

GEOGRAFÍA

LA RED VIARIA DE LA MATANZA DE ACENTEJO
EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX:
LA REFORMA DE LA CALLE REAL

FRANCISCO JAVIER LEÓN ÁLVAREZ

La carencia de infraestructuras viarias en Tenerife era aún patente a comienzos del siglo XX hasta el punto que lo que podemos considerar como red viaria de la isla seguía basándose principalmente en caminos de herradura y atajos que enlazaban los lugares y pagos de la misma. Esta situación general de las comunicaciones terrestres era tan pésima que el senador palmero Pedro Poggio y Álvarez llegó a declarar en el debate de los Presupuestos del Estado en el Senado, el 20 de diciembre de 1905, que *Tenerife y Gran Canaria, las dos islas principales del Archipiélago, aún tienen muchos pueblos de términos municipales importantes sin carreteras*¹; incluso advertía que cuando el Rey Alfonso XIII visitase Tenerife en 1906 comprobaría *con sentimiento que aquellos caminos están en el mismo estado que cuando los cruzara el Adelantado Fernández de Lugo al conquistar las Islas Canarias en tiempos de los Reyes Católicos*².

No es de extrañar esta situación pues según la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife, que redactó un informe con los principales problemas de la isla, en ésta se le daba poco impulso a las obras públicas, de ahí la continua *lamentación de los pueblos que ven sin concluir la carretera que ha de favorecer el tráfico o contemplan cómo se destruyen por éste las que existen por falta de la oportuna conservación*³. Tal es así que en veinte años sólo se habían construido 137 kilómetros de carretera de tercer orden y 20 kilómetros de primer

¹ ALEMÁN, Gilberto: *Por la viejas rutas de las islas: recorriendo Tenerife*. Idea. Santa Cruz de Tenerife, 1996, p. 34.

² *Ibidem*, p. 36.

³ *Problemas de Canarias*. Real Sociedad Económica de Amigos del País. Santa Cruz de Tenerife, 1906, pp. 94-95.

orden. Había estudios sobre la construcción de carreteras y otros proyectos ya estudiados pero que nunca alcanzaban la plasmación real; al respecto era clarificador la posición que daba esta institución sobre este aspecto:

[...] aunque los pueblos quisieran utilizar lo propuesto para construir caminos vecinales, no se les ofrece personal que los estudien y, por lo visto, el Gobierno no cuenta con medios para que haya en Canarias el que precisa para las obras públicas de estas islas [...]

[...] pueblos de pocos recursos y con escasas o malas comunicaciones que les imposibilitan para dar salida a los frutos; que por efecto del aislamiento en que viven, no alcanzan el progreso a que pudieran aspirar; pero que por el hecho de tener ayuntamiento son considerados aptos para ejercitar las funciones políticas, para figurar en la esfera de las administrativas, no están sin duda en condiciones de cumplimentar los servicios que se les exigen⁴.

Por un Real Decreto de 1906 referente a caminos vecinales se convocaba a una reunión a los presidentes de las diputaciones provinciales, a celebrar en Madrid en 10 de mayo de ese año, con el fin de tratar el modo de terminar los 6.000 kilómetros de caminos vecinales inaugurados en 1905, *así como la ampliación de contratos para emprender nuevas construcciones tan pronto como vayan terminando las diputaciones los caminos en curso de ejecución⁵*. Pero una vez más todo quedó en papel mojado,

⁴ *Ibidem*, pp. 95-96, 113.

⁵ *Ibidem*, pp. 156-157; Real Decreto de 15 de abril de 1906. En *Gaceta de Madrid*, n.º 108 de 18 de abril de 1906, p. 228.

En la reunión se estudiaría también preparar, en consonancia con lo establecido en el proyecto de ley presentado a Cortes, la conservación de los caminos, *a la cual otorgaría de momento gran atención el Estado, con objeto de que no sufran deterioro las obras*. Desde el momento en que el proyecto fuese aprobado como ley, las diputaciones y ayuntamientos deberían contribuir en la cuantía que aquél señalase para la conservación de los caminos vecinales. *Como esto exige una colaboración de trabajos entre distintos municipios, las diputaciones procurarán establecer uniones municipales o mancomunidades para la construcción y conservación de las obras subvencionadas por el Estado*. (Real Decreto de 15 de abril de 1906. En *Gaceta de Madrid*, n.º 108 de 18 de abril de 1906, p. 228).

La exposición de este problema arrancaba cuando en 1903 el Ministro de Agricultura dirigió un llamamiento a los municipios y diputaciones para que concurriesen a colaborar con el Estado en la construcción de 6000 kilómetros de caminos vecinales:

pues esta institución reconocía que no tenía noticia de que se hubiese comenzado en 1906 la construcción de un solo kilómetro de camino vecinal mediante contratos en que hubiese intervenido la diputación provincial y *letra muerta ha sido en esta comarca cuanto hace relación al fomento de comunicaciones económicas de pueblo a pueblo, entre aquellos que no conocen una carretera ni tienen esperanza de que en mucho tiempo se vean cerca de alguna*⁶.

Toda esta situación se puede resumir en una frase que forma parte de ese mismo informe emitido por la Real Sociedad Económica de Amigos del País a raíz de una Real Orden Circular de 8 de agosto de 1904 que disponía la formación de un plan de ferrocarriles secundarios:

[España es un país] *donde son pocas las carreteras terminadas y aquellas que unen los pueblos de más importancia se hallan en deplorable estado de conservación [...]*

El pesimismo que por lo común inspira el poder c.entral, cambióse [sic] de pronto en generosa confianza y al requerimiento de un ministro respondieron pueblos y regiones ofreciendo recursos, demandando participación en aquellas labores. Fue un espectáculo de grande belleza moral y de consolador patriotismo el que brindaron al entristecido espíritu nacional diputaciones y ayuntamientos asegurando para la construcción de caminos vecinales desde luego el 5 por 100 del valor de las obras y en sucesivos plazos hasta un 50 por 100 del gasto total.

Aparte de lo que concertaron con el Ministerio de Agricultura las diputaciones provinciales, recibieron [sic] en pocos días en este cuerpo ministerial las ofertas de 1.000 ayuntamientos que, para alcanzar un camino, se obligaban todos a dar gratis al Estado la expropiación de los terrenos; muchos a conceder buen número de jornales; otros a entregar acopiada la piedra, y no pocos brindaban con recursos en metálico. Puede, en fin, asegurarse que resultó aquél un impetuoso y sano movimiento del país, que ansiaba ayudar al Estado en la construcción de esas tan modestas como útiles vías de construcción.

[...] Todo ello permitiría esperar que, fortalecidas las energías de abajo, secundadas y amorosamente dirigidas desde arriba, pudiérase [sic] en plazo de pocos años construir treinta o cuarenta mil kilómetros de caminos vecinales, cantidad un tanto decorosa que oponer a los 700.000 de que dispone Francia.

Pero a fecha de esta exposición, la demora en las obras supuso que se hallasen en construcción más de 3.000 kilómetros de los 6.000 proyectados, de ahí el nuevo llamamiento, no sólo para finalizarlas, sino para estudiar las condiciones en que se desarrollarían otras. (Exposición previa al Real Decreto de 15 de abril de 1906. En *ibidem*, p. 228).

⁶ *Problemas de Canarias*. Real Sociedad Económica de Amigos del País. Santa Cruz de Tenerife, 1906, pp. 156-157.

[...] *el aumento de tráfico ha traído como consecuencia el mal estado de las carreteras por donde se verifica y esto acrece las molestias y dificultades del tránsito patentizando la modificación que ha de operarse necesariamente para alcanzar lo que en todas partes se busca, que es la ocasión de realizar progresos reclamados por los tiempos y aspiraciones modernas de los pueblos que no pueden quedar rezagados o en un estancamiento perjudicial*⁷.

La red viaria de La Matanza de Acentejo en estas primeras décadas del siglo XX no introdujo novedades importantes, ya que la existente, basada en caminos vecinales y veredas de trazado irregular, era resultado de la configuración orográfica y la forma en que se había ido asentando espacialmente la población, careciendo por tanto de vías en buen estado que, dentro de su trazado perpendicular, permitiesen enlazar la actual Carretera General del Norte o Carretera Provincial con la calle Real. Pero ese vino acompañado de una reforma cualitativa y cuantitativa de toda ella: el crecimiento de la población, la necesidad de contar con vías que agilizaran las comunicaciones internas y las reformas de las ya existentes para adecuarlas al crecimiento urbano darán paso a que, avanzado el siglo, muchas fuesen asfaltadas por primera vez y ensanchadas para favorecer el tránsito de personas y vehículos, así como la apertura de otras nuevas demandadas por la propia ubicación de los núcleos de población, sin olvidar la construcción de la Autopista TF-5, que supuso una auténtica revolución en las comunicaciones terrestres de Tenerife. Por lo demás el municipio siguió vertebrándose durante buena parte del siglo a través de dos importantes vías de comunicación: la Carretera General del Norte, de carácter comarcal, que unía la zona norte de Tenerife hasta la construcción de la Autopista TF-5 y que era la que los matanceros utilizaban para comunicarse con los municipios vecinos de La Victoria de Acentejo y Santa Úrsula, hacia el oeste, y El

⁷ *Ibidem*, pp. 158-159.

