

Evolución de los transportes de tracción animal y mecánica en La Matanza de Acentejo en el siglo XX

FRANCISCO JAVIER LEÓN ÁLVAREZ

Resumen: Los habitantes de La Matanza de Acentejo, como los del resto de municipios de Tenerife, utilizaron entre finales del siglo XIX y parte del XX medios de transporte de tracción animal. Sus propietarios estuvieron sujetos a las distintas normativas del momento en cuanto a circulación, pero con la desaparición de estos medios el transporte quedó relegado al de tracción mecánica, más rápido y eficaz, cambio que también se hizo patente en los transportes públicos matanceros con la creación del servicio de taxis.

Palabras clave: transportes, carro, diligencia, taxis, multas de tráfico.

Abstract: The inhabitants from La Matanza de Acentejo, as those from the rest of the other municipalities in Tenerife, used means of transport which were driven with animals between the end of the 19th Century and part of the 20th century. Their owners were subject to the different traffic regulations of that time. However, the disappearance of these means made the transport be relegated to the mechanical drive, which was faster and more efficient. This change also became patently obvious with the public means of transport in La Matanza due to the creation of the taxi service.

Key words: transports, carriages, coach, taxis, traffic fines.

INTRODUCCIÓN

Uno de los aspectos menos estudiados en la evolución histórica de cualquier municipio de las Islas Canarias es el nacimiento y desarrollo de los transportes de tracción animal y mecánica y sus implicaciones en el desarrollo socioeconómico como palanca de cambio en las relaciones municipales e intermunicipales. Del tradicional sistema por carros y diligencias se pasó a otro totalmente opuesto, más dinámico, que permitía afrontar con más seguridad el tránsito por las vías, además de aumentar las posibilidades de carga tanto

de personas como de mercancías, siempre con el objetivo de aminorar costes y ganar tiempo. El desarrollo de la tracción mecánica y el posterior descenso de los precios de los combustibles líquidos en Tenerife hicieron que desapareciera la mayor parte del ganado caballar quedando sólo yeguas de vientre destinadas a la producción de mulos para el transporte por los caminos de herradura en aquellos lugares no servidos por carreteras¹.

A comienzos del siglo XX la red viaria de La Matanza de Acentejo se estructuraba en torno a la calle Real, la principal de comunicación municipal, que sufriría varias reformas a lo largo del mismo y que estuvo caracterizada durante muchas décadas por ser una calle de piedra y tierra transitable para los medios de transporte de tracción animal del momento. El resto del viario se componía de numerosos caminos y veredas muy mal trazados, producto de un asentamiento irregular y estructurado en torno a núcleos de habitación dispersos entre sí, atravesando a su vez amplias tierras de cultivo. La otra gran vía era la Carretera General del Norte o Carretera Provincial que, como su nombre indica, fue durante mucho tiempo el eje de las comunicaciones de la banda norte de Tenerife y por ella se realizaban los tránsitos intermunicipales: era la que permitía los flujos de personas y mercancías matanceras hacia los municipios limítrofes de La Victoria de Acentejo y Santa Úrsula, en el oeste, y El Sauzal y Tacoronte, en el este. Con posterioridad se construyó la tercera y última de ellas, que también atraviesa el municipio, y que se corresponde con la Autopista del Norte TF-5, agilizando sobremanera las comunicaciones comarcales y ahorrando más en tiempo al no ser su trazado tan sinuoso y estar paralelo a la costa, con lo que se produjo a su vez el lento pero progresivo desuso de la Carretera General del Norte. Por tanto la red viaria matancera no era precisamente uno de los factores favorables con que contarían los vehículos de tracción mecánica para poder desenvolverse inicialmente de manera fácil y cotidiana, ya que sólo las dos primeras vías, las fundamentales en estos primeros momentos de su desarrollo, ofrecían garantías para un tránsito seguro, si bien había que hacer frente a muchos imprevistos que sucedían en ellas producto de la forma de vivir de los matanceros de por entonces: nos referimos, por ejemplo, a que era común que atravesasen la calle Real rebaños de cabras con sus respectivos pastores, ocupando la vía de manera desordenada y poniendo en peligro el tránsito de aquéllos.

Por otro lado es lógico pensar que en una economía eminentemente agrícola, donde muchas familias subsistían del producto final de sus tierras en las que empleaban mano de obra familiar, en la que los animales de carga eran esenciales para el transporte de los productos agrícolas, en la que eran comunes los aprovechamientos fraudulentos de leña, sin olvidar el comercio al

¹ Alemán, Gilberto, *Por las viejas rutas de las islas: recorriendo Tenerife*. Idea. Santa Cruz de Tenerife, 1996, p. 22.

estraperlo y el analfabetismo, no habría posibilidad durante mucho tiempo para la rápida implantación de este nuevo medio de transporte que además no llegaría con facilidad donde lo hacían los animales de carga. A diferencia de Santa Cruz de Tenerife, la capital de la isla imbuida en todo tipo de relaciones económicas, con entrada y salidas constantes de mercancías y donde estaban los centros políticos y con ellos las personas más influyentes, en los municipios del norte de Tenerife la implantación del transporte mecanizado fue lento, salvo en determinados núcleos más pudientes como La Orotava y el Puerto de la Cruz, donde el ámbito comercial que se desarrollaba habría siempre nuevas perspectivas para convertirlos en más dinámicos y desarrollados de la mano sobre todo de las firmas comerciales. Cabe por tanto reflexionar que la aparición en La Matanza de Acentejo de los vehículos de tracción mecánica fue bastante tardía y lejos del desarrollo directo que se estaba dando en la capital de Tenerife, y los primeros debieron estar en manos de las clases más pudientes, con lo cual pasó a convertirse en un nuevo símbolo de la diferenciación social, además de una atracción para una gente acostumbrada a otro tipo de transporte. Los ejemplos de Farrow S. Bellamy, Alfred Samler Brown o el permiso de circulación a una guagua a Louis Alexandre, todos ellos en Santa Cruz de Tenerife, son buenos ejemplos de que los primeros propietarios y conductores fueron extranjeros residentes en Tenerife.

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE TRACCIÓN ANIMAL

Previo a la aparición del transporte de tracción mecánica, los matanceiros cargaban y transportaban en animales (burros, mulos) y carros tirados por bestias (yunta de bueyes) e incluso avanzado el siglo XX este último medio seguía utilizándose como forma preponderante y efectiva para atravesar los caminos y veredas del municipio, sobre todo en las zonas altas dedicadas a cultivos. Debemos tener presente que en este momento no había normas de circulación para los carros tirados por animales tal y como podemos entenderlas hoy en día, pero eso no quita que hubiese unas de conducta que sustituyesen a aquéllas y que servían para regular este tipo de tráfico lento pero adaptado al medio donde se desarrollaba, todo ello hasta la aparición en 1907 del Proyecto de Reglamento para la Circulación de Vehículos de Tracción Mecánica, donde quedaban establecidas también normas para los de tracción animal. Tenemos documentadas numerosas denuncias puestas por la Guardia Civil del puesto que existía en el municipio contra carreros que cometían todo tipo de infracciones, sobre todo durante la noche, ya que aún no había un sistema de alumbrado público eléctrico, con lo que la vida social se acertaba con el anochecer y quedaba circunscrito a un alumbrado de faroles en sitios muy puntuales, siendo por tanto la circulación bastante limitada. Así

por ejemplo en 1919 fueron denunciados por el instituto armado el matancero Luis Marrero López por no llevar el farol encendido durante la noche por la Carretera Provincial a la altura del punto kilométrico 24, lo mismo que sucedió con los victoriosos Isidro Gutiérrez Gutiérrez y José Afonso del Castillo, y el santacrucero Maximino Pérez Pérez; a Domingo Gutiérrez Perdomo le sucedió lo mismo que a éstos en el punto kilométrico 26 de dicha carretera, manifestándole a la Guardia Civil que se le había apagado sin darse cuenta, y llegó a ser denunciado también por ser sorprendido durmiendo dentro del carro². En el caso de Luis Marrero la denuncia venía justificaba porque vulneraba el referido reglamento de circulación de 1917, que obligaba a todos los vehículos que no fuesen de tracción mecánica a que, cuando circularan por las carreteras y caminos públicos, llevasen encendido desde el anochecer por lo menos un farol que señalase su presencia tanto a vehículos que circularan en dirección opuesta como a los que, por seguir la misma dirección, pudiesen alcanzarlos. Dicho farol tendría que alumbrar con luz roja la parte posterior y debería estar colocado de tal forma que pudiese verse su luz tanto por delante como por detrás del vehículo³.

