

Evolución del transporte terrestre en Canarias desde el s. XIX

Evolution of land transport in the Canary Islands since the nineteenth century

Miguel A. Franesqui García. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Profesor del Departamento de Ingeniería Civil. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. mfranesqui@dic.ulpgc.es

Resumen: Se presenta un trabajo de investigación histórica documental sobre los modos tradicionales de transporte interior, y su evolución en los dos últimos siglos, en los territorios insulares canarios caracterizados por su aislamiento geográfico de las redes viarias continentales. En él se estudia la organización y actividad del transporte terrestre en relación con los medios técnicos muy rudimentarios de épocas pasadas y las dificultades impuestas por el medio físico, pero de relevante importancia en el desarrollo social y económico de las sociedades isleñas. Los transportes de herradura mediante animales de carga y de tiro han constituido tradicionalmente la base de los modos empleados para el transporte terrestre. También los transportes colectivos se inician con vehículos de tracción animal hasta la aparición de los primeros tranvías urbanos y los vehículos automóviles.

Palabras Clave: Historia de los transportes terrestres; Ingeniería de los transportes; Modos tradicionales de transporte; Transportes en Canarias

Abstract: The article presents a historical and documental study of traditional modes of transport in inland areas of the Canary islands and their evolution over the last two centuries. These inland areas being characterised by their geographic isolation from continental road networks. The study considers the activity and organisation of land transport in accordance with the very rudimentary technical means available in past times and the difficulties imposed by the terrain and underlines the importance this had on the social and economical development of the island societies. Pack and draft animals have traditionally served as the mainstay of land transport on the islands and collective transport also relied on draft animals in its early stages until the appearance of the first urban trams and automobiles.

Keywords: History of land transport; Transport engineering; Traditional modes of transport; Transport in the Canary Islands

1. Introducción

La implantación, desarrollo y evolución de un sistema de transporte interior van unidos a los de las infraestructuras de comunicación terrestre, a su vez relacionadas con el proceso de ordenación y evolución del territorio que recorren. En las sociedades agrarias tradicionales, el limitado desarrollo tecnológico y la escasez de inversiones en la mejora de las vías de comunicación caracterizan la situación existente, incluso hasta finales del siglo XIX. En la Isla de Gran Canaria, el gran impulsor de las obras públicas fue el ingeniero Juan de León y Castillo (1834-1912), que proyectó y ejecutó algunos de los más importantes proyectos de carreteras e impulsó el desarrollo del Puerto de La Luz,

a la vez que dejó previstos otros muchos que las administraciones públicas culminaron posteriormente (Fransesqui, 2006(1), (2)).

Razones de tipo histórico, físicas y económicas han potenciado el predominio de los asentamientos poblacionales litorales y su mayor crecimiento. Sin embargo, las complicadas condiciones orográficas del territorio dificultan los accesos entre estos núcleos. Como romper el aislamiento ha sido siempre profundo deseo de las sociedades canarias, se ha observado con atención el desarrollo de los puertos considerándolos infraestructuras de transporte fundamentales para el progreso. Los puertos han sido siempre el inicio de todas las rutas y caminos de cada isla. El puerto, como puerta abierta a todos los mares, se configura

Fig. 1. Carros esperando en los muelles la llegada de los barcos para el transporte de las mercancías. En el grabado de la figura izquierda se aprecian carriles ferroviarios, lo que indica que es posterior a 1890.



como el foco de atracción de los habitantes de cada ciudad costera. Las comunicaciones con otros países europeos, con América y con África permiten, desde los tiempos de la Conquista, los intercambios comerciales pero también culturales (el arte y las ideas). Así, las imágenes que nos muestran los antiguos grabados, y posteriormente primeras fotografías, sobre las principales actividades comerciales en todas las islas corresponden, la mayoría de ellas, a las zonas portuarias o anexas a éstas. Es en los puertos donde se pueden observar las más importantes edificaciones y los más intensos desarrollos y actividades en materia de transportes.

2. Los primeros modos de transporte

Los pesados bultos en las operaciones portuarias de estiba eran portados por los *peones* que también transportaban los paquetes y mercancías de un lado a otro de la ciudad. Algunos incluso trabajaban por cuenta propia viajando a pie de un pueblo a otro cobrando como jornal una "*fisca*" (unos 0,2 céntimos de euro actuales), que también fue jornal agrícola en el siglo XIX. Al no existir abastecimiento doméstico de agua potable, ésta se distribuía desde las fuentes públicas hasta los domicilios particulares en recipientes cerámicos o metálicos sostenidos sobre la cabeza, en increíble equilibrio, por mujeres que ejercieron el oficio de "*aguaderas*" o "*aguadoras*". También, otro de los viejos oficios femeninos isleños, antes del establecimiento de líneas regulares de transporte, fueron las "*recaderas*" que cubrían itinerarios entre la capital y algunos puntos importantes u otros pueblos de la isla. Cada recadera tenía sus clientes que solicitaban sus servicios como porta-

doras de cartas, recados o paquetes transportándolos en cestas sobre la cabeza. Generalmente viajaban en grupo y hacían noche en casas amigas o fondas. Durante su recorrido, muchas personas solicitaban su servicio. El desarrollo de los transportes y de los servicios de correos y telégrafos acabó con esta profesión.

El transporte de pesadas cargas entre varios hombres se realizaba mediante "*parihuelas*" compuestas de dos palos de unos dos metros de largo paralelos y unidos transversalmente entre sí por la parte central por tres o cuatro tablas también paralelas, que era el sitio en donde se colocaba la carga que dos hombres o más portaban por sus extremos o empuñaduras. De la misma manera, la "*silla de manos*" o litera era utilizada por las altas jerarquías del clero y damas destacadas para hacerse trasladar de pueblo en pueblo y no sufrir las dificultades del terreno, hasta bastante avanzado el s. XIX.

2.1. Los animales empleados para el transporte en las islas

Durante siglos, hasta comienzos del s. XX, se utilizó exclusivamente la tracción animal para los vehículos de transporte y todo tipo de tareas relacionadas con éste. Los *burros*, con el paso del tiempo, se fueron relegando a tareas exclusivamente agrícolas, transporte de agua desde las fuentes públicas, para llevar al amo a los mercados de la ciudad o cargar mercancías para la recova. Era la más cómoda, segura y habitual cabalgadura del hombre de campo tradicional (Viera y Clavijo, 1866(3)). La raza más sobresaliente han sido los de Fuerteventura. Ya casi desaparecidos de las islas, en 1940 había en Canarias más de 6.000 de estos animales.



Fig. 2. Caravana de camellos transportando arenas y gravas de barranco para la construcción.

