinado del Ferrocarril de Carreño y el de la Estación del Norte

Como tráficos asociados a la línea Natahoyo -

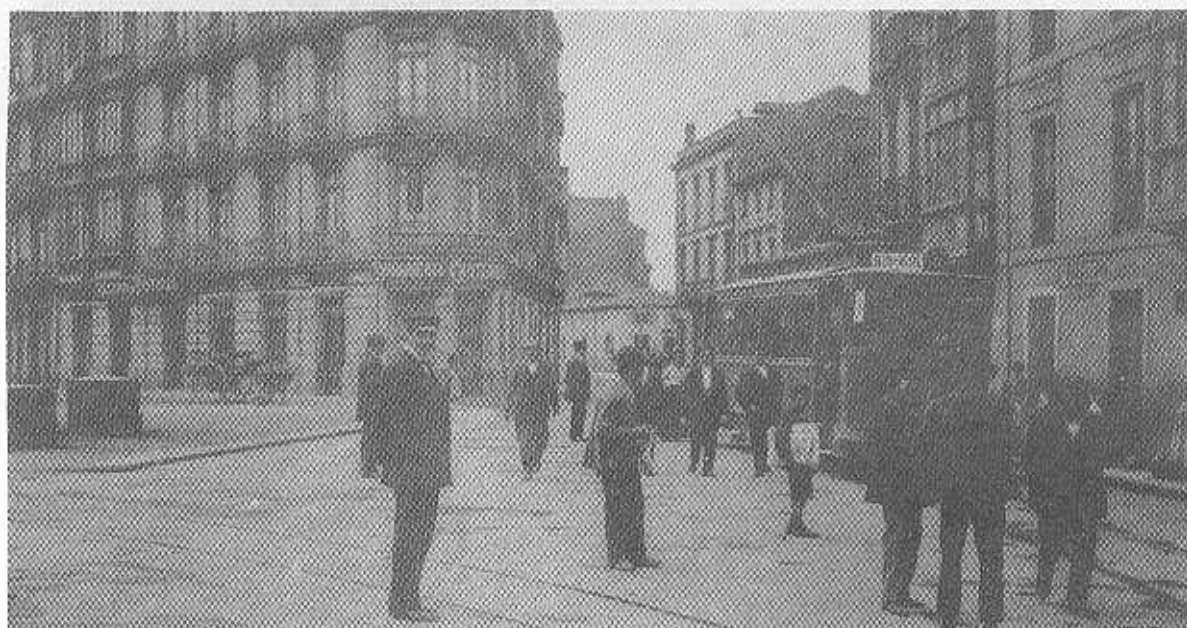


Fig. 27. El tranvía del Musel a su paso por la plaza del Carmen.

¹¹¹ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1921*, pp. 6 y 7.

¹¹² ALVARGONZALEZ RODRIGUEZ, Ramón: «Brazos para ultramar. Sobre el tráfico de pasaje por el

puerto de Gijón (1850 - 1950)», *Astura*, 2, Oviedo, 1984, p. 50.

¹¹³ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1927*, pp. 3 y 4.

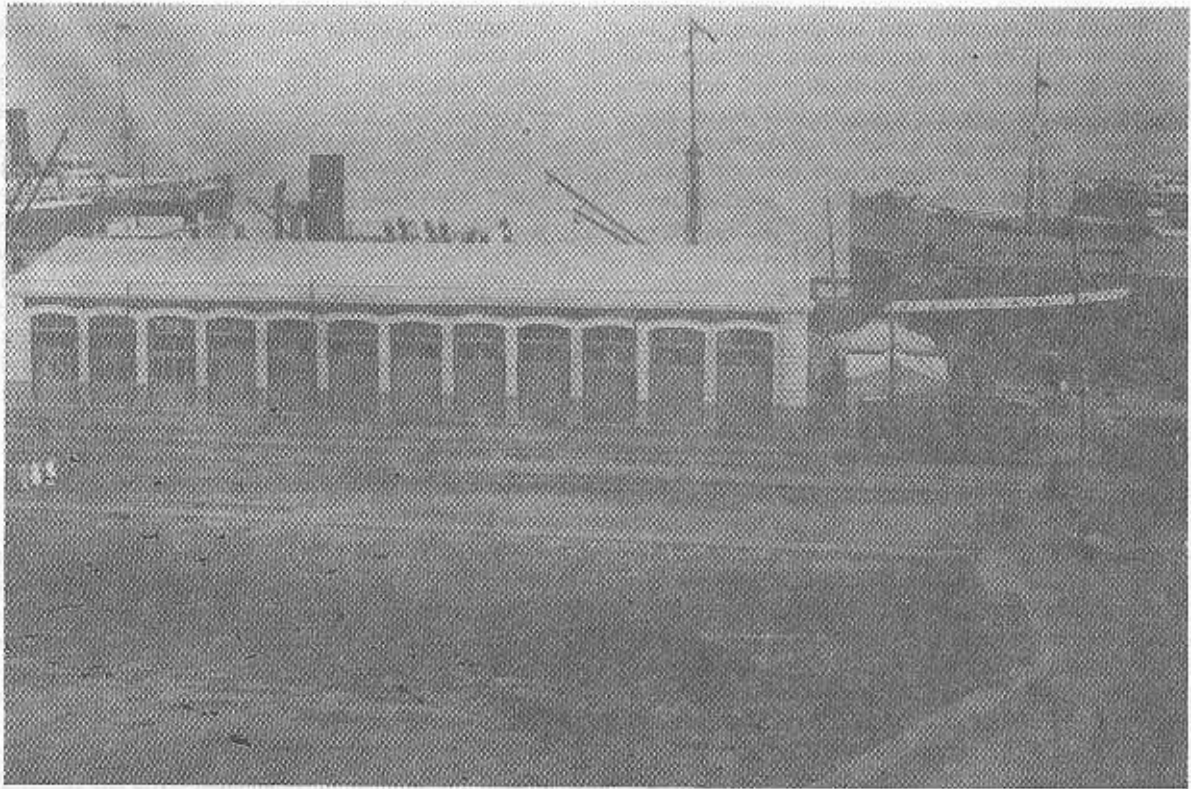


Fig. 28. La terminal de la línea al Musel, en el primer Espigón del puerto exterior.

La Calzada - El Musel hay que citar los generados por dos servicios, perfilados con una marcada autonomía, en razón de responder a la existencia de centros impulsores ajenos a los que provocaban el mayor porcentaje de movimiento. Aparecen vinculados sin embargo a la citada línea porque, en todo o en parte de su recorrido, la utilizaban para cubrir el servicio.

El más importante fue el servicio combinado con el Ferrocarril de Carreño, establecido en 1917, en virtud del cual la Compañía de Tranvías se comprometía a desplazar en sus coches hasta el casco urbano a los viajeros de aquella línea ferroviaria que tenía su estación terminal en El Musel y que, en un principio, cubría el trayecto Candás - Gijón¹¹⁴.

Tráfico intermodal que pasó de los 42.000 billetes en aquel año a 142.000 en 1921; en 1922 el movimiento recibió un notorio impulso en razón de haberse inaugurado el servicio ferroviario entre Avilés y Gijón, ampliándose el ámbito drenado, con el lógico aumento del movimiento en el tranvía, que llegó a alcanzar en este servicio la cifra máxima de 178.000 billetes en 1923. La crisis de los años 30 se proyectó, como en todas las líneas de la red, en una disminución del tráfico, que llegó a la cifra mínima de 57.000 viajeros movidos en 1934. El combinado del Ferrocarril de Carreño era un servicio de manifiesta regularidad mensual, con una ligera punta en los meses de verano, que indica la

atracción que, como espacio de ocio, proyectaba Gijón sobre las villas costeras de su entorno inmediato.

Otro servicio intermodal del tranvía en relación con el ferrocarril era el cubierto por el ramal de la Estación del Norte: tenía este servicio una repercusión sensiblemente menor que el anterior en la explotación, porque muchos de los viajeros que llegaban a Gijón procedentes de líneas de largo recorrido utilizaban para su desplazamiento al casco urbano el servicio de coches de punto que cubría la estación, y a partir de finales de los 20 el servicio de autotaxis, toda vez que la manipulación de un equipaje más o menos voluminoso, el usual en los desplazamientos de gran radio, hacía incómodo el uso del tranvía e incluso transgredía su *Reglamento*¹¹⁵.

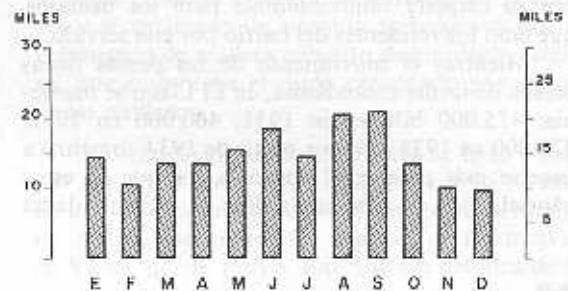


Fig. 29. Movimiento mensual de viajeros en el servicio combinado del Ferrocarril de Carreño, 1923.

¹¹⁴ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memo-ria... 1917*, p. 4.

¹¹⁵ El artículo 21 del *Reglamento para la Explotación y Policía de los Tranvías de Gijón* (Gijón, Imp. de El Noroeste, 1921) señalaba que no «se permitirá pene-
trar en el interior con bultos, objetos ó animales que puedan molestar a los viajeros. En la plataforma anterior se podrá tolerar la conducción de herramientas y otros efectos de los pasajeros, siempre que su naturaleza, mal olor o volumen, no afecte á la seguridad ó comodidad de los demás».

No es de extrañar que las *Memorias* de la Compañía de Tranvías recojan para este servicio tráficos reducidos, y que a partir de 1917 dejen de singularizarlo. Así, en 1912 fue de 46.000 viajeros, en 1913 de 50.000, en 1914 de 45.000, y en 1916 de 45.000; presentaba también este servicio una manifiesta regularidad mensual, si acaso con una leve punta en el mes de agosto, explicable por la llegada de quienes, procedentes de Madrid o de otras ciudades del interior, venían a hacer el verano a la costa cantábrica.

D. *El papel secundario de la línea del Llano*

La última línea ejecutada de los tranvías de Gijón presentó siempre el movimiento más bajo de la red, tanto en términos absolutos como relativos. En la década de 1910 sólo se sobrepasaron los 200.000 viajeros en 1912, siendo la cifra mínima la de 1914, con 176.000 billetes. Corto billeraje que venía a suponer en torno al 8% del total, con umbrales relativos que oscilaron entre el 9,6% de 1911 y el 7,8% de 1917. Se explica este reducido tráfico por la escasa densidad de la habitación obrera en los espacios del Llano, y por la inexistencia de importantes centros de trabajo que viniesen a generar un tráfico cotidiano de cierta entidad, pues durante muchos años sólo estuvo en el Llano la central de La Electra, la fábrica de jabón de Pondal y Cía. y la de transformados metálicos de Orueña.

Sin embargo, el crecimiento de la ciudad densificó algo los espacios de las parcelaciones articuladas en torno a la carretera carbonera, lo que provocó un salto cuantitativo de importancia en la década de 1920. En los años 20, en efecto, el billeteaje saltó hasta las 425.000 unidades en 1927, siendo 1921 el año de menos tráfico, con 319.000 viajeros. Incremento que, sin embargo, no aumentó el papel de esta línea en el conjunto de la explotación, pues absorbió sólo porcentajes del orden del 9%.

Cuando sí aumentó el papel relativo de la línea del Llano fue en los años 30, en que su tráfico se situó en torno al 11% del total, porque en retroceso el movimiento de las otras líneas en razón de la desfavorable coyuntura económica y social del momento, la línea del Llano era la menos castigada por estos vaivenes, debido a una rigidez explicada por su carácter imprescindible para los usuarios, que eran los residentes del barrio por ella servido.

Mientras el movimiento de las demás líneas bajaba de forma escandalosa, en El Llano se mantenía: 475.000 billetes en 1931, 460.000 en 1932, 425.000 en 1933... Sólo a partir de 1934 comenzó a hacerse más patente el descenso, aunque en estos años el grado de desorganización de las actividades

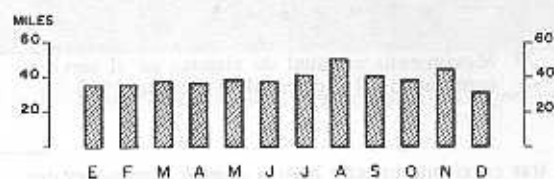


Fig. 30. Movimiento mensual de viajeros en la línea del Llano, 1931.

económicas y de las relaciones sociales ya lo invadía todo.

Por la misma razón de ser una línea para residentes, y para residentes de escaso poder adquisitivo, la línea del Llano es quizá la que ofrece una distribución mensual más regular del tráfico, presentando diferencias no muy amplias entre los meses de verano y de invierno. El papel que las líneas de Somió y La Calzada desempeñaban como vector de las expansiones veraniegas, más acusado en la primera de las citadas, no se cumplía en la línea del Llano, que atravesaba espacios obreros deprimidos, e iba a morir a 500 m. del cementerio, cuya visión no era desde luego la más gratificante para pasar un día de campo.

4. Los nuevos rasgos definitorios de la explotación

De igual manera que, durante la etapa pionera del tranvía, el motor de sangre había modelado con sus requerimientos la explotación, el establecimiento de la tracción eléctrica va a introducir nuevos rasgos en la gestión y entretenimiento de la red. Suprimida la enojosa manipulación del ganado de tiro, la comodidad de la tracción eléctrica, con un suministro limpio y carente de exigencias de trabajo para el personal de la Compañía, tiene sin embargo otras contraprestaciones, entre las que acaso la más importante sea garantizar el perfecto estado de la red terrestre.