Como cualquier otro aspecto de la vida del municipio, la necesidad de regular este tipo de tráfico llegó a ser necesaria, evitando con ello el desorden que se producía en la vía pública y las negligencias de los carreros, de ahí que por ejemplo en octubre de 1926 el Negociado de Conservación de Carreteras perteneciente a Obras Públicas remitía al ayuntamiento una circular en la que daba a conocer que *en el termino de 48 horas a partir de esta fecha los dueños de los carros de ese pueblo que acostumbran dejarlos abandonados en La Carretera, ocupando la mayoría de ellos parte de la vía, los retiren de esta metiéndolos en sus correspondientes cuadras o en lugares, fuera de La Carretera, que no constituya entorpecimiento para el transito rodado*⁴.

² Archivo Municipal de La Matanza de Acentejo (AMLMA). Denuncias de la Guardia Civil del puesto de La Matanza de Acentejo contra Luis Marrero López, 5 de noviembre de 1919; Isidro Gutiérrez Gutiérrez y Máximo Pérez Pérez, 15 de septiembre de 1919; José Afonso del Castillo, 17 de septiembre de 1919; Domingo Gutiérrez Perdomo, 3 y 6 de enero de 1919. Citado en: León Álvarez, Francisco Javier, «La creación del puesto de la Guardia Civil en La Matanza de Acentejo y sus problemas con la casa-cuartel» [primera parte], en *El Día*, 11 de noviembre de 2006.

El proyecto de reglamento de circulación de vehículos de 1917 establecía que la presentación de las denuncias por infracciones a las disposiciones del reglamento se presentarían a los gobernadores civiles de cada provincia, y podrían presentarse por cualquier persona, estando obligado el denunciante a presentar las pruebas que confirmasen sus afirmaciones. (artículos 46 y 47). (Proyecto de Reglamento para la Circulación de Vehículos de Tracción Mecánica para Viajeros o Mercancías, con o sin Remolque, y de Uso Público por las Carreteras y Caminos Públicos. En *Gaceta de Madrid*, 19 de abril de 1917, número 109, p.183).

³ Proyecto de Reglamento para la Circulación de Vehículos... op. cit., p. 181.

⁴ AMLMA. Oficio del Negociado de Conservación de Carreteras al Ayuntamiento de La Matanza de Acentejo sobre regulación de la circulación de carros en el municipio, 1926.

Frente a este medio común de transporte individual hubo otro también de tracción animal que circuló durante mucho tiempo por el municipio: las diligencias, ya que a mediados del siglo XIX se iniciaron los servicios de transporte colectivo en Tenerife con vehículos de tracción animal, donde la primera empresa creada fue la Compañía de Omnibuses de Hardisson y Hermanos, que se inauguró en 1 de julio de 1854⁵. Junto a esta empresa surgirían otras que estuvieron en servicio hasta la aparición de las primeras guaguas y, sobre todo, al establecerse el tranvía eléctrico en el trayecto de Santa Cruz a Tacoronte, de ahí que se haya indicado que La Matanza de Acentejo inició su historia en los medios de transporte público a través de los denominados *coches de hora*, que no eran más que esa antigua diligencia tirada por caballos utilizada en la isla para comunicarse entre los municipios, debiendo hacer altos en su recorrido para cambiar de caballos y para que los viajeros aprovecharan a recuperarse un poco de las molestias del viaje por los caminos de herradura por los que transitaba aquélla. Tres empresas recorrían diariamente las carreteras de la isla. Una de ellas era la que pertenecía a Pedro Buenafuente Segura, que hacía el servicio en el norte de la isla, llegando en esa fecha hasta el Puerto de la Cruz y Los Realejos. El trayecto recorrido era de 58 kilómetros, el de mayor distancia del que hacían las tres empresas, saliendo a final de la calle de La Luz en Santa Cruz de Tenerife, donde comenzaba la carretera, a las seis de la mañana y a las dos de la tarde, y de La Orotava al amanecer y a las tres de la tarde, pasando por todos los pueblos del norte, incluido La Matanza de Acentejo, llegando a La Orotava a las doce del día y a las ocho de la noche, respectivamente. Del mismo modo a Santa Cruz de Tenerife llegaba también a las doce del día, permaneciendo en ellas dos horas, y a las ocho de la noche⁶.

A finales de 1966 la circulación de vehículos por Tenerife se había convertido en un auténtico problema tanto por los numerosos accidentes de tráfico como por las continuas infracciones de los conductores, además de la necesidad de mejorar las carreteras existentes para hacer más fluido el trá-

⁵ Alemán, Gilberto. 2003, *Llega el automóvil*. La Opinión de Tenerife: Santa Cruz de Tenerife, p. 40.

⁶ Las otras dos empresas, que igualmente salían del mismo punto de la calle de La Luz, eran: la perteneciente a Juan Antonio Díaz, que partía de Santa Cruz de Tenerife a las tres de la tarde hasta Güímar, con un trayecto de 50 kilómetros, atravesando caseríos y los pueblos de El Rosario, Candelaria y Arafo, llegando al final del trayecto a las ocho de la noche, incluido el tiempo que invertía en mudar del tiro en el parador de Barranco Hondo. La salida de Güímar hacia Santa Cruz de Tenerife se realizaba a las cinco de la mañana y llegaba entre las nueve y nueve y media, permaneciendo en ella seis horas aproximadamente. La segunda empresa era la de Francisco Rodríguez, que sólo hacía un servicio diario entre Santa Cruz de Tenerife y La Laguna, recorriendo 9 kilómetros. Salía a las nueve de la mañana, llegando a La Laguna entre las diez y media y las once, regresando a la capital a las 3 de la tarde, llegando a las 4. En los días festivos del verano no regresaba hasta las cinco de la tarde. (*El Día*, jueves 7 de agosto de 1969).

fico y crear nuevas vías en forma de autopistas. Frente a este creciente problema, desde los medios de comunicación impresos se evocaba ese antiguo sistema de transporte de tracción animal de una manera romántica como vestigio del pasado, pero aún así reiteramos que de él se pasó progresivamente a la utilización de las guaguas y el tranvía eléctrico, que sustituyeron a los coches de hora, así como al automóvil, sobre todo cuando mejoraron las vías de comunicación, caso de la Carretera General del Norte, y se construyeron algunas de enorme importancia como la Autopista Tenerife Norte⁷.

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE TRACCIÓN MECÁNICA

El gran proyecto de comunicaciones intermunicipales con un servicio de transporte público integrado en el espacio insular que abría nuevas perspectivas a la comunicación, al ahorro de tiempo y al aislamiento entre los pueblos, fue la construcción de un tren. Se había proyectado hacer una línea que uniese Santa Cruz de Tenerife con La Orotava, pasando por los municipios de La Laguna, Tacoronte, El Sauzal, La Matanza de Acentejo, La Victoria de Acentejo y Santa Úrsula, con una extensión de 49 kilómetros y un coste por kilómetro de 48.000 pesetas. El proyecto, que se remonta al siglo XIX, auguraba buenos resultados para todos los pueblos que unía y los municipios que atravesaba, pero el plan se quedó en pura proyección teórica y nunca se llevó a cabo. Su construcción hubiese potenciado la salida más rápida y económica de productos locales, pues la carretera que iba a Santa Cruz de Tenerife llegó a estar en mal estado y los puertos de la zona norte no reunían las condiciones necesarias para favorecer el embarque, además de verse impedidos en determinadas épocas del año por el oleaje⁸. Incluso en 1912 el gobierno se interesó por establecer un tren estratégico y se aprobó la concesión de una vía de Santa Cruz a Garachico, y además también se publicaron las bases del concurso para otro ferrocarril de vía estrecha entre Santa Cruz de Tenerife y Güímar⁹.

El otro proyecto data de 1899 y fue el de un tranvía eléctrico que parti-

⁷ Aunque las tarifas aplicadas por utilizar esos coches de hora variaron, se llegaron a aplicar las siguientes, si bien no podemos precisar la fecha exacta por no aparecer así reflejada en el artículo consultado al respecto: de Santa Cruz de Tenerife a La Laguna, 1 peseta 25 céntimos; a Tacoronte, 2 pesetas 25 céntimos; a La Matanza, 2 pesetas 75 céntimos, etcétera, hasta Icod, cuyo billete costaba 7 pesetas 75 céntimos.

En cuanto a los coches de alquiler, la tarifa por utilizar uno de cuatro o cinco personas hasta La Laguna, 10 pesetas; a Tacoronte, 15; etcétera; hasta Icod, cuyo trayecto costaba 40 pesetas, si bien estos precios eran relativos, pues todo dependía de la voluntad de los dueños. (*El Día*, domingo 3 de abril de 1966).

⁸ Sociedad Económica de Amigos del País, *Problemas de Canarias*. Imprenta García Cruz. Santa Cruz de Tenerife, 1906, p. 160.

