



Edita: Laboratorio de Tecnologías de la Información y Nuevos Análisis de Comunicación Social

Depósito Legal: TF-135-98 / ISSN: 1138-5820

Año 3º – Director: **Dr. José Manuel de Pablos Coello**, catedrático de Periodismo

Facultad de Ciencias de la Información: Pirámide del Campus de Guajara - [Universidad de La Laguna](http://www.unilaguna.es) 38200 La Laguna (Tenerife, Canarias; España)
Teléfonos: (34) 922 31 72 31 / 41 - Fax: (34) 922 31 72 54

[Febrero de 2000]

Del antes y el ahora y de los caminos por los que hemos llegado

Lic. María Jesús Hernández Pérez ©

Diplomada en la Escuela Universitaria del Profesorado de E.G.B. (Especialidad Lengua Española e Inglés)

Licenciada en Ciencias de la Información

Doctoranda en Ciencias de la Información por la Universidad de La Laguna

La prensa y los transportes

Son las comunicaciones las que marcan la existencia y el desarrollo de los pueblos. Y es la prensa la encargada de atrapar esa vida entre sus líneas para acercarla, si cabe aún más, a aquellos que son sus vividores.

De dónde partimos

De todos es sabido que en un espacio físico fragmentado la actividad de los transportes requiere de una mayor inversión que permita hacer posible la comunicabilidad entre los distintos puntos del territorio. Pero éste no es más que el primero de los factores de dependencia de las comunicaciones en las islas. Hay que añadir la lejanía de los centros de producción y de consumo, la dependencia energética del exterior y las desigualdades económicas y sociales en y entre las islas, tal y como señala Gerardo Delgado Aguiar.

Con este punto de partida, es comprensible la implicación de la prensa en defensa de los intereses de aquel lugar en el que cada publicación ve la luz. En muchos casos o en casi todos, sin dejar pasar ni la más mínima ocasión en pro de los supuestos intereses de la población. Un ejemplo de ello se recoge en lo que sigue: "Sin embargo de ser nuestra isla tan pequeña, que apenas si excede del tamaño de un gran pastel con su cono de plata, si fuésemos á cortar un traje para cada uno de los desnudos de Obras Públicas sería cosa de no terminar jamás y de hacernos unos callos tan enormes que nos imposibilitarían para atender á muchos parroquianos que también se mueren de frío. Por eso hoy hemos pensado, para salir de apuros, confeccionar una gran bata que cobije á tanto penitente del indicado ramo que se encuentra en lamentable tiriteo, aunque al verse juntos se despedacen el pellejo á regaños y mordiscos." (1)

Para responder a la pregunta ¿de dónde partimos? hay que remontarse muy lejos en lo que a los medios de comunicación se refiere, pese a ésta en principio dificultad por lo extenso del tema es conveniente aclarar que el papel de la prensa a principios de siglo, en el aspecto que nos ocupa, ha sido de vital importancia como transmisora y parte activa en el tratamiento de la realidad.

De lo que se dijo y no llegó nunca a hacerse realidad y de lo que se dice que será en materia de transportes en esta isla trata este artículo, sin demasiados detalles históricos por todos conocidos, pero sí con especial énfasis en las verdaderas campañas emprendidas por algunos diarios para lograr mejoras en la comunidad de una forma explícita: "Parece inconcebible que no se haya hecho nada aún en la carretera del Pinito; después de los mucho que se ha venido trabajando en este sentido por varios periódicos de la isla..." (2)

Con esta forma de proceder se establece en la primera década del siglo XX una "rivalidad escrita" entre los periódicos difundidos en el valle de La Orotava frente a los de la capital, en una cuestión, la de las mejoras en la infraestructura viaria de tanta importancia para el desarrollo a todos los niveles del norte de Tenerife.

El conflicto de intereses que generó la implantación del tranvía, incluso antes de su inauguración, es uno de los recursos más socorridos en las demandas de las fechas señaladas. En su incursión frustrada hacia el norte el "Marqués de Villasegura" (nombre del tranvía que amplió su recorrido desde La Laguna) llega a Tacoronte el 24 de julio de 1904. Se comienza a superar un aislamiento secular a partir de esta fecha, el índice cultural del pueblo asciende ligeramente por la posibilidad de sus habitantes de estudiar en La Laguna, aunque sin perder su condición agrícola. (3)

Los vecinos de Tacoronte, tomados en este estudio como ejemplo de lo que pudo haber ocurrido en el norte y nunca pasó, encontraron otra dimensión laboral y toma de contacto con diferentes sistemas de vida. Fueron muchos los tacoronteros que traspasaron los límites de su ámbito campestre, accediendo a las grandes urbes que propiciaron una nueva visión y otras perspectivas.