Las vías son, en efecto, el elemento de explotación que más sufre, bastante más que la línea aérea, de mantenimiento relativamente fácil y económico. Los carriles se encuentran sometidos a un mayor desgaste, primero porque el kilometraje recorrido por los coches es mayor, en virtud de la elasticidad proporcionada por la energía eléctrica; y segundo, porque los pesos son también mayores, en razón del mayor tonelaje de los coches y del aumento de su capacidad de transporte. Las vías han de estar, pues, asentadas y limpias a la perfección, con el objeto de reducir al mínimo su resistencia a la tracción. Además, las soldaduras entre los carriles han de ser revisadas de continuo, porque de lo contrario se producen pérdidas de energía y deterioros en el material que encarecen sobremanera la explotación.

En cuanto al parque móvil, los coches motores exigen revisiones periódicas, reparaciones y sustitución de piezas, actividad novedosa, inexistente en la época de la tracción de sangre, cuando la atención de los carruajes se saldaba con el engrasado de los ejes. Aspectos nuevos que, a la vez que permiten elevar la capacidad de transporte de la red, introducen cierto grado de complejidad en su mantenimiento; novedades que, en definitiva, permitirán modificar los aspectos de la explotación percibidos directamente por el usuario: las tarifas, las velocidades y las frecuencias.

A. *El suministro de energía*

Desde el momento de la electrificación de la red, la energía consumida por los tranvías de Gijón fue suministrada por la Compañía Popular de Gas y Electricidad, desde la subcentral de la calle Ezcurdia. Esta sociedad, creada a comienzos de siglo por el Crédito Industrial Gijonés, había contratado en 1909 con la Compañía de Tranvías de Gijón el su-

ministro eléctrico necesario a la tensión de 600 V. y durante un periodo de 20 años.

El abaratamiento de la tracción se hizo evidente desde el principio de la explotación, como lo refleja la comparación entre el gasto de la Compañía de Tranvías por este concepto en 1904, uno de los últimos años de la tracción de sangre, y 1912, 57.564 ptas. y 49.831 ptas. respectivamente. Abarro tanto más evidente cuanto que en el primero de los años citados se habían recorrido 363.067 km. y en 1912 el kilometraje había ascendido a 647.943 km.

Sin embargo, la capacidad de producción de la Popular no era la óptima, porque la entrada en actividad de la línea del Musel provocó deficiencias en el suministro los días de recargo extraordinario, lo que obligó a la Compañía de Tranvías a alquilar la central eléctrica establecida por el Sindicato Asturiano del Puerto del Musel, y a instalar un grupo auxiliar eléctrico en La Calzada¹¹⁶. La central del Musel había sido montada en 1906 por la AEG Thomson Houston Ibérica, empresa hermana de la que había electrificado el tranvía, y era una central de vapor con dinamos directamente acopladas¹¹⁷.

En 1918, ante la normalización del suministro, se vendió el grupo auxiliar de La Calzada; y en 1929, cumplido el plazo del contrato con la Popular, se hizo otro nuevo por el mismo plazo de tiempo que el anterior, «en el cual, si bien sufrimos un pequeño aumento en el precio de la fuerza, queda esto compensado mediante el valor de todas las instalaciones, que pasan a ser propiedad de esta Compañía al finalizar el mismo»¹¹⁸.

B. La renovación de las líneas terrestre y aérea

A poco de electrificada la red, en 1912, se abordó la renovación de la vía de vieja planta que todavía permanecía en la línea Natahoyo - La Calzada, sustituyendo el carril *Vignole* por el *Phoenix*, de idéntico perfil al del resto de las líneas, con lo cual pretendían evitarse las pérdidas de energía causadas por la gran resistencia que el primero oponía al paso de los tranvías, pues al estar muy hundido, los vehículos rodaban casi sobre el piso de la calzada¹¹⁹.

Concluida esta obra en 1913, y realizadas otras pequeñas reparaciones en la terminal de Somió, la posibilidad de renovar cualquier otro tramo se eclipsó ante el estallido de la guerra europea, que cortó de raíz las adquisiciones de nuevo material. Todavía no se hacía preocupante esta circunstancia porque el conjunto de la red terrestre se caracterizaba por su relativa modernidad, y tampoco existía una sobrecarga en el tráfico que la hiciese trabajar en demasía.

El final de la guerra y la normalización de los

suministros permitieron ejecutar de nuevo un adecuado mantenimiento, de tanta mayor importancia cuanto que el tráfico llegaba entonces a duplicarse en relación con las medias anuales de la década de 1910, sobrecargando los elementos de la explotación. De forma que, en 1924, se compraron 1.000 m. de carril *Phoenix*, y visto el excelente resultado que había dado la soldadura *Thermidtz* en las juntas de los carriles del tramo La Calzada - El Musel, se contrataron con la casa Acierics de Gennevilliers los elementos necesarios para utilizar este sistema en los tramos renovados de vía.

En 1925, se instalaron los nuevos carriles en la calle Marqués de San Esteban, se arregló también parte de la vía de Somió y se colocaron nuevas agujas en varios cambios de la red. Se recargaron además todas las juntas de la vía con soldadura eléctrica *Thermidtz* para suplir su desgaste, lo que supuso una baja de 2.000 ptas. en el consumo de energía eléctrica en el ejercicio.

A partir de 1926, coincidiendo con un importante crecimiento del tráfico en todas las líneas de la red, se extremaron los cuidados en el mantenimiento. En ese año, se renovó la curva de Cuatro Caminos, en La Calzada, y se recalzó la vía en diferentes tramos de las líneas de Somió, Llano y El Musel; y en el siguiente se aumentó la plantilla del personal de vías y se adquirió un equipo eléctrico para soldar las agujas y rellenar las juntas de los carriles¹²⁰.

Pero cuando la red terrestre experimentó una renovación en profundidad fue en el primer quinquenio de la década de 1930. Entre 1930 y 1933, la casi totalidad de la línea de Somió y del Natahoyo - La Calzada fue renovada u objeto de un recalce generalizado en sucesivas campañas; renovación para la que, por vez primera en 1931, se adquirió carril *Phoenix* a un suministrador nacional, la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo¹²¹.

Con el objeto de lograr una mayor elasticidad en la vía, y por tanto un deslizamiento más suave de los coches, así como un adecuado drenaje, en las obras nuevas se sustituyó la longarina de hormigón por una solera de mampostería en seco sobre la cual, y por intermedio de traviesas espaciadas a 85 cm., iban colocados los carriles. En algunas zonas urbanas, como la plaza de San Miguel, la entreeva y el encintado de adoquín se sustituyó por un entarugado de madera cubierto de emulsión asfáltica, que aminoraba el ruido provocado por el paso de las unidades.

La renovación de la línea aérea se llevó a cabo por vez primera en 1921, cuando tenía ya 12 años de uso. Se contrató para ello a un técnico extranjero, Anton Aschenbrenner, director de los tranvías de Viena, quien, previa autorización del alcalde de

¹¹⁶ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1912, pp. 4 y 5.

¹¹⁷ «Central eléctrica en el Musel», *RM*, 1906, p. 539.

¹¹⁸ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1929, p. 6.

¹¹⁹ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1912, p. 5.

¹²⁰ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1925, p. 7. IDEM: *Memoria...* 1926, p. 3.

¹²¹ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1930, p. 7. IDEM: *Memoria...* 1931, p. 4. IDEM: *Memoria...* 1932, pp. 5 y 6. IDEM: *Memoria...* 1933, p. 4.

aquella ciudad, dirigió en Gijón el cambio del tendido «con gran acierto y sin la menor contrariedad»¹²². Las cocheras, finalmente fueron objeto de varios remozamientos, y respecto a ellas sólo cabe señalar que la nave septentrional de las antiguas fue destruida por un incendio en 1920.

C. Evolución del parque móvil

Una vez electrificada la red, se comenzó la explotación con los 18 automotores Thomson Houston introducidos por la Arrendataria y con el parque antiguo de coches cerrados y jardineras, de procedencia inglesa, que entonces empezaron a utilizarse como remolques. Con 16 remolques cerrados, 13 abiertos y cuatro jardineras pequeñas, que sumaban junto con los 18 coches motores 51 unidades, el parque móvil era entonces más que suficiente para hacer frente a la explotación.

Transcurridos unos años, sin embargo, la obsolescencia de parte del material de refuerzo, algunas de cuyas piezas tenían más de 20 años, y el desgaste natural de los coches - motores hizo pensar a los responsables de la Compañía en la reposición del parque móvil. Así, en 1916 se hicieron gestiones para adquirir en Nueva York jardineras de remolque y repuestos para los automotores, pero por el momento era imposible recibir el material a causa de la guerra. En 1918 llegaron por fin tres *trucks* procedentes de la casa J. G. Brill & C^a, de Nueva York, y se compraron ocho jardineras, lo que permitió retirar otras tantas de las más antiguas y transformarlas en vagones cerrados, con destino al arrastre de mercancías de la fábrica de Orueta por el ramal de Pedro Duro¹²³.

El crecimiento del tráfico en los primeros años 20 aceleró la compra de material. Así, en 1920 se recibieron de América otros dos *trucks* y tres equipos - motores completos de la General Electric Company; y en Bélgica se compraron seis cajas para acoplarlas a los *trucks*, tanto a los recién ad-

quiridos como a los existentes en depósito, más cuatro coches cerrados para ser utilizados como remolques y que, llegado el caso, podían convertirse en automotores. Finalmente, en 1921 se adquirieron otras cuatro cajas para coches - motores, seis coches cerrados para remolques y tres vagones¹²⁴.

Todas estas adquisiciones no supusieron sin embargo un aumento numérico llamativo del parque de material móvil. Se tendió más bien a retirar las unidades más obsoletas del material de remolque, y a sustituir los coches - motores Thomson Houston que, después de 11 ó 12 años de servicio, empezaban a dar señales de fatiga. Algunos de los viejos Thomson Houston fueron sustituidos así por automotores con *truck* Brill y motores General Electric de 20 CV, que además tenían otro elemento distintivo, el trole de bastidor, frente al de pértiga de los Thomson Houston.

A mediados de la década de 1920, el parque móvil estaba formado por 74 unidades, 21 más por tanto que diez años antes. De ellas, 21 eran coches - motores, sin que podamos precisar el número de Thomson Houston todavía en servicio; 24 remolques cerrados, 13 remolques abiertos, cuatro jardineras pequeñas y 11 vagones cerrados para el arrastre de mercancías. El color de las jardineras era blanco, el adecuado a la estación en que se utilizaban; y el de los automotores y remolques cerrados amarillo, aunque cuando se electrificó la red los viejos Thomson Houston iban pintados de rojo, sin que podamos precisar cuándo y por qué se cambió el color.

Después de la renovación masiva de material de comienzos de los años 20, la más importante en la vida de la Compañía, pocas compras más se hicieron. En 1924, por ejemplo, se adquirió a la casa Siemens Schuckert dos motores, el equipo completo para un coche, que sirvieron para transformar un remolque en automotor. En el mismo año, para hacer frente a la avalancha de tráfico, se remozaron

CUADRO III
LA EVOLUCION DEL PARQUE MOVIL DE LA COMPAÑIA DE TRANVIAS DE GIJON
DURANTE LA EPOCA DE LA TRACCION ELECTRICA

AÑOS	Automotores	Remolques abiertos	Remolques cerrados	Jardineras pequeñas	Vagones cerrados	TOTAL
1912	18	13	16	4	-	51
1918	18	13	16	8	8	63
1920	18	13	20	8	8	67
1921	20	13	26	8	11	78
1924	20	13	25	5	11	74
1925	21	13	24	5	11	74
1945	25	-	11	20	-	56
1947	27	-	11	20	-	58
1948	28	-	11	20	-	59
1951	29	-	11	20	-	60
1952	30	-	11	20	-	61

Fuente: CIA. DE TRANVIAS DE GIJON. *Memorias anuales*.

¹²² COMPAÑIA DE TRANVIAS DE GIJON: *Memoria...* 1921, p. 7.

¹²³ COMPAÑIA DE TRANVIAS DE GIJON: *Memoria...* 1918, p. 6.

¹²⁴ COMPAÑIA DE TRANVIAS DE GIJON: *Memoria...* 1920, p. 10. IDEM: *Memoria...* 1921, p. 7.



Fig. 31. Un ejemplo de la renovación del parque móvil en los años 20 de este siglo. Los primeros coches motores General Electric, con dos jardineras a remolque uno de ellos, cruzándose en el apartadero de la calle Jovellanos.

seis remolques cerrados y 11 jardineras que estaban retiradas del servicio¹²⁵.

La fracción más antigua del parque móvil volvió a dar muestras de fatiga a partir de 1933, después del duro trabajo a que había sido sometida en los diez años anteriores. Pero los tiempos no estaban para renovaciones porque, según la Compañía, el resultado económico de la explotación no lo permitía. Existían entonces automotores que tenían ya 25 años de servicio, cuyo mantenimiento de la parte eléctrica resultaba cada día más costoso; y las carrocerías de muchos vehículos se encontraban en un estado deplorable después de un tiempo de uso igual o superior. La Compañía elaboró por ello un plan de rehabilitación gradual, tendente a dotar a los motores de rodamientos a rodillo en los ejes, y a reconstruir las cajas de los coches.

