

BURGUESES, FERROCARRIL Y TRANVÍA EN TENERIFE A PRINCIPIOS DE SIGLO

P O R

FRANCISCO GALVÁN FERNÁNDEZ

Hacia 1896, «un ilustrado ingeniero militar» solicita concesión para llevar a cabo el estudio de un ferrocarril desde Santa Cruz de Tenerife hasta La Orotava, que no se llevará a efecto. En 1904 la Sociedad Económica de Santa Cruz emite un informe, solicitado por el Gobierno, respecto a la Real Orden de 8 de agosto del mismo año que dispone la formación de un plan de ferrocarriles secundarios, subvencionados por el Estado y con garantía de intereses. Informe favorable a la puesta en marcha del referido plan en Canarias, calificado como muy conveniente sobre todo para el traslado de frutos de exportación al puerto de Santa Cruz de Tenerife y al de Las Palmas en Gran Canaria. Se añade que el aumento del tráfico rodado, consiguiente al desarrollo del comercio exportador de plátanos, tomates, papas, trae consigo el deterioro cada vez mayor de las carreteras, encontrándose en lamentable estado, que acrecienta las molestias y dificulta el tránsito. Sin embargo, al capital, se afirma, no le ofrece aliciente suficiente, pues ni aún en la forma de ferrocarril subvencionado y con intereses garantizados se decide a emprender su construcción.

En el plan que la Jefatura de Obras Públicas de Canarias realiza y publica en el *Boletín Oficial*, al que da su voto favorable la Sociedad Económica citada, se traza un ferrocarril desde Santa Cruz de Tenerife a La Orotava, pasando por La Laguna, términos municipales de Tacoronte, Sauzal, La Ma-

tanza, La Victoria y Santa Úrsula, con una extensión de 49 kilómetros y un coste probable aproximado de 48.000 pesetas por kilómetro.

El censo de 1900 arroja la siguiente población de hecho en los términos municipales que uniría directamente el ferrocarril en proyecto:

Santa Cruz de Tenerife	38.418
Tacoronte	4.204
La Matanza	2.030
Santa Úrsula	2.113
La Laguna	13.074
Sauzal	1.478
La Victoria	2.787
La Orotava	9.192

Y, aunque sólo llegara a La Orotava, significaría un acercamiento importante a los municipios de:

Puerto de la Cruz	5.562
Realejo Bajo	2.962
Icod	6.706
Realejo Alto	4.077
San Juan de la Rambla	2.024
Garachico	2.929

Dista Garachico de Santa Cruz 69 kilómetros de malas y desatendidas carreteras, situación que mejoraría notablemente el proyectado ferrocarril¹.

A principios de siglo la prensa de Tenerife inicia campañas de difusión del tranvía como medio de transporte idóneo para la isla. La prensa alegaba como razones el continuo movimiento de carros destinados al transporte de frutos entre las zonas

¹ *Problemas de Canarias*, Sociedad Económica de Amigos del País de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, 1906, pp. 158-161.

agrícolas del norte y la capital, el elevado número de personas que viajaban del interior también hacia la capital. Con la introducción de una línea de tranvías se pretendía favorecer y ampliar las relaciones comerciales entre las distintas zonas de la isla. Campaña significada la de *El Porvenir Agrícola de Canarias*, periódico conectado con la Real Sociedad Económica de La Laguna y también indirectamente (a través del que fue su director, M. Déniz Caraballo) con la Asociación Obrera de Canarias y con el «nacionalismo» de principios de siglo (Secundino Delgado-Vacaguaré).

La burguesía comercial de Santa Cruz, con el apoyo de sectores poderosos de la burguesía terrateniente del norte, busca canalizar a través del puerto de Santa Cruz el tráfico de productos agrícolas de exportación, frente a otros grupos interesados en mantener e incluso revitalizar los puntos de embarque tradicionales de la costa norte como Garachico e Icod de los Vinos en la Isla Baja y Puerto de la Cruz en el Valle de La Orotava².

Como argumentos retóricos la prensa interesada señala el carácter «innovador» de este medio de transporte, así como el «progreso» que induciría, colocando a las islas en el camino del «desarrollo» e impulsando todos los sectores económicos, no sólo el comercio y la agricultura, sino también el turismo y el crecimiento urbano de la capital (muelle-ciudad).

El tranvía eléctrico de Tenerife se puso en marcha con capital extranjero, lo que como se sabe no es una excepción en aquellos tiempos en que los europeos construyeron la red ferroviaria mundial. Esta inversión extranjera, belga en este caso, entraba dentro de lo que se consideraba en la época como inversiones «normales» de capital exterior en España. El doctor Allart, cónsul de Bélgica en Tenerife y con anterior experiencia colonial en el Congo, y el ingeniero F. de Masy, luego también cónsul belga en la isla y además conectado a la compañía inglesa «Swanston» (que tuvo que ver en la explotación de la cochinilla y en la construcción del Puerto de la Luz en Las Palmas), se encargan de difundir la idea y de hacerla realidad.

² *Las Canarias*, Madrid, 16 de septiembre de 1901.

El capital social de esta compañía ascendía en sus inicios a 1.500.000 francos, repartidos en 15.000 acciones de 100 francos cada una.