⁹ Alemán, Gilberto (2003), *op. cit.*, p. 53.

ría de la capital y llegaría a Icod de Los Vinos, con ramales en La Orotava y en el Puerto de la Cruz, llevado a cabo por una empresa belga representada por Alexis de Reus. Pero su construcción sólo llegó hasta Tacoronte, con lo cual los matanceros quedaron abocados a utilizar este medio de transporte desde Santa Cruz de Tenerife hasta el referido municipio norteño y de ahí en adelante, en dirección al oeste de la isla, en otros medios, y a su vez, en sentido contrario, debían ir a Tacoronte para dirigirse luego a cualquier municipio que se erigiese dentro de la ruta del tranvía hasta su llegada a Santa Cruz de Tenerife. Aún así, aunque fue inaugurado el 7 de abril de 1901, dejó de funcionar el 14 de noviembre de 1956 después de llevar medio siglo funcionando como servicio de transporte¹⁰.

Lo que sí es cierto es que el transporte de viajeros por medio de tracción animal para trayectos largos de unión entre municipios fue desapareciendo paulatinamente, pues comenzaba a ser más económico efectuarlo por medio de tracción mecánica, además de que las condiciones del terreno —en cuyo recorrido abundaban numerosas cuestas— hacían muchas veces imposible llevar a cabo los largos y continuados viajes con los animales, por lo que los carros, las carretas y los carretones quedaron circunscritos al propio municipio y dejaron de utilizarse para el transporte de mercancías de unos municipios a otros, sustituyéndose por camiones con motor de gasolina o aceite crudo¹¹.

El primer automóvil de Tenerife data de febrero de 1902, un Panhar y Levassor propiedad de Farrow Siddall Bellamy, y en mayo de ese mismo año se otorgó permiso de circulación a una guagua de Louis Alexandre. En 1910, de acuerdo con un Real Decreto 1907, el Gobernador Civil ordenó que se identificasen a todos los automóviles con una placa blanca y los número en negro, colocadas en las partes delantera y trasera del vehículo, donde a todos los de las Islas Canarias les corresponderían las letras TE, que desaparecerían en 1926 ante la inminente división administrativa de las islas en dos provincias¹².

¹⁰ Alemán, Gilberto (1996), *op. cit.*, p. 40; Alemán, Gilberto (2003), *op. cit.*, p. 36.

¹¹ Instituto Nacional de Estadística, *Anuario estadístico 1945: provincia de Santa Cruz de Tenerife*. Instituto Nacional de Estadística, 1945, p. 255.

¹² Naval Pérez, José, *Tenerife y el automóvil*. Tomo I. Idea. Santa Cruz de Tenerife, 2004, p. 4.

Este Real Decreto de 21 de mayo de 1907 tuvo que decretarse porque se creyó conveniente fijar un criterio respecto a la numeración combinada con letras, que como señales debían ostentar los vehículos; se tenía que adoptar una resolución de carácter general a fin de evitar la confusión y el desorden que en la ostentación de dichos números y letras venía produciéndose por no existir una disposición clara y terminante sobre ello. Esa confusión nacía de la disparidad de disposiciones dictadas por los alcaldes y gobernadores civiles de las diferentes provincias, sin que un criterio fijo y uniforme, tanto en lo que a numeración y señales se refería como en lo que afectaba a la suficiencia de las licencias concedidas por los ayuntamientos para circular en automóvil por un término municipal, en el caso de que dicho vehículo hubiese de utilizar caminos que no dependiesen exclusiva

En cuanto a su regulación, había que dictar unas normas que encauzasen la correcta utilización y no se hizo hasta bastante tarde, ya que en noviembre de 1916 se dictaba una Real Orden invitando al Real Automóvil Club Español a que formulase un proyecto de reglamento de circulación por las carreteras del Estado para toda clase de vehículos con motor mecánico para viajeros y mercancías, con y sin remolque y de uso público o particular¹³, y que fue aprobado en abril de 1917¹⁴.

La mayoría de referencias a los primeros momentos sobre la circulación de vehículos de tracción mecánica en La Matanza de Acentejo son denuncias por infracciones de circulación y oficios de carácter administrativo entre el ayuntamiento y otras instituciones; así por ejemplo, en 3 de julio de 1926 el sargento del puesto de la Guardia Civil de La Orotava le indicaba al alcalde que debía comunicarle cualquier tipo de infracción cometida por los conductores dentro de los límites de su municipio, tal y como se hacía con el resto de alcaldes de la isla, y habiéndose expedido en el matancero al respecto una serie de denuncias, se las pasaba al alcalde por segunda vez para que les diese la oportuna tramitación que se indicaba en el reglamento¹⁵.

mente de los municipios. Además, a pesar de que en el reglamento de 17 de septiembre de 1900, para el servicio de automóviles por las carreteras, se disponía que en el Gobierno Civil de cada provincia habría un registro general de este servicio para lo que a las provincias se refería, lo cierto es que en algunas existía notable diferencia entre el número de automóviles inscritos en los ayuntamientos y los que en mucho menor número figuraban en las jefaturas de obras públicas, prueba evidente de que muchos circulaban sólo con permisos de los ayuntamientos por las carreteras del Estado.

Entre lo dispuesto destacaba que los gobernadores civiles dispondrían que los dueños de automóviles, cuya circulación hubiesen autorizado o autorizasen, colocasen en los vehículos dos placas, una en la delantera y otra en la trasera, de manera que estuviese constantemente visible. En dicha placa iría marcada la letra o letras de la provincia, y a continuación y separado por un guión el número de orden de la licencia. (Real Decreto de 24 de mayo de 1907. En *Gaceta de Madrid*, 9 de junio de 1907, número 160, pp. 978-979).

¹³ Real Orden de 13 de noviembre de 1916, sobre Proyecto de Reglamento de Circulación por las Carreteras de España de toda Clase de Vehículos con Motor Mecánico. En *Gaceta de Madrid*, 15 de noviembre de 1916, número 320, p. 400.

¹⁴ El proyecto del reglamento era explícito al indicar que la circulación de toda clase de vehículos, cualquiera que fuese su tracción, por las carreteras del Estado, provinciales, caminos vecinales, travesías de poblaciones, aún cuando éstas se hubiesen construido o se conservasen por los municipios y que hubiesen de entrar en los patios de las estaciones, se ajustarán a los preceptos de este reglamento (artículo 1º). De la misma manera se hacía una clara diferenciación entre vehículos de tracción mecánica de dos y tres ruedas, que serían considerados como motocicletas, y los de cuatro, considerados como automóviles (artículo 2º).

Quedaba regulado todo lo esencial referente a estos vehículos, tanto el reconocimiento y matrícula como el certificado de aptitud expedido por el Gobernador Civil para poder conducirlos, pasando por un registro provincial existente en el Gobierno Civil, iluminación, etcétera. (Proyecto de Reglamento para la Circulación de Vehículos... *op. cit.*, pp. 177-184).

¹⁵ AMLMA. Oficio de la Guardia Civil del puesto de La Orotava al Ayuntamiento de La Matanza de Acentejo sobre obligación de tramitación de denuncias por infracciones de vehículos, 1926.

Al igual que sucedió con los carreras, también contaos con diversas denuncias cometidas por los matanceros al Reglamento de Circulación de Vehículos, de ahí que por ejemplo en septiembre de 1930 la Jefatura Provincial de Obras Públicas pusiese en comunicación del ayuntamiento que catorce vecinos habían cometido infracciones con el fin de notificárselo a los interesados, con sanciones que oscilaron entre las 10 y las 50 pesetas, acentuado además porque todos los sancionados lo eran con carácter reiterativo¹⁶.

Junto a estas infracciones, la otra característica que definirá la circulación de los vehículos sería la proliferación de accidentes de tráfico según avanzaba el siglo, sobre todo en la década de 1960, que determinó que desde diciembre de 1966 comenzase a funcionar en Tenerife un servicio especial de asistencia a víctimas de accidentes de circulación, organizado por la Jefatura Provincial de Tráfico: se basaba en utilizar el teléfono más próximo al lugar del accidente con víctimas para llamar a la Guardia Civil del puesto más cercano, donde actuarían para requerir la presencia de una ambulancia especial, que en otro caso sería suplida por una de las ambulancias de la Cruz Roja o la de la localidad más próxima¹⁷.

La débil situación económica por la que pasaban las arcas municipales, que en esos momentos estaba afectado a otros temas del municipio como la mejora de las infraestructuras o el mecanismo de recaudación de impuestos, hizo que durante mucho tiempo el ayuntamiento careciese de un vehículo propio con el cual realizar servicios administrativos. Por ello solía recurrir a particulares tanto para que llevasen al alcalde y concejales a una determinado evento político, reunión o celebración, como hacer uso de ellos a nivel asistencial en caso de urgencia de un vecino, siempre con el correspondiente pago por parte del ayuntamiento de los gastos originados, utilizando para ello la cantidad necesaria del capítulo de imprevistos del presupuesto ordinario vi-

El reglamento de circulación establecía que no se impondría pena alguna de las fijadas en él sino mediante denuncia. Las denuncias por infracción a las disposiciones establecidas en el reglamento se dirigirían a los gobernadores civiles y para presentarlas a estas autoridades se haría directamente en las capitales de provincia y a los alcaldes respectivos en las demás localidades. Estos estarían obligados, bajo pena de incurrir en las responsabilidades consiguientes, a remitirlas al gobernador civil de cuya autoridad dependan dentro de las veinticuatro horas siguientes a aquellas en que les hubiesen sido presentadas (artículo 41^o). (Reglamento de 22 de junio de 1918 para la circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España. En *Gaceta de Madrid*, 24 de julio de 1918, número 205, p. 236).

