

JOSE MIGUEL ALZOLA

LA RUEDA
EN
GRAN CANARIA

Prólogo de

JUAN RODRIGUEZ DORESTE

EL MUSEO CANARIO

1968

EL MUSEO CANARIO
Incorporado al C. S. I. C.
Doctor Chil, 33

Reservados todos los derechos
Copyright by José Miguel Alzola, 1968

Depósito Legal: G. C. 223-1968
I. to. Martínez - Perojo, 41
Las Palmas de Gran Canaria

A ENRIQUE MARCO DORTA, amigo entrañable que me alentó a escribir este libro.

PROLOGO

Este último libro de José Miguel Alzola encierra un equívoco inicial: el de su título. Porque «La rueda en Gran Canaria», tras la aparente levedad de su denominación, no es sólo una crónica histórica en que se narran los episodios relativos a la introducción y desarrollo en nuestra isla de ese adminículo circular que sustenta a todo medio terrestre de locomoción. Es también, quizás principalmente, una evocación fiel, rigurosa y ordenada de la vida en esta isla en todos aquellos múltiples aspectos que de cerca o de lejos, directa o indirectamente, se relacionan con ese factor socioeconómico tan decisivo como es el transporte interior. Ello quiere decir que en las apretadas noticias de sus páginas, a las que no falta nunca el cercano apoyo del documento, se condensa, un poco a modo contrapuntístico, un serio fragmento de la historia económica de Gran Canaria en el largo período que va desde fines del siglo XVIII hasta los primeros años de la centuria actual.

La obra, que es la cuarta importante que publica su autor —«Iconografía de la Virgen del Pino», en 1960; «Domingo Déniz Grek», en 1961; «Historia del Ilustre Colegio de Abogados de Las Palmas de G. C.», en 1966— debe su existencia como libro, con lo que ello comporta de empeño perdurable, de tarea orgánica, de más noble ambición, al oportuno consejo de un amigo dilecto. José Miguel Alzola descubrió al azar de sus pacientes trabajos de investigador de nuestra pequeña historia unos cuantos datos curiosos sobre la aparición en la ciudad de sus primeros carruajes. Pensó escribir con ellos algunos artículos para un periódico. El ilustre profesor Enrique Marco Dorta, a quien la obra va dedicada, conocedor de sus valiosos hallazgos, le argumentó que era una lástima confiar a un medio difusivo tan perecedero una copia de noticias que, aparte su cómica

y pintoresca amenidad, eran otros tantos forzados hitos en cualquier intento de historiar la vida económica de nuestra región. La pesquisa entonces se sistematizó; el modesto cuadro proyectado hubo de ensancharse. Un abortado serial periodístico se ha convertido en una obra histórica de perfecta justificación, bien concebida traza, información abundante, variada diversidad y altas cualidades formales. Como el lector apreciará, uno de los méritos de este libro, que realiza con ello sus valores intrínsecamente históricos, es la calidad de su texto, es decir, la gracia fina, el estilo alígero, la sutil y suave ironía —que es a la postre, como dijera Gustavo Pittaluga, una forma larvada del amor— la elegante y sobria dicción, la naturalidad y fluencia narrativas, todo lo cual convierte un trabajo de arranque temático creíblemente inameno en una verdadera y ajustada muestra literaria. Sólo un buen arte de escritor es capaz de vivificar unas estampas como éstas, que pudieran en principio reputarse inatractivas, pero que vemos luego desfilar animadas y respuntadas de gracia ocurrente ante nuestra absorta atención: el estado de los caminos en una isla secularmente abandonada; la vida física, municipal y espesa de una diminuta ciudad provinciana corroída de hastío, quebrantada de atraso y pobreza; las rudimentarias comunicaciones entre los pequeños núcleos habitados, para los cuales la «corsa», una especie de entramado de madera entre rastra y trineo, casi constituía una supervivencia de instrumento neolítico; el expectante arribo de los primeros coches y la sucesión de empresas de servicio público, tras las cuales se dibujan personajes de tan vivos rasgos como ese Mr. Lustre, director de una «troupe» ecuestre y gimnástica, que acabó en fallido transportista, etc. etc. Al hilo de la enumeración estadística van surgiendo otros tipos y escenas bien diseñados: el enciclopédico don Antonio Domenech, guarnicionero republicano, fabricante de ginebra y licores, agente autopublicitario de mucho donaire y hasta ocasional autor dramático; las primeras notas del delirio de velocidad entre los carreteros isleños; la tradicional impuntualidad de nuestros coches de hora, el primer accidente mortal de circulación, ocurrido en 1861, etc. Para dar paso finalmente al largo reinado de la tartana, que llena ya muchos años de la vida del autor y para quien la remembranza del popular vehículo, tan vinculado a nuestro

paisaje sentimental y urbano, da ocasión a que tiemblen en su pluma contenidos acentos de emoción nostálgica.