Junto al burro, los *camellos* llegados de África a través de Lanzarote y Fuerteventura prestaron un gran servicio tanto como transporte urbano como en el sector agrario. Trabajaron en las obras públicas (construcción del puerto de Santa Cruz de Tenerife) transportando materiales de construcción en caravanas (ver Figura 2), y hasta muebles y bombonas de butano en tiempos más recientes. Su trabajo es el más económico que cualquier otro animal por la fuerza desarrollada y la sobriedad de su alimentación.

Los primeros *caballos* llegaron a las islas por mano de los conquistadores. Éstos causaron impresión entre los aborígenes. Nobles servicios han prestado al hombre no sólo como animales de transporte, sino también como auxiliar en las faenas agrícolas y, por supuesto, en los conflictos bélicos. El caballo ha sido en la historia de los transportes, elemento de lujo para los poderosos, militares y jóvenes de buenas familias, que se trasladaban en ejercicio demostrativo del poder que ostentaban. El caballo del país es descendiente del árabe y berberisco, aunque también está emparentado con el de Cuba y Argentina, traídos por emigrantes regresados. En Lanzarote se llegó a obtener una casta de las mejores cualidades, ya que un capitán general de Canarias regaló a Felipe IV seis de estos caballos y "se les hicieron, con mucha razón, mucho lugar en sus reales caballerizas" (Viera y Clavijo(3)).

Las *mulas* y las *yuntas de vacas y bueyes* compartieron la dureza del trabajo en los siglos pasados como animales de tiro para el transporte de los más pesados materiales y mercancías entre las distintas localidades y los puertos.

Tabla 1. Datos estadísticos de la cabaña de Gran Canaria en 1804

Caballos	1.200
Camellos	30
Mulos	100
Asnos	3.200
Bueyes y vacas	8.000
Total:	12.530

(Fuente: Webb y Berthelot, 1839)

En la estadística de la cabaña del año 1804 en Gran Canaria, recogida por los eminentes naturalistas Webb y Berthelot (1839(4)), quedan bien probadas las preferencias de los isleños (ver Tabla 1). Los animales de tiro y de carga han prestado un importante papel en el desarrollo de la economía canaria. En 1940, la estimación del valor del trabajo de los animales se calculó en 15.788.250 Pts (94.889 euros) sólo en la provincia de Tenerife, cantidad entonces muy importante teniendo en cuenta, además, que corresponde a una época de escasez de combustibles por la II Guerra Mundial, lo que hizo indispensable su trabajo. El censo de ganado de 1940 para dicha provincia recoge un total de 1.579 cabezas en la cabaña equina y 4.228 ejemplares para la cabaña mular (Alejandrino, 1996(5)).

2.2. Vehículos de tracción animal

Las primeras ruedas para carros se solían hacer a modo de rodaja cortada en un tronco de árbol y redondeada, con el fin de ofrecer adecuada resistencia a los golpes. Más tarde se perfeccionarían con la configuración a base de radios más conocida hoy en día. "Pero lo cierto es que en Tenerife no sabían fabricar ruedas: cuando el Cabildo necesita un par de ellas para la artillería del castillo, en 1577, no le fue posible hallar en toda la isla un carpintero que supiera hacerlas" (Cioranescu, 1978(6)). Ante esta situación es muy posible que la implantación de las *corsas* en las islas, no sólo en las capitales sino también en zonas rurales fuera imprescindible. La corsa, especie de rastra o trineo de procedencia maderiense, se utilizó tirada por yuntas de bueyes para el transporte de mercancías muy voluminosas o pesadas en las ciudades y en faenas agrícolas, pero también hasta para el viaje de personas (Figura 4). Las más rudimentarias utilizadas en la agricultura y construcción, denominadas "na-



Fig. 3. Diferentes tipologías de corsas agrícolas, y para transporte de pesadas cargas, empleadas en las islas occidentales (izquierda) y en Gran Canaria (derecha).
(Fuente: Alzola, 1968(7)).

rias”, se componían simplemente de dos gruesos maderos laterales casi paralelos unidos en ángulo al llegar al morro y reforzados con fuertes travesaños. Esta configuración era la típica en el norte de Tenerife y también en La Palma y La Gomera. La trabazón de la corsa con el yugo se efectuaba valiéndose del timón, como en un arado. Por el contrario, la corsa agrícola de Gran Canaria estaba formada por tres grandes maderos formando un triángulo isósceles y en el vértice delantero un argollón al que se amarraba el “estrovo” o la cadena que la une al yugo (Fig. 3). Para que durase mucho tiempo se le clavaba una gruesa plancha de hierro, denominándose “herrar la corsa”. Este sistema ofrece un buen deslizamiento sobre piedras e irregularidades del terreno y no presenta graves problemas en el momento de las reparaciones. Como inconvenientes: el destacable ruido que producía su

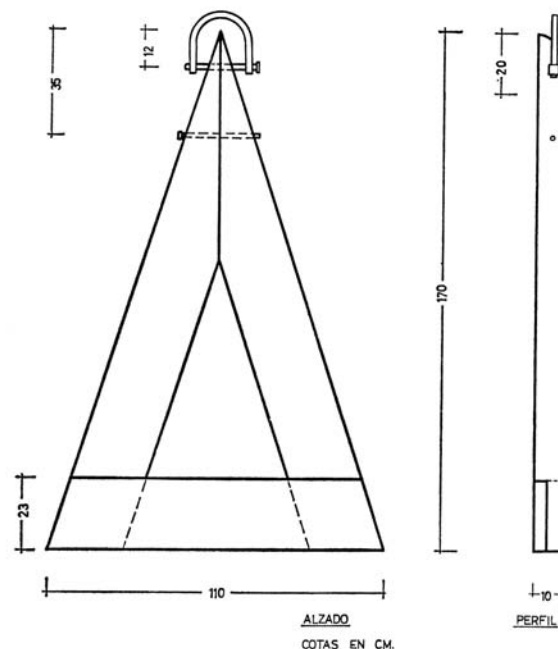
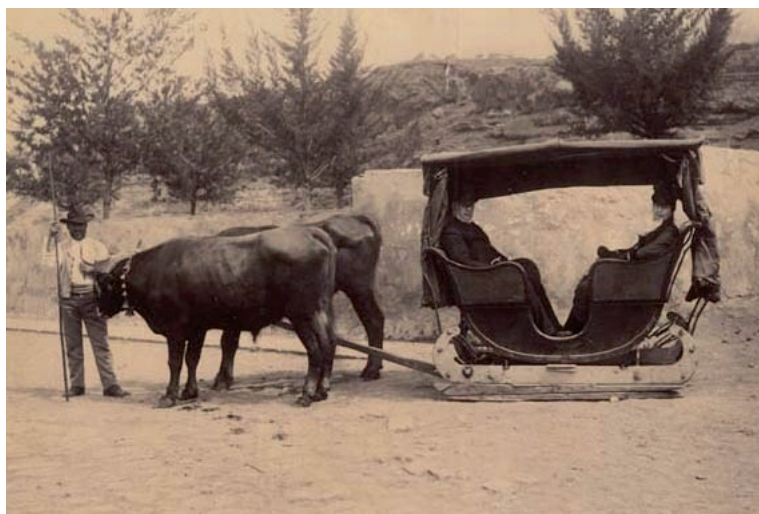