¹⁶ Los sancionados fueron: Nicolás Pérez Rodríguez, con 50 pesetas y otras dos multas de 25 pesetas cada una; Manuel Febles Herrera, con 25 pesetas, y otra de 50 pesetas; Juan Suárez Jorge, con una de 10 pesetas y otra de 50 pesetas; Cesareo García, con dos de 25 pesetas; Gregorio Ángel Ravelo Suárez, con dos de 10 pesetas y una de 50 pesetas; y Antonio González Baute, con una de 20 pesetas y otra de 50 pesetas. (AMLMA. Oficio de la Jefatura Provincial de Obras Públicas al Ayuntamiento de La Matanza de Acentejo comunicando sanciones por infracción del Reglamento de Circulación de Vehículos, 1930).

¹⁷ *El Día*, viernes 2 de diciembre de 1966.

gente en cada momento. Entre los ejemplos a nivel asistencial destacamos que en agosto de 1927 se le abonó a José García Pérez 40 pesetas por llevar en su automóvil al Hospital de La Laguna a las niñas Sara García Yanes y Candelaria Yanes Flores, que habían sido atropelladas por otro automóvil en junio de ese año¹⁸; en octubre de ese mismo año Luis Marrero condujo al mismo centro al vecino Emilio Perero con el objeto de ser curado y reconocido, según lo había ordenado el juez municipal, pagándosele por tal servicio 5 pesetas¹⁹; y otro caso es el de Juan Aquilino, al que se le pagó 20 pesetas en diciembre de 1931 por llevar en el suyo al lesionado Ángel Goyas Hernández con destino al mismo hospital²⁰. Y a nivel administrativo, en 28 de marzo de 1931 se le pagó 40 pesetas a José García Pérez por un viaje a Santa Cruz de Tenerife con la Guardia Civil a conducir dos presos²¹.

A nivel estatal se iban sucediendo numerosas leyes que iban mejorando tanto la regulación de la circulación como el uso de los vehículos; una de las destacadas data de 1934, donde, con el objeto de reunir el mayor número posible de datos para el reparto más equitativo de los créditos estatales destinados al servicio de conservación de carreteras, se ordenó que por las Jefaturas de Obras Públicas se obtuviesen de todos los ayuntamientos de las provincias que recabasen relación de todos los vehículos que existiesen en cada uno de ellos, tanto de tracción animal (de ganado vacuno y de caballerías, estas últimas divididas a su vez para viajeros, para carga de dos ruedas y para carga de cuatro ruedas) como mecánica (para viajeros según asientos incluido el del conductor y para carga según toneladas)²².

Todos los vehículos, no sólo los de tracción mecánica, entraron de lleno dentro del ámbito de la posibilidad de ser requisados en tiempos de guerra o guerra preventiva con objeto de aumentar la infraestructura militar a través de la incorporación de vehículos hasta entonces condicionados por tener un uso civil. Esta actuación quedó plasmada en el reglamento de movilización militar del Ejército de 1932, que establecía que la movilización tenía por objeto poner y mantener al pie de guerra, en personal, ganado y material, todas las unidades cuerpos y servicios que habían de formar el ejército de la guerra según los planes de operaciones²³. Al igual que las personas, se fijaba una movilización del ganado, carruajes y automóviles, lo que constituía una

¹⁸ AMLMA. Actas de la Comisión Permanente. Sesión de 14 de agosto de 1927, f. 58 vto.

¹⁹ *Ibidem*. Sesión de 23 de octubre de 1927, f. 68 rto.

²⁰ AMLMA. Fondos municipales del Ayuntamiento de La Matanza de Acentejo: 1931 : cuenta de gastos del cuarto trimestre, 1932.

²¹ *Ibidem*; citado en León Álvarez, Francisco Javier, *op. cit.*

²² Dirección General de Obras Públicas disponiendo que por las Jefaturas de Obras Públicas se obtuviesen de todos los ayuntamientos de las provincias relación de todos los vehículos que en casa uno existiesen. En *Gaceta de Madrid*, 3 de junio de 1918, número 154, pp. 593-594.

²³ Reglamento provisional de 7 de abril de 1932 de Movilización Militar de Ejército. En *Gaceta de Madrid*, 11 de agosto de 1932, número 224, pp. 1089-1090.

infraestructura necesaria para poder llevar a cabo los planes de defensa y trasvase de mercancías y material. Para ello se elaboraron unos censos en los que se recogían estos tres elementos susceptibles de requisición militar, donde constaban los datos del propietario, junto a su domicilio²⁴.

En junio de 1944 se emitió una circular por la Dirección General de Administración Local en la que se reiteraba el cumplimiento de la Orden de 31 de diciembre de 1942, referente a la formación de los censos de ganado y vehículos de tracción mecánica y de sangre por los ayuntamientos del Estado correspondiente al período 1943-1944, conforme se indicaba en el reglamento de movilización señalado, adoptándose las medidas necesarias para evitar ocultaciones o declaraciones erróneas en la confección de aquél²⁵. El censo matancero quedó elaborado en 15 de diciembre de 1944 y dio el siguiente resultado:

²⁴ En cuanto al ganado, debían figurar todos los caballos, yeguas, mulos, mulas, asnos y bueyes, existentes en cada municipio, con los datos correspondientes a su alzada, edad (en la primavera del año de la declaración), uso a que se destinaba, raza y reseña abreviada del semoviente; en el de carruajes, todos los carros, camiones, furgones, carretas, ómnibus, vehículos del servicio particular y público con sus respectivas características; y en el de automóviles, toda clase de vehículos de motor, las motocicletas y bicicletas, con sus características de fuerza y utilidad (artículo 68). (Ibídem, p. 1093).

²⁵ Circular de la Dirección General de Administración Local de 20 de junio de 1944 donde se reiteraba el cumplimiento de la Orden de 31 de diciembre de 1942, referente a la formación de los censos de ganado y vehículos de tracción mecánica y de sangre por los ayuntamientos de España. En *Boletín Oficial del Estado*, 23 de junio de 1944, número 175, p. 4921.

Desde el Ministerio de la Gobernación se reiteraba además que se habían observado deficiencias en la formación del censo extraordinario de 1941 y el normal de 1942, por su notoria inexactitud, imputable, no sólo a la malicia o pretendida astucia de los propietarios al no hacer las inscripciones de su ganado y vehículos, sino principalmente por la falta de celo de muchos ayuntamientos, ya que tenían medios sobrados para conocer y evidenciar tales ocultaciones. Por lo que se rogaba el más firme cumplimiento en la elaboración de este nuevo censo, ya que de su inexactitud como de la apatía o negligencia en su cumplimiento de su servicio se haría responsables a los alcaldes y secretarios. (Orden de 31 de diciembre de 1942, referente a la formación de los censos de ganados y vehículos de tracción mecánica y de sangre en todos los ayuntamientos de España. En *Boletín Oficial del Estado*, 5 de enero de 1943, p. 137).

CUADRO 1

Censo de requisición de vehículos de La Matanza de Acentejo, 1944

Vecino	Domicilio	Matrícula	Modelo	Tipo de servicio
Arquipo Perera Soria	Carretera General	5747-B	Packard G.	Servicio público
Arquipo Perera Soria	Carretera General	5803-B	Ford G.	Servicio particular
Atanasio Martín Gutiérrez	Limeras	Bicicleta		—
Atanasio Pérez Peraza	Chamiana	Bicicleta		—
Cándido Rodríguez Pérez	Carretera General	6152-B	Ford G.	Servicio público
Cesáreo Pérez Jorge	Carretera General	Bicicleta		—
Federico Afonso Pio	Canales	Bicicleta		—
Florencio Afonso Pio	Canales	Bicicleta		—
Gonzalo García Afonso	General Franco	2890-B	Chevrolet G.	Servicio particular
José García Pérez	Carretera General	1626-B	Hudson G.	Servicio público
Juan Hernández Luna	General Franco	5415-B	Naseh G.	Servicio público
Luis Pio Marrero	General Franco	5911-B	Federal G.	Servicio público
Miguel Gutiérrez Gutiérrez	General Franco	2272-B	Elcar G.	Servicio público
Servando Fernández del Castillo	Carretera General	TF-5600-B	Ford G.	Servicio particular
Valentín Flores Hernández	Carretera General	4523-B	Willys G.	Servicio particular
Valentín Perera Pérez	General Franco	1957-B	Dooge G.	Servicio público ²⁶

El mismo censo también recogía la clasificación de esos vehículos según su categoría:

- Cuarta categoría (automóviles rápidos con potencia superior a 16 caballos):
 - a. De cuatro asientos: Servando Fernández del Castillo, Gonzalo García Afonso, Juan Hernández Luna y Valentín Perera Pérez.
 - b. De seis asientos: Arquipo Perera Soria (Packard G.), José García Pérez y Miguel Gutiérrez Gutiérrez.
- Quinta categoría (camionetas hasta 1'5 toneladas de carga): Arquipo Perera Soria (Ford G.).
- Sexta categoría (camiones de 2 a 3 toneladas): Valentín Flores Hernández, Luis Pio Marrero y Cándido Rodríguez Pérez²⁷.