A través de «La rueda en Gran Canaria» se recorre a grandes trancos el apresurado camino de nuestro progreso material, cuya última etapa comienza con la aparición del automóvil, suceso de bulto histórico acaecido en el año 1901. La isla había conocido antes el tráfico ferroviario: el tranvía de vapor que desde el mes de octubre de 1890, y durante veinte años, uniera tumultuosamente a la ciudad con su creciente barrio del Puerto de La Luz. Los restos de este viejo tren, enganchados a una asmática locomotora, conocieron una reviviscencia efímera y populachera durante la última guerra mundial que todavía todos recordamos con divertida complacencia.

Decíamos al empezar que tras el leve pretexto de historiar la rueda —historia bien moderna; pues ya se sabe que los aborígenes del Archipiélago no la conocieron— se bosqueja en realidad un cuadro bastante completo de una significativa faceta de los anales económicos de nuestra isla. Como la exposición aparece rebosante de anécdotas, interpolada de pertinentes comentarios y episodios marginales de tanto interés como el tema central, la obra discurre con una fluidez que hace invisible la tenaz búsqueda que ha implicado el acopio de sus datos. La virtud de toda obra bien terminada es que no traicione la tensión del esfuerzo creador, que aparezca como lo-grada con la sencilla espontaneidad de un poema, como el fácil fruto de lo que un matemático llamaría feliz idea. El esfuerzo, sin embargo, transparece en la laboriosa suma de notas que enriquecen las páginas, tomadas por gran parte en la inestimable Hemeroteca de nuestro Museo Canario. El tono general del libro, teñido, como indicamos antes, de una ironía suave, de una amable burla sin acritud, pudiera hacer presumir que el autor se ha propuesto de paso acusar, a la luz de nuestro adelanto de hoy, el torpe perfil, la desmayada andadura y hasta la cerril ignorancia de aquellos tímidos balbuceos de nuestro progreso. Pero que ello no es su propósito lo revela el que por todas las hojas, latente y ecoico, como un rumor de agua sotrerrada, corra un sentimiento de entrañada ternura, de amor inteligente y comprensivo hacia las viejas cosas de la tierra. Y es que José Miguel Alzola, hombre de su tiempo, y como tal consciente de lo

que los canarios de hoy debemos a la brega difícil y afanosa de nuestros abuelos, no está lejos de pensar lo que, con respecto a la relación entre la civilización técnica y la inteligencia, ha escrito recientemente el gran biólogo francés Jean Rostand: Guardémonos de sacar conclusiones sobre la aparente degradación de los seres humanos. El uso de transistores no les ha hecho más tontos, pero la tontería se ha hecho más sonora. De aquí que frente a libros como éste, que acentúan de tan vívido modo la radical diferencia de nuestro presente con nuestro pasado, lleguemos a creer que en su ingenua admiración ante aquellas máquinas paulatinamente innovadoras—los coches del obispo y del conde, las sillas de manos, las carretelas, berlinas y tartanas, los charabanes, tranvías y automóviles que van atravesando esta historia— el buen isleño haya tenido a veces el pálpito o la premonición de que en ese camino hacia el veloz progreso que hoy alcanza iba dejando girones de tantas otras cosas que hacen la vida apetecible y cómoda, y que en el fondo todo ello finalizaría, como está a punto de ocurrir, por el peor de los males: el de despersonalizarlo, el de mellar igualatoriamente los viejos filos de su idiosincracia, de su peculiaridad insular.

De esta pesarosa añoranza nos consuela, sin embargo, la certeza de que son precisamente obras como ésta las que por modo más eficaz contribuyen a descubrir y fijar con limpio y exacto recuerdo los rasgos más definidores y expresivos de nuestro pasado. Su bien dosificada mezcla, esta especie de equilibrada simbiosis —una información seria y veraz y un humorismo sin hiel de la mejor estirpe canariense— logra el milagro de que el habitual ceño adusto de la historia se distienda para nuestro deleite en abierta sonrisa acogedora.