De las rutas en principio proyectadas sólo funcionó la de Santa Cruz-La Laguna, más tarde ampliada hasta Tacoronte. La tarifa de mercancías que comenzó a regir fue de 0,47 pesetas/kilómetro; la percepción sería por kilómetros, se contaban las fracciones de tonelada, a efectos de cobro, de diez en diez kilogramos y para las balas y paquetes que pesaran 50 kilogramos, el precio sería el de la tarifa, sin que pudiera bajar de 0,05 pesetas. Respecto a viajeros, la tarifa es de 0,15 pesetas/kilómetro en segunda³. A esto hay que añadir un impuesto del 20 por 100. El tranvía invierte tres cuartos de hora en recorrer 10 kilómetros⁴.

En 1905 la compañía del tranvía introduce unas nuevas tarifas con ciertas rebajas en los precios del transporte de productos de exportación, plátanos, papas.

Nueva revisión de tarifas tiene lugar en 1913: el precio por persona en el trayecto Santa Cruz-La Laguna, con servicio cada hora y duración del viaje también de una hora, es de 1,35 pesetas.

De Santa Cruz a Tacoronte (una hora y tres cuartos) es de 2,70 pesetas⁵.

El tranvía, en principio, es bien recibido por amplios sectores sociales. Pero pronto comienzan las críticas a sus altas tarifas, a compararse éstas con las peninsulares, a insinuarse la insularización (desde hacía medio siglo en Europa algunos sectores demandaban la nacionalización de los ferrocarriles), o a animar a los capitales locales a este medio de transporte.

³ *La Región Canaria*, 3 de agosto de 1901.

⁴ *El Porvenir Agrícola de Canarias*, La Laguna, 3 de agosto de 1901. El articulista plantea si estos precios permiten una mejora en el transporte y hace ver que con esta tarifa una tonelada de frutos desde la zona productora del Valle hasta el puerto de embarque, 37,5 km., costaría 18 ptas. sin contar carga, descarga e impuestos sobre mercancías.

⁵ Véase el cuadro de tarifas.

Así, el dirigente de la Asociación Obrera de Canarias, Manuel Déniz Caraballo, en el periódico apoyado por la Económica de Tenerife (La Laguna), dice «que el tranvía, aunque como ensayo, ha cruzado varias veces el trayecto» entre Santa Cruz y La Laguna, «acontecimiento que, por lo que representa y significa, ha sido presenciado con bastante júbilo... por todos los tinerfeños...»; añadiendo la satisfacción que produce la referida obra, que «reportará á la isla entera de Tenerife grandes e incalculables beneficios, á la par que hará progresar á todos los pueblos de la misma tan faltos de... comunicaciones con el importante puerto de la Capital...». Se extiende el referido dirigente «obrero» en lo beneficioso que sería extender el tranvía hacia los pueblos del norte (los de mayor producción agrícola). Con la introducción del tranvía, continúa Déniz Caraballo, «seguirán nuestros pueblos "progresando" con mayor impulso, pues a medida que los pueblos se van introduciendo por la vía del "progreso", se va notando las mejoras de que carecen»⁶.

Nicolás de Ponte, en nombre de la Cámara Agrícola de La Orotava, envía oficio al presidente de la «S. A. de Tranvías Eléctricos de Tenerife», en el que, tras señalar la importancia capital concedida a la puesta en marcha del servicio de tranvías entre Santa Cruz y La Laguna (que «abren una nueva era de prosperidad para esta isla de Tenerife... pues seguramente los productos agrícolas aumentarán de valor en razón directa de la facilidad y economía de los transportes»), indica la conveniencia de continuar la línea hasta la rica región agrícola del norte, uniéndola así con el puerto de exportación, tan pronto «como los cuantiosos rendimientos que esa Sociedad del Tranvía obtenga» le decidan en ese sentido. Igualmente Nicolás de Ponte, en nombre de la Junta Directiva de la citada Cámara Agrícola, de la que es presidente, agradece el ofrecimiento de Mr. Van Volsen para evacuar todo tipo de consultas sobre agricultura e industria⁷.

⁶ *El Porvenir Agrícola de Canarias*, La Laguna, 2 de marzo de 1901.

⁷ *El Porvenir Agrícola de Canarias*, La Laguna, 27 de abril de 1901. Oficio fechado el 5 de abril de 1901, La Orotava.

Es de resaltar cierta similitud entre la idea de «progreso» sustentada por el periodista de *El Obrero* (órgano «anarquista») y de *Vacaguaré* («nacionalista»), M. Déniz Caraballo, quizás menos concreta, aunque señala (y es un indicio) también a la zona norte como la más «necesitada» de la extensión de la línea de tranvía, y la sostenida por el terrateniente y «exportador» Nicolás Ponte, con una idea de «progreso», desde luego, más explícita: «seguramente los productos agrícolas aumentarán de valor» (con la extensión del tranvía hasta el Valle).

Casi dos meses más tarde, en el momento en que M. Déniz Caraballo accede a la dirección de *El Porvenir Agrícola de Canarias*, aparece un artículo titulado «El tranvía a la Orotava» en el que la redacción del citado órgano se hace eco de una serie de artículos debidos al catedrático de física y química del Instituto Provincial, Valentín Morán y Gutiérrez, aparecidos en *La Región Canaria*. Expone el referido Valentín Morán, «con sólidos argumentos», el beneficio que reportaría «a la isla» el establecimiento de una línea ferroelectrica entre La Laguna y La Orotava. Debido al continuo tráfico e «inusitado movimiento de carros destinados al transporte de frutos», afirma Morán, el tranvía facilitaría las transacciones y también abarataría el trayecto al viajero, el tranvía sería «un mensajero de progreso». Pero, y aquí viene lo novedoso de la postura de Morán, la nueva empresa debiera estar formada por capital de los «hijos del país», como factor indispensable de «adelanto», como «condición principalísima», pues lo contrario sería causa eficiente para el empobrecimiento de la isla. Las «manos extranjeras», decía el referido *El Porvenir Agrícola...* (y «no se asusten los pusilánimes»), sería: «una sanguijuela que nos chuparía todo el jugo que pudiéramos proporcionarle y ese jugo no volvería de ningún modo a circular entre nosotros... en una población tan corta como la de Tenerife, representaría una ruina para el país, la explotación... por empresas extranjeras... y existiendo capitales... representa una indiferencia criminal... ese dulce fermento en que aquí viven los capitales, bien en el modesto círculo de cualquier empresa de poca monta, bien en las repletas arcas del Banco de España...».