Este tipo de censos siguió elaborándose, tal y como lo demuestra el de 1945, referente a carruajes de tracción animal sujetos igualmente a requisición militar:

²⁶ Los vehículos de Arquipo Perera Soria (Packard G.), Gonzalo García Afonso, Valentín Perera Pérez y Cándido Rodríguez Pérez figuraban como «baja provisional». (AMLMA. Censo y clasificación de automóviles, motocicletas y bicicletas sujetos a requisición en La Matanza de Acentejo, 1944).

²⁷ *Ibidem*.

- Carros de dos ruedas, con carga inferior a 800 kilos y sin cubrir: uno.
- Carros de cuatro ruedas, con carga de 1200 kilos o más y sin cubrir: dos²⁸.

Los tres carros pertenecían a la Compañía Agrícola de Tenerife, ubicada en San Diego, pero en enero de 1947 el secretario del ayuntamiento certificaba que ya no existía ninguno, ya que los tres habían causado baja al retirarse la referida compañía de los arrendamientos de fincas en el municipio²⁹.

En este tipo de actuaciones de requisición, las acciones prácticas más violentas se produjeron en los primeros momentos de la Guerra Civil Española (1936-1939), coincidiendo con la sublevación contra el gobierno republicano, donde este tipo de medio de transporte sirvió para desplegar la actuación vecinal afín a los sublevados. Así se constata cuando en julio de 1936 Antonio González Izquierdo reclamaba la cantidad de 43 pesetas 20 céntimos, importe de la gasolina suministrada a los automóviles y camiones requisados por el ayuntamiento y Acción Ciudadana³⁰. Aunque también se dieron muestras de actuaciones voluntarias por afinidades políticas, ya que, por ejemplo, en diciembre de ese mismo año Arquipo Perera Soria manifestó que durante los primeros días del «Movimiento Militar Salvador de la Patria» había puesto a disposición del ayuntamiento y de Acción Ciudadana su automóvil, con un importantísimo gasto de gasolina por valor de 30 pesetas 60 céntimos, que finalmente fueron sufragados por la corporación³¹.

No contamos con excesivos datos en relación a la proliferación de camiones y los más antiguos que hemos podido encontrar a nivel documental se remontan a 1930, cuatro vehículos que, a juzgar por sus matrículas, muestran que la matriculación fue relativamente tardía si se tiene en cuenta que el primer vehículo en Tenerife se hizo en 1901, y donde el cultivo de platanera en la costa del municipio —explotada por la Compañía Fyffes & Limited— pudo ser uno de los factores de su proliferación.

²⁸ AMLMA. Censo de carruajes de tracción animal sujetos a requisición militar en La Matanza de Acentejo, 1945.

²⁹ AMLMA. Certificado del secretario del Ayuntamiento de La Matanza de Acentejo sobre carruajes de tracción animal sujetos a requisición militar, 1947.

³⁰ AMLMA. Libro de actas de sesiones plenarias del Ayuntamiento. Sesión de 29 de septiembre de 1936, f. 122 rto.

³¹ *Ibidem*. Sesión de 26 de diciembre de 1936, f. 131 vto.

CUADRO 2

Relación de camiones y propietarios, 1930

<i>Matrícula</i>	<i>Nombre del camionero</i>	<i>Marca del camión</i>	<i>Fuerza</i>
TF-605	Cesareo García Afonso	Vomag	H.P. 35'40
TF-97	Juan Suárez Jorge	Ford	H.P. 16'50
TF-974	Valentín Flores Hernández	Ford	H.P. 16'50
TF-2101	Francisco Pérez Perera	Ford	H.P. 16'50 ³²

Tras finalizar la Segunda Guerra Mundial, el Estado español tuvo que hacer frente a su aislamiento internacional políticamente impuesto, hasta el punto que las Islas Canarias llegaron a tener en 1946 una situación económica calificada de desastrosa —dentro ya de la autarquía en que vivía el país una vez terminada la Guerra Civil—, con una disminución de los racionamientos y un alza progresiva de los precios oficiales³³. En ese marco el principal problema radicaba en la incapacidad de las islas para cubrir —al menos parcialmente— sus necesidades con la propia producción. La obtención de mercancías en el mercado internacional desde 1947 a 1960 se vio encarecida porque estuvo sometida a los acuerdos que el Gobierno suscribía con otros países. Además, la oferta siguió viéndose restringida por la insuficiencia de los cupos de importación que se mantuvieron hasta el final de ese periodo entre 1947 y 1960³⁴. Ante esta situación es lógico que en mayo de 1947 el Gobierno Civil anunciase la distribución de 34 chasis de camiones, marcas Morris, Austin y Ford, importados de Inglaterra, procediéndose a su adjudicación mediante solicitud, teniendo en cuenta las necesidades de cada pueblo y las condiciones especiales que concurrían en los peticionarios, con preferencia de entidades agrícolas y agricultores que se dedicasen a la exportación de frutos, o de cuantos ejerciesen una industria o practicasen actividades comerciales. En esta distribución seis fueron para Santa Cruz de Tenerife, Güímar, Candelaria, La Laguna, Tacoronte, El Sauzal, La Matanza, La Victoria y Santa Úrsula, realizándose la distribución, al igual que casi todos los demás casos, según las circunstancias que concurrían en los peticionarios³⁵.

³² AMLMA. Listado de camiones existentes en La Matanza de Acentejo remitido al Ayuntamiento por el Negociado de Vehículos de la Jefatura Provincial de Obras Públicas, 1930.

³³ Guerra Palmero, Ricardo A., *Sobrevivir en Canarias (1939-1956). Racionamiento, miseria y estraperlo*. Idea. Santa Cruz de Tenerife, 2006, pp. 89, 91.

³⁴ *Ibidem*, pp. 153, 156.

³⁵ El resto de la distribución fue la siguiente: cuatro para Icod, Garachico, Buenavista y Los Silos; nueve para La Orotava, Puerto de la Cruz, San Juan de la Rambla, Realejo Alto

UN EJEMPLO DE EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE TRACCIÓN MECÁNICA: EL SERVICIO PÚBLICO DE LOS TAXIS

Por otro lado, dejando a un lado el transporte privado, el público de tracción mecánica en forma de taxis abría una posibilidad de los vecinos para utilizarlo ante esa imposibilidad de adquirir un vehículo a modo personal. No contamos con la fecha exacta en que comenzó a prestarse este servicio en el municipio pero probablemente, como ya indicamos, algunos particulares que adquirieron vehículos lo hicieron de manera no oficial y sí testimonial, llevando por ejemplo a conocidos a fiestas en los municipios colindantes o transportando a las autoridades locales a alguna reunión en la capital de la isla³⁶. En 1928 José García Pérez inscribía un vehículo de la marca Hudson, matrícula TF-1626 y con siete asientos, para el servicio público³⁷. La corporación, *habida cuenta de la conveniencia y utilidad que para estos vecinos represente contar con el establecimiento de servicios que en cualquier momento urgente pueda ser utilizado, ya para poder transportar un enfermo desde su do-*

y Realejo Bajo; cuatro para La Palma (dos de ellos para el partido judicial de Los Llanos); dos para La Gomera; dos para El Hierro; y siete para Guía de Isora, Adeje, Arona, San Miguel, Arico, Fasnia y Granadilla, uno por pueblo, dado la escasez de medios de transporte en todos ellos. (*El Día*. Viernes, 13 de mayo de 1947).

³⁶ En el municipio colindante de La Victoria de Acentejo el primer vehículo de servicio público data de 1928, a raíz de una solicitud del vecino José Castilla Afonso para que se le inscribiese un Hudson TF-1685 destinado a ese fin, justificando su solicitud en que podría prestar un gran servicio a todos los vecinos, tanto en el traslado dentro de sus límites como fuera de él. Fue en este momento cuando el ayuntamiento victoriero abrió la matrícula de industriales con destino al servicio urbano, fijándose la parada en la calle Pérez Díaz así como estableciéndose la tarifa de los servicios. (Fernández García, Alfonso, *La Victoria*, 5 siglos. Centro de la Cultura Popular Canaria. Tenerife, 2002, p. 156.).