JUAN RODRIGUEZ DORESTE

I

CAMINOS DE HERRADURA

En la primera mitad del siglo XIX la ciudad de Las Palmas, y cada uno de los pueblos de la Gran Canaria, se encontraban totalmente incomunicados entre sí; no existían carreteras y los caminos eran sólo aptos para el tránsito de las caballerías. El transporte de las personas y de los productos de la tierra se hacía a lomos de bestias, penosamente, con mil dificultades y en largas jornadas. Podríamos decir de nuestra tierra que era la *Isla de las veredas*, ya que su dislocada geografía sólo aparecía arañada por sendas primitivas, abiertas con el consuetudinario paso del hombre.

El panorama que el historiador Millares Torres traza del estado de nuestros caminos al finalizar el siglo XVIII es válido para toda la primera mitad del XIX, porque, en los cincuenta años transcurridos, no experimentaron cambio alguno. «Los caminos públicos —dice— tan necesarios en un país volcánico y accidentado permanecían, al concluir el siglo XVIII, en el mismo estado en que el rudo pie del salvaje isleño los había trazado antes de la conquista. Asperas y peligrosas sendas, serpenteando a la orilla de horribles precipicios; profundos barrancos que el agua interceptaba en los inviernos, ausencia total de todo carro que facilitara el cambio de productos; tal era, en general, el aspecto del país con relación a sus comunicaciones interiores» (1).

Idéntico cuadro, pero referido ya al siglo XIX, nos pinta Domingo Déniz en su *Resumen Histórico-descriptivo*; el desolador

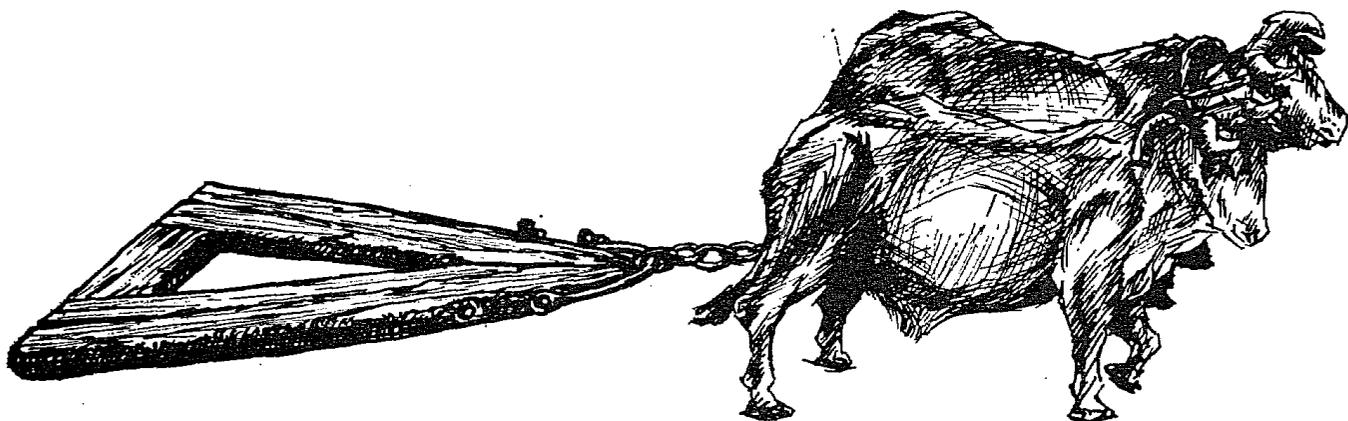
1.—AGUSTIN MILLARES: *Historia general de las Islas Canarias*, (Las Palmas, 1894), Tomo VII, p. 39.

atraso de la Isla, sin embargo, parece que comienza a disiparse y un horizonte más halagüeño se abre para nuestro futuro: «Los ayuntamientos, en sus respectivas demarcaciones municipales, apenas se han cuidado, o podido cuidarse, de facilitar a los viandantes y cabalgaduras un paso más fácil en los tránsitos generalmente frecuentados entre los pueblos de mayor importancia en cada una de las islas. Las buenas vías de comunicación, séase por seguros y cómodos caminos ordinarios, o ya mejor, por medio de carreteras, hasta ahora ha sido, con dolor, objeto totalmente abandonado en la Provincia. Con la Ley sancionada el 7 de mayo de 1851, que arregla los caminos y carreteras de la Península, han nacido los buenos caminos y carreteras de las islas» (2).