Además de la mala conservación de las carreteras existentes en Canarias y atrasados los proyectos que debiera poner en práctica el Estado, la frecuente visita de extranjeros, tanto con fines medicinales, económicos, etc., muchos de los cuales se quedaban a vivir en ellas, era otro argumento para esta mejora. (*Ibidem*, p. 169).

La Real Orden Circular puede consultarse en *Gaceta de Madrid*, n.º 222 de 9 de agosto de 1904, pp. 494-495.

Sauzal y Tacoronte, hacia el este; y la calle Real, el eje principal que se desarrollaba longitudinalmente en el casco urbano del municipio y en el que se asentaba gran parte de la población, enlazando hacia el oeste con la referida Carretera General del Norte, y que, como todas las vías del municipio, no estaba asfaltada, con los consiguientes problemas de reparación y salubridad pública.

En un segundo nivel quedaba el resto de los caminos vecinales y veredas. La denominación de muchos de ellos estaba ineludiblemente asociada a algún rasgo de su trayecto, caso por ejemplo del camino de los Almendros, que servía a su vez para hacer lo propio con el pago del mismo nombre⁸. También era una constante que la zona donde se encontrasen las propiedades agrícolas compartiesen aún su nombre con el de la vereda o camino que pasase junto o próximo a ellas: es el caso, por ejemplo, de José Nicolás Gutiérrez, que poseía 1'5 almudes en La Cabezada, lindando al poniente con el camino del mismo nombre, o el de Juan Ildefonso Gómez, cuya propiedad de 1 almud estaba situada en Los Charcos o Camino de La Platera, lindando al sur con el camino de La Platera⁹. Si bien en unos casos la presencia de alguna clase de árbol o rasgo físico dominante en el paisaje justificó esta actuación, en otros se recurrió a otra de tipo religioso, asociada a un edificio o símbolo cristiano. Los ejemplos más claros son el camino que conducía a la ermita de San Antonio Abad -denominado a partir de 1915 como Carretera de San Antonio-, el de San Cristóbal y el de Guía, que, como en el primero, conducía a la ermita en la que se encontraba la imagen de la Virgen de Nuestra Señora de Guía¹⁰. Tanto caminos vecinales como veredas y las respectivas tierras de cultivo y zonas de asentamiento continuaron aún imbuidas en este contexto religioso y supuso una traslación nominal y voluntaria en el mundo rural de la doctrina cristiana. Abundan los ejem-

⁸ Domingo Pérez Palenzuela poseía un trozo de tierra situado *donde dicen Almendros*, lindando por el poniente con el camino referido. (AMLMA. Lista de deudores por la contribución rústica, urbana y pecuaria de La Matanza de Acentejo, 1902).

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ Para más información sobre la ermita de San Antonio Abad véase: LEÓN ÁLVAREZ, Francisco Javier: "El libro de cuentas de la ermita de San Antonio Abad de La Matanza de Acentejo (1781-1805)", en *Revista de Historia Canaria*. Servicio de Publicaciones, Universidad de La Laguna. La Laguna, 2004, pp. 291-326.

plos: Candelaria Martín era propietaria de 1'5 almudes en *La vereda del Señor*¹¹, lindando al poniente con dicha vereda; Melquiádez García Afonso de una casa terrera en El Calvario Viejo, lindando al poniente con un camino y al norte con la Carretera Provincial; Claudina García González de otra casa terrera situada en El Calvario, en la calle Real; Francisco Afonso Ramos era dueño de 1 almud 44 brazas en la calle de la Cruz, lindando al naciente con el camino de Montañés y al norte con la calle referida; y, por último, Francisco Palenzuela era dueño de 4 almudes en el Lomo de la Cruz¹².

Por último, esta heterogeneidad de vías se completaba con otras que físicamente debieron ser muy estrechas y que no variaron notablemente en su trazado: nos referimos a los ejemplos del Callejón de la Muerte, Callejón de las Cuchareras, Callejón del Naranjo o Callejón de Montañés, y que definían claramente el trazado viario irregular que subsistía aún en el municipio a comienzos del siglo XX¹³.

Uno de los handicaps fundamentales que limitaron la actuación del Ayuntamiento de La Matanza de Acentejo en la mejora de sus vías municipales fue la falta de recursos económicos asociada a la deficiente situación de las arcas municipales, hasta el punto que, ante el estado lamentable de conservación en que se hallaban muchas por el tránsito de animales (tanto de carga como de pastoreo) y carretas, los propios vecinos de la vía afectada estaban dispuestos a arreglarla aportando de su bolsillo el dinero necesario para ello. Así por ejemplo en 1911 Francisco Leopoldo Hernández había solicitado verbalmente al alcalde José

¹¹ AMLMA. Lista de deudores por la contribución rústica, urbana y pecuaria de La Matanza de Acentejo, 1902.

¹² *Ibidem*.

Hay que aclarar que, por ejemplo, la calle de la Cruz aparece también denominada en los documentos de las primeras décadas del siglo XX como camino de la Cruz debido a que se expresaba en ellos tal denominación indistintamente del significado de los propios términos camino y calle, circunstancia que se repetía con otras vías municipales.

¹³ José Barroso Barrios era dueño de 0'5 almud de terreno, en el que se hallaba enclavada una casa pajiza, situado en el Callejón de Montañés, lindando al poniente con el camino del mismo nombre, y María Simanca poseía una casa en el Callejón del Corazón. (*Ibidem*).

Pérez de la Hoya autorización de la Corporación para arreglar con el suyo y el de los vecinos que voluntariamente quisieran ayudarlo el camino conocido con el nombre de Las Cuchareras (Calle Abajo) [sic]. Evidentemente la propuesta fue aceptada, pues dicha obra contribuiría a una mejora importante de esta vía de comunicación, ya que con ello se lograba dar *un realce al pueblo, puesto que es uno de los [caminos] más cerca para bajar y subir a la Carretera Provincial*¹⁴, y además la dejaría transitable, lo que nos da una idea de cómo debía estar, máxime cuando es la propia Corporación la que reconocía su estado deficiente; como salvedad, estaba dispuesta a sufragar parte de los gastos de la obra si en caso de iniciada los vecinos no pudiesen terminarla¹⁵.

Era tal lo mal que se encontraban los caminos vecinales para el tránsito que en febrero de 1921 el concejal José Pérez de la Hoya advirtió al alcalde que debía tomar serias medidas al respecto para mitigarlo, entre las cuales estaba la urgencia de que ordenase a los dueños de las propiedades que lindaban con esos caminos que los dejaran transitables, levantando las piedras derrumbadas y cortando las zarzas que interrumpían el tránsito en las testadas [sic], así como que la alcaldía estaba en la ineludible obligación de ordenar a la Comisión de Caminos y Puentes que visitase los mismos, dando cuenta de todos aquellos que no lo hubiesen cumplido para que, en vista de tal manifestación, les impusiese la multa correspondiente u ordenar la limpieza de las testadas a costa del que lo hubiese desobedecido¹⁶.

También se produjeron ocupaciones ilegales de franjas en distintos tramos del camino de Acentejo, denunciadas en 1903. En el primero Antonio Goyas González, lo hizo por la parte del poniente del mismo y en una extensión de 3 almudes aproximadamente, *construyendo varias paredes y cadenas y haciendo distintos plantíos*¹⁷; por su parte Matías y Antonio Baute Barrios hicieron lo propio por el poniente, construyendo también una pared y haciendo plantíos en la vía aprovechada; por

¹⁴ AMLMA. Libro de actas de sesiones plenarios del Ayuntamiento. Sesión de 3 de septiembre de 1911, fs. 23 vto.-24 rto.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ *Ibidem*. Sesión de 29 de marzo de 1921, fs. 7 rto.-vto.

¹⁷ *Ibidem*. Sesión de 29 de marzo de 1903, f. 11 rto.

último, el victoriero José Martín Rodríguez procedió de igual manera también por la parte del poniente de ese camino, pero en más extensión que los dos anteriores¹⁸.