El resto de la prensa silencia la propuesta de V. Morán, mientras *El Porvenir Agrícola* hace campaña conjunta, y añade que la citada empresa formada «con hijos del país» proporcionaría «incalculables rendimientos á sus partícipes... debe hacerse lo posible por explorar voluntades y recabar el apoyo de nuestros capitalistas...»⁸.

Posiciones las de Valentín Morán y M. Déniz Caraballo, director del periódico, canaristas y no menos capitalistas, de apoyo al desarrollo de una burguesía empresarial indigenista, como condición y fundamento del «progreso» de las islas⁹.

La proyectada reunión para animar al capital isleño a la formación de una compañía que extienda el trayecto del tranvía se realiza en la noche del 25 de julio, organizada por la Sociedad Económica de Tenerife. Ya en esas fechas se denuncia el «inexplicable e inesperado encarecimiento de los transportes de productos», lo que hace casi ineficaces las ventajas esperadas. Se lamentan de la «evidente protección que los elementos oficiales» y algunos particulares prestan a la compañía belga. Por todo lo cual se insiste en la necesidad de formar una compañía, «asociación canaria», donde se agrupen los grandes y pequeños capitales, y que movida no sólo por el afán del «legítimo» lucro, sino por el «patriotismo» del progreso de la «patria chica», consigan llevar el beneficio del tranvía a otros muchos pueblos y explotarlo en beneficio de ellos.

En la citada reunión se toma el acuerdo de designar una comisión que, en cada uno de los tres grandes centros de la isla más directamente favorecidos por el proyecto, se encargue, aparte de propagar la idea, de conseguir la formación del capital indispensable para llevar a cabo la obra, de tan «incalculables beneficios» para los agricultores, ya que de nada les vale los perfeccionamientos de una agricultura entendida como ciencia sin unos rápidos medios de transporte¹⁰. Manuel Déniz Ca-

⁸ *El Porvenir Agrícola de Canarias*, La Laguna, 17 de junio de 1901.

⁹ Véase JEAN CHESNEAUX: *Du passé faisons table rase? L'intériorité nationale en histoire*, pp. 110-119, París, 1976.

¹⁰ *El Porvenir Agrícola de Canarias*, La Laguna, 3 de agosto de 1901.

raballo, desde la dirección del citado periódico, apoyado por la Sociedad Económica de A. P. de Tenerife (La Laguna), con determinadas condiciones que debe respetar la publicación¹¹, continúa, y no sólo por la serie de artículos que aparecen en relación al tranvía, en la línea propagandística de apoyo y fomento de un capitalismo isleño que pueda llegar a conseguir, en condiciones que piensa ventajosa para toda la sociedad canaria, el deseado progreso. El desarrollo de un mercado nacional, «isleño», se va dejando traslucir en estas campañas hacia la conjunción de los intereses capitalistas locales y de fomento de sus inversiones, para que «permanezcan en el país» en constante circulación interior. Pero la presunta rémora e indolencia de los capitales insulares en intervenir en estas tierras parece derivar de la relación que en cada momento mantengan con los centros oficiales (locales o centrales) de política económica con mayor poder de decisión, que protegen intereses «extranjeros», en detrimento de sus iniciativas, como se explicita en la citada publicación. Toda una rivalidad entre burguesías se descubre en estos artículos: la burguesía «extranjera», de la mano de administradores oficiales, se beneficia mediante la explotación, con rendimientos máximos a corto plazo, de las islas; sectores de la burguesía isleña, imposibilitados por la serie de trabas «oficiales», no quieren correr grandes riesgos ante la connivencia (tanto en momentos de estrechas relaciones, de contemporización o de guerra declarada, pues son aspectos diferentes de un mismo proyecto) de las burguesías «extranjeras» (locales y de países industriales europeos como Inglaterra, Francia, Alemania, Bélgica) y el Gobierno de Madrid.

En *La Región Canaria* aparece otro artículo sobre el tranvía en el que se hace hincapié en las condiciones «importantísimas» con las que el ferrocarril se convierte en el medio indiscutido de transporte: rapidez y baratura de las tarifas.

¹¹ Idem. Instancia presentada por M. Déniz Caraballo y Manuel Álvarez Vera, director y propietario de *El Porvenir Agrícola...*, en solicitud de la recomendación y apoyo de la R. S. Económica de A. P. de Tenerife, 17 de junio de 1901.

La prevención de los grupos agrario-exportadores de plátanos hacia Inglaterra deriva del miedo a la competencia que, se piensa, va a desarrollarse en Jamaica y con gran baratura de fletes. La línea férrea entre Santa Cruz y La Laguna parece no satisfacer esas condiciones, pues se tarda tres cuartos de hora en recorrer los diez kilómetros que separan esas poblaciones¹².