Fig. 4. Corsa de paseo utilizada en la segunda mitad del s. XIX.



desplazamiento y la rápida destrucción que provocaban del firme de los caminos (ya en 1772, en la Península se habían promulgado leyes contrarias a su uso: “prohibiendo arrastrar maderos por aquellos en los que pudieran andar ruedas”). Las corsas desaparecen en Canarias hacia finales del s. XIX por la competencia de los carros de cuatro ruedas que desde poco tiempo antes habían hecho presencia en las islas.

Durante mucho tiempo, hasta próximo el fin del siglo XIX, todos estos modos de transporte, representados principalmente por corsas, carros y carretas coexistieron. En un grabado realizado en 1867 por la litografía parisina de F. Appel, titulado “La calle de La Marina” (en Santa Cruz de Tenerife) se observan desde el caballero viajando a lomos de un caballo, a un antiguo coche de caballos, pasando por la primitiva corsa arrastrada por una yunta de bueyes, y hasta va-

rios asnos completan esta estampa decimonónica de Canarias (Alemán, 1996).

El uso de *carros* se prolonga hasta mediados del siglo XX. Hay que recordar que el transporte de mercancías, hasta bien entrado el pasado siglo, se realizaba con carros tirados por asnos, mulas o caballos y hasta el servicio de recogida de basuras se efectuaba con este tipo de transporte. Las *carretas* de bueyes tuvieron en los sectores agrícolas una suerte similar al carro urbano. En el primer censo del Ayuntamiento de Las Palmas de 1861 se registran solamente 28 carretas. En Gran Canaria dos eran los tipos de carros más frecuentes y de fabricación local: el de volteo y el de caja alta. El *carro de volteo* estaba provisto de dos ruedas sobre las que descansaba una larga plataforma rectangular. Para la descarga de los bultos se le hacía bascular quedando la cola próxima al suelo. Las mercancías, casi siempre en barricas y grandes fardos, se sujetaban con dos sogas paralelas tensadas en la parte delantera al enrollarlas mediante un molinete. El *carro de caja alta* tenía cuatro ruedas; las delanteras, más pequeñas, giraban mediante un doble carril circular facilitando los giros con pesadas cargas. En el registro de matrículas del Ayuntamiento de Las Palmas figuran un total de 107 carros en 1885, cifra que se triplica (335) en el año 1900(8).

El *coche de caballos* se populariza a mediados del XIX. Hasta entonces muy pocas personas de la vida pública contaban con vehículos propios, símbolo externo de poder, y gran modo de transporte para las familias acomodadas: "Ya en 1725 un obispo trajo su coche cuando fue destinado a la ciudad de Las Palmas, pero en ese momento no existían carreteras en la isla" (Viera y Clavijo, 1863). "Hoy sábado, día de Santa Ana (1775). Esta tarde estuvo en esta Ciudad (La Laguna) el señor General don Juan de Urbina, que vino de Santa Cruz, y don Pedro Álvarez, que es del Consejo de Hacienda, y que para el asunto de Aduanas vino a España. Apunto esto, porque S.E. y don Pedro Álvarez vinieron desde Santa Cruz en coches, que sólo antes el de S.E. y el del señor obispo allí existían (...)". Este suceso fue recogido por José Anchieta y Alarcón, Regidor Perpetuo de Tenerife. En 1852, en Gran Canaria sólo existían dos coches: el del obispo y el del Conde de la Vega Grande. El primer accidente mortal del que se tiene constancia ocurrió en Gran Canaria en 1861, al volcar el coche en el que viajaba un comandante militar por el camino viejo de Tafira.

Para el transporte público de viajeros entre poblaciones, comenzaron a utilizarse a partir de mediados del s. XIX las *diligencias*, apoyándose en las casas de postas como lugares de descanso en las rutas, algunas de las cuales aún se conservan en antiguas carreteras de las islas.

De 1865 es el primer censo de carruajes de Las Palmas. En él se registran 22 *carretelas*, 5 *birlochos*, 1 coche, 7 *omnibuses* y 4 caballerías menores. Las *carretelas* tenían cuatro asientos, caja poco profunda, portezuelas laterales y capota plegable. El *birlocho*, también de cuatro plazas, era más ligero, y carecía de capota y de puertas. Otros modelos de carruajes con líneas más complicadas para el alcance de los carpinteros locales como *victorias*, *berlinas* y *cabriolletes* fueron más tarde importados.

La Ley de presupuestos de 22 de junio de 1867 creó el impuesto sobre los carruajes y caballerías destinados al uso particular y recreo. En 1877 se autorizó su exacción por los Ayuntamientos como fuente de recursos municipales. Las cuantías iniciales eran las siguientes: caballerías no destinadas a tiro pagaban en Madrid 10 escudos (equivalente a 2,59 pesetas); en Sevilla, Cádiz, Barcelona, Málaga y Valencia, 8; en las demás capitales de provincia y poblaciones de más de quince mil habitantes, 6; y en los demás pueblos, 3. Los carruajes de lujo de dos ruedas pagaban, según su clase, entre 4 y 16 escudos. Los de cuatro ruedas, entre 8 y 20. Carros y resto de vehículos análogos pagaban entre 3,5 y 12 escudos.

Como otros muchos objetos e incluso costumbres, la *bicicleta* llegó a Canarias de mano de los ingleses.

3. Infraestructura de los caminos y su progreso

El proceso de construcción de la red de caminos en las islas parte de las veredas abiertas por los pobladores prehispánicos, que van siendo ampliadas y extendidas para las operaciones militares y el transporte de productos agrícolas y actividades de explotación forestal. Las exigencias de la Administración para estos caminos no eran notables, porque en el s. XVI, en el auge de las explotaciones azucareras, los caminos debían tener la siguiente anchura: "Que pueda pasar sin peligro un caballo cargado con un serón de azúcar". En cuanto al gálibo o altura libre: "Que pueda pasar un hombre a caballo o en camello o uno de es-

tos animales cargado de azúcar, sin tocar en parte alguna, ni en matas ni en árboles”.