En cuanto a su regulación, el proyecto de Reglamento para la circulación de automóviles de 1917 establecía que los automóviles destinados al servicio público, ya fuese por carreteras o dentro de poblaciones, llevarían en la parte superior de cada una de las placas delantera y trasera correspondientes a la matrícula del vehículo —las letras pintadas en negro sobre fondo blanco— otra de igual altura con las letras SP [Servicio Público] pintadas con las mismas dimensiones que las de la matrícula y de color rojo sobre fondo blanco (artículo 17, apartado i). Del mismo modo, el que desease poner en circulación automóviles con destino al servicio público de viajeros, siempre que dichos vehículos tuviesen más de seis asientos, o de mercancías, lo solicitaría en instancia dirigida al Gobernador Civil de la respectiva provincia, acompañando una nota expresiva de las carreteras que recorrerían, y del tipo, plano y descripción de las condiciones que reuniesen los automóviles; además en ningún caso excedería la velocidad de marcha de 25 kilómetros por hora, y solamente se aproximaría a ella al circular por terreno llano y despoblado donde el tránsito sea limitado (artículo 33). (Proyecto de Reglamento para la Circulación de Vehículos... *op. cit.*, pp. 180, 182).

³⁷ En la comisión permanente de de 20 mayo de 1928 se especificaba que era *un coche de su propiedad de siete asientos para prestar el servicio público urbano con itinerario y horario indeterminado*. (AMLMA.: Actas de la Comisión de Gobierno. Sesión de 20 de mayo de 1928, f. 87 rto.).

*micilio a la estación del servicio interurbano, bien para recabar la asistencia de un facultativo y servicios ya no solamente sobre el casco y sus barrios sino también para los pueblos próximos*³⁸, abría entonces la matriculación de automóviles destinados al servicio urbano en el municipio, inscribiendo en ella a cuantos industriales así lo solicitasen, lo que suponía además fijar las reglas y tarifas para dicho servicio, que serían los siguientes:

Se establece como parada, donde deberán encontrarse los vehículos que se inscriban, en el «Calvario Viejo».

La tarifa que se señala es la siguiente:

- *Por un pasajero, del «Calvario Viejo» a Iglesia, y «Calvario Viejo» a plaza de San Antonio o viceversa, una peseta.*
- *Dos pasajeros el mismo recorrido, una peseta cincuenta céntimos.*
- *Tres pasajeros el mismo recorrido, dos pesetas.*
- *Cuatro pasajeros, dos pesetas cincuenta céntimos y de cinco a siete pasajeros, el mismo recorrido, tres pesetas.*

Los vehículos solo podrán faltar de la parada por tener que salir fuera del pueblo alquilados, y con motivo de reparación o avería; en este último caso darán sus dueños cuenta por escrito en la secretaria de esta corporación, quedando además obligados, siempre que se encuentran los vehículos en condiciones de prestar servicios, a realizarlo durante el día de la festividad de San Antonio.

Las infracciones de estas disposiciones serán castigadas con multas de una a quince pesetas.

*[Por último] para ser inscritos los vehículos en la matrícula del servicio será condición indispensable que el solicitante presente el recibo de haber satisfecho la patente nacional de circulación correspondiente*³⁹.

Contrario al caso de la información analizada para los vehículos de uso particular, para el transporte público si contamos con datos más precisos, sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XX, cuando su regulación parece ser más directa por el ayuntamiento. Hasta entonces sólo hay datos anecdóticos, pero también una muestra clara de que este nuevo medio de transporte heredaba el régimen de infracciones cometidas por sus antecesores en relación a la falta de seguridad que ofrecían muchas veces los conductores: como ejemplo citamos la denuncia interpuesta en octubre de 1924 contra Lucas Expósito Hernández, vecino de Tacoronte, cuyo automóvil de servicio público matrícula TF-1421-S.P. *marchaba con demasiada velocidad por la calle Real de este pueblo, en ocasión que dicha calle se hallaba concurrida*⁴⁰.

³⁸ AMLMA. Libro de actas de sesiones plenarios del ayuntamiento. Sesión de 1 de junio de 1928, f. 14 rto.

³⁹ *Ibidem*, fs. 14 rto.-vto.

⁴⁰ AMLMA. Denuncia contra Lucas Expósito Hernández, vecino de Tacoronte, por exceso de velocidad en la calle Real (La Matanza de Acentejo), 1924

Reiteramos que, independientemente de la existencia de un reglamento de circulación, este tipo de actuación fue frecuente desde el mismo momento de la aparición de los vehículos y vinculada a un cambio de mentalidad al poner en manos del conductor una nueva manera de entender la relación espacio-tiempo: el incremento de la velocidad, un cambio al que los vecinos tuvieron que hacer frente porque los movimientos de estos nuevos vehículos mecanizados eran más rápido, a voluntad del que los conducían, y en ocasiones imprecisos. No era además algo que quedase fuera del ámbito legal, pues en el proyecto del reglamento de circulación de 1917 se establecía que tanto los automóviles como los motocicletas no podrían circular por el interior de las poblaciones a velocidad superior a la equivalente a la del trote de un caballo y en carretera sus conductores deberían ser dueños absolutos del movimiento del vehículo que guiasen⁴¹.

Por otro lado, podemos comparar estas tarifas de ámbito municipal con las que cobraban los denominados auto turismos de por ejemplo Santa Cruz de Tenerife, que eran fijas y cuyo servicio consistía también en el alquiler del vehículo para dedicarse principalmente a realizar viajes fuera de su ámbito municipal, dentro de ese corte de carácter turístico más que de un servicio personal del demandante. En 1930 estaban fijadas las que cobraban estos automóviles de servicio público, *un inmejorable servicio de automóviles de turismo*⁴² del que podía disponer cualquier viajero que arribase a Santa Cruz de Tenerife. Dichos automóviles tenían cuatro y seis plazas respectivamente y eran *de presentación esmerada, pudiendo realizarse interesantes excursiones por el interior de la isla, de cuya belleza se han hecho eco los más importantes rotativos y revistas mundiales*⁴³. Las tarifas que se establecían eran las siguientes, teniendo siempre presente que los viajes partían de Santa Cruz de Tenerife siguiendo la Carretera General del Norte, incluido el ramal de Tejina, o la del Sur, con su ramal de Arafo:

⁴¹ Igualmente se establecía que en carretera estaban obligados a moderar la marcha y, si fuese preciso, a detenerla al aproximarse a los animales de tiro y de silla que diesen muestras de espanto, así como también cuantas veces fuese conveniente para la seguridad de las personas y cosas situadas en las vías por las que circularan. Al llegar a los recodos bruscos y cruces de carreteras, deberían moderar la marcha de sus vehículos en tal forma que pudiesen detenerlos en un espacio de cinco metros (artículo 22). (Proyecto de Reglamento para la Circulación de Vehículos..., *op. cit.*, p. 180).

⁴² *Guía de Santa Cruz de Tenerife*. Tipografía de Juan Sans Cartanyá. Santa Cruz de Tenerife, 1930, p. 101.

⁴³ *Ibidem*.

CUADRO 3

Tarifas de los auto turismos que partían desde Santa Cruz de Tenerife, 1930

	<i>Automóviles de cuatro asientos</i>		<i>Automóviles de seis asientos</i>	
	<i>Ida</i>	<i>Ida y vuelta</i>	<i>Ida</i>	<i>Ida y vuelta</i>
La Matanza	25 pesetas	32 pesetas 50 céntimos	30 pesetas	40 pesetas
La Victoria	30 pesetas	40 pesetas	35 pesetas	45 pesetas
Santa Úrsula	35 pesetas	42 pesetas 50 céntimos	40 pesetas	50 pesetas ⁴⁴

Las tarifas para los viajes de ida y vuelta daban derecho a los pasajeros a dos horas en el punto de destino establecido, si bien la espera por tiempo superior suponía que aquél debía pagar al precio de cinco pesetas por hora, indivisible la primera a pagar y las restantes divisibles por medias horas; además las horas de recorrido debían estar comprendidas entre las seis de la mañana y las once de la noche, momento en el cual se pagaría un sobreprecio de cinco pesetas por hora de recorrido y por hora de parada. Por último, sólo se cargaría a la tarifa inicial los impuestos especiales de las fiestas⁴⁵.