En el mismo año se hicieron las pruebas oportunas con los motores para ver si quedaban en buenas condiciones de trabajo, y se reconstruyó en los talleres la caja de un coche «poniendo piso de goma, excelentes maderas, herrajes cromados y cortinillas inglesas *Pantax*». Ante los satisfactorios resultados obtenidos, se pensaba reconstruir en cuatro años la carrocería del material móvil. Así, en 1934 se reconstruyeron tres cajas de coches, utilizando aluminio y duraluminio en la parte de las plataformas expuestas a la oxidación, e introduciendo novedades como timbres de llamada adosados a los marcos de las ventanas y dos pequeños armarios en cada unidad destinados al depósito de la prensa local. Prosiguió esta tarea en 1935 con la reconstrucción de otras tres unidades, pero la guerra civil acabó de forma dramática con este programa¹²⁶.

¹²⁵ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1924*, p. 10.

¹²⁶ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...*

1933, pp. 4-6. IDEM: *Memoria... 1934*, pp. 4 y 5. IDEM: *Memoria... 1935*, pp. 4 y 5.

D. La regulación del uso del tranvía

En lo que a horarios y frecuencias se refiere, la electrificación de la red trajo consigo una explotación más intensiva del tranvía, y por tanto del personal a su servicio. La utilización del motor de sangre presentaba en este sentido unas limitaciones evidentes, derivadas de la necesidad imprescindible de respetar unas horas, que no podían ser variables, en las que el ganado de tiro pudiera rumiar, abreviar y dormir.

La disponibilidad de energía eléctrica durante todas las horas del día y de la noche permitía, por el contrario, prolongar el número diario de horas de explotación hasta un límite bastante más amplio, precisamente el que era dable imponer al personal de la Compañía, o el establecido por los usos y costumbres sociales en lo que respecta a circulación urbana de los transportes públicos.

El tranvía eléctrico presentaba además una elasticidad bastante mayor que el de sangre, por lo que sobre la misma red era posible mantener en circulación a la vez un número bastante superior de coches. Todo ello explica que el horario de utilización del tranvía se ampliase, en relación con la época de la tracción de sangre, ganando horas al día y a la noche; y que las frecuencias se acortasen de forma sensible, lo que indudablemente redundaba en una mayor rentabilidad de la red.

En 1915, los tranvías de la línea de Somió salían, con una frecuencia de diez minutos, desde las cinco de la mañana hasta las ocho de la tarde; y desde esta hora a las doce y media de la noche cada media hora. En la del Natahoyo - La Calzada - El Musel, el servicio daba comienzo a la misma hora que en la anterior, con frecuencias de ocho minutos hasta las diez y media de la noche, y desde esta hora a las doce de medianoche cada 30 minutos. Con idéntico horario, la frecuencia de la línea del Llano era de 15 minutos hasta las diez y media de la noche, y durante la hora y media siguiente de 30 minutos. Resulta obvio señalar que horarios y frecuencias regían por igual en ambos sentidos de la marcha.

En circunstancias excepcionales se reforzaba además el servicio, de manera que cuando había fiestas nocturnas en Somió, Jove y La Calzada, el servicio era permanente; de igual forma, en las temporadas de teatro había tranvías especiales de madrugada, lo que permitía afirmar que «este moderno servicio público está montado como en las grandes capitales»¹²⁷.

El cuadro de tarifas establecido por la Compañía Arrendataria cuando comenzó la tracción eléctrica presentaba una subida apreciable en relación con las tarifas vigentes en el tranvía de sangre. En la línea de Somió, el precio medio a pagar por el recorrido de cada sección era de 13,3 céntimos, en la de La Calzada de 12,5 y en la del Llano de 10, en tanto que en 1904 la tarifa media por sección había sido para el conjunto de la red de 7 céntimos de pe-

seta. Subida justificada entonces por la mejora del servicio pero que provocó en 1909 un retraimiento del público en la utilización del tranvía¹²⁸. Esta resistencia inicial fue pronto vencida y no se volvió a producir una subida de tarifas hasta 1931, en que se modificaron al alza las de Somió, con motivo de una petición salarial del personal de la Compañía, provocando otro retroceso en el tráfico¹²⁹.

Según rezaba el *Reglamento para la Explotación y Policía de los Tranvías de Gijón*, no podían engancharse más de dos remolques a cada coche-motor, provistos de su correspondiente freno, y la velocidad de las unidades no podía sobrepasar los 20 km./hora, «moderándose esta velocidad en los trayectos por la villa, así como se igualará á la de los caballos al paso, en donde la circulación sea muy activa», precepto que a buen seguro no debía dar lugar a la aplicación de sanciones a los conductores.

Entre las obligaciones de los usuarios estaba la de hacer el ingreso por la plataforma posterior y la salida por la anterior, siempre por el lado opuesto a la entrevía, no pasar de un coche a otro cuando se circulaba en convoy sin previo aviso del cobrador, y no colocarse durante el trayecto en los estribos de los coches ni en las barandillas de las plataformas. El usuario tampoco podía, por razones de economía de espacio, portar bultos o animales, aunque los niños menores de cinco años, para ser eximidos del pago de la tarifa, debían ir en brazos de sus acompañantes.

Estaba terminantemente prohibido comer, beber, escupir y fumar en los coches, aunque esta última operación podía hacerse en las plataformas. El *Reglamento* castigaba asimismo con la expulsión al «pasajero que profiriese palabras injuriosas ú obscenas, cometiese actos contrarios á la decencia o que puedan molestar a los demás»; y la entrada al vehículo estaba vedada a personas «en estado de embriaguez, ó que por el excesivo abandono de su traje puedan manchar a los demás pasajeros». En la aplicación de estas últimas disposiciones se reconocía al usuario cierta facultad decisoria, que a veces daba lugar a incidentes, porque podía pedir a los empleados de la empresa o agentes de la autoridad que hicieran salir del carruaje «a todo aquél que, por falta de compostura, palabras ó acciones, ofenda al decoro de los demás, altere el orden establecido ó produzca disturbios ó disgustos»¹³⁰.

Como Gijón no estaba en el Imperio alemán, muchas normas del *Reglamento* debían transgredirse a diario de forma sistemática, y daban pie a la intervención de la autoridad cuando se llegaba a situaciones extremas. El viajar en el estribo era algo habitual, y el público no hacía caso del personal de la Compañía hasta el punto que, en una sesión del consejo de administración de 10 de mayo de 1935, se acordó girar una visita al capitán de la compañía

¹²⁷ *Gijón Verantego*, 1915, s.l., s.f., s.p. (última página).

¹²⁸ ACTG: «Cuadro de tarifas establecido por la Compañía Arrendataria de los tranvías de Gijón, con la aprobación del Gobernador Civil de la Provincia de Oviedo», Gijón, 10 de abril de 1909, 1 fol. COMPAÑIA TRANVIAS DE GIJON: *Memoria... 1909*, p. 5.

¹²⁹ COMPAÑIA DE TRANVIAS DE GIJON: *Memoria... 1931*, pp. 3 y 4.

¹³⁰ *Reglamento para la Explotación y Policía de los Tranvías de Gijón*, Gijón, Imp. de El Noroeste, 1921, 16 pp.

de asalto de guarnición en la ciudad para que interviniera con contundencia en el asunto¹³¹.

E. *Novación de la estructura profesional del personal de la Compañía*

Al desaparecer los cometidos derivados del mantenimiento del ganado de tiro, la tracción eléctrica vino a transformar también la organización del trabajo dentro de la explotación del tranvía. Aparte el personal de dirección y administración, cuyas piezas básicas eran el ingeniero y el contador, los dos principales grupos profesionales, por su número y por su cometido, eran el de Movimiento y el de Vías y Obras.

El primero estaba formado por conductores y cobradores, que debidamente uniformados estaban al cargo de las unidades. Por su contacto directo con el público se requería de ellos «la cortesía y modales de un pueblo culto», y el cobrador, según el *Reglamento*, actuaba como jefe del vehículo a su cargo; a él le correspondía la percepción de las tarifas y hacer cumplir las normas de policía que regían la utilización del tranvía. Habida cuenta de que, en determinadas épocas del año se reforzaba el servicio, aparte del personal de plantilla existía un personal eventual, los suplentes, que trabajaban sobre todo durante los meses de verano.

El grupo de Vías y Obras tenía a su cargo el mantenimiento y renovación de la red, tanto terrestre como aérea, y en él estaban encuadrados tanto el personal de limpieza de las vías, los limpiavías, como los capataces y el peonaje encargados de efectuar las reparaciones o sustitución de los carriles. El personal de Talleres se encargaba del mantenimiento del parque móvil, y el de Recorrido y Cocheras de la supervisión de la red y de la limpieza de los vehículos.

Aunque carecemos de información sobre los efectivos y horarios de trabajo del personal de la Compañía, el número de empleados de plantilla debió aumentar en relación a la época de la tracción de sangre, en razón de la ampliación de la red, por limitada que haya sido; y sobre todo, por la del parque móvil. En relación con los horarios de trabajo, si se atiende a los de explotación debían sobrepasar con mucho las ocho horas diarias.

V. LOS TRANVIAS DE GIJÓN DURANTE LA GUERRA CIVIL: CONTROL OBRERO Y CONTINUIDAD DE LA EXPLOTACION (1936 - 1937)

El alzamiento militar de 18 de julio de 1936, que en Gijón abrió una etapa de 14 meses de guerra

civil, hasta octubre de 1937, no significó la interrupción del servicio hasta entonces prestado por la Compañía de Tranvías. Superado el momento de confusión inicial, la Compañía fue intervenida por un comité obrero, denominado más tarde Comité de Obras Públicas - Tranvías de Gijón, que pasaría a depender de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno General de Asturias y León.

El hecho de no haber sido la ciudad frente de guerra, y de hallarse las líneas del tranvía relativamente alejadas de los cuarteles sitiados al comienzo del alzamiento, permitió restablecer muy pronto la normalidad del servicio. El presidente del consejo de administración de la Compañía fue asesinado, y perseguidos sus miembros, así como los de la dirección, en quienes los obreros veían el brazo ejecutor de los patronos; la depuración llegó también a una fracción mínima, de 10 personas, del personal de la Compañía, alineado en masa con el Frente Popular, para lo que no le faltaban razones¹³².

Aunque desconocemos los datos de explotación referidos a los últimos meses de 1936, en los nueve primeros de 1937, Tranvías de Gijón movió por sus líneas 4.798.000 viajeros, cifra que por sí sola supone el máximo histórico hasta entonces conseguido en la explotación de la red, y que deja muy atrás los billetajes del primer lustro de la década de 1930. En la explotación se emplearon las mismas hojas de ruta de la Compañía, el mismo billete e idénticos libros de caja; y el nuevo organismo gestor siguió tributando a Hacienda a nombre de Tranvías de Gijón¹³³.

La red fue objeto de un adecuado mantenimiento, a pesar de las dificultades para conseguir material, y la mayor parte del personal siguió prestando servicio, a excepción del comprendido en los reemplazos movilizados con motivo de la guerra¹³⁴. Los resultados económicos de la explotación, en la que no se suprimió el pago del billete, debieron ser excelentes, porque cuando los nacionalistas entraron en la ciudad bloquearon una cuenta depositada en la sucursal del Banco de España a nombre de Tranvías de Gijón por importe de 407.180,56 ptas., lo que a todas luces contradecía el juicio de «marxistas ineptos e incapaces» que el consejo de administración reunido en el segundo año triunfal vertió sobre la gestora obrera¹³⁵.

Cuáles hayan sido las razones de este éxito de la explotación durante el tiempo de guerra, es algo que desconocemos. No parece muy adecuada la atípica situación de guerra para un aumento de la movilidad urbana, máxime cuando en Gijón nunca hubo concentraciones importantes de tropas que justificasen el repentino aumento de movimiento.

¹³¹ ACTG: «Libro de Actas de la Compañía de Tranvías de Gijón, n.º 13 (1933 - 1953)», sesión de 10 de mayo de 1935, fol. 55 vto.

¹³² ACTG: «Empleados que estuvieron fuera de la Cía. durante el periodo rojo», s.f., 1 fol.

¹³³ ACTG: «Informe presentado a los efectos de recuperar el dominio de la Compañía, según lo establecido en el Decreto de 15 de Junio de 1939», s.f., 1 fol.

¹³⁴ ACTG: Oficios de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno General de Asturias y León n.º 1.267 (23 de junio de 1937) y n.º 1967 (1 de octubre de 1937) dirigidos

al Comité de Obras Públicas - Tranvías de Gijón, manifestando en el primero la imposibilidad de suministrar los 100 postes de castaño solicitados; y en el segundo recordando que el personal no movilizado ha de seguir en sus puestos prestando servicio, recordatorio que se debió hacer en previsión de la desbandada provocada por la inminente llegada de las tropas nacionales. *Vid.* asimismo oficio de 10 de agosto de 1937 dirigido por el Director administrativo de Tranvías de Gijón al Consejero de Obras Públicas, solicitando nueve carriles para reponer un cambio de vía.

¹³⁵ COMPAÑIA DE TRANVIAS DE GIJON: *Memo-ria... 1938*, p. 6.

Lo que sí hubo fue una voluntad manifiesta del personal de la antigua Compañía de potenciar al máximo la explotación, utilizando todos los recursos a su alcance; voluntad que se había ido forjando paso a paso desde 1931. En ese año, se produjeron ya las primeras huelgas a causa de reclamaciones salariales desatendidas; en los siguientes, el motivo de las huelgas fueron ya los despidos. Porque, en efecto, el descenso paulatino del tráfico en estos años era utilizado por la Compañía como justificante para reducir el servicio, y así recortar los gastos, lo que a su vez suponía un excedente de personal.