No pensemos —y es tristísimo reconocerlo— que el isleño medio lamentara mucho la falta total de caminos; para los que no habían salido jamás de la Isla —que eran los más— no les era dado el contrastar los inconvenientes que para el vivir cotidiano significaba la carencia de vías de comunicación. Los hombres ilustrados, los que por razón de sus estudios, —como Millarcs, como Déniz, como Domingo J. Navarro— habían vivido en capitales europeas, se revolvían con desesperación al contemplar el atraso de siglos en que se encontraba la tierra natal.

Ejemplo elocuente, no ya de indiferencia, sino de abierta oposición a la apertura de caminos, que transformarían en pocos años la faz de la Isla, lo dio un grupo de vecinos de Telde. No importa si fueron muchos o pocos, lo que no cabe duda es que serían los que significaban algo, los que bullían, en la vida pública de aquel pueblo: «Algunos vecinos de la ciudad de Telde han dirigido al señor Gobernador Civil una exposición solicitando que no se lleve a efecto la construcción proyectada del puente del barranco de Telde, por ser un lujo inútil para aquel pueblo y no producirle ninguna utilidad. Apenas nos atrevemos a creer semejante absurdo en el siglo que vivimos; negar la utilidad de un puente sobre un barranco que en invierno interrumpe a cada ins-

2.—DOMINGO DENIZ: *Resumen Histórico-Descriptivo de las Islas Canarias*: Tomo II, p. 719.



La corsa de Gran Canaria: especie de rastra de forma triangular que, tirada por una yunta de bueyes, servía para trasladar cosas de peso.

tante las comunicaciones entre la banda del Sur de la Isla y su capital, es cosa que no se comprende...» (3).

Que opinaran así algunos isleños, para los cuales la Tierra tenía siete celemines de extensión, exactamente igual que el predio sobre el que vivían, es hasta disculpable; pero lo que no se comprende es que un *liberal* —Víctor Pruneda— que vino desterrado a Canarias en 1845 juzgara también innecesaria la apertura de caminos: «Los caminos, en toda la provincia, son malísimos y poco menos que intransitables para caballerías; pero su construcción, al paso que costaría sumas enormes, no reportaría ventajas. Las islas tienen, cada una, corta extensión; sus relaciones interiores son del todo insignificantes; por consiguiente, la falta de caminos no las perjudica notablemente» (4).

La miopía aguda de don Víctor Pruneda debió ser la causa de sus desdichas y, desde luego, de su destierro; dos años de convivencia en las islas no fueron suficientes para que se diera cuenta de nuestros problemas; el general Narváez pudo haber sido generoso, prolongándole un poco más las vacaciones

Quizá no sea impertinente el hacer un inciso para aclarar que el abandono en que se encontraban las obras públicas no era peculiar de Canarias, alcanzaba a toda la nación. Ya Godoy intentó ponerle remedio creando la Escuela de Puentes y Caminos, cuyo primer director fue un canario: el célebre ingeniero don Agustín de Betancourt (5). También recayó en don Agustín el importante cargo de Inspector General de Caminos y la verdad es que los resultados de su gestión fueron sorprendentes. En los últimos cincuenta años del siglo XVIII se habían construido en toda la Península 774 kilómetros de carreteras; desde 1800 a 1808 se ejecutaron 2.045; pero la expatriación de Betancourt, primero, y luego la guerra de la Independencia paralizaron, totalmente, tan prometedor impulso. El reinado de Fernando VII fue, también en este aspecto, verdaderamente funesto; en este largo período, de casi

3.—*El Omnibus*, núm. 451 de 14 de diciembre de 1859.

4.—VÍCTOR PRUNEDA: *Un viaje a las Islas Canarias* (Teruel, 1848), p. 85.

5.—ALEJANDRO CIORANESCU: *Agustín de Betancourt* (La Laguna, 1965), p. 26.

veinte años de absolutismo, sólo se construyeron 914 kilómetros. La recuperación posterior no pudo ser rápida: desde 1834 a 1845, 990 kilómetros; desde 1845 a 1850, 1.245 kilómetros; desde 1850 a 1855, 2.091 kilómetros; finalmente, desde 1855 a 1863, se construyeron 4.519 kilómetros (6).