Respecto al costo, se indican precios por pasajero y kilómetro de quince céntimos en primera clase y de diez céntimos y medio en segunda clase, sin contar el impuesto del 20 por 100. Para el transporte de mercancías (y la «principal riqueza agrícola de esta isla consiste en la exportación de frutos frescos» sobre todo del Valle de La Orotava) la compañía belga tiene establecidas tarifas de cuarenta y siete céntimos por tonelada/kilómetro, de modo que el transporte de esta mercancía desde La Orotava a Santa Cruz costaría dieciocho pesetas, sin contar carga, descarga e impuesto; tarifa que se señala como prohibitiva, ante la cual la competencia haría lo que quisiera, así que «se impone el desarrollo de transportes que abaraten los fletes».

Para ello se vuelve a insistir en la necesaria formación de una compañía con capital isleño fundamentalmente, aunque se acepte capital extranjero con vínculos personales en las islas. «No puede tolerarse aquellas empresas cuyos intereses son opuestos á los del país y que ni siquiera están domiciliados en él, ni nos han dado a conocer sus estatutos y organización.»

Ante la competencia (que no se señala claramente y no por los precios similares a los de carruajes y carros, ni por el tiempo, lentitud del tranvía), «el transporte tradicional se arruinaría» y todo el beneficio que antes quedaba en poder de «cocheros, carreros y agricultores del país» va a parar al «extranjero», «cuando el país tiene indiscutiblemente medios económicos... es imperdonable y suicida enajenar su independencia económica, entregando sus fuentes de riqueza á sociedades extranjeras que ni domiciliadas siquiera están... el círculo de acción de aquellas

¹² La velocidad máxima que podía adquirir el tranvía era de 20 kilómetros/hora, según el reglamento para uso de los cobradores, «S. A. Ferrocarriles Eléctricos de Tenerife», 25 de diciembre de 1900, Santa Cruz de Tenerife, 1901.

empresas va ensanchándose y... los naturales... (llegan) á ser extranjeros en su propia patria...»¹³.

Se indica que la política «caciquil y de rencillas personales», junto con la calificada no sólo de inútil, sino de perjudicial influencia de diputados y senadores, no es apropiada para romper el estrecho nudo que mantiene unido a la compañía belga con Madrid debido a las rivalidades internas a la propia burguesía isleña, traducidas en repliegues ante «las caciquiles componendas» del partido liberal canario (con centro político en Las Palmas), al que aparece apuntarse en la acusación. Lo que manifiesta el interés por el orden jerárquico en este desarrollo capitalista y la significativa importancia de la elección del lugar que deba dirigir ese desarrollo (Las Palmas o Tenerife), llegando a prevalecer este factor espacial sobre otros como la propia velocidad del desarrollo, buscando las burguesías canarias, que rivalizan por la jerarquía, alianzas de clase a nivel nacional o internacional que conduzcan a retardar el mismo desarrollo capitalista del grupo burgués rival, si ese desarrollo condujera a colocarlo en una situación de preferencia en el orden jerárquico.

Desligada por completo la compañía belga de la explotación de la tierra, se queda con el monopolio exclusivo de los transportes en la isla, al concedérsele, sin lucha alguna, la prolongación del tranvía, que traería, afirma L. de Buergo, un gravamen anual a los agricultores del Valle de La Orotava de 150.000 pesetas y 9.000.000 de pesetas en los sesenta años. Cálculos que obtiene de las tarifas conseguidas en Barcelona en la subasta de cuatro líneas de tranvías eléctricos a las que se presentan, entre otros, la compañía inglesa «The Barcelona Tramways Company Limited» y Justo de Morayta, obteniendo la concesión este último, con una baja del 64,28 por 100 de la tarifa, hasta ese momento de siete céntimos/viajero y kilómetro y que a partir de ese momento queda en dos céntimos y medio por viajero y kilómetro, mientras que las de Tenerife son de quince céntimos/viajeros y kilómetro¹⁴. Asombra la diferencia de tarifas entre

¹³ *El Porvenir Agrícola de Canarias*, La Laguna (artículo tomado de *La Región Canaria*), 3 de agosto de 1901.

Barcelona y Tenerife, diferencia que no parece debida sólo a la fuerte rampa que une las dos ciudades tinerfeñas y que ha de salvar el tranvía instalado, a las que se refieren las tarifas citadas.

Para criticar la primacía del capital extranjero en los tranvías tinerfeños los articulistas se apoyan en ocasiones en lo que sobre el mismo tema publican «periódicos peninsulares». Por ejemplo, se reproduce el artículo «La nacionalización de los ferrocarriles» aparecido en *La Voz de los Gremios* de Barcelona. En ese artículo se resalta lo negativo de que la mayor parte de las compañías ferroviarias se constituyan con capitales extranjeros, razón, piensan, por la cual los ferrocarriles son más un negocio a corto plazo que un servicio para el país. Por ello se alegran por la aparición del Real Decreto de 21 de diciembre de 1900 en el que se establece que los concesionarios sólo podrán ser los españoles con domicilio en España que expresen el valor nominal de sus acciones y obligaciones en moneda española, que los dos tercios de su consejo de administración esté formado por españoles residentes en España y que los directores-gerentes, facultativos, ingenieros y otros jefes sean españoles con residencia fija en España, salvo casos excepcionales¹⁵.