Pero el enfrentamiento alcanzó su climax en 1934. La pretensión de la Compañía de despedir 39 obreros, cifra reducida a 16 por la intervención de las autoridades, provocó una huelga de 40 días de duración durante los meses de enero y febrero. A lo largo del año se persistió en mantener, sin embargo, un servicio mínimo de cuatro coches en la línea de Somió, otros cuatro en la del Musel y uno en la del Llano; hasta octubre; en que la huelga general revolucionaria paralizó otra vez la explotación¹³⁶.

La situación de enfrentamiento se fue así agudizando, como en otros sectores, hasta el punto que, en los primeros meses de 1936, el Sindicato de Transporte Terrestre de Gijón había decretado un boicot en el uso de los taxis para los individuos del consejo de administración de la Compañía, y de su dirección. En junio de ese año, la representación obrera reunida en el Ayuntamiento con un consejo de la Compañía para intentar llegar a un acuerdo, consideraba «una vergüenza que un pueblo como Gijón tenga solo 11 tranvías», cuando el parque móvil era de 74 unidades, y proponía a la Compañía —insinuando la existencia de un paro patronal encubierto— hacerse cargo los obreros de la explotación a cambio del pago de un alquiler; propuesta desechada por considerarse bajo el precio del arrendamiento¹³⁷.

El personal obrero se haría cargo poco después de la explotación, pero en unas circunstancias bien distintas; y demostró competencia y voluntad en su gestión. Aunque también sería por poco tiempo.

VI. LOS AÑOS DE LA AUTARQUÍA (1938 - 1963)

El tercer cuarto de siglo de los tranvías de Gijón fue, en un sentido literal, la época de la vejez, o más bien de la decrepitud, como por otra parte ocurrió en casi todas las ciudades españolas. Si en la etapa anterior el tranvía eléctrico había sido el símbolo de la modernidad y el progreso, en los años de la posguerra también se convirtió en un emblema, pero de signo bien antagónico; fue el símbolo del racionamiento, de la miseria, del aislamiento... de los malos tiempos que corrían por casi todo el mundo.

Durante la guerra civil, la red local de tranvías no sufrió los efectos directos de la contienda, como

ocurrió en otras muchas poblaciones, por ejemplo Oviedo, donde quedó destrozada. Además, al permanecer en actividad los tranvías, no sufrieron ni el deterioro del desuso; y la continuidad en la explotación permitió una inmediata continuación del tráfico.

Este experimentó desde los primeros años 40 un aumento notorio, derivado del crecimiento de la población y de su movilidad urbana, y de la ausencia absoluta de modos alternativos de transporte, pues la tímida utilización de vehículos de motor de explosión, como los autocares, iniciada a finales de los 20, quedó cortada de raíz por el aislamiento del país y el estallido de la segunda guerra mundial.

Por razones bien diferentes a las de la etapa anterior, el tranvía se convirtió de nuevo en el único instrumento de transporte, en un momento de incentivación de la movilidad urbana y de desarrollo demográfico, ya que la ciudad ganó 25.000 habitantes entre 1940 y 1950, con una población total en este último año de casi 100.000 almas. Creció así el tráfico tranviario a pasos agigantados hasta alcanzar el máximo histórico de 1948 con casi 15 millones de usuarios, cifra que suponía el haberse movido el conjunto de la población más de 150 veces.

Y este tráfico cayó como una losa sobre una red que había quedado ultimada hasta su último detalle en 1916, y sobre un material móvil que, en 1933, se consideraba anticuado y era objeto de remozamientos. Inexistente en España el material para sustituir la vía, la línea aérea o las unidades móviles, cerrados los mercados extranjeros primero por la guerra y luego por el bloqueo, la renovación del material quedó sometida al albur de las reparaciones de fortuna, utilizando saldos comprados a compañías que habían cesado la explotación, practicando en definitiva un canibalismo técnico que resultaba una chapuza más o menos lograda.

Añádanse a ello las restricciones en el suministro de energía, y podrá imaginarse el cuadro de deterioro a que llegó el servicio, con unidades decrepitas o poco funcionales donde se arracimaban los usuarios, velocidades ridículas, parones en medio del recorrido, tiempos de trayecto disparatados, frecuencias incumplidas... En esta situación, la ampliación de la red, o su renovación, la mejora del servicio en último término, era algo impensable. Pero no por falta de medios financieros, porque las compañías de tranvías tuvieron las ganancias mayores de su historia, al menos en la década de 1940.

No es por ello de extrañar que la Compañía de Gijón recuperase una rancia tradición decimonónica, la de las inversiones inmobiliarias, esta vez de forma directa, sin mediación de terceras personas o sociedades interpuestas. Se adquirió así en 1940 la finca de Somió Park, rebautizada entonces con el nombre menos impío de Somió Parque, con el objeto de garantizar la existencia de un foco de tráfico en la línea de Somió; en 1946 una finca aldeaña a las antiguas cocheras, y en 1948 otras más junto a la terminal de la línea del Llano, área poco densifi-

¹³⁶ ACTG: «Libro de Actas de la Compañía de Tranvías de Gijón, nº 13 (1933 - 1953)», Junta extraordinaria de 8 de febrero de 1934, fols. 22 y 22 vto. Sesión ordinaria de 30 de agosto de 1934, fol. 34 vto.

¹³⁷ ACTG: *Ibidem*, sesión ordinaria de 26 de junio de 1936, fols. 79 y 80 vto.

cada y de previsible crecimiento urbano, por donde además proyectaba la Compañía de Tranvías una nueva línea.

Pero en la década de 1950 se rompió un tanto el *statu quo* del anterior decenio. La necesidad inaplazable de dar servicio a determinadas áreas de la ciudad, y el tímido comienzo de las importaciones de material móvil, dio lugar en 1953 a las primeras líneas municipales de autobuses que en nada se interferían con las del tranvía. Al acabar los años 50, la proximidad de las reversiones de las líneas, la obsolescencia de la red, el final del aislamiento y la irrupción de los derivados del petróleo a precio de ganga fueron los principales factores que acabaron con el tranvía.

Pocos defensores tuvo en su agonía. La opinión pública, en la medida en que tenía cauces de opinión y era escuchada, debía estar harta de los tranvías, o para decirlo con más precisión, del deficiente servicio de los tranvías en ese momento histórico, porque tal vez estaba grabada su imagen en el subconsciente colectivo como el símbolo de las estrecheces de la posguerra. Los responsables de diseñar un nuevo servicio municipal de transporte debían padecer la miopía y la idiocia que entonces eran moneda común en las personas con responsabilidades políticas, y cuyas consecuencias sufrimos todavía. Y respecto a los rectores de la Compañía de Tranvías, en su mayoría eran, como el material, hombres de otro tiempo que habían vivido la mejor época de su vida en los años 20 y no concebían modo de transporte colectivo que no rodara sobre carriles, razón más que suficiente para no tener que librar una batalla por lo demás fatigosa y perdida de antemano.

Hombres entrados ya en la vejez, como el director de la Compañía, con más de 50 años de ser-

vicio a sus espaldas, que había obtenido el título de ingeniero electricista en Altemburgo en la primera década de siglo, consideraba, fascinado acaso por un recuerdo de juventud de los tranvías de Berlín, que cualquier otro modo de transporte urbano estaba destinado al fracaso.

1. Los máximos históricos de movimiento sobre una red fosilizada

Los años de la autarquía fueron, como se ha apuntado, los de mayor movimiento y peor servicio. Como en otras muchas actividades económicas, el tranvía era un ejemplo de anacronismo, sin procederse a su transformación porque no era posible, y sin ser sustituido por otro modo de transporte urbano porque no lo había. Entre tanto la ciudad iba ganando cada vez más población, y el tiempo se revalorizaba como bien económico medible en dinero, factores ambos que generaban una creciente movilidad urbana.

Tras los primeros años de la posguerra, en que todo andaba descabalado y no se había producido todavía una mínima normalización de la vida económica y social, a partir de 1941 el movimiento del tranvía en Gijón comenzó a despegarse de los máximos alcanzados en los años 20, y del excepcional de 1937. De 8.007.000 viajeros en aquel año se pasó a 12.126.000 en 1945, y a los máximos históricos de la vida de la Compañía: 14.623.000 en 1947 y 14.901.000 en 1948. Fueron éstos los años del apogeo del tranvía, porque a partir de entonces comenzó a producirse un descenso gradual del movimiento, que todavía tuvo billetejes superiores a los 13 millones de unidades en bastantes años de la década de 1950.

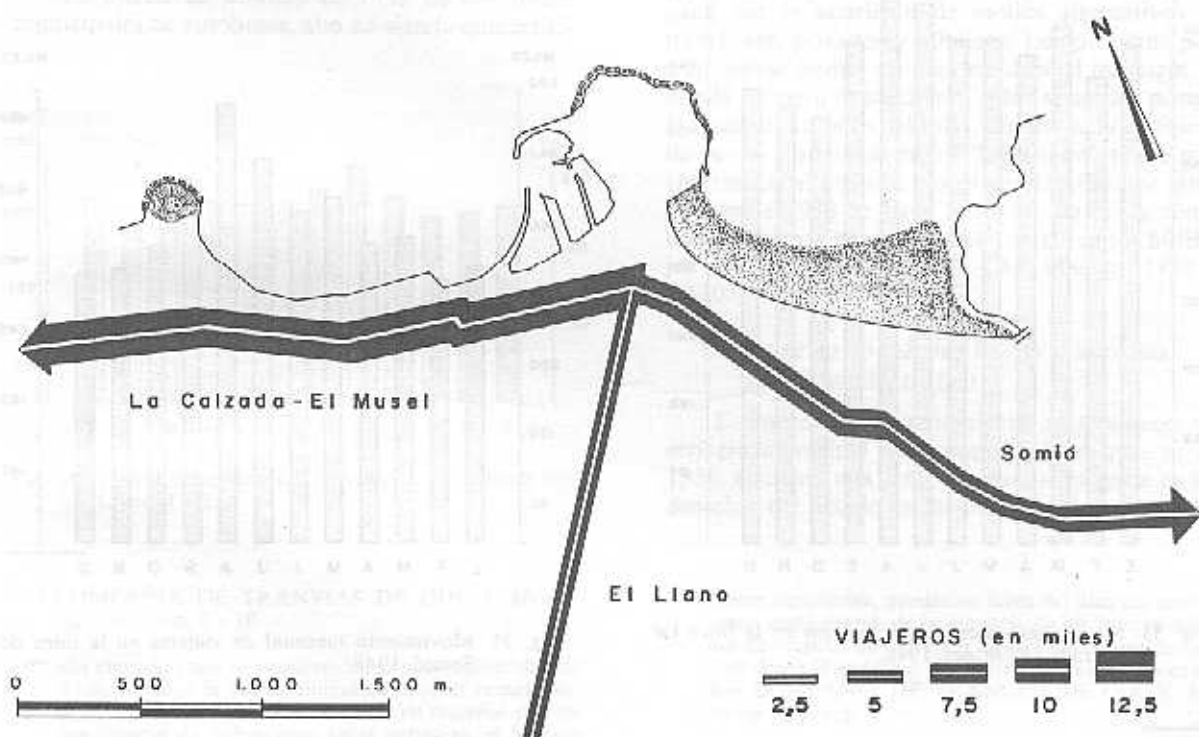


Fig. 32. Intensidad diaria media por línea (incluidos los dos sentidos) de los tranvías de Gijón. 1948.

Movimiento que se hizo en las peores condiciones de explotación de la red: sin energía bastante, sin material de reposición de vías y línea aérea, y con vehículos anticuados o incapaces de soportar una afluencia de viajeros como la que se vino encima. En esta etapa histórica, el tranvía se mostró como un instrumento incapaz de dar respuesta satisfactoria al transporte urbano porque no se pudo adaptar a las nuevas exigencias de movilidad; y porque cuando pudo, se rechazó su uso con una visión harto mezquina, como por desgracia estamos comprobando ahora.

A. La sobrecarga de la red en la década de 1940

A partir de 1940, la red de tranvías comenzó a soportar tráfico creciente muy superiores a los hasta entonces conocidos, que además daban tirones bruscos de año en año. Así, en 1942 se sobrepasaron los diez millones de viajeros, en 1943 los 11 millones, en 1945 los 12, y en 1946 los 13, con lo que en seis años el movimiento creció en tres millones de billetes. Y no se detuvo aquí el proceso, porque en 1947 y 1948 se superaron los 14 millones, para empezar en 1949 una caída muy gradual.