En muy poco tiempo, en una época en la que los carros tirados por burros eran el medio de transporte habitual, el tranvía vino a modificar conductas y mentalidades de muchos ciudadanos que se aventuraron a traspasar la frontera de su pueblo. ¿Se truncó entonces la posibilidad a otros pueblos a los que no llegó el aperturismo que supuso esta mejora en las comunicaciones?

Los diarios en aquella época abundantes en el valle de La Orotava e, incluso alguno en la Isla Baja, lucharon por que el continuo movimiento de carros para el transporte de productos agrícolas desde el norte a la capital se viera mejorado con nuevas vías de comunicación y que se multiplicaran los recursos, acompañados por una intensificación de los medios para salvar las distancias, dado el creciente desarrollo de la población y el mayor número de relaciones de todo tipo.

La prensa de la parte norte de Tenerife se encontró con los intereses de la pudiente burguesía comercial de Santa Cruz que estaba apoyada en sus intenciones por algunos sectores poderosos de la burguesía terrateniente del norte que intentaban canalizar en el puerto de Santa Cruz el tráfico de productos agrícolas de exportación. Frente a ellos estaban otros grupos que procuraban mantener e incluso revitalizar los puntos de embarque tradicionales de la costa norte como eran los de Garachico o Icod de los Vinos.

A dónde quisimos llegar

La inactividad del pueblo para reclamar por vías legales todo aquello que les afecta, sin saber cuáles eran sus derechos, era una de las premisas de las que partía la prensa de principios de siglo para tomar partido en la reivindicación en lo que se refiere a obras públicas e infraestructura viaria. La prensa se alza como defensora de los derechos de los ciudadanos para acceder al nivel de bienestar que les corresponde.

Asimismo, se reclama a la prensa de la capital de olvidar a los "colegas" (expresión utilizada con frecuencia en la redacción de la época) del norte en sus intereses contra los planes del cabildo, que según los editores primaban a la zona metropolitana, dando publicidad a los planes de carreteras que a principios de siglo olvidaban una y otra vez las prioridades del norte. Véase el ejemplo en el periódico La Voz del Valle: "En nosotros, con motivo de la polémica sobre transportes, se venía operando una especie de desdoblamiento de personalidad, cuyas dos partes se ponían en lucha desatentada librando el más rudo combate moral que a espíritu alguno haya conmovido. Disputaban sobre la razón que nos pudiera asistir. Ante el fervor casi místico de los propugnadores del proyecto del Cabildo, ante su fé "científicamente" ciega, nuestros argumentos fríos y trazados como el desgaire nos iban a parecer flojos, horros de toda substancia y eficiencia, pero he aquí que de pronto el azar nos depara un nuevo elemento a que asirnos en nuestra orfandad (...)" (4)

La fecha clave de lo que pudo haber sido esta isla en relación con las comunicaciones es la del 8 de abril de 1901, día de la inauguración oficial de los servicios del tranvía entre Santa Cruz y La Laguna, con su posterior prolongación, que pretendía ser el primer tramo hasta el norte y fue el último, a Tacoronte en 1904. "Desde aquella, para esta clase de cosas, remota fecha, viene hablándose hora tras hora de la imperiosa necesidad de que llegue al Valle de la Orotava el tranvía, y han transcurrido lastimosamente seis años, sin resolver un asunto de tan vital interés." (5)

No fue un hecho aislado, hubo peticiones oficiales, concesiones, estudios e incluso informes favorables por parte del Congreso de los Diputados para la prolongación del recorrido del tranvía hasta Buenavista por el norte y a Güímar por el sur, tal y como ha quedado reflejado en innumerables artículos: "Los ingenieros señores Riverés y Frago se hallan levantando el plano del terreno donde se ha de montar la tubería para la instalación de las máquinas que darán fuerza para la prolongación del tranvía eléctrico á la Orotava." (6)

Como bien señala Francisco Galván, el proyecto de una línea férrea hasta la gran zona agraria del norte levantó una sonada polémica con intereses enfrentados entre los partidarios del ferrocarril frente a los de las carreteras, los de los comerciantes de Santa Cruz frente a los del Puerto de la Cruz, los partidarios del puerto de Santa Cruz frente a los del proyectado de Martiánez en Puerto de la Cruz, los comerciantes y promotores turísticos del Puerto frente a los plantadores y también promotores turísticos de La Orotava, que se disputan el paso del tren por su localidad, los transportistas por carretera frente a los transportistas por ferrocarril, en fin la Sociedad del Tranvía Eléctrico frente al proyectado ferrocarril.

En este panorama de luchas de intereses es la prensa de la época la que se hace eco de las necesidades de unos y otros y de las luchas de los unos para con los otros en favor de unas vías de unión que dejen a todos en condiciones de igualdad.