Una orografía tan complicada como la que presentan la mayoría de las islas ha obligado siempre a trazados a su vez complejos. Cuando la anchura de la explanación requerida no resultaba excesiva, por ejemplo para caminos de herradura o veredas peatonales, los trazados intentaban acomodarse al relieve, aún extendiendo considerablemente la longitud de los recorridos. Pero en el caso de caminos carreteros de mayor anchura no siempre esto era posible, por lo que en ocasiones las inclinaciones resultantes alcanzaban casi los límites sobre las que los animales de tiro podían transitar. Así, la crónica que en 1821 nos hace, de un viaje de Santa Cruz a La Laguna, el naturalista francés Sabino Berthelot(4) presenta una curiosa valoración de los constructores de caminos: *“Entre Santa Cruz y La Laguna hay casi hora y media de marcha. El camino al principio está bien cuidado (...). Pasado ya el puente de Zurita comienza a escalar una cuesta muy pronunciada que los aprendices de ingenieros dejaron casi inaccesible. Siguieron al pie de la letra el axioma de la línea recta, pero los arrieros, que ignoran las ventajas matemáticas, maldicen a los ingenieros. Al llegar a lo alto de la calzada tienen que dar descanso a sus jadeantes caballerías y ellos entran en la venta para tomar un refrigerio (...). Los arrieros beben y pagan; el vino del país les quita el malhumor, olvidan la maldita cuesta y reemprenden el camino cantando”.*

Los materiales empleados eran los más económicos y abundantes que se pudiesen obtener. Así, hasta bien entrado el siglo XIX, el material más común es la piedra, que constituye la base de la construcción de obras. En dicho siglo se generaliza el uso de otros materiales como lajas, zahorras, losas, cantos, cal y arenas, extraídas estas últimas de las playas cercanas a las obras. A finales del XIX, y para la construcción de las primeras carreteras, la relación de materiales se completa y diversifica: piedras de basalto diseminadas en los barrancos y laderas contiguas, piedra pequeña, traquitas dispuestas en lajas, toba, recebo: arena, grava y arcillas de los barrancos, agua, arena y cal. El cemento procedía de Inglaterra y de Marsella (León y Castillo, 1878(9)).

El empedrado era la técnica más utilizada para la pavimentación de los caminos de mayor importancia. También las calles de las principales poblaciones estaban empedradas con baldosas, pero en ocasiones

estos pavimentos no resistían las sollicitaciones impuestas por corsas, carros y carretas produciendo graves daños en pavimentos y en las conducciones de agua, realizadas en su mayoría de tea. Esta situación obligó a los Ayuntamientos, como ya se comentó, a imponer tarifas por la circulación de vehículos. A las corsas se les impuso una especie de matrícula, pagando cada vehículo dos reales de plata por semana para sufragar los arreglos de calles. También se intentó, en varias ocasiones, la limitación del paso de vehículos por determinadas vías, lo que tampoco evitó el deterioro de las calzadas.

Los pavimentos urbanos experimentan un importante avance con los adoquinados mediante prismas rectangulares basálticos, asentados sobre tierra compactada con capacidad drenante y recibidos con arena, sin ningún tipo de mortero en las juntas. Esto permitió que el tráfico de carros y vehículos ligeros fuera confortable y que las aguas de escorrentía se infiltrasen a través de las capas de asiento sin generar problemas erosivos, deformaciones excesivas o de pérdida de capacidad portante. Además, las reparaciones eran rápidas y sencillas, así como la reposición de tuberías bajo los firmes en viales.

Sin embargo, la gran mayoría de los firmes de carretera de las islas, cuando hace su aparición el automóvil, aún seguían siendo caminos de tierra batida junto con fragmentos de roca, similar a una zahorra compactada, que las lluvias de cada invierno convertían en inservibles para el tránsito de estos vehículos (ver Figura 6). Canarias se encontraba entre las regiones más atrasadas de todo el Estado en cuanto a vías de comunicación, tanto en longitud de la red como en el estado de las mismas. Las pésimas condiciones de las carreteras en el archipiélago a comienzos del s. XX son puestas de manifiesto en el discurso del senador palmero Pedro Poggio y Álvarez en el debate de los Presupuestos del Estado en el Senado, el 20 de diciembre de 1905: *“(...) Ha dicho el Sr. Ministro de Fomento, y la cuenta es exacta, que en España hay 40.000 km de carreteras en conservación. En su virtud, corresponde a cada provincia un promedio de 800 km. Pues bien, Sres. Senadores: Canarias, o lo que es lo mismo, sus siete islas, con una superficie de 7.167 km² y con más de 364.000 habitantes, distribuidos en 3.516 poblaciones entre ciudades, villas, pueblos y aldeas, solamente cuenta con 300 km. Es, pues, la última provincia que figura en la relación que acabo de exponeros (...)”.* “Tenerife y Gran

Canaria (...) aún tienen muchos pueblos de términos municipales importantes sin carreteras. Fuerteventura y Lanzarote sólo tienen unos cuantos kilómetros. La Palma, tercera isla en importancia del archipiélago, y que cuenta con más 40.000 habitantes, aún no ha visto terminada su única carretera, la de Santa Cruz (de La Palma) a Candelaria, y eso que se colocó su primera piedra hace ya más de treinta años. Y La Gomera, con más de 15.000 habitantes, y El Hierro, con 6.420, desconocen, en absoluto, lo que es un kilómetro de carretera (...). En el mismo discurso, también se hace referencia a las escasas infraestructuras portuarias existentes: "La costa canaria, a pesar de sus muchos kilómetros, sólo presenta en su litoral cinco puertos en conservación y uno de refugio. Las Islas Baleares tienen once puertos, siendo dos de primer orden (...)".