Se produjo pues un crecimiento espectacular en el que estaban implicadas todas las líneas. La que encabezó el movimiento en todo el decenio fue la del Musel, siendo además la que experimentó unos tirones más acelerados: 1.703.000 billetes en 1941, 3.968.000 en 1943, 6.130.000 en 1946, y la cifra máxima de 7.019.000 billetes en 1948. Hecho

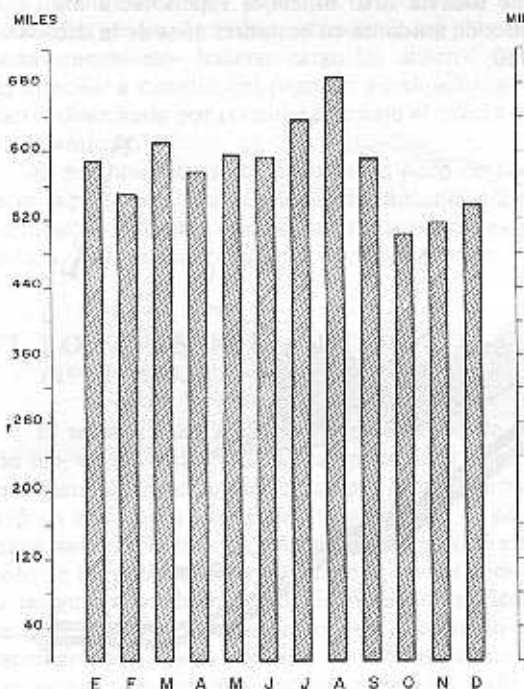


Fig. 33. Movimiento mensual de viajeros en la línea Lu Calzada - El Musel. 1948.

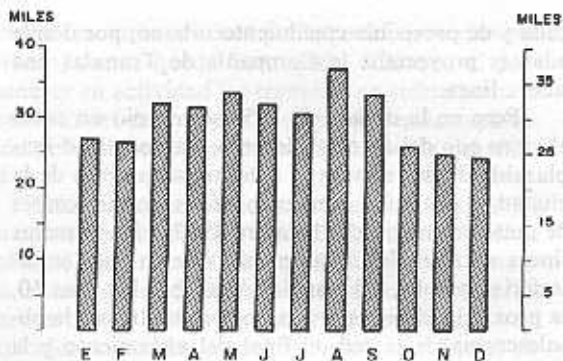


Fig. 34. Movimiento mensual de viajeros en el servicio combinado del Ferrocarril de Carreño. 1948.

lógico si se tiene en cuenta su dependencia de los principales polos de movilidad urbana; aparte de dar servicio a los barrios obreros del Natahoyo y La Calzada, donde seguían estando las fábricas más importantes de la ciudad, los años 40 fueron un periodo de extraordinario desarrollo del tráfico carbonero y por tanto de la vida portuaria. Añádase a ello el movimiento generado por el servicio combinado del Ferrocarril de Carreño, que mantuvo hasta 1950 la estación terminal en El Musel, y podrá formarse cabal idea del peso sustantivo de esta línea en el conjunto de la red.

En segundo término, como en la última etapa de la posguerra, se mantuvo la línea de Somió, que de 1.307.000 viajeros en 1942 pasó a 3.611.000 en 1945, y al máximo de 4.445.000 en 1948, con su tradicional clientela «de modestas familias, la habitual juventud y colonia veraniega»¹³⁸. Y, finalmente, la línea del Llano, que en los años 1946 y 1947 dio un brusco salto en el tráfico, vendiéndose en es-

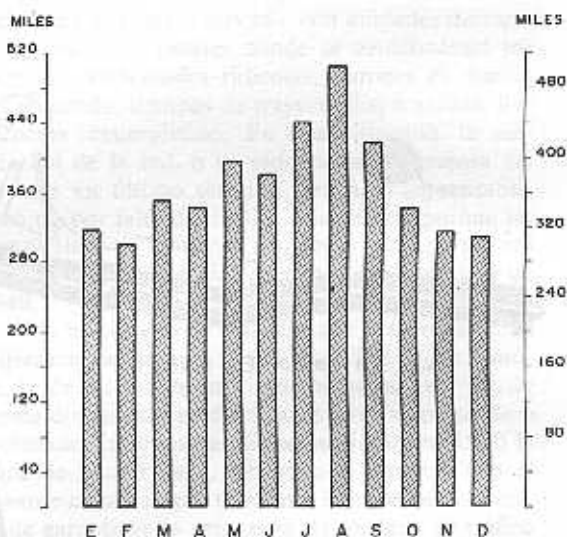


Fig. 35. Movimiento mensual de viajeros en la línea de Somió. 1948.

¹³⁸ COMPAÑIA DE TRANVIAS DE GIJON: *Memo-
ria... 1939*, p. 6.

tos años 2.021.000 y 2.590.000 billetes respectivamente.

La explosión del tráfico de los años 40 trajo consigo los mayores beneficios líquidos que hayan producido los tranvías de Gijón, sobrepasándose el millón de pesetas en tres años de la década. Esta disponibilidad financiera no se tradujo sin embargo en una mejora del servicio; no se invirtió en la mejora de la red existente porque, según la Compañía, no se podía.

Como intento de diversificar la oferta del servicio, durante la temporada veraniega de 1947, la Compañía puso en actividad un autobús entre Gijón y Somió por la carretera del Piles, cuyo viaje se acortaba 20 minutos en relación con el tiempo invertido por el tranvía, pero al parecer no tuvo el éxito esperado, provocando pérdidas¹³⁹. Se consideró también, ante el ejemplo dado por otras ciudades españolas, la posibilidad de establecer trolebuses; pero se desechó la idea al considerar las elevadas tarifas que sería necesario fijar para amortizar la inversión inicial y sostener la explotación de la red, imposibles de pagar por la mayor parte de los usuarios de la red, que eran obreros¹⁴⁰.

B. Un retroceso gradual en los años 50 por la aparición de modos alternativos de transporte

Aun manteniendo todavía cifras elevadas de movimiento, desde comienzos de los años 50 comienza a acusarse el descenso en la utilización del tranvía, porque deja de ser un monopolio de servicios. Entre el primero y último años de la década la diferencia es de 1.186.000 billetes de menos, cifra más significativa cuanto que a partir de 1955 el kilometraje anual recorrido aumenta.

La puesta en servicio en 1953 de tres líneas municipales de autobuses, aun no siendo competi-

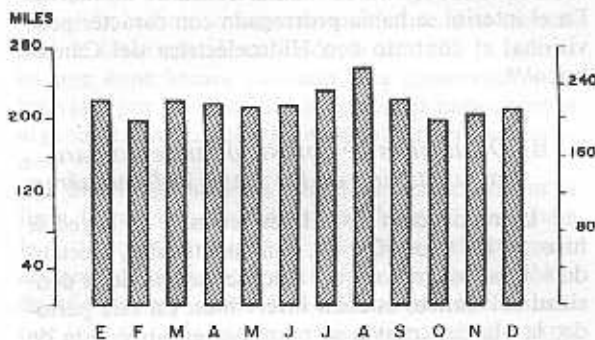


Fig. 36. Movimiento mensual de viajeros en la línea del Llano. 1948.

¹³⁹ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1947*, pp. 9 y 10.

¹⁴⁰ «El elevado coste de instalación, la poca elasticidad de transporte por la imposibilidad de acoplar remolques, el enorme gasto de entretenimiento de material por las condiciones de rodamiento sobre carretera, el horario inalterable, y la necesaria rápida amortización, son factores que ya por sí solos obligarían, para hacer rentable el negocio, a calcular unas tarifas que aunque

vas de las del tranvía por seguir otros trazados, comenzó sin embargo a restarle tráfico, y sobre todo supuso la introducción de nuevos hábitos de transporte, pues las condiciones del autobús eran reputadas de mejores, aunque sólo fuera por la novedad del sistema.

Los beneficios obtenidos hasta entonces por la Compañía de Tranvías empezaron a menguar; pero no sólo por la reducción del movimiento, sino también por los superiores gastos de explotación, gravados por la introducción por el Estado de cargas sociales a las empresas, hasta entonces inexistentes. Ello llevó en 1954 a una subida de tarifas del 20%, de efectos disuasorios para el uso del tranvía, que trajo consigo una mayor retracción del tráfico, que sólo en ese año descendió en 377.000 billetes, con un total de 12.351.000 viajeros¹⁴¹.

Aunque la Compañía puso en circulación más unidades, en un intento de hacerse más competitiva, y el kilometraje recorrido fue superior al de la década de 1940, no consiguió remontarse la cifra de los 13 millones de viajeros. La línea que mayor estabilidad tuvo en este periodo fue la del Llano, en la que las oscilaciones se mantuvieron entre los 2.205.000 viajeros de 1954 y los 2.765.000 de 1958, con un movimiento absoluto superior, en conjunto, al de los años 40.

Las líneas del Musel y de Somió, por el contrario, sufrieron pérdidas de importancia. La primera porque, desde 1951, se le restó el servicio combinado del Ferrocarril de Carreño, al desplazar éste su estación terminal a la de Langreo, trayéndole por tanto billetes del orden de las 300.000 unidades anuales. Pasó así de los 6.452.000 viajeros en 1950 a la cifra máxima de 6.071.000 en 1954, fecha a partir de la cual se volvió a recuperar lentamente el tráfico hasta un máximo de 6.521.000 viajeros en 1958.

Quizá la línea de Somió haya sido la más castigada por la aparición de modos alternativos de transporte, privados y públicos. Los primeros porque, siendo Somió un área residencial burguesa, es donde primero aparecieron; y los segundos porque la línea del autobús del Piles, réplica de la establecida por la Compañía en 1947, restó en verano mucho tráfico al tranvía. No es de extrañar por tanto que desde 1953 se haya iniciado una caída continua, tanto más llamativa si se comparan los billetes de los años extremos: 4.356.000 en 1950 y 3.120.000 en 1959.

C. La reversión de las líneas y la caída definitiva del tráfico

El interés del Ayuntamiento en establecer un servicio municipal de transporte hizo que, ya en 1956, se crease una comisión para subrogarse en los derechos del Estado en las líneas explotadas por la

fuesen aprobadas, quedarían fuera del alcance posible, como gasto diario, de la mayoría de los catorce millones de viajeros que mueven anualmente nuestros tranvías desde el centro a los barrios extremos y viceversa». COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1948*, p. 8.

¹⁴¹ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1954*, p. 5.

Compañía de Tranvías; las primeras, la de Somió y el tramo Gijón - Natahoyo habían caducado ya, pues, de acuerdo con el *Reglamento* de la Ley de Ferrocarriles de 1878, el plazo de la concesión era de 60 años y en 1956 ya estaba cumplido.

Realizados los oportunos trámites, en agosto de 1960 cesó la explotación en la línea de Somió y en la sección Gijón - Natahoyo, lo que se proyectó en una baja de unos tres millones de billetes respecto al año anterior, en que el tráfico había alcanzado 12.633.000 viajeros¹⁴².

Además, el cierre de la sección Gijón - Natahoyo dañaba gravemente la utilización de la línea del Musel por parte de los usuarios procedentes del casco urbano, por lo que, considerado este grave perjuicio irrogado a la Compañía, se autorizó en agosto de 1961 la reapertura de este tramo. En ese año, el tráfico total, alimentado a partes iguales por las líneas del Llano y del Musel, había caído a 5.343.000 viajeros.

Con 4.787.000 viajeros, una cifra similar a la alcanzada a comienzos de los años 30, 1963 fue el último año de la explotación, pues la caducidad de las concesiones acabó traspasando el servicio de forma definitiva al Ayuntamiento de Gijón.

2. Las dificultades en la explotación de la red

El aluvión de usuarios que cayó sobre la red local de tranvías a partir de 1940, año en que la población doblaba ya la de 20 años antes, en un momento en que la movilidad urbana era cada vez más imprescindible, lo hizo sobre unos elementos de explotación caracterizados por la obsolescencia. En líneas como la del Llano no se habían tocado los carriles desde 1905, la línea aérea tenía ya 20 años de uso desde su primera renovación, y los motores de los coches el que menos tenía 15 años de vida.

En estas condiciones era inaplazable una renovación del material, máxime cuando de año en año se contemplaba el aumento de movimiento y se disponía de medios financieros ante los favorables resultados económicos de la explotación. Pero entonces no era posible encontrar suministrador que, a precios altos o bajos, pudiera proporcionar algún elemento de la red; en España porque no los había, o si los había fabricaban poco frente a una demanda muy fuerte, y los pedidos se servían con cuentagotas; en el extranjero porque estaba en guerra, y acabada ésta porque el bloqueo económico decretado por los aliados cerró cualquier posibilidad de recibir material.

Y ello sin tener en cuenta que la energía consumida, la eléctrica, era entonces un lujo. De ahí que la explotación se hiciese en unas condiciones de penuria que por fuerza degradaban el servicio. Insuficiencia de coches, sobrecarga de los existentes, deficiencias en la vía, cortes en el fluido... hacían del uso del tranvía un calvario cuyas estaciones más vi-

sibles eran la pérdida de tiempo y la incomodidad. Sobre una red cuyos rasgos básicos eran los de los años 20, se estaba produciendo un movimiento tres o cuatro veces superior, sin posibilidades inmediatas de renovar nada.

A. Los cortes en el suministro de energía. *El acondicionamiento de una subcentral eléctrica en las primitivas cocheras*

La reanudación del servicio después de la guerra civil se hizo en medio de frecuentes restricciones de energía; así, ya en 1938 las autoridades de la plaza ordenaron la disminución en el suministro, y en los años siguientes los cortes de fluido a determinadas horas del día fueron un hecho cotidiano¹⁴³. Estas limitaciones en el uso de la energía eléctrica, aunque molestas, no eran preocupantes para la explotación mientras su duración no fuese amplia, lo que no siempre ocurría así. Los cortes de fluido en los meses de julio, agosto y setiembre de 1949 alcanzaron tal amplitud que tuvo que restringirse el servicio, dejándose de recorrer 99.015 km. respecto al año anterior, con una merma en la recaudación del orden de las 300.000 ptas.¹⁴⁴

El suministro de energía eléctrica seguía haciéndose desde las instalaciones de la Compañía Popular de Gas y Electricidad, integrada ya en Hidroeléctrica del Cantábrico, situadas en la calle Ezcurdia, al precio de 16 céntimos/kw., incluidos los gastos de conservación, entretenimiento y amortización de los elementos de producción y transformación de la energía. Concluido el plazo de vigencia del contrato en abril de 1949, como las nuevas condiciones fijadas por la suministradora no le parecieran favorables, la Compañía de Tranvías decidió instalar por su cuenta una subcentral, decidiendo localizarla en el edificio de las antiguas cocheras¹⁴⁵.