Al tiempo que la prensa hacía campaña en contra de las altas tarifas de la compañía del tranvía (a añadir a las de los carros), también hacen notar cómo incidían en la venta de los productos del campo canario en la Península las tarifas del ferrocarril en los trayectos que cubren esos productos desde los puertos de destino y los mercados consumidores. Constantemente se pide al gobierno rebajas en los fletes¹⁶. No debe

¹⁴ *El Porvenir Agrícola de Canarias*, La Laguna, 3 de agosto de 1901.

¹⁵ Ídem, La Laguna, 9 de marzo de 1901.

¹⁶ *El Porvenir Agrícola de Canarias*, La Laguna. Para gestionar las rebajas de las tarifas de ferrocarril se había trasladado a Madrid el señor Curbelo, con poderes de corporaciones y sociedades, consiguiendo, además del apoyo favorable del ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, reducciones importantes del orden de 85 ptas. por tonelada, de suerte que saldría la tonelada por 125 ptas. desde a bordo del vapor, en Canarias, hasta sobre vagón en Madrid, figurando el flete marítimo por la cantidad de 35 ptas./tonelada y corriendo de

olvidarse en relación a todo esto que por estas fechas los productores canarios están intranquilos por la posible pérdida del mercado inglés del plátano ante la competencia de Jamaica. También por los avatares de la política internacional en la zona (acuerdos con Francia, expansionismo alemán, etc.). Además, las burguesías peninsular y canaria juegan interesadamente (con ocultos fines patrióticos unos y veladas amenazas de desquite otros) con la estrecha relación de Canarias con Inglaterra que distintas encuestas se encargan de difundir, como la del fiscal del Supremo, Maluquer Vidalot¹⁷.

Las islas ven yugulada su actividad con el fuerte control aduanero en la Península, que trata a sus productos como extranjeros, además del encarecimiento que suponen los transportes. Por otro lado, no permite el pleno libre comercio porque supondría descolgarlas de las redes comerciales peninsulares. Cuando desde las islas se pide rebaja de fletes y se accede en parte, capitalizan políticamente la medida difundiendo a bombo y platillo la que llaman especial protección como si fuera una medida de gracia. Cuando más tarde «protegen» el mercado del plátano, la inserción peninsular en las redes comerciales y de transportes canarias ya es un hecho que les compensa y además mantienen cómplicemente estructuras agra-

cuenta de la compañía de los vapores los gastos desde a bordo de Cádiz, Barcelona o Alicante hasta poner la carga sobre vagón. A la compañía de ferrocarriles se cargan los impuestos del Gobierno, 5 por 100, y el timbre móvil por expedición. Precios éstos a aplicar a los productos canarios que hubieran de utilizar la «gran velocidad» desde Canarias a Madrid por la vía de Cádiz, Alicante o Barcelona. Después de mostrar los beneficios que se obtendrían de la rebaja pedida, el articulista concluye: «Sin embargo, al menos medio mes más tarde, el mismo órgano informativo se queja de que a pesar de las mejoras realizadas respecto al rebaje de las tarifas de transporte para la introducción de frutos canarios en la Península, apenas si se ha movido alguien a trabajar por su pronta realización, ni siquiera para xhortar a las Cámaras Agrícolas a que contribuyan con su cooperación en asunto de tanta trascendencia» (números 24 y 25 del 29 de junio y 11 de julio de 1901).

¹⁷ JUAN MALUQUER VIDALOT: *Recuerdos de un viaje a Canarias*, Barcelona, 1906.

rias locales que les favorecen al poder contar con su manipulación.

En 1905 la Sociedad del tranvía procede a instalar un cable de corriente eléctrica, sistema «Feder», hasta Cuatro Caminos, lo que supone, por un lado, invertir quince minutos menos en el recorrido, y, por otro, aumentar el número de coches grandes de doble rodaje¹⁸.

Dentro de los planes de mejora y expansión se inserta el encargo hecho a la «Compañía Anglo-Vasca» para la ejecución de una serie de trabajos (que luego quedan en meros proyectos) para la ampliación de la línea del tranvía desde Tacoronte a La Orotava; ya estaba en funcionamiento la línea Santa Cruz-La Laguna-Tacoronte. También, aunque no como proyecto decantado, sino como rumor en la prensa, se piensa en un tranvía corto que enlazara la zona agraria del sur, Güímar, con su Puertito¹⁹.

Incluso en La Palma, unos años después, se piensa en un proyecto de tranvía que partiese de Santa Cruz corriendo hasta Los Llanos, enlazando los pueblos de Tzacorte, El Paso, Las Breñas, Mazo y Fuencaliente²⁰.

Volviendo a Tenerife, el proyecto de una línea férrea hasta la gran zona agraria del norte, Valle de La Orotava e Isla Baja, levanta una sonada polémica en el que se cruzan los intereses enfrentados de los partidarios del ferrocarril frente a los de las carreteras, los de los comerciantes de Santa Cruz frente a los del Puerto de la Cruz, los partidarios del puerto de Santa Cruz frente a los del proyectado de Martiánez en el Puerto de la Cruz, los comerciantes y promotores turísticos del Puerto de la Cruz frente a los plantadores y también promotores turísticos de La Orotava que se disputan el paso del tren por su localidad, los transportistas por carretera (con largo recorrido e importante estación de ómnibus en Icod de los Vinos —1888—) frente a los transportistas por ferrocarril, en fin la Sociedad del Tranvía Eléctrico frente al proyectado ferrocarril.

¹⁸ *El Progreso*, Santa Cruz de Tenerife, 30 de octubre de 1905.

¹⁹ *Diario de Tenerife*, 4 de septiembre de 1906.