Pero volvamos a Gran Canaria y a sus vericuetos; los proyectos de algunas de sus carreteras, que comenzaron a estudiarse a partir de la Ley de 7 de mayo de 1851, eran ejecutados con lentitud desesperante. En 1855 llegó a Las Palmas el ingeniero civil de la provincia para «hacer la delineación de la carretera del Puerto de la Luz, hace tiempo principiada y cuyos trabajos seguirán, según se nos ha dicho, hasta su completa conclusión» (7). Tuvimos entonces la coyuntura feliz de que el técnico designado fuera un gran canario, hijo de Guía: don Antonio Molina; con gran acierto decidió su empalme con la calle de Triana y no con las de Cano o San Francisco, como en un principio se pensó (8).

Un hecho memorable en la historia de nuestras vías de comunicación acaeció el 4 de julio de 1863: «A las once de la mañana han quedado en comunicación las dos cámaras que venían simultáneamente practicándose para el establecimiento del túnel de la Marfea. Esta hora ha sido de verdadero júbilo y entusiasmo para los operarios, quienes, unos en pos de otros, se lanzaron por la brecha abierta» (9). Para completar el proyecto de la carretera a Telde quedaba el discutido puente, tan mal querido por las fuerzas vivas del pueblo; el remate de sus obras se aprobó en 1863 (10).

El R.D. de 6 de septiembre de 1864 estableció un nuevo plan de carreteras para la Península e islas adyacentes; a Gran Canaria se le confirmaron en esta ocasión las dos, de segundo orden, que

6.—El *Boletín de la Sociedad Económica de Amigos del País* de Las Palmas, número 80, de 30 de abril de 1869, reproduce un artículo de la *Revista de Obras Públicas* y de él he tomado los datos estadísticos.

7.—*El Omnibus*, núm. 42 de 24 de Octubre de 1855.

8.—*El Puerto de la Luz en Gran Canaria-Las Palmas*, 1909. p. 11.

9.—*El País*, núm. 27 de 5 de junio de 1863.

10.—*El País*, núm. 71 de 6 de noviembre de 1863.

estaban ejecutándose: la de Las Palmas a Guía y la de Las Palmas al Puerto; y se le concedieron tres nuevas, de tercer orden: la de Las Palmas a San Mateo, la de Telde a Agüimes y la de Guía a Agaete. Pero no olvidemos que los mimos y las preferencias del Gobernador Civil y de la Diputación eran para Tenerife, donde residían, y por lo tanto fue allí donde se remataron las primeras carreteras de este plan; el grancanario tuvo que esperar para trasladarse en diligencia a Arucas, hasta 1875; a San Mateo, hasta 1877; a Guía, hasta 1885...

Muchas veces la apatía, el egoísmo y la marrullería del nativo significaron un freno para la ejecución de las obras, como en el caso de la carretera a San Mateo, en que algunos propietarios —afectados por las expropiaciones— no permitían el paso si previamente no se les pagaban las indemnizaciones (11). En otros, por el contrario, eran los propios vecinos —como los de Arucas, por ejemplo— quienes adelantaban al contratista doce mil pesos para que no se paralizaran las obras del puente de Tenoya por demoras administrativas (12).

En una palabra, para que estas carreteras pasaran de la letra menuda de la *Gaceta* al suelo agreste de la Isla fue necesario, como hemos visto, el transcurso de muchos años, la actividad y el patriotismo del minúsculo equipo que presidía el ingeniero don Juan de León y Castillo y la enorme influencia de su hermano don Fernando, a quienes, en definitiva, se les debe nuestra futura prosperidad.

11.—JUAN DE LEÓN Y CASTILLO: «Memoria presentada a la Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria, acerca del estado en que se hallan las obras públicas de esta Isla en fin de 1874», *Anales...*1874, p. 65.

12.—*El País*, núm. 594 de 29 de diciembre de 1868.

II
LA CIUDAD Y SUS CALLES

Así como no había carreteras en la Isla, calles sí que teníamos en la Ciudad, pero su número era corto y su estado infernal. Las Palmas era, hasta mediado el siglo XIX, una población contenida en su crecimiento. La ribera del mar y los *riscos* de San Lázaro, San Francisco y Santo Domingo impedían entonces su desarrollo hacia el Naciente y Poniente; unas endebles murallas, medio derruidas, que desde la playa trepaban a las *lomas* —vana defensa frente a un ataque corsario— le cortaban el paso por el Norte y el Sur, a la altura de la calle que hoy se denomina Bravo Murillo y de la iglesia de la Virgen de los Reyes. Dentro de este cinturón, mitad natural y mitad castrense, existían «treinta y ocho calles, treinta y un callejones, seis plazas, una alameda y... dos sombrererías» (13). Los ciudadanos de una urbe que se iniciaba en la placetilla de los Reyes y concluía en el parque de San Telmo, ¿para qué necesitaban coches, lector? Lo que sí les resultaría útil contra el solajero, en los días de Levante, eran los sombreros que se vendían en los dos flamantes comercios de la especialidad.