Todavía a mediados del s. XX, en algunos trayectos, las comunicaciones eran penosas. Así se describe un viaje realizado hacia 1954 desde Santa Cruz a Arafo, en la Isla de Tenerife: "Fuimos en carro. La distancia es de menos de unos treinta kilómetros. Tardamos doce horas. Es decir, una media de tres kilómetros por hora (...)". La isla de Gran Canaria, si bien vio cómo las obras hidráulicas, por su imprescindible necesidad, se comenzaron a realizar pocos años después de la fundación del Real de Las Palmas en 1478, no contó con obras públicas en carreteras hasta mediados del s. XIX. Con la Ley de 7 de mayo de 1851 nacieron las principales carreteras y buenos caminos de las islas. En 1855 llegó a Las Palmas el ingeniero civil de la provincia para "hacer la delineación de la carretera del Puerto de La Luz (...)". Un hecho memorable acaeció el 4 de julio de 1863: "A las once de la mañana han quedado en comunicación las dos cámaras que venían simultáneamente practicándose para el establecimiento del túnel de la Marfea" (10), con lo que quedaba abierta la carretera a Telde, segunda población en importancia de la isla (Figura 5). El R.D. de 6 de septiembre de 1864 estableció un nuevo plan de carreteras, otorgándose a Gran Canaria presupuesto para finalizar dos nuevas carreteras de segundo orden ya en ejecución: Las Palmas a Guía y Las Palmas al Puerto de La Luz; y tres nuevas de tercer orden: Las Palmas-San Mateo, Telde-Agüimes y Guía-Agaete, aunque algunas de ellas no se completaron hasta 1885. Gracias a la actividad y patriotismo del minúsculo equipo que presidía el ingeniero de caminos Juan de León y Castillo, y a



Fig. 5. Arriba, carretera de Telde, en Gran Canaria (1890). Abajo la carretera de Telde en la zona costera de La Laja y túnel de la Marfea hacia 1900.

la destacable influencia de su hermano Fernando en Madrid (ministro de Ultramar con Sagasta) se pudo lograr que tan ansiadas infraestructuras viarias se materializasen sobre el agreste suelo de la isla, y en definitiva su futura prosperidad.

En el primer tercio del siglo XX, la aparición de los modernos vehículos automóviles y de nuevos servicios urbanos viene aparejada con la modificación de la morfología de las villas y ciudades, cambiando los empedrados y adoquinados, con su textura definida, por los pavimentos asfálticos y losas de hormigón. En un estudio de 1941 sobre la situación de la agricultura en la provincia de Tenerife, se ofrecen los



Fig. 6. Carretera principal del sur en la Isla de Tenerife hacia 1928.

datos sobre la extensión de la red de comunicaciones terrestres en las islas occidentales (Tabla 2).

4. Los transportes colectivos

A mediados del XIX comienzan en Canarias los servicios de transporte colectivo con vehículos de tracción animal. Una de las primeras empresas creadas fue la Compañía de Omnibuses de Hardisson & Brothers el primero de julio de 1854, comenzando con un único carruaje, una *diligencia* tirada por un caballo y capaz de transportar cinco pasajeros en un solo viaje de ida y vuelta entre Santa Cruz de Tenerife y La Laguna. Posteriormente fueron traídos de Francia dos coches cerrados y un cochero de aquella nacionalidad, lo que permitió establecer dos viajes diarios entre ambas ciudades. El trayecto se realizaba con paradas intermedias para el descanso de viajeros y animales en las casas de postas. Otras empresas de diligencias para el transporte colectivo se establecieron con posterioridad en la mayoría de las islas, algunas de las cuales estuvieron en servicio hasta la aparición de los primeros tranvías y autobuses.

En Gran Canaria, el 31 de enero de 1864 comenzó el primer servicio de *coches-ómnibus* entre Las Palmas y Telde, gracias a la finalización de la mencionada carretera con servicios diarios de ida y vuelta. El precio del billete se estableció en 6 reales los asientos interiores y 5 reales los exteriores. La empresa denominada "La Primera" pertenecía a D. Nicolás Massieu, y tenía registrados en el Ayuntamiento de Las Palmas cinco omnibuses, dos carretelas y veinticuatro animales de tiro. Los omnibuses de esa primera época sólo transportaban entre seis y ocho pasajeros (siendo el de más capacidad de once y tirado por tres caballerías) y su longitud no superaba los dos metros. En febrero de 1864 surgió un nuevo competidor al establecerse la empresa de los hermanos Lustré, procedentes de Francia. Con posterioridad extienden su modesta red de transporte por las carreteras del centro y del norte de la isla, pasando posteriormente a denominarse la empresa como "La Marina", pero sólo se mantuvo hasta 1869. Los servicios de diligencias se iban ampliando hasta donde lo permitían las carreteras que, en construcción, se iban extendiendo hacia el norte e interior de la isla. La compañía "La Primera" estableció en 1865 servicios entre Las Palmas y Bachicao, situado en las proximidades de las obras de construcción del túnel de Tenoya (comenzadas el 15 de febrero de 1864 por J. de León y Castillo) que iban a permitir la prolongación de la carretera hasta la Villa de Arucas. En aquel lugar construyó un parador y cuadras para los animales, de modo que los pasajeros procedentes del interior de la isla sobre sus cabalgaduras pudiesen depositarlas allí hasta su retorno, quedando sus cuidados a cargo de la compañía, en lo que podría asimilarse a un primer intento de intercambiador de transportes para facilitar las comunicaciones entre la capital y las poblaciones interiores.

Tabla 2. Extensión de la red viaria en la provincia de Santa Cruz de Tenerife en 1941

	Tenerife	La Palma	La Gomera	El Hierro
Carreteras asfaltadas (km)	355	60	1	-
Carreteras ordinarias (km)	25	42	29	27
Caminos vecinales (km)	40	25	10	20
Pistas (km)	90	-	-	-
TOTAL (km):	510	127	40	47

(Fuente: Alemán, 1996(5))



Fig. 7. "Tartana" (foto izquierda) y "charabán" para el servicio regular de viajeros (figura derecha, segunda mitad s. XIX). Gran Canaria.

Dos eran principalmente los modelos de carruajes que se fabricaban en las islas: la *tartana* y el *charabán*. Las tartanas, vehículos ligeros tirados por un solo caballo, con un solo eje de dos ruedas, asientos laterales y techo plano (en contraposición a las peninsulares de techo abovedado) se popularizaron en Gran Canaria, ofreciendo servicios de taxi. En cuanto a su procedencia, se sabe que rodaron antes por el levante español, en el sur de Francia y en Italia. En 1911, el precio de la carrera por persona variaba entre 1 peseta y 2,5, dependiendo de la zona urbana. Subsistieron hasta la década de los años 40, conviviendo con el tranvía y los automóviles, gracias al atractivo que para el turista nórdico representaba lo pintoresco. El charabán, de geometría parecida a la tartana era más grande, con cuatro ruedas y dos caballerías como mínimo. Como en aquélla, se accedía al vehículo por su parte posterior.

En 1887, iniciadas ya las obras del Puerto de la Luz, el número total de carruajes existentes registrados en el Ayuntamiento de Las Palmas ascendía a 107, con lo que el número total de viajeros máximo que podrían transportar apenas superaría los 800. Los charabanes expresamente autorizados por el Gobernador Civil para el transporte de viajeros en 1890 eran sólo 16(8). Telde figura como la población mejor comunicada con Las Palmas, con 5 coches; le sigue Guía con 4; San Mateo y Arucas con 2; y Santa Brígida, Gáldar y Agüimes con un solo coche.