Otra fórmula para deteriorar los caminos del municipio fue la utilización de corsas tiradas por yuntas de bueyes, cuya fricción con el suelo contribuía a ello sobremanera. Un caso representativo es el de los trabajos que se estaban ejecutando en el camino del Calvario Viejo en 1906. El ayuntamiento pleno acordó que se procediese al derribo de un eucalipto que existía a la puerta de la iglesia parroquial, que por su caducidad presentaba un muy mal efecto al ornato público, y parte del mismo fue aprovechado a modo de corsa para cargar los materiales necesarios en aquéllos¹⁹.

Entre las importantes mejoras en materia viaria que se proyectaron en estas primeras décadas del siglo destacó la construcción del denominado “camino vecinal del Barranco de Cabrera a la Carretera de Santa Cruz a La Orotava”, cuyo trazado se corresponde con la actual calle Rafael Ramos y que continuaba por El Sauzal, permitiendo conectar el casco del municipio por el lado este con la Carretera General del Norte a través del mencionado barranco. En 27 de mayo de 1921 el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Santa Cruz de Tenerife comunicaba a la Corporación que el presupuesto era de 127.622'30 pesetas, excediendo en más de un tercio la cantidad inicialmente calculada²⁰. Un año más tarde estaban libres los terrenos enclavados en el municipio indispensables para su construcción²¹, y en julio se aprobaba el proyecto del camino por Real Orden de 18 de mayo de 1922²², obra en la que también esta-

¹⁸ *Ibidem*.

En el acta se señalaba que las ocupaciones ilegales se produjeron en los caminos Acentejo y San Cristóbal, pero de este último no se cita ningún ejemplo. Posiblemente haya un error en la transcripción y uno de estos denunciados procediese de tal manera en dicho camino, aunque no aparezca así expresado en el contenido de aquélla.

¹⁹ *Ibidem*. Sesión de 3 de junio de 1906, f. 13 rto.

²⁰ *Ibidem*. Sesión de 31 de mayo de 1921, fs. 23 vto.-24 rto.

²¹ *Ibidem*. Sesión de 23 de abril de 1922, f. 5 vto.

²² *Gaceta de Madrid*, número 138, de 18 de mayo de 1922, pp. 646-647.

El contenido de dicha Real Orden publicada en la *Gaceta de Madrid* remitía a su vez a un anexo que llevaba por título “Anexo 2º.- Edictos.- Cuadros estadísticos”, en

ba interesado el Ayuntamiento de El Sauzal, y cuyo presupuesto total ascendió finalmente a 112.659'05 pesetas, siendo el de contrata de la parte que debía ejecutarse por cuenta del Estado de 99.791'44 pesetas, adjudicando definitivamente para su construcción la subvención estatal de 40.750'12 pesetas a La Matanza y 43.249'14 a El Sauzal. Atendiendo a esta proposición y teniendo en cuenta *su situación distante de la Carretera sin otras comunicaciones con ella que dos o tres caminos rurales estrechos y tortuosos con pisos irregulares y de gran pendiente que dificultan el tránsito de las personas e imposibilitan el de carruajes y toda clase de vehículos que no pueden llegar al pueblo, haciéndose por tales motivos cada día más sentida y urgente para el progreso material de esta localidad, la precisión de dotarla de una vía de comunicación con aquella carretera*²³, la Corporación, ante la necesidad de tales obras, acordó solicitar del Director General de Obras Públicas que le concediese autorización para realizarlas ella directamente sin esperar a que las efectuase el Estado y destinando a tal efecto la subvención concedida por éste²⁴. Pero aún en 1931 los trabajos

el que se autorizaba la continuación en ese trimestre de los caminos vecinales y puentes económicos que se indicaban en las dos relaciones en él contenidas por el sistema de construcción que en ellas se citaba, con arreglo a los proyectos correspondientes y dentro de sus presupuestos aprobados por el crédito señalado para cada uno en dichas relaciones como parte de las subvenciones y anticipos concedidos con cargo el presupuesto del Ministerio de Fomento. En dicha relación debía figurar este camino, si bien no hemos podido acceder al contenido de dicho anexo porque no nos ha sido posible localizarlo, aún a pesar de consultar diversas bibliotecas públicas y la propia base de datos informática del actual *Boletín Oficial del Estado*, que no incluye dichos anexos entre las digitalizaciones llevadas a cabo de la Gaceta de Madrid. Sabemos que el proyecto del camino fue aprobado, y que en principio aparecía publicado en el anexo referido, gracias a una comunicación del Director General de Obras Públicas remitida al alcalde de La Matanza de Acentejo informando al respecto y cuya referencia consta en el acta de la sesión plenaria de 23 de julio de 1922. (Ibídem; AMLMA. Libro de actas de sesiones plenarias del Ayuntamiento. Sesión de 23 de julio de 1922, fs. 14 vto.-15 rto.).

²³ AMLMA. Libro de actas de sesiones plenarias del Ayuntamiento. Sesión de 23 de julio de 1922, fs. 14 vto.-15 rto.

²⁴ Ibídem.

Según establecía la Ley Municipal, cuya reforma fue aprobada por Real Decreto de 2 de octubre de 1877 con arreglo a la de 16 de diciembre de 1876, en su artículo 72, número 1º, fijaba que era competencia exclusiva de los ayuntamientos el gobierno y dirección de los intereses peculiares de los pueblos con arreglo al número 1º del

no habían comenzado y el Cabildo estaba a la espera de una contestación de la corporación matancera con el fin de saber si iba a invertir la subvención o habría que devolverla; en principio aquella estaba dispuesta a iniciarlos en ese mismo año, pero condicionada a que los dueños de las propiedades afectadas diesen su permiso para atravesarlas, así como hacer las gestiones correspondientes a fin de designar un encargado de la obra²⁵.

Indicábamos anteriormente que uno de los problemas del deterioro de los caminos vecinales del municipio era el tránsito de animales. No olvidemos que el matancero seguía utilizando como medio de transporte los carros y carretas que causaban daños importantes al pavimento a su paso. Tanto mulas como burros, yuntas de vacas y bueyes, carros, carretas y diligencias irían deformando progresivamente los caminos del municipio, caracterizados además por ser ya viejos, polvorientos, llenos de baches y abiertos por las lluvias²⁶. En este sentido, la conexión del casco del municipio y el barrio de San Antonio se vio favorecida por la mejora de la vía que las enlazaba, ya que en 1910 Ramón Ascanio León,

artículo 84 de la Constitución, y en particular cuanto tuviese relación con el establecimiento y creación de servicios municipales referentes al arreglo y ornamento de la vía pública, comodidad e higiene del vecindario, fomento de sus intereses materiales y morales y seguridad de las personas y propiedades, abarcando apertura y alineación de calles y plazas y de toda clase de vías de comunicación; empedrado, alumbrado y alcantarillado; abastecimiento de aguas; paseos y arbolados; establecimientos de balnearios, lavaderos, casas de mercado y mataderos; ferias y mercados; instituciones de instrucción y servicios sanitarios; y edificaciones municipales y en general todo género de obras públicas necesarias para el cumplimiento de los servicios, con sujeción a la legislación especial de obras públicas. (AMLMA. Libro de actas de sesiones plenarias del Ayuntamiento. Sesión de 23 de julio de 1922, f. 14 rto.; Real Decreto de 2 de octubre de 1877 aprobando el Estatuto Municipal. En *Enciclopedia Jurídica Española*. Tomo vigesimotercero. Francisco Seix. Barcelona, [19--], p. 171).

²⁵ Este camino vecinal aparecía señalado en dicho oficio como el camino número 409. (AMLMA. Libro de actas de sesiones plenarias del Ayuntamiento. Sesión de 21 de noviembre de 1931, f. 6 rto).

²⁶ ALEMÁN, Gilberto: *Op. cit.*, pp. 14-15, 30.

