

Resumen Histórico del Tranvía y Ferrocarril en Tenerife

La idea de instalar un ferrocarril en Tenerife es casi anterior a la existencia del Cabildo, cuando las comunicaciones en la isla solo contaban con caminos insulares y locales, y prácticamente no había ni carreteras.

Entre 1887 y 1895 se propone cada año un proyecto.

En 1901 entró en servicio el tranvía Santa Cruz-La Laguna-Tacoronte, regentado por la Société Anonyme Belge des Tramways Electriques de Tenerife, en una época en que los negocios belgas en la isla tuvieron gran importancia, contando con el apoyo de personajes tan relevantes como los hermanos Martí Dehesa, Nicolás y Juan (este Alcalde en dos mandatos separados), y de los cónsules de Bélgica Doctor Allart y Fernando de Massy.

Como el negocio dejaría de ser rentable, a pesar de los elevados precios del billete, este tranvía privado acabaría en manos del Cabildo.

Este tranvía partía del Muelle, subía por la calle Alfonso XIII (hoy Castillo), pasaba junto a la Plaza de Weyler, proseguía por la Carretera de La Laguna (hoy Rambla de Pulido-Avenida de General Mola), pasando por Cuatro Caminos (Plaza de la Paz), y continuaba por La Cuesta, Gracia, La Laguna, Guamasa, Los Naranjeros, acabando en Tacoronte.

Su horario comenzaba a las siete de la mañana y terminaba a las nueve de la noche, que los domingos y festivos se prolongaba hasta las diez y media.

La frecuencia del tramo Santa Cruz – La Laguna era semihorario.

El tramo La Laguna – Tacoronte era cubierto cada dos horas.

El 31 de marzo de 1905 el gobierno español dicta un Real Decreto que establece un plan de ferrocarriles secundarios, con garantía de interés del Estado, en cual figura el recorrido Santa Cruz-La Orotava, con una longitud de 49 km.

En 1912 se considera de interés estratégico una vía que diese la vuelta a la Isla.

En 1915 el Cabildo aprobó la moción de un grupo de seis consejeros, que proponía, la construcción de un ferrocarril del Norte hasta Buenavista y otro del Sur hasta G imar, consignando en varios presupuestos sucesivos una cantidad fija de 60.000 pesetas para su ejecución.

Pero las dificultades de la Guerra Europea imposibilitaron esta ejecución.

En 1917 la Comisión de Hacienda propuso abrir concurso para el anteproyecto. Este concurso se abrió en 1919, y tuvo que abrirse por segunda vez en 1920.

Desde enero de 1921, el Cabildo había manifestado su intención de quedarse con la propiedad del tranvía, justificada en la necesidad de **insularizar** los transportes.

Esta voluntad manifestada conllevaba la idea de utilizar la infraestructura del tranvía para su empleo futuro en el ferrocarril.

En 1922 fue premiado el anteproyecto presentado por el ingeniero Carlos Rossi Amaiz y los ayudantes de Obras Públicas Luís Díaz de Losada y Belisario Guimer .

En 1926 les fue encargado el proyecto definitivo, al precio de 600 pesetas por kilómetro proyectado.

De todas estas actuaciones resultaba la inutilidad del tranvía de Santa Cruz a La Laguna, si se construía el ferrocarril.

En estas fechas, el precio del billete del tranvía era de 60 céntimos en el recorrido Santa Cruz-La Laguna, y de cincuenta céntimos para el tramo La Laguna-Tacoronte. Un precio oneroso habida cuenta los jornales de esos tiempos. Aunque había abonos subvencionados.

Al mismo tiempo se ponía en evidencia la utilidad del tranvía en el trazado de la vía férrea, hasta el punto que los proyectistas habían dado a ésta la misma anchura de vía de aquél.

El anteproyecto había previsto la compra del tranvía con sus instalaciones, por 626.000 pesetas. Lo cual constituía un buen negocio ya que el presupuesto total del anteproyecto alcanzaba la nada despreciable suma de 7.331.400 pesetas.

En sesión del 10 de diciembre de 1926 fue leído un informe del secretario de la Corporación, proponiendo la ejecución del proyecto del ferrocarril en varias fases que resumidas quedaban así:

- 1.- Adquisición del tranvía.
- 2.- Ejecución de obras de ampliación y mejora de los servicios del mismo.
- 3.- Construcción del tramo Tacoronte - La Orotava.
- 4.- Construcción del tramo de Santa Cruz de Tenerife – Tacoronte.
- 5.- Adaptación del tranvía a los servicios del ferrocarril.

En marzo de 1927, el Cabildo consigue un préstamo del Banco de Crédito Local por importe 1.100.000 pesetas.

Al mes siguiente, abril, el Cabildo establecía las bases para la administración directa de la explotación.

En 1930, la plantilla del Tranvía era de 94 obreros.

En diciembre de 1931 éstos reclamaron una subida salarial.

El Cabildo comisionó a dos consejeros, - uno de ellos el socialista Pedro García Cabrera - , para explicarles que las subidas de salario estaban prohibidas por el Gobierno de la República, y proponerles medidas compensatorias, tales como reparto de los beneficios.