La nueva subcentral, a base de mutadores de mercurio y con una potencia de 300 kw., fue adquirida a la casa Brown Boveri y entró en funcionamiento en abril de 1953, suponiendo en ese año una economía de un 20% en el consumo de fuerza. En el interim se había prorrogado con carácter provisional el contrato con Hidroeléctrica del Cantábrico¹⁴⁶.

B. Obstáculos de aprovisionamiento para la sustitución de las vías y la línea aérea

La renovación de la línea terrestre de la red se hizo, en los años 40 y 50, con cuentagotas, afectando sólo a los tramos que, a consecuencia de la densidad del tráfico, estaban inservibles. En este periodo, la vía del tranvía se mantuvo en un estado de permanente deterioro, y la imposibilidad de adquirir carriles redujo la tarea de renovación a un permanente parcheo.

En 1939, año en que se pudieron comprar 200

¹⁴² COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1960, p. 5.

¹⁴³ ACTG: «Libro de Actas de la Compañía de Tranvías de Gijón, nº 13 (1933 - 1953)», sesión ordinaria de 6 de setiembre de 1938, fol. 73 vto.

¹⁴⁴ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1949, p. 10.

¹⁴⁵ *Ibidem*, pp. 10 y 11.

¹⁴⁶ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria...* 1952, p. 6. IDEM: *Memoria...* 1953, p. 7.

tm. de carril *Phoenix* a Altos Hornos de Vizcaya, se consideraban necesarias al menos 800 tm. más para iniciar la renovación de la vía; en años consecutivos la posibilidad de adquirir algo más de material se eclipsó hasta el punto de señalarse en 1942, año en que la red soportó un tráfico de diez millones de viajeros, «que nos hemos visto obligados a suspender la renovación de las vías, reduciéndose nuestra actividad a hacer una reparación en las juntas de los carriles y a un mayor cuidado y atención a la conservación general de todas las líneas»¹⁴⁷.

Las reposiciones de material de vía se dirigían a los tramos más deteriorados de las líneas que más sufrían, por efecto de la densidad del tráfico; hasta 1945 la del Musel. Así, en 1940 se renovó un pequeño trozo entre los Jardines de la Reina y el entronque con Pedro Duro, en 1943 el tramo comprendido entre Constructora Gijonesa y La Calzada, y parte del situado entre Duro Felguera y el final del barrio del Natahoyo; en 1944, finalmente, se sustituyó un pequeño tramo entre La Calzada y Jove.

A partir de 1946, cuando en la línea del Llano se alcanzaron los dos millones de viajeros, se hizo imprescindible dirigir los esfuerzos a esta línea, que no había sido tocada desde 1905, el año de su apertura. Se tropezaba sin embargo con la misma dificultad para conseguir carril nuevo; en 1948, por ejemplo, se recibió de la fábrica de Sagunto de Altos Hornos de Vizcaya sólo una partida de 40 tm. de carril *Phoenix*, a cuenta de 450 tm. que estaban pedidas hacia tres años¹⁴⁸. Entre 1946 y 1950, todo el carril que pudo conseguirse, nuevo o seminuevo, se utilizó para parchear la línea del Llano y algunos pequeños tramos de la de Somió, la menos imprescindible por tener entonces el tráfico cotidiano más bajo, salvo en verano.

Las dificultades de adquisición de material se prolongaron durante toda la década de los 50, y cuando a finales de la misma comenzaba a hacerse más fluido el mercado, ya no interesaba invertir ni una peseta en unas instalaciones cuyos trámites de reversión se habían iniciado en virtud de la caducidad de las concesiones. Todavía en 1956 se indicaba que «nos hemos limitado a la conservación de las vías, por no disponer de material para renovar algunos tramos... que se encuentran en mal estado»¹⁴⁹.

Si eran grandes las dificultades para renovar la línea terrestre, no menores eran las que presentaba la sustitución de la línea aérea. Hasta 1948 no pudo adquirirse, en Inglaterra, el cable de cobre solicitado años antes, y además no el suficiente; de suerte que sólo se pudo renovar el tendido aéreo de parte de las líneas del Musel y del Llano, las de más tráfico, habiéndose ejecutado las obras en 1949 y 1950. Se hizo pues una renovación parcial del tendido 28 años después de cambiado por vez primera en

1921, fecha en la que sólo tenía 12 años de antigüedad¹⁵⁰.

C. El canibalismo en la renovación del material móvil

La antigüedad del conjunto del parque de material móvil, cuyas unidades más modernas tenían 15 años en 1939, obligó recién acabada la guerra a buscar repuestos dentro del país, habida cuenta que era imposible hacerlo fuera. Material nuevo no lo había en el mercado nacional, pero sí de segunda mano, en variable estado de conservación, pues la guerra había dado al traste con algunas compañías de tranvías, que saldaban lo que les había quedado.

Razón por la que, en junio de 1939, la Compañía de Tranvías comisionó a su director y a dos individuos del consejo de administración a Valladolid, para ver si era aprovechable el material de la Compañía de Tranvías de aquella plaza¹⁵¹. Informada favorablemente la adquisición de su material móvil, se tardó sin embargo tres años en consumarse la compra porque en aquella época eran necesarias para todo autorizaciones de la Superioridad, que por otra parte tenía digestiones burocráticas lentas y pesadas.

El lote más importante del material de Valladolid estaba formado por 18 *trucks* americanos de la casa Brill con sus equipos eléctricos, similares a los existentes en los coches de Gijón, lo que facilitaba su manipulación y mantenimiento, por ser conocidos¹⁵². La disponibilidad de estos carretones dotados de motores eléctricos, en relativo buen estado de conservación, permitió abordar una renovación gradual del material móvil, pues disponiendo de motores eléctricos y de las estructuras de los coches, el carrozado podía realizarse en los talleres de la Compañía utilizando elementos de vehículos apartados del servicio.

Buena parte de los coches de los tranvías de Gijón fueron pues, en la época de la autarquía, de patente local. Dotados de dos motores de 20 CV General Electric sobre *truck* Brill, tenían una longitud de 9,50 m. Su número de plazas, incluido el espacio de las plataformas, rondaba las 45; y los asientos, de madera, estaban dispuestos en dirección perpendicular a la marcha, a ambos lados de un pasillo central.

En la década de 1940 llegaron a montarse en los talleres de la Compañía diez nuevos coches motores, canibalizando materiales de los coches retirados del servicio, y utilizando algún elemento, pocos, de los que podían adquirirse en el mercado nacional. Así, en 1941 se montó el primero; en 1942, dos más; en 1943 y 1944 tres en cada año, y en 1947 los dos últimos de la década, con una manifiesta adecuación entre el ritmo de montaje y las necesidades del tráfico.

¹⁴⁷ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1942*, pp. 6 y 7.

¹⁴⁸ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1948*, p. 10.

¹⁴⁹ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1956*, p. 6.

¹⁵⁰ COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1948*, p. 11. IDEM: *Memoria... 1950*, p. 5.

¹⁵¹ ACTG: «Libro de Actas de la Compañía de Tranvías de Gijón, nº 13 (1933 - 1953)», sesiones de 20 de junio y 21 de julio de 1939, fols. 85 vto., 86 y 87.

¹⁵² COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoria... 1942*, p. 7.

En 1945, la Compañía disponía de 25 automotores, 11 remolques cerrados y 20 jardineras, parque móvil con el que en ese año se movieron 12.126.000 viajeros. A partir de 1950, el estancamiento del tráfico y su posterior retroceso imprimieron un ritmo más lento al carrozado de coches-motores, de suerte que el ritmo seguido entre 1951 y 1954 fue de una unidad anual, habiéndose construido la última de este tipo en 1956. Por otra parte, en los talleres de la empresa también se carrozaban, cuando lo exigían las necesidades del tráfico, remolques, y se mantenía el conjunto del parque móvil. En los primeros años 50, momento en que alcanzó su número máximo, contaba con 30 coches-motores, 11 remolques cerrados y 20 jardineras.

3. Las inversiones inmobiliarias de la década de 1940

Hasta 1940, el patrimonio inmobiliario de la Compañía de Tranvías estaba formado por los edificios de las cocheras y sus respectivos solares, que sumaban un total de 4.633 m². de superficie edificada útil, 1.711 de los cuales correspondían a las antiguas y los otros 2.992 a las más modernas. Se trataba por tanto de un patrimonio implicado de forma directa en la explotación de la red, y que además —salvo en el caso de las segundas cocheras— era objeto de concesión, por lo que en su momento revertiría a la Administración.

Pero entre 1940 y 1950, la Compañía de Tranvías va a desarrollar una política de adquisición de bienes inmuebles que se explica en razón de las peculiaridades de la explotación, y de las expectativas que la Compañía tenía acerca de su propio futuro y del de la ciudad. La primera de las compras se hizo en 1940 y fue la de Somió Park.

La familia propietaria de la finca donde estaba situado este merendero desde 1926, había tratado de enajenar la propiedad al menos desde 1934, sin éxito; y después de la guerra persistía en esta actitud. Comoquiera que los jesuitas habían quedado sin su colegio de Gijón, destruido en la guerra, y buscaban un emplazamiento para el nuevo, entraron en tratos con los propietarios de Somió Park para hacerse con la finca. Ante esta posibilidad, que suponía la pérdida del foco más importante de tráfico en la línea de Somió, la Compañía de Tranvías se adelantó a la de Jesús, y compró la decimonónica posesión en 220.000 ptas., procedentes acaso de la cuenta del Banco de España, ya desbloqueada, donde se acumulaban las disponibilidades liquidas del periodo rojo.

Propietaria de la quinta, la Compañía de Tranvías introdujo mejoras para afianzarla como espacio de ocio, estableciendo una pista de baile y un restaurante, cuya explotación arrendó. Se consideraba una compra satisfactoria, porque además de

asegurar el tráfico de la línea de Somió, siempre sería un valor real y positivo en el activo de la Compañía al tratarse de una propiedad que no formaba parte de concesión alguna¹⁵³.

Mediado el decenio de los 40, los tranvías de Gijón produjeron los mayores beneficios de su historia, tanto en términos absolutos como relativos: 1.187.570 ptas. en 1945, 1.291.366 ptas. en 1946 y 1.189.918 ptas. en 1947, año a partir del cual los beneficios empezaron a decrecer sin volver a recuperarse las cifras antes citadas. Tales ingresos proporcionaban a la Compañía una capacidad financiera que entonces no podía utilizar para mejorar el negocio, porque ni en España ni en el extranjero se podían conseguir elementos nuevos para la explotación. Con lo cual había dos salidas: amortizar las acciones o invertirlo.

De hecho, en 1939 y 1941 ya se habían repartido dividendos, pero a la Compañía no le interesaba amortizar el capital circulante en el mejor momento financiero de su historia. Puestos a invertir, qué mejor cosa que hacerlo en bienes inmuebles, en un momento en que no se podía meter el dinero en otra cosa, porque la actividad económica carecía de pulso en el país.

Así, entre 1946 y 1948, la Compañía de Tranvías adquirió 48.500 m². de suelo urbano o en expectativa de serlo, que sumados a los 24.118 m². de Somió Park, la convertían en propietaria de pleno derecho de 72.618 m². patrimonio con un valor real importante y potencial mucho mayor. La primera adquisición se hizo en 1946 y fue un solar contiguo a la fábrica de Vereterra y Cangas, frente a las cocheras, de una superficie de 3.105 m². que se pensaba podía llegar a servir como área de expansión de servicio de la Compañía¹⁵⁴.

En 1947 comenzaron las compras de fincas en los alrededores de la terminal del Llano, zona por donde se pensaba ampliar la línea del tranvía. Se adquirieron en ese año 22.500 m²., pagando un precio de 537.991 ptas., y en 1948 dos prados más, «La Mata» y «El Pastín», de 19.013 m². el primero y de 3.882 m². el segundo¹⁵⁵. Se formó así en el Llano de Arriba y Rocas una reserva de suelo urbano o urbanizable de 4,5 Has. que obedecía a una estrategia bien meditada, toda vez que desde 1946 se había seguido un extraordinario crecimiento del tráfico de la línea del Llano, y aparecía esta zona de la ciudad como su área de expansión natural más definida.

En cualquier caso, se prolongase o no la línea del tranvía, estas inversiones iban a redundar a largo plazo en beneficio de los accionistas de la Compañía, porque el solo crecimiento de la ciudad acabaría revalorizando tarde o temprano este activo inmobiliario. Y si estas adquisiciones no continuaron en los años 50 fue por la merma de la capacidad financiera de la Compañía.

¹⁵³ «Llegado el momento en que se había decidido su venta para cerrarla al público, nos decidimos a adquirirla en propiedad, convencidos de que su adquisición no sólo servirá para mantener aquellos ingresos y mejorarlos con otras iniciativas, sino que contribuirá a que Somió siga contando con un atractivo más, para el recreo y descanso de los que consagrando su vida al trabajo cotidiano en oficinas y talleres, encuentren en aquellas preciosas afueras de Gijón, sitio adecuado a

los sanos esparcimientos que el aire libre estimula.» COMPANHIA DE TRANVIAS DE GIJON: *Memoria... 1940*, pp. 6 y 7.