Bastante tiempo después, cuando ya los coches habían desaparecido y los automóviles rodaban por las carreteras de la isla, cuando había ya servicios regulares de "guaguas" entre Santa Cruz y los pueblos del interior, todavía seguían utilizándose las mulas como medio de transporte. (El Día, 31 de julio de 1964).

mayordomo de la ermita de San Antonio Abad, solicitó al ayuntamiento su continuación *como carretera, partiendo desde el punto conocido por El Calvario, calle Real [...], en dirección a la ermita de San Antonio Abad*²⁷, corriendo los gastos de reparación y conservación por cuenta de este último. Esta reforma de la vía permitiría mejorar el acceso rodado por ella, favoreciendo el tránsito de carros tirados por animales y un ahorro de tiempo en el desplazamiento entre estos dos núcleos. Además el alcalde prohibió que en ella se apartase ganado cabrío, lanar, de cerda o cualquier otro, siendo sancionados los que así lo hiciesen con la multa que para estos casos estaba prevista en las ordenanzas municipales²⁸. Del mismo modo, en 1923 la Corporación recibió multitud de quejas por parte de los vecinos *por el pastoreo de las cabras en manadas en los campos y el desperfecto en las vías públicas con motivo del derrumbe de las piedras caídas en dichas vías, dejándolas por lo tanto casi intransitables*²⁹. Se recurrió otra vez a publicar un bando prohibiendo absolutamente el pastoreo de ganado cabrío en aquéllos, advirtiendo que para conducir las por dichas vías públicas sus propietarios debían llevarlas atadas unas con otras, de dos en dos, y nunca sueltas³⁰. Pero por más que se insistiese en este asunto lo cierto es que esta problemática continuó año tras año sin aparente solución, hasta el punto que en 1934 las quejas de los vecinos reiteraban los perjuicios que ocasionaba que los ganados fuesen cuidados en la vía pública y conducidos por ella sueltos y sin bozal, por lo que pedían que se prohibiese pastar en la misma y que si eran conducidos por ella *vayan mancornados de dos en dos y con bozal [...]* [para evitar] *los daños que causan en las fincas cultivadas al conducir*

²⁷ AMLMA. Libro de actas de sesiones plenarios del Ayuntamiento. Sesión de 20 de noviembre de 1910. [Sin foliar ; fs. 18 rto.-vto.].

²⁸ En marzo de 1915 el ayuntamiento pleno acordó que *terminado en forma de carretera el camino que lleva el nombre de todos los santos por cual anteriormente se iba a la ermita de San Antonio Abad*, pasase a denominarse Carretera de San Antonio, justificado en que los gastos ocasionados en la misma fueron sufragados con fondos de dicha ermita y que hoy resulta una espléndida carretera. (Ibidem. Sesión de 8 de marzo de 1915. [Sin foliar ; f. 7 vto.]).

²⁹ Ibidem. Sesión de 21 de octubre de 1923, fs. 69-70.

³⁰ Ibidem.

*suelto sus ganados*³¹, sancionándose al que transgrediera esta prohibición con una multa de una a quince pesetas según las circunstancias, para lo cual jugaban un papel fundamental la vigilancia y control por parte del guardia municipal y los guardas particulares jurados³². Y en 1948 el alcalde Carlos Hernández Armas se refería a los daños causados por las cabras y ovejas tanto en los caminos como en las propiedades particulares, tomando idénticas medidas, con la sanción de veinticinco pesetas al infractor la primera vez y a la segunda se daría comunicado a la Guardia Civil *para que, juzgadas como animales dañinos, sean apañadas y conducidas a los depósitos municipales para venderlas en público y decomisadas*³³.

Por otro lado, si bien en algunos casos eran los propios vecinos los que se encargaban personalmente de componer una vía, lo cierto que otro de los remedios más socorridos a tal efecto fue la elaboración del padrón de prestaciones personales para la utilización de mano de obra vecinal, que fue decisiva en determinados períodos. No es de extrañar que por ello surgiese en 1900 una tremenda preocupación por parte de la Corporación al no existir ninguno, instándose que con urgencia se formase uno para los años de 1900 a 1903³⁴. Una vez finalizado el periodo de exposición al público y sin haberse formulado reclamación alguna, se acordó *que sin dilación se de principio a los trabajos, quedando a cargo de la presidencia el ordenar dichos trabajos en los sitios que a su juicio sea de más perentoria necesidad de ejecución*³⁵. A lo largo de la primera década del siglo XX se reitera la necesidad de acudir reiteradamente a esta fórmula como remedio para paliar las deficiencias en la red viaria, justificada además en la crisis económica por la que pasaba el Consistorio. Por eso cuando en 1915 muchos matanceros expresaron al alcalde su malestar ante esta indignante situación *por lo destrozado de los*

³¹ *Ibidem*. Sesión de 29 de mayo de 1934, fs. 32 vto.-33 rto.

³² *Ibidem*.

³³ *Ibidem*. Sesión de 10 de febrero de 1949, f. 23.

³⁴ *Ibidem*. Sesión de 21 de enero de 1900, f. 29 vto.

³⁵ *Ibidem*. Sesión de 11 de marzo de 1900, fs. 34 vto.-35 rto.; sesión de 11 de febrero de 1900, f. 33 rto.

*caminos vecinales*³⁶, y con motivo de estar aprobado el padrón de prestaciones, la Corporación decidió aplicarlo a aquellos que estuviesen en peores condiciones, pues el conjunto de la prestación no abarcaba las suficientes peonadas para arreglarlos todos: se acordó que cada vecino sujeto a la prestación debería dar cuatro peonadas, como igualmente -si fuese preciso- los dueños de carros y ganado caballar, mular, asnal y vacuno, procediéndose a arreglar primero el camino Montañés, destinando el resto de la prestación a la recomposición del puente de la calle Real, que se encontraba en mal estado, continuando con esta calle hasta donde se encontraba el edificio en el que estuvo instalado el hospicio franciscano; también que se señalase a los mismos vecinos otras dos peonadas aplicables a los caminos de los Almendros y el de las Limeras, cuyo estado era de los peores³⁷. En junio de 1924 se solicitó su elaboración por el concejal Antonio Guijarro Hernández *para utilizar en aquella forma y parajes que la Corporación acordase y aún en el trienio, en las obras públicas de utilidad y necesidad para el vecindario*³⁸, y en noviembre el concejal felicitaba al alcalde por la confección del mismo, que

³⁶ *Ibidem*. Sesión de 28 de marzo de 1915, f. 7 rto.

³⁷ *Ibidem*.

Las peonadas debían realizarse entre el día 12 de octubre y el 30 de noviembre de ese año.

Para la reparación de los caminos de los Almendros y Limeras se estableció que si bien la calle Real era la principal del municipio y que continuamente debía repararse, también era justo, tras las discrepancias surgidas entre los propios vecinos de otros caminos a los que se les prestaba poca atención, que se destinase toda la prestación personal de la calle Real a este fin, dividida de norte a sur en dos grupos: uno, los del norte junto con los demás vecinos, se encargaría de la calle de las Limeras y otro, los del sur, harían lo propio con la otra, *evitando con ello disgustos al vecindario que siempre son enojosas*. (*Ibidem*. Sesión de 28 de marzo de 1915, fs. 7 rto.-vto.)

³⁸ La propuesta fue aceptada, acordándose realizar los trabajos preliminares para su formación y que los detalles relativos a días de trabajo y demás otras cosas relacionadas con ello se acordasen en la sesión plenaria de 7 de julio. (*Ibidem*. Sesión de 16 de junio de 1924, f. 148). La sesión prevista para 7 de julio de 1924 no se celebró por falta de número de concejales (*Ibidem*. Sesión de 7 de julio de 1924, f. 149), y en la siguiente de 20 de julio no se trató este tema. (*Ibidem*. Sesión de 20 de julio de 1924, fs. 149-152).

regiría durante ese año y los otros dos siguientes, *puesto que la mayor parte de las vías públicas de este término se hallan en mal estado, excitando [sic] el celo de la alcaldía para que, una vez aprobado dicho documento, se emprendan las obras necesarias para que los caminos queden al menos en mejores condiciones*³⁹; a comienzos del año siguiente el alcalde daba a conocer que, aprobado aquél por el Gobernador Civil de la Provincia, habían empezado los trabajos en algunas vías públicas del término municipal y que se continuaría trabajando hasta conseguir que quedasen en el mejor estado posible⁴⁰.

Pero el estado de los caminos seguía siendo tan lamentable que en 1927 era elogiada la aprobación del nuevo padrón de prestación personal, pues se consideraba que era imprescindible y de urgente necesidad la recomposición de los mismos, empezando por el camino de las Cuchareras por ser uno de los más deteriorados -aunque ya vimos que se había reparado a comienzos de la década de 1910, lo que también indica que era uno de los más utilizados-, acordándose al respecto que comenzase cuanto antes el arreglo del mismo *así como a todos aquellos que tengan necesidad de ser reparados, a cuyo efecto por secretaría se extenderán las correspondientes papeletas a los individuos sujetos a la prestación personal, acordándose además que por la alcaldía se adquiriera las cestas y demás material para comenzar el trabajo de referencia*⁴¹. De nuevo en mayo de 1929 el alcalde reiteró sus quejas por idénticos motivos y la necesidad de reparar las calles y caminos municipales, por lo que exhortaba al secretario a que formase el referido padrón⁴².