²⁰ *Diario de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 26 de febrero de 1910.

El ferrocarril del norte, partiría de la zona baja sur de Santa Cruz para tomar hacia el norte, recorriendo a través de distintas estaciones la vertiente norte, acabando en la zona de Icod-Garachico²¹.

Por las mismas fechas del verano de 1909, desde el Valle de La Orotava se hacían eco de este proyecto de ferrocarril «estratégico» y procuraban acelerar la tramitación del expediente del puerto de Martiánez ya remitido a la Jefatura de Obras Públicas. Se decía que el ministro de Fomento estaba muy interesado en despachar positivamente este asunto con rapidez «para satisfacer los justísimos deseos de este Valle». Pero también afirmaban que por muy pronto que se resolviera la cuestión y por muy grande que fuera la actividad que se quisiera desplegar en su construcción era obra (la del puerto) larga, muy larga, que había de consumir quince o veinte años por lo menos, resultando que si la vía férrea se instalara antes que «nuestro puerto» (el Puerto de la Cruz), «habría de sufrir perjuicios inmensos por razones que están al alcance de todos²².

Otros más interesados en el ferrocarril le hacían propaganda diciendo que con él abierto no le sería necesario al agricultor almacenar los granos y frutos, pues contarían con un transporte diario para sus cosechas. Además, los viajeros podrían conocer las bellezas de la isla. Así, pretenden ganarse el favor de los grupos agrarios del norte y de hacer un estrecho nudo entre el pujante turismo naciente en el Valle de La Orotava y Santa Cruz²³.

La presión de los grupos «regeneradores» y comerciales del área capitalina Santa Cruz-La Laguna continúa. Así, a principios del año siguiente, 1910, decían que en el expediente sobre concesión del establecimiento del ferrocarril que enlace todos los pueblos del norte, que se presenta en la Jefatura de Obras Públicas, han hecho oposición la empresa de tranvías eléctricos de Tenerife y el Ayuntamiento de la villa de Icod. Afirman que la oposición de la empresa de tranvías se funda en que con mo-

²¹ *Las Canarias*, Madrid, 20 de agosto de 1909.

²² *Arautápa*, Puerto de la Cruz, 12 de agosto de 1909.

²³ *Las Canarias*, Madrid, 16 y 24 de septiembre de 1909.

tivo de circular ellos hasta Tacoronte, y teniendo la intención de extender su línea aún más, no es ni útil ni necesario la concesión que se pretende. Dicha empresa no perseguía otra cosa, continuaban afirmando, «que conseguir lo que consiguieron los perros del hortelano que ni comieron ni dejaron comer». Intenciones de ampliación que no pasan de mera retórica para engañar dado el tiempo pasado para convertir en realidad esa ampliación de que se hace propaganda. Lo que en realidad se esconde tras la oposición de la empresa del tranvía es «el intento de monopolizar el servicio de tráfico por medio de su locomoción sin competencias, sin que haya nadie que le ponga el veto, hacernos pagar el tranvía más caro del mundo y el más inservible». Todo ello «es posible por los Gobernadores al ser ineficaces en sus cargos», frente a la trascendencia del proyecto de ferrocarril, que reportaría beneficios incalculables a la isla, medio del «progreso» de los pueblos²⁴.

Pero además de la oposición del Ayuntamiento de Icod a que se refieren los «regeneracionistas» del área capitalina, otros grupos del norte estaban más interesados en la eficacia de sus carreteras comarcales, entiéndase el norte como una comarca con posible centro en el Puerto de la Cruz, con puerto competidor del de Santa Cruz en el plano comercial y además en el turístico. Se demanda mejoras sustanciales en el firme de las carreteras: no asfalto a base de petróleo «por sus precios excesivos» (tanto en aquel tiempo como ahora), sino a base de puzolanas bien compactadas. Se añaden argumentos que hoy llamaríamos «ecológicos» para apoyar esas mejoras: «evitar el polvo que incide sobre las plantas y sobre nosotros mismos»; aunque no tienen ningún prejuicio en la utilización de las montañas de picón del Valle de La Orotava²⁵.

Al tiempo, desde el Puerto de la Cruz se procuraba impulsar la construcción de carreteras. Así que el Ayuntamiento de Garachico «suplica» al ministro de Fomento expida las órdenes oportunas y adopte las medidas conducentes al objeto de que se dé el mayor impulso posible a los trabajos para la termina-

²⁴ *La Regeneración*, Santa Cruz de Tenerife, 5 de febrero de 1910.

²⁵ *Arautápala*, Puerto de la Cruz, 11 de mayo de 1909.

ción de la carretera que une el pueblo de Garachico con el de Buenavista: «Es una verdadera lástima que poblaciones cuya riqueza y progreso dependen del crédito que en el extranjero han adquirido los frutos que de ellas se exportan, se les haga tan difícil y costosa las operaciones para la exportación, lo que hace que no obtengan de su comercio todas las utilidades que debiera reportarles...»²⁶.

Por la misma época, en el mismo orden de cosas y como un ejemplo indicativo más, desde la misma población norteña del Puerto de la Cruz piden explicaciones al ingeniero jefe de Obras Públicas (Fernández Arroyo) sobre la resolución de un expediente de expropiación en la carretera, que partiendo de la de La Orotava a Buenavista va al Realejo Alto por el Barranco de San Felipe, que imposibilita la entrega de la mencionada vía²⁷.