¹⁵⁴ COMPANHIA DE TRANVIAS DE GIJON: *Memoria... 1946*, p. 7.

¹⁵⁵ COMPANHIA DE TRANVIAS DE GIJON: *Memoria... 1947*, p. 11.

VII. LA DESAPARICION DE LOS ELEMENTOS DE EXPLOTACION: LA «DAMNATIO MEMORIAE» DEL TRANVIA

La reversión total de las líneas del tranvía al Ayuntamiento en 1963, y el establecimiento de un servicio municipal de autobuses que significó la extinción de un sistema de transporte urbano sobre emplazamiento propio, abrió un periodo de desaparición progresiva de los elementos de explotación; tanto más acentuada cuanto que el crecimiento del parque móvil privado fue un elemento de presión en la eliminación de una infraestructura reputada de molesta para el tráfico rodado de vehículos sobre neumáticos.

El primer elemento que desapareció fue la red aérea, la más fácil y barata de desmontar, y cuyo levantamiento era un argumento más para quienes defendían la supresión del tranvía en pro del ornato público. El arranque de los carriles fue sin embargo tarea más lenta, porque significaba tener que rellenar la caja de las líneas y pavimentar la calzada; en definitiva una obra más costosa, justificable sólo por un acusado incremento de los nuevos usuarios de la vía pública, los automovilistas privados.

No es de extrañar por tanto que la supresión de la red terrestre se haya llevado a cabo primero en los segmentos de vía asentados en el espacio urbano consolidado, y dentro de éste en las calles de mayor tráfico. Así, en 1965 se levantó la vía del tranvía de la línea del Llano en la avenida de Schulz y se procedió a la pavimentación de esta calle, y al año siguiente se hizo lo mismo entre la plaza de San Mi-

guel y el Muelle, liberando al centro de la ciudad de lo que entonces se consideraba un engorroso estorbo.

En 1967 se levantó la vía del tranvía en la calle del Marqués de San Esteban, el segmento de la línea del Llano comprendido entre la Puerta de la Villa y la calle de Pedro Duro, y el tramo desde los Campos a La Guía de la línea de Somió. Y en años sucesivos se culminó la supresión de la red terrestre con el levantamiento de los ramales más excéntricos en relación al centro urbano, Natahoyo - El Musel y La Guía - Villamanín¹⁵⁶.

Pero la desaparición de los elementos de la explotación no afectó sólo a las redes aéreas y terrestre, cuya eliminación podía estar justificada al haberse optado por la supresión total del tranvía y el establecimiento de modos alternativos de transporte. Con una gratuidad rayana en lo irracional, el parque móvil se almacenó primero a la intemperie, y luego fue saldado y desguazado, desapareciendo así algunos vehículos que ya entonces eran piezas de museo.

De este furor destructivo se salvaron sólo dos remolques, que fueron emplazados uno en el alto de Pumarín, en el arranque de la antigua carretera de Oviedo, y otro en el área de juegos recreativos del Parque de Isabel la Católica. Sin embargo, ni estas dos reliquias de los tranvías gijoneses han llegado hasta hoy, porque la desidia en su mantenimiento, el abandono a que fueron entregados, propiciaron al cabo su desguace.

Por lo que se refiere a otras instalaciones fijas, las segundas cocheras, emplazadas entre la carretera de la costa y la actual avenida de Pablo Iglesias,



Fig. 37. El solar de las que fueron segundas cocheras de los tranvías de Gijón en 1982, convertido en aparcamiento pirata de camiones, cuando aún no se había procedido a la prolongación de la avenida de Castilla, que lo recortaría en su tramo más occidental.

¹⁵⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE GIJÓN. Expedientes Ordinarios n.ºs 775/1965 (Concurso para pavimentación del terreno ocupado por las vías del tranvía en la avenida de Schulz), 961/1966 (Proyecto de pavimentación de la caja del tranvía desde la plaza de San Miguel al Muelle), 1.285/1967 (Moción de la Comisión de Policía Urbana sobre levantamiento de la vía del

tranvía en Marqués de San Esteban), 1.286/1967 (Proyecto de levantamiento de vías del tranvía desde el puseo de Alvargonzález a Pedro Duro), 1.350/1967 (Proyecto de levantamiento de vías del tranvía desde los Jardines de la Reina a la Estación del Norte, y desde los Campos a la Guía). Datos facilitados por Manuel Sendín.

fueron demolidas a comienzos de los años 70, en virtud de un acuerdo suscrito entre el Ayuntamiento y la Compañía de Tranvías, titular de su propiedad al no haber sido aquéllas objeto de concesión, con el fin de generar un solar donde el Ayuntamiento emplazó unos módulos prefabricados con destino a escuelas. Desaparecidos éstos, y expropiado parte del solar a consecuencia de la prolongación de la avenida de Castilla, de las cocheras de tranvías sólo queda hoy un abertal utilizado como aparcamiento de camiones.

Mejor fortuna tuvieron, por el contrario, las primitivas cocheras, emplazadas en la calle Hermanos Sánchez del Río, frente a la plaza de toros, que han llegado hasta hoy, aunque alteradas en razón de la demolición de su cuerpo septentrional para proceder a la ampliación de un grupo escolar, y en sensible estado de deterioro.

Los vestigios materiales de los tranvías gijoneses, a excepción de una parte de las antiguas cocheras, han quedado pues barridos del mapa. Nadie se preocupó en Gijón de preservar, en su día, una mínima reliquia de un modo de transporte que durante 75 años definió con su presencia la vida de la ciudad. Hecho explicable por la enteca y mezquina noción de progreso entonces generalizada, consistente en destruir y tirar sin criterio ni discriminación, que todavía no pocos pretenden seguir difundiendo como justificación del desarraigo y la ignorancia.

CONCLUSIONES

Como modo de transporte encaminado a rentabilizar la movilidad surgida en las ciudades por la acción de los agentes contemporáneos de urbanización, el tranvía fue implantado en Gijón en una fecha relativamente temprana, 1890, en relación a las primeras líneas establecidas en las ciudades españolas, pues el primer tranvía nacional rodó en Madrid en 1870; hecho lógico si se tiene en cuenta que fue Gijón el núcleo urbano, de entre las villas asturianas, donde las actividades económicas surgidas de la revolución industrial alcanzaron mayor diversificación y complejidad.

La línea inicial de los tranvías de Gijón, cuyo grupo inversor estaba formado en su mayor parte por propietarios del suelo, tenía por objeto cubrir el servicio de los espacios residenciales de mayor valor de la ciudad, los del «Plan de Mejoras» jovellanista y los del Ensanche del Arenal de San Lorenzo; y su trazado hasta La Guía se ejecutó para vincular el centro urbano con un espacio de ocio formado por un parque de atracciones, los Campos Elíseos, y la plaza de toros, que venían a ser la garantía de unos umbrales mínimos de tráfico que hiciesen rentable la explotación.

Este primer eje oriental de los espacios residenciales se prolongó muy pronto, en 1891, hasta Villamanín, en la parroquia de Somió, ámbito que en el último tercio del siglo XIX se configuró como un espacio de segunda residencia de la burguesía local y regional, y hacia el que entonces se incentivaban los movimientos de ocio de los habitantes de la ciudad. La burguesía fue, pues, la clase social que primero se benefició de un modo de transporte entonces novedoso; pero si la primera línea del tranvía se

concebía al servicio de los espacios residenciales burgueses, se debió también a su instrumentalización como herramienta generadora de plusvalías, pues la accesibilidad añadida por la proximidad al tranvía elevaba de forma inmediata el precio del suelo. El trazado del tranvía se convirtió así en un eje de difusión del crecimiento urbano.

Las otras dos líneas de la red radial de los tranvías gijoneses se ejecutaron para drenar el movimiento impulsado por los barrios industriales y obreros. En dirección occidental se trazó en 1895 la línea del Natahoyo, prolongada en 1900 hasta La Calzada; y hacia el Sur, siguiendo el eje de la carretera carbonera, se llevó a cabo en 1905 la del Llano, cuyo punto terminal se encontraba en las proximidades de la fábrica de Orueta. En la última fecha citada finalizó pues el trazado de la red local de tranvías, cuyos rasgos sufrirían pocos cambios hasta el final del servicio, en 1963.

Hasta 1909 el sistema de tracción utilizado fue el de sangre, lo que condicionaba la capacidad de transporte de la red y los rasgos de la explotación, de manera que el máximo de movimiento en la primera época del tranvía se produjo en 1904, con casi 2,4 millones de viajeros. En 1909, trece años después de la primera aplicación de la energía eléctrica al tranvía de Bilbao a Santurce, fueron electrificados los tranvías gijoneses, una vez formada una sociedad, la Compañía Arrendataria de los Tranvías de Gijón, filial de una multinacional belga, que aportó el capital y la capacidad técnica necesarios para la reconversión de la red.

Se abrió así una nueva etapa en el transporte urbano de la ciudad, acorde con las crecientes demandas de movilidad aparecidas en un núcleo urbano que hasta la primera década de este siglo había crecido de forma ininterrumpida. Entre 1911 y 1920, el tráfico saltó desde los dos a los cuatro millones de viajeros anuales; y en la década de los 20 en casi ningún año se bajó de la última cifra citada, para iniciar una caída progresiva a partir de 1932 a consecuencia de la crisis económica y social por la que entonces atravesaba el país.

La electrificación de la red y el aumento del tráfico no se tradujo sin embargo en una ampliación de la misma, porque las elevadas inversiones necesarias para el tendido de nuevas líneas no eran amortizables a corto plazo, máxime cuando las necesidades prioritarias de movilidad urbana estaban ya cubiertas, y cuando las expectativas de promoción inmobiliaria generadas por el tranvía habían desaparecido, en una ciudad cuya estructura urbana había quedado cristalizada hacia 1910.

Después de la guerra civil el tranvía fue en Gijón, como en toda España, el instrumento principal de transporte urbano, ante la ausencia de modos alternativos como los autocares, cuya utilización ya se había apuntado en los primeros años 30. El periodo de la autarquía fue pues la época en que se alcanzaron los mayores volúmenes de tráfico, aunque en las condiciones más penosas de explotación.

Sobre unos elementos de explotación fosilizados, de imposible renovación por la carencia de repuestos en los mercados nacional e internacional, cerrado este último a consecuencia del aislamiento del país tras la última contienda mundial, se produjeron los mayores volúmenes de tráfico. De seis millones de viajeros en 1940 se saltó al doble en 1944,

alcanzándose un máximo histórico de 15 millones de billetes en 1948; desde este año se inicia una caída gradual, con altibajos, hasta 1959, fecha a partir de la cual se produce el desmoronamiento del tráfico, culminado con el cese de la explotación en 1963.

La caducidad de las concesiones, el deterioro de los elementos de la red que apenas se habían renovado desde hacía 15 años, la falta de agresividad empresarial de la Compañía de Tranvías, y la voluntad del Ayuntamiento de sustituir los tranvías por un servicio municipalizado de autobuses, fueron los factores más relevantes que explican la desaparición del tranvía.

FUENTES, PLANOS Y BIBLIOGRAFIA

1. FUENTES

Documentales:

ARCHIVO DE LA COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN:

- Escrituras notariales de constitución de la sociedad, ampliaciones y reducciones de capital, reformas de estatutos, concesiones, arrendamientos e hipotecas de bienes de la Compañía (1889 - 1968).
- Expedientes de concesiones realizadas a favor de la Compañía de Tranvías de Gijón.
- Libro de Actas de la Compañía de Tranvías de Gijón nº 13 (1933 - 1953), 250 fols.
- Libro de Inventarios de la Compañía de Tranvías de Gijón (1938 - 1976), 300 fols.
- Libro de Accionistas de la Compañía de Tranvías de Gijón, s. p.

Impresas:

- COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE GIJÓN: *Memoorias*... Años 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1903, 1904, 1905, 1909, 1910, 1911, 1913, 1914, 1915, 1917, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943, 1944, 1945, 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963 y 1964.

2. PLANOS

- 1899. *Plano de Gijón*. E: 1/4.000. Publicado como anexo en *Gijón y la Exposición de 1899*, Gijón, 1899.
- 1900. GARCIA ARENAL, Fernando: *Plano hidrográfico y topográfico de la costa entre los cabos de Torres y San Lorenzo*. E: 1/10.000. Lit. Moré, Gijón.
- 1910. CASIELLES, Ricardo: *Plano de Gijón*. E: 1/8.500. Lit. Mateu, Madrid.
- 1928. MURRIETA. *Plano de Gijón*. E: 1/2.000. Servicio de Arquitectura. Ayuntamiento de Gijón.
- 1932. FIGUEROA, Fernando: *Plano general de Gijón y Puerto del Musel*. E: 1/7.500. Lit. Lyf, Madrid.
- 1951. *Plano de Gijón* (con callejero). E: 1/5.000, Vigo, Gijón.
- 1963. GARCIA MENENDEZ, Marcelino: *Gijón. Nuevo plano y callejero de la ciudad*. E: 1/8.000 y 1/4.000 (Cimadevilla), Margram - Artes Gráficas, Gijón.