En 1942 la Junta Insular del Turismo de Santa Cruz de Tenerife fijó las nuevas tarifas provisionales, estando estos recorridos comprendidos entre las 6 de mañana y las 6 de la tarde, quedando de la siguiente manera:

CUADRO 4

Tarifas de los auto turismos que partían desde Santa Cruz de Tenerife, 1942

<i>Carretera del Norte</i>	<i>Siete plazas</i>		<i>Cinco plazas</i>	
	<i>Ida</i>	<i>Ida y vuelta</i>	<i>Ida</i>	<i>Ida y vuelta</i>
De Santa Cruz a La Matanza	80 pesetas	96 pesetas	60 pesetas	73 pesetas
De Santa Cruz a La Victoria	90 pesetas	106 pesetas	70 pesetas	83 pesetas
De Santa Cruz a Santa Úrsula	100 pesetas	111 pesetas	76 pesetas	87 pesetas ⁴⁶

No obstante, los taxistas matanceros, como otros muchos de Tenerife, tuvieron que hacer frente en la década de 1950 y parte de la siguiente a los denominados *piratas*, vehículos con licencia de taxis en diferentes municipios que competían con las guaguas en las mismas líneas. Al principio los vehículos eran viejos y en muy malas condiciones, situación que mejoró cuando se logró la adecuada rentabilidad de los mismos que eran renovados —y donde el Peugeot 403 rubia batió todos los récords, viajando en su interior has-

⁴⁴ *Ibíd.*

⁴⁵ *Ibíd.*

⁴⁶ *El Día*, jueves, 27 de agosto de 1942.

ta quince personas—, a pesar de las sanciones que se le impusiesen, pero aún así, si se comparan sus tarifas con las de la guagua, el beneficio era mayor para el usuario, que ahorraba tiempo, aunque eran más incómodos.

CUADRO 5

Tabla comparativa de las tarifas aplicadas por las guaguas y los taxis piratas

Línea	Tarifa	
	Guaguas	Taxis piratas
Santa Cruz-La Orotava	4 pesetas	5 pesetas
Santa Cruz-La Victoria	7 pesetas	10 pesetas
Santa Cruz-La Orotava	14 pesetas	15 pesetas ⁴⁷

Sabemos poco más de este servicio público durante la primera mitad del siglo XX, sin poder precisar cuántos taxis hubo, ya que las estadísticas al respecto parece que no son del todo fiables o al menos eso se desprende del estudio de la documentación, pues las referentes a la provincia de Santa Cruz de Tenerife para los años 1945 y 1959 mencionaban que La Matanza de Acentejo carecía de servicio público de automóvil⁴⁸; nos plantea duda porque en el censo de requisición de 1944 ya reseñado figuraban varios destinados a servicio público y, aunque no se especificaba explícitamente que fueran taxis, sí se desprende que su uso estaba implícito.

La segunda mitad del siglo XX supone un auge de este servicio dentro del municipio y la concesión de nuevas licencias, no exentas de problemas de carácter administrativo. En 9 de noviembre de 1960 se le concedió a Gonzalo García Yanes permiso de parada para el automóvil marca Dogge matrícula GC-2155 destinado al servicio público en sustitución de otro de matrícula TF-5758, marca Chevrolet⁴⁹; y en febrero de 1961 a José García Hernández para su automóvil marca Huddson, matrícula TF-1131⁵⁰, si bien en mayo de ese mismo año lo sustituía por otro de matrícula GC-15306 *que ha adquirido con tal fin, por encontrarse en mejores condiciones para el servicio*⁵¹. A estas solicitudes hay que añadir otras: la de José Pérez Peraza en septiembre de 1961, con un vehículo marca Peugeot y matrícula GC-15127,

⁴⁷ Alemán, Gilberto (1996), *op. cit.*, pp. 56-58; Alemán, Gilberto (2003), *op. cit.*, 24

⁴⁸ Instituto Nacional de Estadística (1945), *op. cit.*, p. 255; Instituto Nacional de Estadística, *Reseña estadística de la provincia de Tenerife*. María Gómez Ediciones. Madrid, 1959, p. 392.

⁴⁹ AMLMA. Actas de la Comisión Permanente. Sesión de 9 de noviembre de 1960, f. 74 rto.

⁵⁰ *Ibidem*. Sesión de 15 de febrero de 1961, fs. 78 rto.-vto.

⁵¹ *Ibidem*. Sesión de 10 de mayo de 1961, f. 87 vto.

y la de Imeldo Delgado Pérez en marzo de 1963, sin especificarse la marca del automóvil⁵². En octubre de 1961 Antonio García López solicitó tres licencias municipales, tantas como vacantes de vehículos había, si bien se estimó conveniente desestimar el concederle las tres pues eso supondría cerrar la oportunidad a otros vecinos que pudiesen estar interesados en la prestación de dicho servicio, por lo que sólo se le concedió una bajo las siguientes condiciones:

1. Sus horas de servicio serían de siete de la mañana a doce de la noche.
2. El alcalde quedaba facultado para señalar el lugar de donde debía quedar establecida la parada.
3. El coche presentaría su servicio en la parada por la mañana a la policía municipal entre de las siete a diez de la mañana, y en caso de no hacerlo debería justificar la causa.
4. Toda transferencia que se hiciese de la licencia que se le concedía ahora sin permiso de la comisión permanente del ayuntamiento llevaría aparejada la retirada de la misma⁵³.

Con la concesión de esta última licencia se inaugura por parte del ayuntamiento, tanto para las concedidas con anterioridad como las que se hiciesen posteriormente, una serie de condiciones que afectaban de lleno al normal funcionamiento de este servicio hasta entonces no regulado por ningún reglamento. De ahí que se procediese a redactar uno de servicio de paradas de taxis y, en tanto entraba en vigor, el alcalde quedaba facultado para señalar los lugares de parada con el número de vehículos que debía haber en cada una; en cuanto a las horas de servicio serían las mismas que para la licencia concedida a Antonio García López, debiendo quedar un servicio permanente nocturno desde la doce de la noche a las siete de la mañana, a cuyo efecto se señalaría un turno entre los propietarios de las licencias. Los taxis debían también prestar sus servicios obligatoriamente entre las siete y diez de la mañana a la policía municipal o encargado del servicio, así como la transferencia de la licencia, tal y como se expuso anteriormente⁵⁴.

En 1967 Laureano Febles Oliva solicitó licencia municipal para un automóvil de servicio público de transporte de viajeros en alquiler, *basando su petición en que, de una parte cree necesario dado el censo de habitantes del municipio y hallarse este muy diseminado y ser cada día mayor el número de usuarios de estos servicios, y otra, el hecho conocido de que varios de los automóviles que se dedicaban a estos servicios han dejado de prestarlos por diversas causas*⁵⁵.

⁵² *Ibidem*. Sesión de 27 de septiembre de 1961, f. 100 vto.; sesión de 27 de marzo de 1963, f. 154 vto.

⁵³ *Ibidem*. Sesión de 20 de octubre de 1961, fs. 104 rto.-vto.

⁵⁴ *Ibidem*, fs. 104 vto.-105 rto.

⁵⁵ *Ibidem*. Sesión de 26 de mayo de 1967, fs. 114 rto.-vto.

El ayuntamiento se la negó basado en el informe del secretario ateniéndose al Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos de Transporte en Automóviles Ligeros de 4 de noviembre de 1964, ya que para conceder licencias reglamentarias reguladas por el expresado reglamento había que efectuar previamente otros trámites, como por ejemplo obtener los informes vinculantes de la Organización Sindical y de la Comisión Delegada de Transportes⁵⁶. Del informe del secretario sobre el estado del transporte en el municipio se indicaba que en 1961 existían en funcionamiento seis automóviles con esa condición de transporte público, pero que estimándose insuficientes se debía ampliar su número hasta diez, de este modo se concedieron tres licencias más hasta un total de nueve, pero, a pesar de esta mejora, se llegó a una situación por la que cinco de ellos dejaron de prestar el servicio. Esto suponía un handicap pues efectivamente el municipio había aumentado en población, además de que desde 1961 se habían abierto al tráfico nuevas vías, unido a la constante de que la población se hallaba diseminada y que cada día era mayor el número de ancianos que utilizaba este servicio. En este sentido la corporación acordó, teniendo presente dicho reglamento, declarar caducas las licencias municipales de servicios público de transportes de viajeros correspondientes a las cinco que habían dejado de prestar dichos servicios, promoviendo de igual modo la concesión de nuevas licencias en sustitución de éstas, solicitando igualmente de la Organización Sindical y de la Comisión Delegada de Transportes y Comunicaciones de la de Servicios Técnicos de la Provincia los informes preceptivos. No obstante la respuesta fue negativa y en octubre de 1967, a raíz de los informes desfavorables de la Delegación Provincial de Tráfico y la Delegación Provincial de Sindicatos, el ayuntamiento realizó las gestiones para averiguar cuáles habían sido las razones que justificaban la respuesta negativa de esas dos instituciones⁵⁷, si bien no hemos podido saber cómo terminó este asunto.

De aquí en adelante la información continúa siendo sesgada y se refiere

⁵⁶ Orden de 4 de noviembre de 1964 por la que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos de Transporte de Automóviles Ligeros. En *Boletín Oficial del Estado*, 2 de diciembre de 1964, número 289, p. 15923, artículo 16.

Del mismo modo, el reglamento fijaba los servicios que podrían establecerse, entre otras, bajo las siguientes modalidades:

Clase A): autotaxi.—Servicios medidos por contador taxímetro y prestados ordinariamente dentro del casco urbano con automóviles ligeros de alquiler con conductor.