URBE MELANCÓLICA

La impresión que producía la ciudad al foráneo no era nada halagüeña; la encontraba, por lo general, tristona y abandonada; pero, si en un momento de sinceridad lo decía, entonces, nuestros abuelos se indignaban, porque a nadie le gusta oír verdades. Algo de esto le sucedió a Mrs. Elizabeth Murray, huésped de

13 —Gran Canaria a mediados del siglo XIX. Manuscrito anónimo publicado con notas de D. Simón Benítez (Las Palmas, 1950), p. 13.

Las Palmas por los años cincuenta del pasado siglo. La descripción que hizo del Archipiélago no agradó a la Autoridad civil y prohibió la circulación de su obra (14). Sin embargo, el cuadro que traza de nuestra ciudad lo juzgo objetivo, real: «La capital de Gran Canaria —escribe— es una ciudad muy triste y carente de interés. Tiene una apariencia ruinosas y la atmósfera es tan pesada en sus calles estrechas y cerradas que el visitante, con dificultad, puede resistir la influencia de la melancolía que este lugar inspira. La ciudad es muy silenciosa, con poca animación en sus calles casi desiertas. Las casas son de techo liso, dando la impresión de que el piso superior se ha caído. La apariencia de la mayoría de ellas es muy mezquina, pero aquí y allá se elevan —con solitaria importancia— casas más altas y hermosas con algunas pretensiones en la decoración arquitectónica. Algunas casas y edificios públicos antiguos se destacan bastante, comparados con las estructuras minúsculas que los rodean; pocas calles tienen pretensiones de belleza, pero están sembradas de casas ruinosas y materiales de construcción que parece que hubiesen sufrido recientemente un terrible terremoto».

A pesar de que el cuadro no agradara a los coetáneos insistió en estimarlo fiel reflejo de la realidad. Cuando la maltratada autora tiene que elogiar algún monumento lo hace sin reservas como, por ejemplo, al hablar de la Catedral, a la que llama «el gran león de Las Palmas, edificio inacabado pero notablemente bello». Sus censuras se truecan en alabanzas —y esto es otra prueba de su sinceridad— al referirse a los habitantes de la pequeña

14.—ELIZABETH MURRAY: *Sixteen years of an artist's life in Morocco, Spain and the Canary Islands* (Londres 1859), Vol. II, p. 170.

Boletín Oficial de la provincia de Canarias, núm. 127 de 24 de octubre de 1859. Circular N.º 268: «Por inconveniente he tenido a bien prohibir la introducción, venta y circulación en esta provincia de la obra escrita en inglés bajo el título de *Diez y seis años de la vida de un artista en Marruecos, España e Islas Canarias*. —Santa Cruz de Tenerife, 20 de octubre de 1859. — Joaquín Ravenet».

El Omnibus, en sus números 424 y 432, de 10 de septiembre y 8 de octubre de 1859, refuta los juicios emitidos sobre Las Palmas por Elizabeth Murray.

urbe: «son inmensamente bondadosos y agradables para con el extranjero, —al menos, esta es nuestra experiencia—. Todos los que conocimos los encontramos cariñosos y hospitalarios, llegando a reconciliarnos con las ruinas de las que, a menudo, fuimos testigos. Encontramos personas que nos recibían sin cumplidos, cuya bondad pronto nos hizo sentir como en nuestra propia casa. La gente duerme en sus casas durante el calor del día; el movimiento es pequeño hasta que se siente el aire fresco de la tarde, entonces las señoritas comienzan a pasear en la Alameda. Allí también hay *gentlemen* españoles; pero ellos, con sus cigarros encendidos, conversan sobre peleas de gallos, su deporte favorito, con quienes han venido de Tenerife...»