Y dónde estamos

A principios de 1927, el Cabildo Insular de Tenerife compra el tranvía a la sociedad belga por el precio de 600.000 pesetas, con el fin de cortar el cese del servicio público y proceder a su mejora técnica y a su saneamiento financiero. La realidad es que el servicio del tranvía era ya historia en 1954. (7)

Comienza entonces la proliferación exagerada de automóviles y guaguas, que en muchas ocasiones, colapsan durante horas la circulación rodada.

Pero en una isla, con un espacio limitado y una dependencia de las comunicaciones marítimas más que evidente, ¿se ha llegado a disponer de una red de carreteras adecuada a las necesidades de la población, con un transporte público que frene el avance de los medios de locomoción particulares?

Ni mucho menos hemos dejado atrás aquella época de los coches de caballo y tranvías. Ahora, a finales de los noventa parece haber una vuelta atrás para recuperar lo desplazado allá por los años 50.

En su día (8) el consejero de Transportes del Cabildo de Tenerife, Alfredo González, afirmó que entre las diversas opciones factibles está el tranvía ligero entre Santa Cruz y La Laguna dentro de la instalación de sistemas alternativos de transportes colectivos terrestres.

Adán Martín (9), todavía como candidato a la Vicepresidencia del Gobierno de Canarias, manifestó que el reto de futuro es el transporte, "con un tren ligero que comunicará Santa Cruz y Los Rodeos y, posiblemente, el Valle de La Orotava, con una inversión de 20.000 millones de pesetas que deberán ser asumidos por el cabildo y la comunidad autónoma. Un tren ligero con una gran capacidad de carga, que circula por raíles y que lleva un trole; es, por tanto, eléctrico y resolverá, en parte, el problema del transporte."

¿Es un discurso conocido?

En definitiva, entre unas declaraciones y otras, entre la prensa de ayer y la de hoy hay casi un siglo de diferencia y ¿a dónde pretendemos llegar en la comunicación escrita y en la viaria?

Notas

1. Diario del Norte, Puerto de la Cruz, 7-02-1908, (29): 1.
2. El Defensor, villa de La Orotava, 30-09-1905, (9): 2.
3. Pérez García, Nicolás. El tranvía llega a Tacoronte y se abren nuevas fronteras. La Prensa del domingo. El Día, 11-07-1999: 8.
4. La Voz del Valle, villa de La Orotava, 09-01-1927, (104): 1.
5. Diario del Norte, Puerto de la Cruz, 24-04-1908, (90): 1.
6. El Regional, villa de La Orotava, 07-01-1905, (2): 3.
7. Pérez Llorente, José. Centenario de los tranvías de Tenerife. El Día, 18-06-1999: 78.
8. M.B. "Con las nuevas competencias, la prioridad será eliminar el intrusismo en el transporte terrestre". Diario de Avisos, 14-02-1997: 13.
9. Chaves, Andrés. "Nuestro reto de futuro es el transporte". La Gaceta de Canarias, 16-7-1999: 9.

Bibliografía

- * Alemán, Gilberto. La pequeña historia de un tranvía. Editado por Roberto Torres del Castillo, 1992, La Laguna.
- * Alemán, Gilberto. Por las viejas rutas de las islas. Col. Cronos (ed. José Manuel de Pablos Coello), Ediciones Idea, 1996.
- * Calero Martín, Carmen G. Los transportes marítimos en Canarias. Tenerife, S. XVI al S. XVIII. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de La Laguna.
- * Del Castillo, Juan. La senda del pregonero. Litografía A. Romero, S.A., 1992.

- * Delgado Aguiar, Gerardo. Transportes y comunicaciones canarias. Notas para su estudio. Revista de Geografía Canaria, 1987, (2): 53-66.
- * Galván Fernández, Francisco. Burgueses, Ferrocarril y Tranvía en Tenerife a principios de siglo. Anuario de Estudios Atlánticos, 1986, (32): 355-375.
- * Naval Pérez, Jorge. Fotingos, guaguas y camiones. Col. Cronos (ed. José Manuel de Pablos Coello), Ediciones Idea, 1996.
- * O'Shanahan, Alfonso y otros. Guaguas y tranvías: una "pequeña historia" del transporte público en Canarias. Col. Cronos (ed. José Manuel de Pablos Coello), Ediciones Idea, 1997.
- * Pérez García, Nicolás y otros. Tacoronte, desde sus orígenes. Ayuntamiento de Tacoronte, 1998.

FORMA DE CITAR ESTE TRABAJO EN BIBLIOGRAFÍAS:

Hernández Pérez, María Jesús (2000): Del antes y el ahora y de los caminos por los que hemos llegado. Revista Latina de Comunicación Social, 29. Recuperado el x de xxxx de 200x de:
<http://www.ull.es/publicaciones/latina/aa2000rmy/112mjesus.html>