Clase B): autoturismo.—Servicios prestados en el interior o fuera del casco urbano de las poblaciones por automóviles ligeros de alquiler con conductor y sin contador taxímetro, mediante aplicación de tarifas municipales o de ámbito nacional, según que el servicio fuese urbano o interurbano. (Orden de 4 de noviembre de 1964 por la que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos de Transporte de Automóviles Ligeros. En *Boletín Oficial del Estado*, 2 de diciembre de 1964, número 289, p. 15923, artículo 2º).

⁵⁷ AMLMA. Libro de actas de sesiones plenarias del Ayuntamiento. Sesión de 27 de octubre de 1967, f. 130 vto.

una vez más a los cambios en la regulación de este servicio público y la concesión de nuevas licencias. En enero de 1974 se anuló la licencia del vehículo TF-12800, del que era titular Julio García Hernández, que venía prestando sus servicios en la parada sita frente al cine, en la calle General Franco (hoy calle Real), y que había renunciado a la misma —por no poder atenderla personalmente— en favor de Laureano Febles Oliva, que ejercía este cometido de manera habitual desde hacía cinco años aproximadamente⁵⁸. El servicio se mejoró cuando en septiembre de 1977, en vista que los vecinos tenían que llamar a uno de los cuatro taxis situados en la parada pública junto al cine para usar sus servicios y atendiendo a que esa cantidad no era suficiente para satisfacer todas las necesidades, ya que se daba el caso de tener que llamar al servicio de taxis de los municipios colindantes para la misma función, con el handicap asociado que algunas veces, cuando llegaba el taxi, ya no estaba la persona que lo había solicitado, se acordó mejorar este servicio con la concesión de otras cuatro licencias municipales y crear con ello una nueva parada que estaría situada en la explanada inmediata al lugar conocido por El Caballo Blanco, en la Carretera General de Norte, lugar donde a su vez se situaba la parada de guaguas del mismo nombre, sirviendo además de referente para mostrar el desnivel que tenían que salvar los vecinos desde el casco del municipio para acceder al ese servicio de transporte público de autobuses⁵⁹.

En mayo de 1978 se solicitó a la Comisión Delegada de Transportes y Comunicaciones ese incremento de las licencias municipales⁶⁰, recibándose en 1978 el dictamen favorable de la Comisión Delegada de Tráfico a esta propuesta e iniciándose los trámites oportunos para lograr la ampliación de plazas propuesta⁶¹. Con el fin de evitar posibles especulaciones sobre quiénes debían ostentar las nuevas licencias, sobre todo que alguna persona detentase ahora una de las nuevas y no hiciese uso de la misma, se concedió un plazo de quince días para que todos los interesados expusieran los motivos que justificasen realmente su petición⁶², donde el total de peticionarios ascendió a treinta y dos, saliendo agraciados en el sorteo efectuado Gonzalo Pérez Cejas, Isidoro José Pérez González, Tomás Félix Martín Delgado y Manuel Rivero de la Rosa, si bien se eligieron ocho suplentes con vistas a garantizar que en el caso de que si uno de los beneficiarios no pudiese aportar la preceptiva documentación de la titularidad del coche o de otras circunstancias, quedase automáticamente sustituido por el correspondiente suplente⁶³.

⁵⁸ *Ibidem*. Sesión de 31 de enero de 1974, fs. 16 vto.-17 rto.

⁵⁹ *Ibidem*. Sesión de 30 de septiembre de 1977, fs. 66 vto.-67 rto.

⁶⁰ *Ibidem*. Sesión de 26 de mayo de 1978, fs. 98 vto.-99 rto.

⁶¹ *Ibidem*. Sesión de 30 de junio de 1978, f. 108 vto.

⁶² *Ibidem*. Sesión de 28 de julio de 1978, f. 111 vto.

⁶³ *Ibidem*. Sesión de 18 de agosto de 1978, fs. 116 rto.-117 rto.; sesión de 8 de septiembre de 1978, f. 118 vto.

En septiembre fueron adjudicadas definitivamente las licencias, con la novedad de Belisario Pérez González, en sustitución de Manuel Rivero de la Rosa, decidiéndose que el emplazamiento de estos nuevos titulares para el ejercicio de su actividad quedase subordinada a que por los taxistas más veteranos se estableciesen las preferencias para situarse en una de las dos paradas, quedando los titulares obligados, por orden de antigüedad del número de sus licencias, a cubrir los puestos que quedasen vacantes⁶⁴.

En febrero de 1980, tras reuniones mantenidas con los taxistas y con el fin de que las oportunidades que proporcionaba cada parada se repartiesen equitativamente entre todos los titulares de las licencias, se estableció la parada principal en El Caballo Blanco con seis taxis y dos en la parada de General Franco, corriendo los turnos de manera rotatoria de forma que todos los vehículos tuviesen más o menos las mismas oportunidades⁶⁵.

Otras mejoras en la prestación del servicio quedaron plasmadas en 1988 con el establecimiento con carácter provisional de una parada de taxis en la Urbanización Puntillo del Sol, que estaría situada frente a los apartamentos Punta Azul, y que sería cubierta por turnos de un vehículo, respondiendo a las solicitudes de varios residentes de dicha urbanización en los que referían las dificultades de transporte con que se encontraban para desplazarse fuera del referido lugar. Para ello los taxistas organizarían los turnos y horario de la nueva parada, teniendo en cuenta que ello no influyese negativamente en el mantenimiento de los mismos servicios en las dos paradas existentes en el municipio y hasta tanto se aprobase el Reglamento del Servicio Urbano de Transportes de Automóviles Ligeros (Auto turismos), como así se hizo en marzo de 1989, con lo cual quedó regulado y ordenado este tipo de transporte público municipal⁶⁶.

El final del siglo XX siguió centrado en la solicitud de nuevas licencias para mejorar el servicio, hasta el punto que en 2000 se instó al Cabildo Insular que autorizase nuevas licencias hasta alcanzar el número que correspondía según su población, que ascendía a veinticinco licencias, ya que en esos momentos se contaba con el mismo número de licencias que en 1978, sin que se hubiese ampliado su número a pesar del aumento de habitantes y de que la mayor parte de la población se hallaba en estado diseminado y con una orografía en contra⁶⁷; y nuevamente en 2002, al igual que se reiteró a la mis-

⁶⁴ *Ibidem*. Sesión de 29 de septiembre de 1978, f. 124 rto.; sesión de 14 de noviembre de 1978, f. 134 rto.

Esta nueva parada quedó a su vez mejorada cuando en octubre de 1978 se realizaron los trámites necesarios para instalar en ella un teléfono, comprometiéndose los titulares de las nuevas licencias a satisfacer las cantidades necesarias para lograr su instalación y mantenimiento (*Ibidem*. Sesión de 27 de octubre de 1978, f. 127 rto).

⁶⁵ *Ibidem*. Sesión de 15 de febrero de 1980, f. 52 vto.

⁶⁶ *Ibidem*. Sesión de 30 de diciembre de 1988, fs. 129-130; sesión de 31 de marzo de 1989, f. 141.

⁶⁷ *Ibidem*. Sesión de 29 de septiembre de 2000, f. 107.

ma institución la necesidad de mejorar el transporte público de las guaguas, se hizo lo propio con la de los taxis⁶⁸.

BIBLIOGRAFÍA

- ALEMÁN, Gilberto. 2003. *Llega el automóvil*. La Opinión de Tenerife: Santa Cruz de Tenerife.
- . 1996. *Por las viejas rutas de las islas: recorriendo Tenerife*. Idea: Santa Cruz de Tenerife.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, Alfonso. 2002. *La Victoria, 5 siglos*. Centro de la Cultura Popular Canaria: Tenerife.
- GUERRA PALMERO, Ricardo A. 2006. *Sobrevivir en Canarias (1939-1956). Racionamiento, miseria y estraperlo*. Idea: Santa Cruz de Tenerife.
- Guía de Santa Cruz de Tenerife*. 1930. Tipografía de Juan Sans Cartanyá: Santa Cruz de Tenerife.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. 1945. *Anuario estadístico 1945: provincia de Santa Cruz de Tenerife*. Instituto Nacional de Estadística: Madrid.
- . 1959. *Reseña estadística de la provincia de Tenerife*. María Gómez Ediciones: Madrid.
- LEÓN ÁLVAREZ, Francisco Javier. 2006. 'La creación del puesto de la Guardia Civil en La Matanza de Acentejo y sus problemas con la casa-cuartel' [primera parte]. *El Día*, 11 de noviembre de 2006.
- NAVAL PÉREZ, José. 2004. *Tenerife y el automóvil*. Tomo I. Idea: Santa Cruz de Tenerife.
- SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS. 1960. *Problemas de Canarias*. Imprenta García Cruz: Santa Cruz de Tenerife.

⁶⁸ *Ibidem*. Sesión de 26 de junio de 2002, f. 53.