4.1. Los primeros ferrocarriles en las islas

Aunque anteriormente había sido autorizada la línea de Las Palmas al Puerto de La Luz como tracción "de sangre", en 1885, y ya habiendo comenzado las

obras de instalación de la infraestructura, D. Luis Antúnez, promotor del proyecto y hombre de gran influencia debido al desempeño de anteriores cargos como gobernador civil de varias provincias españolas, obtuvo la concesión para la línea de *tranvía a vapor*. Este cambio tuvo importante repercusión nacional: la Ley aprobada por las Cortes de 30 de mayo de 1885 para el caso concreto de Las Palmas sirvió de precedente para que solicitasen la transformación a vapor el tranvía de Santander y el de Bilbao a Santurce. El tranvía de vapor se inaugura en Las Palmas de Gran Canaria el primero de octubre de 1890. El material móvil fue construido en Amberes. La ciudad anhelaba el tranvía por tantos años esperados; la prensa exigía una mayor celeridad en los trabajos, pudiéndose efectuar la prueba oficial con éxito técnico y júbilo popular: "Ayer (18 de julio de 1890), al medio día, tuvo lugar la prueba oficial del tranvía de vapor que unirá esta culta ciudad con el floreciente Puerto de la Luz, bajo la inspección del Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas (...)" (11). Las frecuencias del servicio tranviario en el año 1902 oscilaban entre 45 y 60 minutos. Sin embargo, para esta época empezaron a surgir descontentos populares relacionados con la falta de conservación de los vehículos y la vía, y con el incremento de los accidentes mortales, lo que creaba incomodidades y malestar entre la población, que llegó a amotinarse en la calle Triana rompiendo varios tramos de vía. Para pacificar la situación se puso en práctica una medida ya establecida en Inglaterra y ordenada por las "Locomotive Acts", por la cual los vehículos de vapor en zona urbana debían ir precedidos por un hombre a pie o a caballo para que no superasen las cuatro millas por hora. Otros proyectos no llegaron a ver la luz como los de tranvías de Las Palmas a Telde y



Fig. 8. Primer tranvía de vapor de Las Palmas de Gran Canaria (1890-1910).

al Puerto de Sardina, en Gáldar (línea por el norte de la isla), aunque éste último parece que estuvo a punto de realizarse, ya que existen noticias en diarios de la época que recogen el comienzo de dichos trabajos. En 1910 desapareció este primer tranvía de vapor de la ciudad de Las Palmas.

Para las obras de ampliación del puerto de Santa Cruz de Tenerife se comenzó en 1885 la construcción de una línea de ferrocarril entre el propio puerto y la cantera de La Jurada, inaugurándose en 1890. Cuando llega la locomotora "Añaza" del citado ferrocarril a la isla, se celebra con una gran fiesta como símbolo de la llegada del progreso.

Las obras de construcción del *tranvía eléctrico* en Tenerife comenzaron en enero de 1900 costando toda la instalación de la línea entre Santa Cruz y La La-

Fig. 9. Inauguración del tranvía en Tenerife, el 7 de abril de 1901.



guna 2.500.000 francos, según declaró el promotor del proyecto y posteriormente cónsul de Bélgica, Fernando de Masy. Los primeros viajes duraban entre 35 y 40 minutos, debido a las numerosas paradas. Fue inaugurada la línea el 7 de abril de 1901, comenzando a salir los trenes a las dos de la tarde desde ambas localidades. Con representación de todas las autoridades, hubo también una importante celebración popular (Figura 9).

El tranvía fue también uno de los más populares modos de transporte en Tenerife. En esta isla unía Santa Cruz con La Laguna, y posteriormente con Tacoronte. Por tanto desde sus orígenes tenía una vocación de convertirse en verdadero transporte insular, no sólo relegado al ámbito metropolitano. Se planeó ampliar la línea hasta La Orotava, pero nunca se ejecutó. A pesar del deseo de articular una red de transporte por el norte de la isla, los agricultores del Valle de La Orotava prefirieron seguir transportando sus productos en barco desde el Puerto de la Cruz, por lo que el proyecto de extensión del tranvía por el norte quedó frustrado. Del mismo modo, también se planeaba la ampliación de la línea por el sur. En Güimar se quiso establecer un servicio de tranvía entre la Villa y el Puertito para enlazar con los barcos que hacían viaje a Santa Cruz. Existen documentos de 1905 que reflejan el anhelo de los tinerfeños por la posibilidad de que las líneas tranviarias llegaran a dichas localidades y las obras de ingeniería previstas para el abastecimiento de energía eléctrica del ferrocarril: "La Villa de Güimar se encuentra en la actualidad muy animada por las mejoras que se van a introducir. La Compañía Bilbaína que ha pedido el salto de agua de La Orotava para



Fig. 10. Tranvías eléctricos por la calle Triana y el Muelle de Santa Catalina en Las Palmas de Gran Canaria (1910-1937).

prolongar el tranvía a dicha Villa, ha extendido su amplio negocio también a Güimar. El gerente de dicha sociedad, residente en Madrid, ha presentado una solicitud a este Ayuntamiento (que ya le fue informada favorablemente) pidiendo autorización para generar energía eléctrica, aprovechando el Salto del Río y Badajoz, extensivo a un tranvía desde esta población al Puertito. El día 12 próximo estarán aquí los ingenieros a estudiar la elevación de las aguas para el salto y colocación de dinamos (...). Han pedido los saltos de agua de todos los pueblos importantes, cuentan con vapores, y es muy probable que el tranvía, ya en el Puertito, la Comunicación de Güimar con Santa Cruz sea por mar”.

En 1910 se electrifica la línea tranviaria de Las Palmas de Gran Canaria. El Banco de Castilla adquirió la concesión de los hermanos Antúnez trayendo el nuevo material móvil, pero quebró tras la primera Gran Guerra y se hizo cargo el conde de Artasa; luego pasó a la Compañía de Electricidad y, posteriormente, al Ayuntamiento. Las tarifas establecidas en 1910 para el recorrido de Las Palmas al Puerto eran de 0,2 céntimos en 3ª clase, 0,3 en 2ª y 0,4 en 1ª. El último servicio lo hizo el 31 de enero de 1937.

Durante la II Guerra Mundial, ante la escasez de combustibles, fue necesario volver al transporte ferroviario pero rescatando una pequeña locomotora de vapor denominada popularmente “la Pepa” que pronto acaparó la simpatía del público y que se repite como estampa popular de las imágenes de la ciudad de Las Palmas a mediados del pasado siglo (Figura 11).