³⁹ Ibídem. Sesión de 15 de noviembre de 1924, f. 171.

⁴⁰ Ibídem. Sesión de 5 de enero de 1925, f. 182.

⁴¹ Ibídem. Sesión de 23 de octubre de 1927, fs. 68 rto.-vto.

⁴² AMLMA. Libro de actas de la comisión permanente. Sesión de 29 de mayo de 1927, f. 47 vto.

Todo ello se haría de acuerdo con lo dispuesto en el Estatuto Municipal aprobado por Real Decreto de 8 de marzo de 1924, en cuyo artículo 153, número 12º, establecía que entre las atribuciones exclusivas del ayuntamiento pleno estaba la facultad de imponer, para el fomento de las obras públicas municipales, la prestación personal a los habitantes del municipio. (Real Decreto de 8 de marzo de 1924 aprobando el Estatuto Municipal. En *Enciclopedia Jurídica Española. Apéndice de 1924*, tomo segundo. Francisco Seix. Barcelona, [19--], p. 319).

Estas mejoras puntuales en la red viaria municipal no fueron suficientes lo mismo que sucedía en el resto de la isla, situación que se volvía preocupante en la medida que su uso diario hacía prácticamente obligatorio su buen mantenimiento para transitar tanto dentro del propio municipio como para acceder a otros vecinos. La situación en las primeras décadas del siglo no varió y Tenerife continuó con caminos vecinales en buenas condiciones, pero otros muchos *accidentados, estrechos y peligrosos*⁴³. Buscando paliar estas deficiencias, por telegrama del Consejo de Ministros de 1 de febrero de 1926 al Presidente del Cabildo se le hacía saber al alcalde matancero que dicho Consejo había aprobado el concierto propuesto por el Cabildo Insular de Tenerife para construir todas las carreteras insulares, justificando el presidente del Cabildo que esa aprobación era indispensable para comunicar entre sí todos los pueblos de la isla por carreteras⁴⁴, media que supondría la transformación completa y directa del sistema de comunicaciones terrestres de la isla.

Esta deficiencia no varió excesivamente y los caminos de La Matanza de Acentejo continuaron dando más de un quebradero de cabeza, *pues se da el caso de que piedra que cae, no se levanta*⁴⁵, ordenando el alcalde en enero de 1944 a todos los dueños de fincas cuyas paredes diesen a la vía pública que procurasen repararlas en un plazo de quince días, pues cumplido este plazo, en caso de que siguiesen en el mismo estado, serían multados con 15 pesetas⁴⁶.

⁴³ DELGADO MARRERO, José: *Geografía regional descriptiva de las Islas Canarias*. Imprenta y librería Curbelo. La Laguna, 1929, p. 12.

⁴⁴ AMLMA. Oficio del Presidente del Cabildo Insular de Tenerife al alcalde de La Matanza de Acentejo comunicando la aprobación por el Consejo de Ministros del concierto de construcción de carreteras insulares, 1926.

⁴⁵ AMLMA. Expediente de sanciones a varios vecinos de La Matanza por no reparar los muros de sus propiedades, 1944.

⁴⁶ Aún así, en el mes de marzo la Comisión de Vías Públicas visitaba algunos caminos, encontrando paredes de propiedades aún sin reparar:

- En Lomo Gonzalo, en la propiedad de Gregorio Pérez Ravelo.
- En el camino de Fuentecillas, en la propiedad de los herederos de Antonio Oliva; en la de María Martín Gutiérrez; en la de Diego Martín Gutiérrez; en la de Candelaria Martín Gutiérrez; y en la de Herminia Pérez Perera.
- En el Camino Nuevo, en la de Filomena Rodríguez; en la de los herederos de Liberia Flores Hernández; en la de Carmen Hernández; en la de Guillermo Hernández Afonso; y en la de Arsenio Rodríguez Rodríguez. (Ibidem).

En relación a la red viaria de la zona baja del municipio, otro de los caminos que se estaba reparando y ensanchando era el de Acentejo, en el barrio de Guía, acordándose en agosto de 1930 continuar los trabajos con prestación personal por no contar el ayuntamiento con los recursos económicos necesarios para hacerlo, mostrando gran interés el alcalde porque dicho camino no sólo reportaría innumerables beneficios a los vecinos de ese barrio sino a los de toda la localidad debido a que esta zona era en estos momentos la más rica del municipio por hallarse convertida en zona de riego, con lo que su mejora facilitaría la agricultura, que en boca del propio alcalde era la *base primordial de la riqueza y alimento de los pueblos*⁴⁷. Del mismo modo, en un borrador sin fechar, pero adjunto a la propuesta denominada “Orden preferente de los caminos vecinales insulares que habrían de construirse con fondos del Cabildo” de 1949, se señalaba que al ser examinados los que correspondían al municipio dentro de ella, y en cuyo número 45 *figura el camino de La Matanza al caserío de Guía, esta Corporación, teniendo en cuenta que este pueblo no tiene ningún camino que salga al mar, que continuado éste hasta El Caletón tendríamos acceso al mar, lugar este de El Caletón donde se han edificado ya seis casas, que en su día se formaría un barrio, además, que por esta parte del tiempo se están haciendo roturación de fincas [...] que el camino de La Matanza al caserío de Guía sea ampliado hasta El Caletón por ser el lugar donde concurren los vecinos de este pueblo y de La Victoria a la temporada de baños*⁴⁸. Dicho borrador fue estudiado en el pleno de 10 de mayo de 1950 y en él se volvía a destacar la ausencia de salidas al mar por lo acantilado de sus costas, si bien la excepción lo constituía la playa de El Caletón, y donde también estaba jugando un papel preponderante la roturación de fincas para el cultivo de plátano, con la consiguiente riqueza agrícola que ello generaba; se acordó entonces que el expresado camino de La Matanza al caserío de Guía fuese ampliado hasta El Caletón, justificado igualmente

⁴⁷ AMLMA. Libro de actas de la comisión permanente. Sesión de 23 de agosto de 1930, f. 47 rto.

A Venancio Gutiérrez, como encargado de dicho camino, se le pagó la cantidad de 99'95 pesetas por los gastos de su reparación. (AMLMA. Diario de intervención de pagos, 1930).

⁴⁸ AMLMA. Libro de actas de sesiones plenarios del Ayuntamiento. Sesión de 10 de abril de 1950, fs. 99-100.

en la ausencia de playas en el vecino de La Matanza de Acentejo cuyos habitantes utilizaban este rincón para veranear⁴⁹.

1. SITUACIÓN PREVIA DE LA CALLE REAL EN EL SIGLO XX ANTES DEL PROYECTO DE REFORMA DE 1938

La principal calle del municipio es la denominada actualmente calle Real, que conecta la Carretera General del Norte con el casco del municipio. Su importancia era tal que a ella solían referirse los miembros del ayuntamiento en la sesiones plenarias con el término *la calle de este pueblo*⁵⁰, lo que nos da idea de las limitaciones de las vías de comunicación del mismo y su importancia como eje vertebrador de las mismas, pues en su trayecto se articuló la vida político-social y religiosa del lugar, tanto en la casa alquilada para servir de ayuntamiento como la Escuela Unitaria de Niños y la de Niñas del Casco, además de la iglesia parroquial de El Salvador.

Su denominación varió en determinados momentos de la historia del municipio, respondiendo a cuestiones políticas tendentes a exaltar los valores de una u otra ideología. Este proceso se inició cuando en junio de 1931, siendo alcalde Ricardo Hernández Rodríguez y ante el cambio de régimen político en el país por el que se había instaurado la II República, se acordó cambiar el nombre de algunas calles: la calle Real pasó a denominarse calle República y, en conmemoración de las víctimas de Jaca, las calles Iglesia y Presbítero Pérez Cáceres cambiaron su nombre por Capitán A. García Hernández y Capitán Fermín Galán, respectivamente⁵¹. Del mismo modo, en octubre de 1936, finalizada la Guerra Civil Española con el triunfo de Francisco Franco y a raíz de una comu-

⁴⁹ [...] *que sea ampliado hasta El Caletón, donde se reúnen en el verano inmensa (de) mayoría [sic] de vecinos de este pueblo y de La Victoria en la temporada de baños por carecer también La Victoria de playas y que se haga pasar al número 18 de orden que figura el camino de "Agua García" a La Matanza. Con esto se proporcionaría facilidad para el transporte de frutos a los agricultores y comodidad a los veraneantes y barrio que en su día se forme.* (Ibídem).

⁵⁰ Ibídem. Sesión de 31 de mayo de 1947, f. 124 rto.