Prueba irrefutable de que la ciudad vieja —Vegueta, principalmente— era así: tristonza, aburrída, melancólica, y que en nada exageraba Elizabeth Murray al pintarla con los colores más fúnebres de su paleta, la tenemos en esta otra impresión de Olivia M. Stone, que nos visitó veintiocho años después —en 1887— cuando ya la población comenzaba, tímidamente, a desperezarse, a crecer hacia el Puerto: «Las Palmas está dividida en dos partes por el barranco Guinguada. La parte Norte se llama Triana y la Sur Vegueta. La primera es la comercial; en ella están situados los grandes comercios, el muelle y los cuarteles. El otro distrito, donde vivimos, es el dedicado al clero, a la magistratura, a la prisión (donde estuvo el cuartel general de la Inquisición), al colegio y a la *melancolía*. Raramente encontramos gente en las calles, como la que bulle en el otro sector. Las Palmas no es tan viva ni tan llena de interés como Santa Cruz, debido a que el muelle está lejos de la ciudad» (15).

El atribuir a leyenda negra, a diabólica maquinación anglosajona, estas descripciones era fácil y así se hizo por muchos isleños; otros, como don Domingo J. Navarro, de cuyo canarismo nadie dudaba, prefirió decir lo mismo, pero aumentado y corregido: «...el continuo clamoreo de las campanas, el monótono y

15.—OLIVIA M. STONE: *Tenerife and its six satellites* (Londres, 1887), Vol. II, p. 10.

ronco eco de las salmodias que se cantaban en las iglesias, las frecuentes procesiones de los muertos que, vestidos del indispensable sayal franciscano, eran conducidos a los templos para enterrarlos...; los tercios o rosarios que cada noche rezaban a voz en cuello por las calles las numerosas cofradías con sus hopas patibularias; y hasta la entonación lamentosa del tío Muñoz que, con mugriento farol y un cuadrito de ánimas en la mano pedía a gritos: ¡limosna para las ánimas benditas!, se comprenderá que la ciudad de Las Palmas de aquellos tiempos no era una población alegre, comercial y laboriosa, como lo es hoy, sino un pueblo triste e indolente, de levíticas costumbres...» (16).

Aquellos que consideraban peyorativas estas semblanzas jamás sospecharon que, con el transcurso de los años, serían los aparentes defectos *leitmotiv* de un bello poema: (17)

*Esta es la paz callada; a su dormida ausencia
no llegan los rumores roncoss de la urbe en celo;*

.

*Yo prefiero estas calles serias y luminosas
que tienen un indígenoo sabor de cosa muerta;*

Finalmente, el matiz de tristeza que en los primeros lustros del siglo XIX comprendía a toda la ciudad, fue retrocediendo poco a poco, hasta refugiarse en Vegueta. La vida comercial que se iniciaba en Triana, con juvenil pujanza, aprovechó para su defensa contra la melancolía —como frontera natural— el Guiniguada. Para el negro mal ya no quedaba hueco en las tiendas abarrotadas de mercancías de Miller, de Cantero, de Ripoché, de Rodríguez y González, de Corvo... En la de éste último se vendían desde bacinillas a bulas de la Santa Cruzada...

CRECIMIENTO

La ciudad difícilmente podía prosperar sin extenderse hacia

16.—DOMINGO JOSÉ NAVARRO: *Recuerdos de un noventón* (Las Palmas, 1895), p. 13.

17.—TOMAS MORALES: "El barrio de Vegueta", en *Las Rosas de Hércules* (Las Palmas, 1956), p. 307.

el Norte; era su expansión natural, algo así como alargar la mano al Puerto en ciernes. Para conseguirlo se necesitaba prescindir del estorbo de la vieja muralla; en su eficacia bélica ya nadie creía, aunque por rutina se remendaba alguna que otra vez (18). Sin embargo, no era tan inútil: impedía que las movedizas arenas de *Fuera de la portada* invadieran la calle de Triana. En 1859 se abatió, con el toque de alerta de la Prensa: «Se ha derribado en estos últimos días la antigua puerta de Triana, no quedando ya ninguna de las tres que cerraban el recinto amurallado de la ciudad. Se dice que el lienzo de muralla que corre desde dicha puerta hasta la fortaleza de Santa Ana, se derribará también construyéndose en su lugar almacenes para el servicio de la carga y descarga de los buques. Creemos que si esto es cierto, debe tenerse muy presente que aquella muralla ha sido y es muy útil para contener la invasión de las arenas en la calle de Triana, y que no debe procederse inconsideradamente a aquella obra de destrucción mientras no haya una seguridad completa de que aquellos almacenes se levantarán al momento y sin obstáculos, y que prestarán el mismo servicio que el que hemos indicado respecto a aquella puerta» (19).