3. BIBLIOGRAFIA

- «AEG Thomson Houston Ibérica Sociedad Anónima», *Revista Minera*, 1905, p. 19.
- ALVARGONZALEZ, Ramón M^a: *Gijón: industrializa-*

Transcurrido casi un cuarto de siglo desde el final del tranvía, y considerando la situación actual del transporte urbano en Gijón, con un uso masivo del automóvil privado que viene a reflejar la institucionalización del egoísmo individual como categoría social, y con unos servicios públicos cuyas prestaciones son en ocasiones más bajas que las de los tranvías de hace medio siglo a causa de la congestión del viario, sólo cabe lamentar la imprevisión con que el tranvía fue eliminado de raíz; sin pensar que, adaptado a los tiempos como ocurre en muchas ciudades del extranjero, podría ser hoy una solución al problema del transporte colectivo.

ción y crecimiento urbano, Salinas, Ayalga, 1977, 250 pp.

- IDEM: «Gijón», en *Geografía de Asturias*, dirigida por F. Quirós, t. 2, Salinas, Ayalga, 1982, pp. 156-249.
- IDEM: «Brazos para ultramar. Sobre el tráfico de pasaje por el puerto de Gijón (1850 - 1950)», *Astura*, 2, Oviedo, 1984, pp. 49-52.
- «Arriendo de los tranvías de Barcelona», *Revista Minera*, 1913, p. 95.
- «Automóviles en Gijón», *Revista Minera*, 1900, p. 186.
- AYUNTAMIENTO DE GIJÓN: *Reglamento de Policía Urbana*, Gijón, Imp. y Lib. de Lino V. Sangenis, 1887, 57 pp.
- IDEM: *Reglamento para el servicio de carruajes de punto de la villa de Gijón*, Gijón, Imp. del Comercio, 1899, 22 pp.
- IDEM: *Reglamento para la circulación de carros*, Gijón, Lib. de Lino V. Sangenis, 1908, 20 pp.
- IDEM: *Algunas notas sobre la evolución progresiva de Gijón en un cuarto de siglo (1922 - 1947)*, Gijón, 1947, 87 pp. y anexos s. n.
- BIGEY, M. y SCHMIDER, A.: *Les transports urbains*, Paris, Sauvy, 1973, 163 pp. y anexos s. n.
- «Carreteras en Asturias», *Revista Minera*, 1901, p. 584.
- «Central eléctrica en el Musel», *Revista Minera*, 1906, p. 539.
- «Crédito Industrial Gijonés», *Revista Minera*, 1900, pp. 273 y 433.
- «Crédito Industrial Gijonés», *Revista Minera*, 1904, pp. 156-157.
- «Crédito Industrial Gijonés», *Revista Minera*, 1905, pp. 140-142.
- CHAPULUT, J. N.; FREBAULT, J. y PELLEGRIN, J.: *Le marché des transports*, Paris, Ed. du Seuil, 1970, 144 pp.
- DYCKMAN, J. W.: «El transporte en las ciudades», *Las incógnitas del tráfico urbano*, Barcelona, Gustavo Gili, 1971, pp. 3-25.
- «El arriendo de los tranvías de Barcelona por la Canadiense», *Revista Minera*, 1913, p. 120.
- «El desarrollo de los tranvías eléctricos», *Revista Minera*, 1894, p. 50.
- «El negocio de los tranvías», *Revista Minera*, 1913, p. 380.

- «El primer tranvía eléctrico en España», *Revista Minera*, 1895, p. 140.
- «El tranvía de Gijón se germaniza», *Revista Minera*, 1906, p. 615.
- «El tranvía eléctrico de Bilbao», *Revista Minera*, 1896, pp. 26 y 27.
- «Electrificación de los tranvías de Murcia», *Revista Minera*, 1906, p. 516.
- ERICE, Francisco: *La burguesía industrial asturiana (1885 - 1920)*, Gijón, Silverio Cañada, 1980, 290 pp.
- FERNANDEZ DURAN, Ramón: *Transporte, espacio y capital*, Madrid, Ed. Nuestra Cultura, 1980, 405 pp.
- FERNANDEZ SANZ, Fernando: *El tranvía*, Madrid, Consejo Superior de Arquitectos, 1981, 14 pp.
- FORD, Richard: *Manual para viajeros por España y lectores en casa. Observaciones generales...*, Madrid, Turner, 1982, 307 pp.
- «Ganado caballar y mular en España», *Revista Minera*, 1914, p. 448.
- GARCIA BOSQUET: *Guía de Gijón*, Gijón, 1891, 80 pp.
- GARCIA PRADO, Justiniano: *La Villa de Gijón*, 1954, 530 pp.
- «Gas y electricidad de Gijón», *Revista Minera*, 1900, p. 588.
- «Gas y electricidad de Gijón», *Revista Minera*, 1900, p. 350.
- *Gijón y la Exposición de 1899*, Gijón, 1899, 308 pp.
- JUNTA LOCAL PARA EL FOMENTO Y MEJORA DE CASAS BARATAS: *Memoria del ejercicio de 1916*, Gijón, Talleres tipográficos La Fé, 1917, 76 pp.
- «La Compañía Ibérica de Electricidad Thomson Houston», *Revista Minera*, 1902, p. 207.
- «La Compañía Internacional de Tranvías», *Revista Minera*, 1907, p. 52.
- «La Compañía Thomson Houston Ibérica», *Revista Minera*, 1903, pp. 290-291.
- «La estadística de la tracción eléctrica en Europa», *Revista Minera*, 1895, p. 11.
- «La inteligencia internacional de los fabricantes de carriles», *Revista Minera*, 1904, p. 344.
- «La riqueza caballar y mular de Europa», *Revista Minera*, 1914, p. 184.
- «La Sociedad Thomson Houston», *Revista Minera*, 1899, p. 255.
- «La Sociedad Unión des Tramways en España», *Revista Minera*, 1907, p. 209.
- «La tracción eléctrica en América y en Europa», *Revista Minera*, 1896, p. 187.
- «La tracción eléctrica en los tranvías de Madrid», *Revista Minera*, 1893, p. 79.
- LOPEZ GOMEZ, Antonio: *Los transportes urbanos de Madrid*, Madrid, CSIC, 1983, 314 pp.
- LORENZO SOMONTE, Bonifacio: «Adiós, Somió Park, adiós», *El Comercio*, Gijón, 31 de julio de 1977, p. 12.
- IDEM: «Tres quintas de Somió», *El Comercio*, Gijón, 14 de agosto de 1977, p. 27.
- Los ferrocarriles y tranvías eléctricos en Europa en 1896», *Revista Minera*, 1896, p. 66.
- «Los nuevos tranvías eléctricos de Asturias», *Revista Industrial Minera Asturiana*, 1919, pp. 182-184.
- «Los planes del Crédito Industrial Gijonés», *Revista Minera*, 1900, p. 273.
- «Los tranvías de Barcelona», *Revista Minera*, 1913, p. 156.
- «Los tranvías de La Coruña. Otro tranvía que se extranjeroza», *Revista Minera*, 1906, p. 615.
- «Los tranvías de Madrid», *Revista Minera*, 1913, p. 196.
- «Los tranvías de Málaga», *Revista Minera*, 1906, p. 531.
- «Los Tranvías de Valencia», *Revista Minera*, 1900, p. 214.
- «Los tranvías eléctricos de Galicia», *Revista Minera*, 1907, p. 164.
- «Los tranvías eléctricos de Thomson Houston», *Revista Minera*, 1896, p. 48.
- «Los tranvías eléctricos en Bilbao», *Revista Minera*, 1894, p. 87.
- «Los tranvías eléctricos en Europa», *Revista Minera*, 1893, p. 71.
- «Los tranvías eléctricos en Europa en 1898», *Revista Minera*, 1899, p. 176.
- «Los tranvías eléctricos en los Estados Unidos», *Revista Minera*, 1894, pp. 15 y 16.
- «Los tranvías en los Estados Unidos», *Revista Minera*, 1893, p. 46.
- LUIS, Carlos M^a de: «Los tranvías y sus recuerdos», *La Nueva España*, Oviedo, 11 de junio de 1978, 4 pp.
- IDEM: «Los otros tranvías asturianos», *La Nueva España*, Oviedo, 18 de junio de 1978, 4 pp.
- IDEM: «Sesenta años de los tranvías de Oviedo (1922 - 1982)», *La Nueva España*, Oviedo, 15 de agosto de 1982, 1 p.
- LLORDEN, Moisés: «Un ejemplo de privatización de espacios públicos: los terrenos de La Florida, en Gijón (1850 - 1978)», *Eria, Revista Geográfica*, 1981, pp. 47 - 60.
- MADARIAGA, José M^a: «Tranvía eléctrico de Madrid», *Revista Minera*, 1898, pp. 377-380, 389-390 y 411-414.
- MARTINEZ, Nemesio: *Guía ilustrada de la villa y puerto de Gijón*, Gijón, 1884, 72 pp.
- «Material de tranvías de construcción española», *Revista Minera*, 1907, p. 486.
- MEDRANO, Emilio: *Geografía Universal, Astronómica, Física, Política, Descriptiva, Comercial y Estadística con la particular de España y Portugal y un estudio geográfico militar de la Península por D. ...*, Barcelona, J. Romá S. en C. Editores, s.f. (1890), 1.130 pp.
- MEYER, John R.: «El papel de la tecnología en el transporte», *Las incógnitas del tráfico urbano*, Barcelona, Gustavo Gili, 1971, pp. 273-299.
- MITCHELL, R. B.: «Tráfico urbano: una función del uso de suelo», *Las incógnitas del tráfico urbano*, Barcelona, Gustavo Gili, 1971, pp. 27-67.

- MORALES SARO, M^a Cruz: *Gijón. 1890 - 1920. La arquitectura y su entorno*, Gijón, Ayuntamiento de Gijón, 1978, 133 pp.
- «Otro tranvía en Gijón», *Revista Minera*, 1900, pp. 463-464.
- OWEN, W.: «La organización del transporte urbano», *Incógnitas del tráfico urbano*, Barcelona, Gustavo Gili, 1971, pp. 335-353.
- POTRYKOWSKI, M. y TAYLOR, Z.: *Geografía del Transporte*, Barcelona, Ariel, 1984, 303 pp.
- QUIROS LINARES, Francisco: «El puerto de Gijón», *Revista Geográfica*, 1980, pp. 179-221.
- RAIM, Eric: «Zurich et ses tramways», *Voies Ferrées*, Grenoble, Presses et Editions Ferroviaires, 1982, pp. 12-18.
- *Reglamento para la Explotación y Policía de los Tranvías de Gijón*, Gijón, Imp. de El Noroeste, 1921, 16 pp.
- SICA, Paolo: *Historia del Urbanismo. El siglo XIX*, Vol. 1, Madrid, IEAL, 1981, 622 pp.
- SMEED, R. J.: «El problema del tráfico en las ciudades», *Las incógnitas del tráfico urbano*, Barcelona, Gustavo Gili, 1971, pp. 139 - 163.
- «Société des Tramways de Barcelona á San Andres et Extension», *Revista Minera*, 1907, p. 222.
- «Société des Tramways de Bilbao», *Revista Minera*, 1907, p. 111.
- «Subasta de tranvías en Gijón», *Revista Minera*, 1904, p. 272.
- TORROBA LLORENTE, J. L.: «El tráfico y el urbanismo», *Problemas del urbanismo moderno*, Madrid, 1967, pp. 137-153.
- «Tramways et electricité de Bilbao», *Revista Minera*, 1907, p. 127.
- «Tranvía de Gijón al Musel», *Revista Minera*, 1889, p. 44.
- «Tranvía de motor de sangre en Gijón», *Revista Minera*, 1905, p. 24.
- «Tranvías de Valencia», *Revista Minera*, 1901, p. 200.
- «Tranvías de Valencia», *Revista Minera*, 1905, p. 200.
- «Tranvía eléctrico», *Revista Minera*, 1891, p. 10.
- «Tranvía eléctrico de Asturias», *Revista Industrial Minera Asturiana*, 1919, p. 345.
- «Tranvías eléctricos», *Revista Minera*, 1896, pp. 103-104.
- «Tranvías eléctricos de Tenerife», *Revista Minera*, 1907, p. 89.
- «Tranvías eléctricos en Europa», *Revista Minera*, 1895, p. 43.
- «Tranvías eléctricos en Gijón», *Revista Minera*, 1899, p. 10.
- «Tranvía en Asturias», *Revista Industrial Minera Asturiana*, 1919, p. 210.
- «Tranvía en Gijón», *Revista Minera*, 1889, p. 22.
- «Tranvía en Gijón», *Revista Minera*, 1900, p. 342.
- «Tranvía en Gijón», *Revista Minera*, 1900, p. 488.
- «Tranvía en Gijón», *Revista Minera*, 1904, p. 408.
- «Tranvía en Gijón», *Revista Minera*, 1905, p. 24.
- «Tranvía en Gijón», *Revista Minera*, 1905, p. 159.
- «Tranvía urbano en Gijón», *Revista Minera*, 1901, p. 203.
- VALENZUELA RUBIO, Manuel: «Los orígenes de los transportes urbanos y de cercanías en Madrid», *Estudios Geográficos*, 1973, pp. 95-133.
- VALLES FERRER, J. y HAP DUBOIS, E. A.: *El transporte en las grandes ciudades*, Jerez de la Frontera, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1978, 239 pp.
- VIGARIE, André: «Le tramway de Nantes: un exemple d'utilisation des transports en commun pour contrôler et orienter l'urbanisation», *Revue de Géographie de Lyon*, 1983, pp. 41-50.
- WOLKOWITSCH, Maurice: *Géographie des Transports*, Paris, A Colin, 1982, 384 pp.