⁵¹ Ibídem. Sesión de 13 de junio de 1931, fs. 85 rto.-vto.

nicación del Comandante Militar de Canarias, *relativa que al resurgir de España sobre sus legendarias bases, se aumenta de día en día en una culminación de sus sagrados ideales, permitiendo pensar que ha llegado el momento de rectificar los nombres que designan de calles que nombrasen los verdaderos españoles* [sic]⁵², se cambiaron los nombres de esas mismas calles para satisfacer las ansias de propaganda ideológica de los ganadores de dicha guerra: la calle República pasó ahora a denominarse calle General Franco, *dando con ello muestras del agradecimiento nunca bien ponderado al ilustre caudillo salvador de la patria*⁵³; la calle Capitán A. García Hernández “renació” como Héroes del Alcázar de Toledo, *para conmemorar al patriotismo de éstos, cuya abnegación perdurará en la Historia*⁵⁴; y la hasta entonces Capitán Fermín Galán volvió a denominarse Presbítero Pérez Cáceres, *ilustre deán de Tenerife y gobernador eclesiástico en la actualidad, como recuerdo de su paso por esta parroquia*⁵⁵.

Dentro de las obras llevadas a cabo en esta calle a comienzos del siglo XX, en mayo de 1900 se iniciaba una suscripción pública para trasladar el puente que se hallaba en el barranco del Verde -que atraviesa la misma- del sitio que en esos momentos ocupaba al que fuese señalado por la persona encargada de ejecutarlas y su sustitución por otro. Desde la Corporación se consideraba que esta actuación sería fundamental para el municipio, no sólo porque su utilidad era importante en todos sus aspectos, sino por la comodidad que reportaría al vecindario, además de su condición de ornato de esa parte de la vía pública. Al respecto, el alcalde Emilio Pérez Perera proponía la formación de una comisión de algunos vecinos, presidida por Miguel González Palenzuela, para que recorriese la población recaudando el dinero para la obra, además de contribuir con la prestación personal que fuese necesaria, a fin de terminarla en la mayor brevedad de tiempo⁵⁶. No obstante, el inicio de la misma se ca-

⁵² Ibídem. Sesión de 13 de octubre de 1936, f. 122 vto.

⁵³ Ibídem.

⁵⁴ Ibídem.

⁵⁵ Ibídem.

Las placas adquiridas para dar el nuevo nombre a las dos primeras calles costaron 18 pesetas. (Ibídem. Sesión de 29 de octubre de 1936, f. 124 vto.).

⁵⁶ Ibídem. Sesión de 27 de mayo de 1900, fs. 39 vto.-40 vto.

Quedó establecido que si bien Miguel González Palenzuela sería la persona en-

racterizó por irregularidades en su ejecución, pues en julio de ese mismo año el ayuntamiento pleno, a la hora de designar el perito encargado del trazado y replanteo de las obras, hizo pública la queja en la que dejaba constancia que las obras que en ese momento se estaban llevando en el puente de la referida calle se estaban haciendo sin autorización del ayuntamiento, declinando cualquier tipo de responsabilidad que por las mismas pudiese exigírsele al que así estaba actuando, ya que hasta ese momento no se había designado una persona competente para que las dirigiese; en tal sentido procedió a nombrar como capataz a Antonio Alarco, al que se le dieron las instrucciones oportunas para que hiciese el estudio de las mismas, evitando el perjuicio que pudiese sufrir la casa que junto a la mencionada obra poseía el vecino Román Rodríguez, el cual, según manifestación que había hecho a los concejales, presentaría relación de agravio por los daños y perjuicios que recibía la misma por ejecutarla sin la previa aprobación del pleno por la Corporación y no haberse firmado antes el oportuno expediente⁵⁷.

Al ser la arteria fundamental de las comunicaciones municipales, su uso continuado fue determinante para que se hiciese necesaria su urgente reparación, sin olvidar que en esos momentos no existían las vías asfaltadas como las actuales. Antes de su primera gran transformación en su trazado, según el proyecto de 1938, sufrió diversas reparaciones, pero en muchos casos respondiendo a la celebración puntual de eventos festivos con los cuales se maquilla su mal estado. En marzo de 1921, estando próxima a celebrarse la Semana Santa, en la que el jueves y viernes santo salían las imágenes en procesión desde la iglesia parroquial al Cal-

cargada de recorrer el pueblo para recaudar la cantidad de dinero necesaria para dicha obra, a falta de éste el alcalde debería nombrar a otra que cumpliera con el mismo cometido y que fuese de igual confianza. También se nombró como depositario de esos fondos a Venancio Gutiérrez Izquierdo *el cual al hacer el abono de alguna suma lo hará por medio de vale firmado por el encargado de la obra y visado por la alcaldía*. El proceso llevaba también aparejado la exposición pública de la cuenta detallada del costo de la obra en la parte exterior de las Salas Consistoriales para conocimiento del vecindario, además de custodiarse en el archivo del ayuntamiento, bajo inventario, las listas de donantes, cuentas del coste de la obra y sus justificantes, así como los demás documentos relacionados con esta obra. (Ibídem, fs.40 vto.-41 rto.).

⁵⁷ Ibídem. Sesión de 5 de julio de 1900, fs. 45 vto.-46 rto.

vario, y preveyéndose como era costumbre que asistiese gran parte del vecindario, el alcalde procedió a dar las órdenes oportunas para limpiar la calle porque se encontraba llena de escombros que interrumpían el tránsito y el paso de las procesiones⁵⁸. Igualmente a finales de marzo de 1930 el párroco se había dirigido nuevamente al ayuntamiento para advertirle que, estando cerca de celebrarse la misma celebración religiosa, era recomendable que procediese a reparar los baches existentes en ella, así como también a poner tierra en el tramo de La Cuesta -a la altura del actual Centro de Mayores- con el fin de mejorar su firme⁵⁹. Pero en 1937 continuaba en un estado tan lamentable que fue el propio ayuntamiento el que solicitó al Cabildo el crédito necesario para adecentarla:

[...] *Hay que ver los hoyos que se encuentran a cada paso en la indicada calle y por otro lado los montones de polvo que se levantan al paso de cualquier vehículo, hasta el punto de no poder tenerse abiertas las ventanas de las casas*⁶⁰.

⁵⁸ *Ibidem*. Sesión de 1 de marzo de 1921, fs. 5 rto.-vto.

En la sesión plenaria de 15 de marzo el concejal José Pérez de la Hoya agradeció al alcalde que hubiese ordenado la limpieza de la calle hasta dejarla transitabile, insistiendo en el *aseo y limpieza por testadas [sic] de la calle pública para los días de procesión que constan en el acta anterior*. (*Ibidem*. Sesión de 15 de marzo de 1921, f. 6 rto).

⁵⁹ AMLMA. Libro de actas de la comisión permanente del Ayuntamiento. Sesión de 22 de marzo de 1930, f. 35 vto.

Por dicha reparación se le pagó 9 pesetas a Domingo Rivero Peraza por dos días de trabajo; 6 pesetas a Juan Hernández por cuatro cestas; otras 6 pesetas a Francisco González Izquierdo por otras cuatro cestas; y 18'80 pesetas a Domingo Linares Franco por 20 litros de gasolina y 5 de aceite para el camión de Ángel Pío Marrero *el día que estuvo acarreado materiales para el arreglo de la calle Real*. (AMLMA. Diario de intervención de pagos, 1930).

⁶⁰ *Amanecer*, jueves 23 de septiembre de 1937.

El hecho de que este medio de comunicación se hiciese eco de esta noticia sobre el arreglo de la calle en esos momentos denominada General Franco suponía una vez más un argumento para exaltar los nuevos valores patrios disfrazados de un supuesto progreso que afectaba a todos los aspectos de la vida y que venía de la mano del nuevo "Movimiento": [...] *Bien a las claras se ve que nos hallamos en los comienzos de una incomparable etapa de resurgimiento, porque estas obras, aunque precisas, hubiesen dormido en otros tiempos el sueño eterno. De este modo es como se hace patria. Con una fecunda reconstrucción de las cosas en todos los órdenes. No con promesas y tonterías que a nada conducen*. (*Ibidem*).

Este fue el detonante final para proceder a su reforma.

2. PROYECTO DE REFORMA Y PAVIMENTACIÓN DE LA CALLE REAL (1938)

El proyecto de reforma y pavimentación de la calle Real, dividida hasta entonces en un tramo considerado como camino y otro como calle, fue redactado en 20 de julio de 1938 por el ingeniero Juan Antonio Núñez Maturana y al que se refería el propio ingeniero en los siguientes términos:

Desde tiempo muy remoto existe además un camino, incluso para coches, que enlaza el núcleo urbano con la Carretera General hacia el oeste del pueblo; camino de trazado irregular y fuertes pendientes que carece de pavimentación y empalma en la calle principal del pueblo o más bien debiéramos decir que esa calle es el antiguo camino en el que se edificaron, en el transcurso de los años las casas que forman hoy la calle casi única del pueblo⁶¹.