Y sobre todas estas tensiones locales planeaba, desde la implantación del tranvía, el poder de la política «caciquil», junto con la calificada no sólo de «inútil» sino de «perjudicial» influencia de diputados y senadores, inapropiada para romper el estrecho nudo que mantiene unida a la compañía belga con Madrid («la evidente protección que los elementos oficiales» le prestan). Las rivalidades internas de la burguesía tinerfeña son fomentadas y explotadas por «las caciquiles componendas» del partido liberal canario (con centro político en Las Palmas), al que se apunta en la acusación de los burgueses canaristas que deseaban un transporte por ferrocarril barato y con capital local²⁸.

²⁶ Ídem, 27 de julio de 1909.

²⁷ Ídem, 11 de septiembre de 1909. El trozo sometido a expropiación a que se hace referencia pertenecía a don Telesforo Chávez y ya había sido valorado por los peritos. El periódico le pide apoyo al resto de la prensa insular y al gobernador.

²⁸ *El Porvenir Agrícola de Canarias*, La Laguna, 3 de agosto de 1901. La influencia de las compañías ferroviarias en la historia española ha sido resaltada por J. Fontana: el hecho es que desde mediados del siglo XIX hasta 1931, por lo menos, los vínculos existentes entre las compañías ferroviarias y los sucesivos gobiernos españoles han marcado profundamente el curso de nuestra historia política. En los consejos de ad-

HACIA EL FIN DEL TRANVÍA ELÉCTRICO

A principios de 1927 el Cabildo Insular de Tenerife procede a la incautación del tranvía a la sociedad belga por el precio de 600.000 pesetas con el fin de cortar el cese del servicio público y proceder a su mejora técnica y a su saneamiento financiero, como se afirma en el preámbulo a la memoria de obras para la mejora y explotación (años 1927 y 1928)²⁹.

Pero este supuesto fin nunca llegó a ser alcanzado, ya que en contra de lo esperado el tranvía no experimentó una importante transformación.

Ya en marzo de ese mismo año empiezan a surgir las primeras críticas a la gestión llevada a cabo por el Cabildo: «se critica la pésima forma en que dicho servicio se seguía prestando»; estas críticas recaen sobre el director técnico del tranvía, don Luis Díaz Losada, y sobre el Cabildo, originándose con ellas una gran polémica. Se aportan dos soluciones: o bien sustituir al director técnico, o bien que el Cabildo ponga los recursos necesarios en manos de la dirección técnica para asegurar el éxito del tranvía³⁰.

Pero el Cabildo respondía a estas críticas señalando las mejoras que, según él, se habían llevado a cabo desde la incautación del tranvía. Así, a través de una nota aparecida en el periódico *La Prensa* señalaba esas mejoras en el servicio: «En cuanto a la intensificación del servicio de viajeros en la línea La Laguna-Tacoronte se ha duplicado. Se han establecido en la misma servicios constantes de media en media hora y servicios de cuarto en cuarto de hora cuando lo ha requerido la intensidad

ministración se hermanaban «revolucionarios», «monárquicos» y «banqueros». Véase J. FONTANA: *Cambio económico...*, Barcelona, 1980, 3.ª ed., pp. 117-119.

²⁹ «Tranvía Eléctrico de Tenerife», memoria sobre el estado de las obras para su mejora y de su explotación por el Excmo. Cabildo Insular durante los años 1927 y 1928, Santa Cruz de Tenerife, 1928.

³⁰ *La Gaceta de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 8 de marzo de 1929. «Una situación insostenible».

del tráfico. Además ha llevado a cabo una reorganización del personal y sus funciones, así como reformas en la central, vías y líneas, labor que afecta a la seguridad del público y del personal. Por otra parte se hicieron reformas en los equipos técnicos»³¹.

En este periódico, además, apareció la siguiente tabla de viajeros transportados, hecha por el Cabildo, para demostrar numéricamente el desarrollo adquirido por el tranvía desde su incautación por el Cabildo:

<i>Empresa explotadora</i>	<i>Año</i>	<i>Núm. viajeros</i>
Compañía belga	1924	799.311
Compañía belga	1925	719.552
Compañía belga	1926	788.738
Compañía belga y Cabildo (abril-diciembre)	1927	919.706
Cabildo	1928	1.067.991

Pero a pesar de todo las críticas seguían manifestándose, y además se concretaban hechos que reflejaban la mala gestión del Cabildo, señalándose también la «falta de comodidad, limpieza y rapidez»³².

Estas mismas críticas se le hacían a la compañía belga, que siempre se disculpa con razones de tipo técnico.

Nos preguntamos: ¿cómo después de las mejoras técnicas realizadas por el Cabildo siguen siendo estos argumentos los alegados para contestar a las críticas a la mala gestión del Cabildo? ¿Es que las cuestiones «técnicas» fueron con la empresa

³¹ *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, 10 de marzo de 1929. «La cuestión del tranvía». Se niegan las críticas que se hacen a la gestión de don Luis Díaz de Losada.

³² *La Gaceta de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 13 de marzo de 1929. «El Cabildo Insular y el servicio tranviario».

belga al igual que con el Cabildo el escudo con el que se defienden la mala gestión realizada o los intereses puestos en juego? ¿No se hacen derivar de hecho todos estos problemas hacia otras soluciones para los transportes terrestres?