En los años treinta se planteó cubrir los servicios de transporte urbano en Santa Cruz de Tenerife con tran-

vías, proyecto que tampoco se realizó. A mediados de la década de los cincuenta, después de medio siglo de operación, el tranvía desapareció de las islas. En Tenerife aconteció en 1952, y diversos accidentes aceleraron su cierre. La propiedad del tranvía entonces era del Cabildo Insular. En Tenerife, con posterioridad se pensó, aunque no llegó a culminar el proyecto, en el establecimiento de un servicio de trolebuses utilizando el tendido eléctrico ya existente del tranvía. Así hasta la actualidad, en que nuevamente los proyectos de líneas de metro ligero han sido retomados en ambas islas, y éste ya es de nuevo una realidad en el trayecto Santa Cruz-La Laguna.

Otros proyectos ferroviarios habían sido ya considerados desde finales del s. XIX. A comienzos del XX, en Tenerife fueron planteadas líneas férreas entre la

Fig. 11. Tranvía de vapor en Las Palmas de Gran Canaria a comienzos de la década de los cuarenta.





Fig. 12. Tramo experimental del "tren vertebrado" de Goicoechea en Las Palmas de Gran Canaria (1974).

capital y Garachico, y entre aquella y Güimar, pero nunca se materializaron. En la década de los setenta, en Las Palmas de Gran Canaria se planteó un tren elevado con rodadura de neumáticos sobre vigas de hormigón por la costa este hacia el sur de la isla ("tren vertebrado" de Goicoechea). Incluso se construyó un primer tramo experimental por la Avenida Marítima, el cual fue pronto desmontado con el argumento de que el impacto visual que creaba en tal ubicación era impopular entre la población. En estos mismos años también se discutió la posibilidad de la instalación de un modo de transporte similar a un monorraíl entre Santa Cruz y el aeropuerto de Los Rodeos.

Fig. 13. "Coches de hora", primeros servicios de autobuses en Gran Canaria (fotos de 1914 y 1930).

4.2. Los primeros autobuses

El primer *autobús* se matricula en Tenerife el 31 de mayo de 1902 para dar servicio al norte de la isla par-



tiendo de La Laguna. Los empresarios de la familia Camacho consideran que el tranvía no puede competir con ellos. La limitación de los servicios prestados por los tranvías, la ausencia de otros ferrocarriles y el activo movimiento de pasajeros que se desarrolla en las islas como consecuencia de la alta densidad y dispersión poblacional, hace que el transporte colectivo de viajeros en vehículos a motor tenga en todas las islas una importancia trascendental, cuando todavía no había adquirido dimensión popular el uso de automóviles. Otras pequeñas empresas van implantándose en esta isla hasta que en 1927 se funda "Transportes de Tenerife". Por disposición del gobierno de Primo de Rivera se crearon en todo el Estado las concesiones de transportes, conocidas vulgarmente como "exclusivas". La mencionada empresa es la reunión en una única de dos concesiones otorgadas por el Estado: la del sur, desde la capital hasta Granadilla, con todos sus ramales; y la del norte, desde la misma capital hasta Buenavista, con sus ramales a los pueblos del trayecto, entre los que se encontraban todos los del Valle de La Orotava. En 1938 entre Santa Cruz y La Laguna ya hay servicios diarios cada cuarto de hora que realizan 20 autobuses "Studebaker", y entre La Orotava, Puerto de La Cruz y Los Realejos se realiza diariamente un servicio cada media hora en vehículos de carrocería abierta. Los servicios son, por tanto, frecuentísimos y hasta los pueblos más alejados cuentan, por lo menos, con dos trayectos diarios directos.

Uno de los primeros servicios de autobuses en la Isla de Gran Canaria son los conocidos popularmente como "coches de hora", cuyo nombre alude a la frecuencia con la que comunicaban los principales enclaves de población (ver Figura 13).



Finalizando la década de los cuarenta, el parque móvil se encuentra en muy mal estado, como consecuencia de los conflictos bélicos, por lo que se adquieren vehículos de segunda mano de procedencia inglesa que apenas pueden remontar las inclinadas rampas de las carreteras isleñas. La empresa Transportes de Tenerife cesó sus actividades, el 6 de junio de 1977. Durante el mismo período otras siete empresas cubren distintos itinerarios. También en la década de los sesenta, con motivo del auge del turismo, las agencias de viajes adquieren autobuses que dedican a transportes discretos.

Con relación al transporte urbano, en Tenerife los servicios se inician a cargo de la "Unión de Autobuses Urbanos", cuyos vehículos se conocían popularmente como "*guaguas perreras*" por el precio de los viajes urbanos en sus inicios.

En la década de 1950 los transportes públicos en todas las islas pasan por momentos difíciles. Un obsoleto parque de vehículos y la imposición de precios políticos colocan a todas las empresas en compleja situación. Por ello no se acomete la necesaria renovación ni ampliación de flotas para responder a la demanda popular.

Así, a comienzos de la década surge un nuevo fenómeno en casi todas las islas: la aparición de los coches llamados popularmente "*piratas*". Estos vehículos, con licencia de taxis en diferentes municipios, se lanzan a las carreteras a la busca y captura de pasajeros que esperan, pacientemente, la llegada de los autobuses que no aparecen o que se demoran en exceso. A pesar de las incomodidades del viaje (los pasajeros se apretujaban entre asientos y paquetes, aunque se iniciaba un diálogo cordial), éste era mucho más rápido que con las líneas regulares. La sanción gubernativa prevista para los "*piratas*" era de 250 pesetas por viajero, pero es a partir de 1961 cuando la situación se endurece en las carreteras. La Policía Armada es sustituida por la Guardia Civil de Tráfico, que inicia una acción más contundente y menos tolerante. Las empresas de transportes públicos, por esas fechas, habían avanzado bastante en la renovación de sus vehículos y era necesario concluir con una competencia ilegal que entonces ocupaba a 360 coches "*piratas*" que ya se habían constituido en cooperativa, con el objetivo de ir ocupando legalmente el espacio de las líneas regulares. En 1963 se eliminaron por completo estos vehículos irregulares.



Fig. 14. En la década de 1940 coexistían aún los vehículos a motor (autobuses y taxis esperan en la parada en primer término), con el tranvía (al fondo, a la izquierda) e incluso con carros (al fondo, a la derecha).