La obra, cuyo presupuesto de ejecución ascendía a 86.458'51 pesetas y el de contrata a 99.427'29 pesetas, a realizar en ocho meses, consistía en dotarla de pavimento y suavizar sus pendientes y ángulos, teniéndose en cuenta además el enlace del mismo con el camino vecinal al barranco de Cabrera y anexo a la plaza de la iglesia que se estaba construyendo en esos momentos.

El trazado horizontal de la vía estaba dividido en dos tramos diferenciados: el primero, en el que comenzaban las primeras casas del pueblo, aprovechaba íntegramente el antiguo camino en una longitud de 720'54 metros; mientras el segundo, desarrollaba una traza de 1.267'31 metros y se correspondía con la calle, sumando ambos un total de 1.987'85 metros. Contaba con 72 alineaciones, de las cuales 36 eran rectas y 36 curvas, habiendo establecido el menor radio de 21'35 metros en la curva de enlace con la carretera. Para regularizar el trazado horizontal fue necesario tocar ligeramente los terrenos y muros laterales que formaban

⁶¹ AMLMA. Proyecto de reforma y pavimentación de la calle Real, 1938.

el antiguo camino. Respecto al trazado vertical, buscando la máxima economía compatible con las buenas condiciones de la vía que se proyectaba, se aprovechó todo el camino existente, adoptando rasantes que, si en buena parte eran evidentemente bastante fuertes, eran aceptables por la corta longitud de aquel.

La pavimentación de la vía consistiría, una vez practicado el desmonte y contruidos los respectivos terraplenes por capas de 40 centímetros de espesor, en colocar una capa de piedra (pedraplen) a lo largo de la misma para posteriormente colocar encima de ella otra (llamada recebo) de piedra muy menuda con el fin de igualarla y consolidarla, llenando los huecos que pudiesen haber quedado, si bien sólo se cubriría con el recebo el firme y no las partes dedicadas a los paseos⁶².

[...] *Con el fin de ceñirnos todo lo posible, tanto en el camino como en la calle, al terreno disponible, nos hemos visto forzados a adoptar secciones de 5'50 metros en el camino desde el borde de la cuneta hasta la arista del terraplén o muro de sostenimiento, llegando en la calle, entre bordillos a una anchura de seis metros como máximo y cinco metros como mínimo, que no hemos creído prudente reducir ni aún ante la necesidad de suprimir la acera que deberá construirse cuando la renovación de construcciones haga posible establecerla, ya que no parecerá lógico contar con un ancho inferior a cinco metros para el arroyo*⁶³.

⁶² En el artículo 10 del contrato quedaba establecido que el contratista no podría proceder a la extensión del firme sobre los terraplenes y pedraplenes hasta que se hallasen bien consolidados, a juicio del director de las obras. Igualmente que para consolidar los terraplenes se establecería sucesivamente el tránsito de peatones, carros y caballerías de la obra sobre cada una de las capas en que se dividía la ejecución de la obra, no extendiéndose una hasta que la anterior estuviese suficientemente consolidada, recurriendo al apisonado cuando de la manera dicha fuese necesario mucho más tiempo para conseguirlo o no se consiguiese satisfactoriamente el objetivo. (Ibídem).

⁶³ Ibídem.

El proyecto llevaba el siguiente encabezamiento en su carpeta original: "Proyecto de obras de la reforma y pavimentación del camino que une la Carretera General del Norte con el camino del barranco de Cabrera cruzando el casco de La Matanza, 1938".

Al establecer las rasantes y en relación al movimiento de tierra, se estimaba que arrojaría un volumen para el desmonte de 4.353'560 m³, siendo el terraplén de 1.206'261 m³, pasando por tanto a caballeros 3.147'299 m³, ya que se suponía que la mayor parte de

La única obra de desagüe necesaria en todo el trayecto consistía en una losa de hormigón de 3 metros de luz sobre el barranco del Verde, que estaba ya construida y en buen estado de conservación.

En cuanto a los muros de sostenimiento, estaba proyectado construir cinco tramos de ellos, no superando los cuatro metros de altura y fabricados en mampostería en seco. El perfil tipo adoptado en su construcción era el denominado “perfil escalonado”, que era el que se estaba utilizando desde hacía años en todos los proyectos aprobados en la provincia.

La escalinata de acceso al camino vecinal que enlazaba con la Carretera General en el barranco de Cabrera estaría compuesta de 23 tramos o andenes con 3 peldaños cada tramo en una longitud de 70'50 metros y un ancho de 10 metros; y para la escalinata de acceso a la plaza de la iglesia de El Salvador, construida de mampostería ordinaria, se proyectaban 3 tramos de 16 metros de ancho cada uno entre pilastras con paseos de 0'50 metros y 10 peldaños en cada tramo. Tanto los escalones y muros de la plaza se revestirían con mortero de cemento⁶⁴.

las excavaciones se hallaban en terreno de tránsito, impropio por tanto para mamposterías.

La clasificación del terreno a excavar resultó ser 283'764 m³ en tierra franca; 953'596 m³ en tierra dura; 2.096'880 m³ en terreno de tránsito; 611'592 m³ en roca floja; y 407'728 m³ en roca dura. (AMLMA. Proyecto de obras de la reforma y pavimentación del camino que une la Carretera General del Norte con el camino del barranco de Cabrera cruzando el casco de La Matanza, 1938).

⁶⁴ Dentro de la justificación de precios para la ejecución de la obra, señalaremos los correspondientes a los salarios que se le pagarían a los obreros y los materiales a utilizar:

a) Los jornales se ajustaban a la siguiente relación: capataz, 10'50 pesetas; albañil, 9 pesetas; oficial, 8 pesetas; aprendiz, 7'50 pesetas; peón, 6 pesetas; labrante (o cantero), 9 pesetas; cabuquero (o picapedrero o cantero), 6'25 pesetas; peón menor, 4'20 pesetas; y chico, 3 pesetas.

b) Materiales al pie de obra, a cuyo precio se le sumó el transporte hasta su colocación en la misma: cemento (tonelada), 170 pesetas; cal en polvo (metro cúbico), 38 pesetas; madera (metro cúbico), 450 pesetas; acero en redondo (kilo), 0'60 pesetas; dinamita (kilo), 6 pesetas; detonadores (cada uno), 0'10 pesetas; y mecha (metro), 0'10 pesetas.

En sesión plenaria de 16 de agosto de 1938 el alcalde Félix Febles Herrera presentó a la Comisión Gestora del Ayuntamiento el proyecto. Era urgente proceder a esta reforma, ya que esa mejora beneficiaría el tránsito de personas y vehículos, pero además remediaría en cierta medida la crisis de falta de trabajo que estaba atravesando el municipio. Con el fin de reunir el crédito suficiente para la realización de las obras, aquél aconsejaba que se solicitase al Cabildo Insular de Tenerife su ejecución mediante la inclusión en el Plan General de Obras a realizar por dicha Corporación por el importe del 65% del presupuesto y el 35% restante debía ser cuenta del propio ayuntamiento, ofreciendo para ello los siguientes recursos: la parte que le correspondía a éste en el arbitrio del tabaco; imponer contribuciones especiales (determinadas por el número 2º del artículo 316 del Estatuto Municipal), que se estimaba en la cuantía de 15.000 pesetas; imponer la prestación personal y de transportes (dispuestos por el artículo 524 de dicho Estatuto), y consignar en el presupuesto ordinario del año siguiente la cantidad que se estimase suficiente⁶⁵.

Por otro lado, dentro de las obras de desmonte, y atendiendo al mayor o menor grado de dureza de la tierra a desmontar, se preveía un desmonte de 4.353'560 m³ de tierra con un coste de 14.741'39 pesetas.

La piedra para mampostería procedería del barranco de Cabrera, obteniéndose el siguiente precio al pie de obra, suponiendo la distancia media de transporte de 500 metros: adquisición, selección y apilamiento, 1'20 pesetas; transporte al pie de obra, 2'27 pesetas; precio del metro cúbico, 3'47 pesetas. (Ibídem).

⁶⁵ AMLMA. Libro de actas de sesiones plenarias del Ayuntamiento. Sesión de 16 de agosto de 1938, fs. 171 vto.-172 rto.

El anuncio de este acuerdo se publicó en el *Boletín Oficial de la Provincia* (BOP) nº 100 de 22 de agosto de 1938.