El día 29 de diciembre la huelga fue completa, «casi todo el personal afecto a la explotación».

La reacción del Cabildo consistió en depurar responsabilidades y aumentar los salarios a partir de 1932.

Hubo más tensión, más huelgas y más discusiones con el Sindicato, que el Cabildo no acertaba a administrar.

En 1931 se seguían pagando los gastos del proyecto del ferrocarril, cuando ya nadie creía en su viabilidad.

Mientras tanto, el tranvía envejecía y era insuficiente como medio de transporte.

El asalto al tranvía en la Vuelta de Gracia

El sábado 1 de septiembre de 1934 se produce un acontecimiento que conmueve a la isla:

Cinco atracadores interceptaron el tranvía número 15 en su recorrido descendente desde La Laguna, a la altura de la Curva de Gracia. Se llevaron el saco con la recaudación del día, e hicieron fuego, matando al estudiante Agustín Bernal, pasajero de este tranvía, y luego a Luís García Panasco, conductor del tranvía número 13 que venía detrás.

El sepelio de las víctimas tuvo lugar al día siguiente, en una enorme comitiva de tranvías, guaguas, taxis, automóviles particulares y miles de personas.

Los efectivos policiales (Policía, Guardia Civil, Guardia de Asalto y Guardias Municipales) realizaron un gran despliegue que dio como fruto la detención de varias personas que serían sometidas a juicio meses después.

En la investigación policial tuvo una actuación muy destacada el guardia de asalto Francisco Muñoz Serrano, quien solo, llevando en su mano derecha la pistola reglamentaria y en su otra mano una linterna, penetró unos 20 veinte metros en la Cueva de Los Guanches, situada a unos cuatrocientos metros de la Curva de Gracia, en la Higuera, en busca de los delincuentes que habían sido vistos entrando en dicha cueva, según habían declarado unos confidentes.

Hay publicado un documento gráfico de ese momento, en el que destaca Francisco Muñoz con la linterna en la mano saliendo de la cueva.

Francisco Muñoz Serrano, siendo Cabo del cuerpo de Seguridad y Asalto, sería la primera víctima del 18 de julio de 1936 en Santa Cruz de Tenerife, pues moriría en el tiroteo producido en el intento frustrado de recuperación del Gobierno Civil ocupado por los alzados contra la República.

En 1939 el abono para estudiantes, que permitía realizar 31 viajes, costaba 7,50 pesetas.

El 5 de octubre de 1940 la ley referente a la concesión administrativa de líneas de trolebús, propició en el Cabildo la discusión de la oportunidad de un cambio en este sentido.

En 1950 se volvió a discutir.

En 1951 se tomó el acuerdo.

En 1956 se desistió porque el Banco de Crédito Local denegó el crédito pedido.

El tranvía vivía en condiciones «deficientísimas e indecorosas» sus últimos años, sucumbiendo en los años de 1960, en circunstancias todavía más penosas, después de sufrir un accidente grave, con muertos y heridos, que sería decisivo para la supresión de su explotación y para acallar las cada vez menos voces interesadas en su mantenimiento.

En 1963, el ayuntamiento de La Laguna todavía reclamaba la continuación de los servicios, recibiendo la respuesta de que ya no era posible, por haber caducado la concesión.

En los años siguientes se liquidaron los bienes de la Compañía del Tranvía.

En 1966 la campana de la estación de La Cuesta fue regalada a la iglesia de la Candelaria de La Cuesta.

En diciembre de 1967 se pagó al párroco de la Concepción de La Laguna el último alquiler de la estación terminal.

Con los seis millones de venta de los materiales se compensaron las obras de levantamiento de las vías y la reposición de los pavimentos.

En 1971 el ayuntamiento de La Laguna compró los 5.300 m² de la estación de La Cuesta a pagar por la Carta Municipal.

* * * * *

En transporte público de viajeros pasaría a manos privadas, mediante la concesión exclusiva de su explotación. Aunque no faltó la competencia de los «piratas», perseguidos y tolerados, en determinados momentos.

Producida la ruina de la exclusiva, con el consiguiente deterioro del servicio, la solución al problema del transporte en la Isla de Tenerife tuvo que venir de la intervención de Estado, mediante la implicación de RENFE.

Se constituye TITSA (Transportes Insulares de Tenerife, S.A.), empresa pública en la cual el Cabildo, en 1978, participa haciéndose cargo del 15% del capital de la sociedad por 7.500.000 pesetas.

En 1986 el Cabildo cedería sus acciones en TITSA a la Comunidad Autónoma.

Ahora, casi medio siglo después, resurge el antiguo proyecto en forma de tranvía, patrocinado por el Cabildo, con un coste inicial desmesurado, sobre cuyo monto final no hay previsión alguna, como es habitual en las obras cabilderas, y que no podrá ser continuado sin la aportación del Estado.

Después de tantas vueltas, para llegar a este nuevo tranvía, al final, todos los ciudadanos seguiremos siendo los que pagamos.

Ya lo estamos pagando.