5. Primeros automóviles de turismo

El automóvil ha sido fundamental para el transporte interior dado que desde mediados del s. XX desaparecieron los ferrocarriles de Canarias. También lo ha favorecido el contar con combustibles a precios económicos debido a la instalación en Tenerife de la refinera. En 1902 Canarias tiene ya el primer automóvil de su parque, y en 1927 cuenta ya con 4.100 automóviles matriculados.

El automóvil llega a las islas con el comienzo del siglo XX. En 1901 un ingeniero de la fábrica azucarera de Arucas (Gran Canaria) trajo a la isla un auto-



Fig. 15. Los primeros automóviles de turismo que llegaron a las islas procedían en su mayoría del Reino Unido, por lo que eran vehículos con el volante a la derecha.



Fig. 16.
Automóviles en
Las Palmas de
Gran Canaria
(1925) y en la
carretera de
Maspalomas
(1935).

móvil de vapor, de tres ruedas y dotado de una caldera vertical. Respondía a la línea de aquellos vehículos fabricados en Francia por Bollée, consumidores de dos kilos de carbón por kilómetro y que llegaron a alcanzar una velocidad de 45 km/h, posteriormente perfeccionados por Albert de Dion, Boston y León Serpollet.

El 17 de febrero de 1902 se matriculó el primer automóvil tinerfeño con motor de explosión. Se tra-

taba de un "Panhard-Levassor" (con motor de patente Daimler) propiedad de Mr. Farrow Bellamy, aunque el historiador Cioranescu afirma que quien primero solicitó del Gobierno Civil autorización para circular en automóvil fue Mr. Alfred S. Brown, en 1905. Al mes de concedida esta petición se produjo el que fue el primer accidente automovilístico de Canarias: el coche de Mr. Brown volcó en la calle de La Marina de Santa Cruz de Tenerife. Como los primeros vehículos procedían de Inglaterra, es comprensible que las primeras fotografías que se tienen de ellos muestren su volante a la derecha (ver Figura 15). En Las Palmas de Gran Canaria, los diarios de la época recogen la noticia de que el gran acontecimiento se produjo el primero de abril de 1902, al circular por vez primera en esta ciudad un automóvil marca Benz con motor de gasolina. En 1906, el Rey Alfonso XIII paseó por Santa Cruz en automóvil, al parecer cedido por don Ramón Ascanio aunque, según las crónicas, viajó a La Laguna en el tranvía.

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife cree necesario en 1912 ordenar el tráfico automovilístico, y lo hace a través de una orden del alcalde en la que se controla la velocidad de los modernos automóviles, que queda limitada a 12 kilómetros por hora para los coches particulares y a 10 km/h para los taxis. Se hace difícil que la población acepte el nuevo adelanto en los transportes. La lucha entre el peatón y el automovilista es una realidad que se manifiesta cotidianamente. También hay enfrentamientos entre trabajadores y empresarios de otros modos de transporte (diligencias, coches de caballos, carros, etc.) y los automovilistas que, en 1931, deciden construir una asociación de "(...) defensa de sus intereses para la compra de gasolina y repuestos, y ante la persecución de que son objeto por parte de empleados de empresas de transporte y por los agentes de la autoridad". Una nota de prensa de la época tiene como titular: "El peatón tiene un enemigo directo e irreconciliable: el automóvil".

La segunda mitad del siglo XX ha venido marcada por el crecimiento espectacular del parque de vehículos automóviles, convirtiéndose la carretera en nuestro país, de manera similar a lo sucedido en otros de nuestro entorno, en el principal modo de transporte interior tanto de viajeros como de mercancías, y con incrementos continuados hasta nuestros días.

Conclusiones

Las comunicaciones terrestres en los territorios insulares de Canarias han venido siempre condicionadas por las dificultades impuestas por el abrupto relieve, el hecho insular y las escasas inversiones realizadas en materia de infraestructuras durante el período comprendido entre la Conquista y hasta finales del siglo XIX. Sólo con la introducción de los vehículos automóviles a comienzos del s. XX, las obras viarias de carreteras comienzan su desarrollo y extensión, facilitando el transporte entre los núcleos poblacionales principales, y entre éstos y el interior.

También es de destacar la temprana implantación en las islas de los ferrocarriles, a finales del XIX, prácti-

camente coincidiendo con su desarrollo en el territorio de la España peninsular. Contrasta con la situación existente desde mediados del siglo XX caracterizada por la ausencia de modos ferroviarios en las islas hasta la actualidad, en que nuevamente los proyectos de líneas de metro ligero han sido retomados en las dos principales islas, y éste ya es de nuevo realidad en el trayecto Santa Cruz-La Laguna.

En resumen, el transporte terrestre en Canarias ha venido condicionado por los medios técnicos muy rudimentarios disponibles en épocas pasadas y por las dificultades del marco físico y territorial, pero se ha configurado como de relevante importancia en el desarrollo social y económico de las sociedades isleñas. ◆

Referencias:

- (1) Franesqui, M. A. "La ingeniería de los antiguos caminos de Gran Canaria". I Congreso Internacional de Patrimonio e Historia de la Ingeniería. Las Palmas de Gran Canaria, mayo de 2006. Actas del I CIPHI. Centro Internacional de Conservación del Patrimonio (CICOP).
- (2) Franesqui, M. A. "Ingeniería caminera y artes constructivas tradicionales: el ejemplo de los antiguos caminos de la Isla de Gran Canaria". Revista de Obras Públicas nº 3471. Año 153. Nov. 2006, pp. 59-72.

- (3) Viera y Clavijo, J. "Diccionario de Historia Natural de las Islas Canarias". Las Palmas de Gran Canaria, 1866.
- (4) Webb; Berthelot, S. "Histoire Naturelle des Illes Canaries". Tomo XII, 1ª parte. París, 1839.
- (5) Alemán, G. "Por las viejas rutas de las islas". Edic. IDEA. Santa Cruz de Tenerife, 1996.
- (6) Cioranescu, A. "Historia de Santa Cruz de Tenerife". Servicio de Publicaciones de la Caja General de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife, 1978.
- (7) Alzola, J. M. "La rueda en Gran Canaria". Ediciones El Museo Canario. Las Palmas de Gran

- Canaria, 1968 (1ª Edic.). Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, 1997 (2ª Edic.).
- (8) Archivo del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas. Legajo: "Automóviles, coches, tartanas y carros", 1880-1918.
- (9) Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (AHPLP). "Archivos privados y semipúblicos". Archivos particulares: Juan de León y Castillo, 1852-1916. "Borradores para el proyecto de carretera a Agaete por Guía", 1878.
- (10) El País. Nº 27 de 5 de julio de 1863.
- (11) El Telégrafo. Nº 1826 de 19 de julio de 1890.