Establecía el Estatuto Municipal en su artículo 316, número 2º, que las exacciones municipales podrían ser contribuciones de las personas o clases especialmente interesadas en determinadas obras, instalaciones o servicios municipales.

En cuanto al artículo 524, referente a la prestación personal, que para la recomposición y conservación de los caminos vecinales y rurales y en general para el fomento de las obras públicas municipales, los ayuntamiento podrían imponer la prestación personal a los residentes varones de los municipios respectivos. Estarían exentos de la misma los menores de dieciocho años y los mayores de cincuenta, los imposibilitados físicamente, los reclusos en establecimientos penitenciarios, las autoridades civiles, los sacerdotes del culto católico, los maestros de instrucción primaria y los militares y

En 26 de septiembre de 1938 el proyecto fue remitido al Cabildo Insular sin que hasta junio de 1939 mediase respuesta alguna de un acuerdo que éste hubiese tomado al respecto, momento en el que, al tener ya el ayuntamiento los recursos para hacer frente a la obra, le propuso al Cabildo que él se haría cargo de la misma sacándola a subasta pública por la cantidad presupuestada; que el 35% del importe de cada certificación de obra ejecutada lo hiciese el ayuntamiento en diez plazos mensuales a partir del principio de las mismas con arreglo al total de la subasta; el 65% restante de cada certificación lo pagaría el Cabildo, la mitad en el ejercicio de 1940 y la otra mitad en 1941; y, por último, que el personal técnico de este último ejercería la inspección de las obras⁶⁶.

Aunque la propuesta fue aceptada por el Cabildo, no se presentó ninguna oferta al anuncio para la subasta de la obra, posiblemente por el aumento del precio de los materiales de 1938 -cuando fue redactado el proyecto- a mediados de 1939, además de por las especiales condiciones de pago. El ayuntamiento remitió nuevamente el proyecto al Cabildo, que en 9 de octubre de 1939 procedió a reformarlo únicamente en el apartado de los precios por un presupuesto de obras de 112.605'95 pesetas y por contrata de 129.496'84 pesetas⁶⁷. Si bien la Comisión Gestora

marinos mientras permaneciesen en filas. La prestación personal no podría exceder de quince días al año ni de tres consecutivos y sería redimible al tipo corriente del jornal de un bracero en la localidad en la estación del año en que la prestación se exigiese. Por último, la resistencia a la prestación sería castigada con multa igual a la mitad del importe por que fuera redimible la propia prestación. (Real Decreto de 8 de marzo de 1924 aprobando el Estatuto Municipal. En *Enciclopedia Jurídica Española. Apéndice de 1924*, tomo segundo. Francisco Seix . Barcelona, [19--], pp. 342, 385).

⁶⁶ En el BOP nº 88, de lunes 24 de julio de 1939, salió publicado el anuncio del acuerdo del ayuntamiento para que los interesados quedasen informados y presentasen reclamaciones si lo estimaban oportuno; y en el BOP nº 100, de lunes 21 de agosto de 1939, el anuncio para la celebración de la subasta para la contratación de la obra. No se presentó ningún pliego para participar en dicha subasta, declarándose desierta la misma.

⁶⁷ En la memoria de reforma del proyecto original, obra del ingeniero Juan La-Roche Izquierdo, recomendaba que los muros de sostenimiento se construyesen en mampostería utilizando como material el basalto debido a su gran resistencia al aplastamiento y a la acción de los agentes atmosféricos, peso específico considerable, pequeña porosidad y fácil adherencia al mortero, y que tuviesen grandes dimensiones. (AMLMA.

aceptó la reforma al presupuesto inicial, veía incrementar la cantidad que debía aportar, pues el 35% que le correspondía satisfacer ascendía ahora a 45.323'89 pesetas y, teniendo en cuenta que uno de los recursos con que contaba el municipio era la prestación personal, que había pasado al Estado para la reconstrucción nacional tras la finalización de la guerra civil y que estaba valorada en 10.000 pesetas, para atender al pago del expresado 35%, el ayuntamiento acordó abonar desde el principio de las obras y durante el presupuesto de 1940 la cantidad de 33.323'89 pesetas y durante el presupuesto de 1941 el resto, que ascendía a 12.000 pesetas. Publicado el anuncio de subasta de la obra⁶⁸, la única oferta fue la de Pedro González Díaz-Llanos por la cantidad indicada en el proyecto reformado⁶⁹.

Como señalamos anteriormente, para poder ejecutar las obras el ayuntamiento tenía previsto, entre otros, recurrir a la elaboración de un padrón vecinal sujeto a contribuciones especiales. El importe de este padrón, según constaba del acuerdo de la Comisión Gestora, de 16 de agosto de 1938, era de 15.000 pesetas, a lo que había que añadirle el 5% (750 pesetas) para premio de recaudación, ascendiendo por tanto a 15.750 pesetas, y fue aprobado por aquélla en 3 de febrero de 1939⁷⁰. En la elaboración del censo, que dividía las edificaciones de los vecinos en primera y segunda clase, aplicándoles coeficientes para saber la cuantía a pagar, se establecía que los solares de primera eran los que se hallaban enclavados en el trayecto de la casa de Carmen Hernández Casanova a

Proyecto reformado del Proyecto de reforma y pavimentación de la calle Real de 1938, 1939).

⁶⁸ BOP nº 145, de lunes 4 de diciembre de 1939.

El plazo de ejecución de las obras era de diez meses y el encargado de ejecutarlas se comprometía a que las remuneraciones mínimas que debían percibir los obreros de cada oficio y categoría empleado en las obras, por jornada legal de trabajo y por horas de rendimiento, no fuesen inferiores a los tipos fijados por Real Orden de 26 de marzo de 1929.

⁶⁹ AMLMA. Proyecto reformado del Proyecto de reforma y pavimentación de la calle Real de 1938, 1939.

⁷⁰ Aunque entre la documentación consultada figura que en la sesión plenaria de 30 de enero de 1939 se aprobó el padrón de prestaciones sociales, lo cierto es que ese día no hubo sesión, siendo la más próxima la de 3 de febrero, en la que sí consta dicha aprobación. (AMLMA. Libro de actas de sesiones plenarios del Ayuntamiento. Sesión de 3 de febrero de 1939 fs. 185 vto.-186 rto.).

la de Domingo García Gómez y los de segunda los comprendidos de la casa de éste último a la Carretera General del Norte, ascendiendo la suma total de afectados a 87 en la acera sur y 113 en la norte⁷¹.

A pesar de esta importante reforma, en 1943 el concejal Diego Martín Gutiérrez hacía un llamamiento de atención ante el estado deplorable en el que nuevamente se encontraba *la calle*⁷², proponiendo que una persona se encargase de su atención. Debió ser tal la dejadez que fue necesario una vez más proceder a componerla debido a su deterioro, recurriéndose a un sistema peculiar de prestaciones personales por el que todas las personas que habían sido declaradas insolventes en los expedientes de montes debían satisfacer su deuda municipal trabajando en su reparación a razón de un día por cada día de arresto, así como intentar de todos los dueños de coches y camiones su participación para atender a los gastos que se originasen⁷³. Si bien este acuerdo era de finales de mayo, aún en julio la orden no se había cumplido, exhortando a ello el alcalde accidental Valentín Flores Yanes, *estimando que sin pérdida de tiempo se debe proceder a notificar a los dueños de camiones para que transporten la tierra*⁷⁴, así como las personas que debían contribuir con sus prestaciones personales, con el fin de que para las fiestas de El Salvador que estaban próximas estuviesen finalizadas las obras.

⁷¹ AMLMA. Padrón de los vecinos de La Matanza de Acentejo sujetos a contribuciones especiales para la construcción de la calle Real, 1938.

Para los vecinos de la acera Norte hay que indicar que, dentro del listado confeccionado inicialmente, hay una inscripción posterior bastante borrosa de un vecino entre los números 23 y 24, por lo que a la suma total de 15.750 pesetas habría que añadirle la que le correspondía a éste. De todos modos, hay correcciones posteriores que haría variar la cifra total ofrecida, aunque no se indique nada al final de la relación y se diese -en el momento que se creía correcta y finalizada la lista- como resultado la cifra consignada de 15.750 pesetas.

⁷² AMLMA. Libro de actas de sesiones plenarios del Ayuntamiento. Sesión de 12 de junio de 1945, f. 15 vto.

⁷³ *Ibidem*. Sesión de 31 de mayo de 1947, f. 124 rto.

⁷⁴ *Ibidem*. Sesión de 31 de julio de 1947, f. 126 rto.