De lo que no hay duda es que el servicio del tranvía eléctrico, en la forma que funcionaba, era muy deficiente para el público, al tiempo que es presentado como un mal negocio para el Cabildo Insular de Tenerife. «Debería serle muy cómodo al Cabildo tener el servicio del tranvía eléctrico, en la forma deficiente en que se seguía prestando, aún más cómodo le resultaría el no creerse en el deber de dar las necesarias explicaciones acerca de su situación, en la mencionada cuestión, la cual no sólo afectaba a Santa Cruz, La Laguna y Tacoronte, sino que también afectaba al pueblo tinerfeño en general. La situación en torno a los servicios tranviarios era una situación insostenible, que atentaba a las conveniencias de La Isla y desprestigiaba al Cabildo»³³.

¿Eran o no suficientes dos años para que el servicio tranviario en Tenerife pasase de lo desastrosamente que se prestaba antes al buen estado que se exigía?

Pero no fueron suficientes esos dos años, ya que, al cabo de los mismos, la situación del servicio tranviario continuaba siendo muy deficiente, poniéndose la misma en contra de la actuación del Cabildo Insular y de la dirección técnica que había tenido ese servicio.

«Además la explotación del servicio era excesivo gravosa para la hacienda insular y ante esto, el Cabildo no intentó cambiar radical el rumbo de la situación»³⁴. ¿No sería que esa situación no se podía cambiar?

De vez en cuando se enviaban a la prensa local estadísticas acerca del movimiento de viajeros entre Santa Cruz y La Laguna, según las cuales el número de billetes vendidos era cada vez mayor. Según la *Gaceta de Tenerife* el Cabildo hacía un pinto-

³³ *La Gaceta de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 12 de marzo de 1929.

³⁴ *La Gaceta de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 12 de marzo de 1929.

resco y habilidoso uso de los datos; además acusaba al Cabildo de falsedad en los datos, ya que muchos de los gastos realizados en el servicio tranviario eran pasados a otros capítulos y atenciones de la corporación insular.

TABLA 1

TARIFAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (PTAS.)
(1898 y 1913)

Trayectos	Guaguas			Tranvía		
	1898	1913	Δ %	1901	1913	Δ %
Santa Cruz-La Laguna	1,25	—	—	1,13	1,35	19,5
Santa Cruz-Tacoronte	2,25	—	—	1,91	2,70	41,3
Tacoronte-Orotava	2,25	4,00	77,8			
Tacoronte-Realejos	3,00	—	—			
Tacoronte-Rambla	4,25	7,00	64,7			
Tacoronte-Icod	5,50	8,00	45,4			
Tacoronte-Garachico	—	10,00	—			
Orotava-Puerto de la Cruz ...	0,75	1,00	33,3			

TABLA 2

TARIFAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (PTAS.)
(1898 y 1913)

Trayectos	C. de alquiler de caballo			Tranvía		
	1898	1913	Δ %	1901	1913	Δ %
Santa Cruz-La Laguna	2,00	3,12	56	1,13	1,35	19,5
Santa Cruz-Tacoronte	3,00	—	—	1,91	2,70	41,3
Tacoronte-Orotava	3,00	8,75	192			
Tacoronte-Realejos	4,00	—	—			
Tacoronte-Rambla	—	—	—			
Tacoronte-Icod	5,00	—	—			
Tacoronte-Garachico	—	17,50	—			
Orotava-Puerto de la Cruz ...	—	—	—			

TABLA 3
TARIFAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (PTAS.)
(1898 y 1913)

Trayectos	C. de alquiler de motor			Tranvía		
	1898	1913	△ %	1901	1913	△ %
Santa Cruz-La Laguna	—	5,00	—	1,13	1,35	19,5
Santa Cruz-Tacoronte	—	—	—	1,91	2,70	41,3
Tacoronte-Orotava	—	16,60	—	—	—	—
Tacoronte-Realejos	—	—	—	—	—	—
Tacoronte-Rambla	—	—	—	—	—	—
Tacoronte-Icod	—	—	—	—	—	—
Tacoronte-Garachico	—	36,60	—	—	—	—
Orotava-Puerto de la Cruz ...	—	—	—	—	—	—

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (TENERIFE)

1882. Orotava-Santa Cruz de Tenerife (38 kilómetros: carros)	2 ptas./Qm. «paja»
1901. Orotava-Santa Cruz de Tenerife (tranvía-carros)	1,8 ptas./Qm. «mercancía»

TRANSPORTE DE VIAJEROS (CANARIAS-PENÍNSULA)

1901. Tenerife (tranvía eléctrico)	0,15 ptas./viajero/km.
Barcelona (J. Morayta)	0,025 ptas./viajero/km.

OTRAS TARIFAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Zaragoza-Barcelona (ferrocarril)	3 ptas./Qm. trigo
Salamanca-Barcelona	6,2 ptas./Qm. trigo
Odesa o Nueva York-Barcelona	menos de 3 ptas./Qm.

La crisis agrícola y pecuaria, t. I, 2.ª parte, p. 166, Madrid, 1889; cit. por J. FONTANA: *Cambio económico...*, Barcelona, 1980, 3.ª ed., p. 187.

El Porvenir Agrícola de Canarias, La Laguna, 3 de agosto de 1901, Archivo Municipal de La Orotava.

Este trabajo es una primera ampliación de la parte que trata estos temas en el capítulo correspondiente de *Burgueses y obreros en Canarias (del siglo XIX al XX)*, tesis doctoral del autor.

Con la colaboración de Carmen Díaz Casanova, Candelaria Febles Armas y Antonia María Gil Padilla, en el marco de un seminario impartido en el Departamento de Teoría Económica (profesor Martínez de Azagra), con el patrocinio del Vicerrectorado de Investigación de la Universidad de La Laguna, durante el curso 1982-83.