No hicieron falta las siete trompetas resonantes que los israelitas tocaron ante los muros de Jericó para derribar, con su estruendo, la vieja y endeble muralla de Las Palmas. El procedimiento empleado aquí fue menos hermoso, pero también muy eficaz: el Ayuntamiento cedió solares a aquellos que quisieran fabricar *Fuera de la portada* y pronto surgió, como por encantamiento, la barriada de *Arenales*; ella, al ir adquiriendo importancia, hizo presión, obligó al derribo de la puerta de Triana. Como siempre, algún avisgado se propuso especular con los solares, pero su juego quedó al descubierto: «Creemos de interés para el adelanto del naciente barrio de los *Arenales* que el Ayuntamiento formara una lista de todos los sitios pedidos y aún no fabricados, y obligar en un plazo breve y perentorio a que cumplieran sus dueños con la obligación que se les impuso al cedérselos, la cual, si no esta-

18.—*El Omnibus*, núm. 199 de 27 de junio de 1857.

19.—*El Omnibus*, núm. 361 de 26 de enero de 1859.

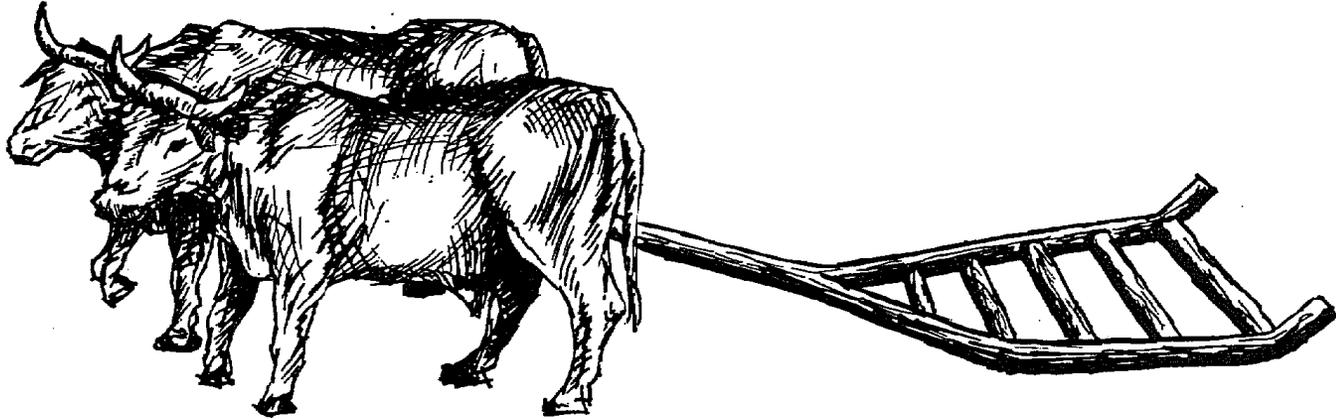
mos equivocados, fue su inmediata construcción. Esta medida es tanto más justa y necesaria, cuando que, según tenemos entendido, hay muchas personas que se comprometen a fabricar, si se les da algunos de dichos sitios» (20).

Una curiosa circunstancia se produjo en el crecimiento urbano de la ciudad; mientras su desarrollo —como hemos visto— se inició con empuje sobre los *Arenales*, quedaba atrás, rezagada, una extensa zona agrícola comprendida entre la plaza de San Bernardo y la actual calle de Bravo Murillo «...en la cual apenas se descubre una que otra casa de labranza... Esta falta de poblado en el punto más visible de la ciudad, en la entrada del muelle, es un defecto muy notable... y se hace necesario edificar en esa superficie, para que desaparezca tan manifiesto lunar... y no se diga que los terrenos a que se alude hacen falta para la producción agrícola, pues no son terrenos los que se necesitan aquí, sino agua para regarlos. Tierras hay en los contornos de esta ciudad de muy buena clase, que prometen una vigorosa vegetación, y a las cuales sólo falta el agua que las fertilice; sin duda, el agua con que actualmente se riegan los referidos cercados, puede ser conducida, bajo del mismo heredamiento, a otro punto donde se aproveche con igual resultado...» (21).

El deseo unánime de la población era, una vez demolido el viejo convento de las monjas Bernardas, prolongar las calles de San Francisco y Cano hasta enlazar con el *Camino Nuevo* —hoy Bravo Murillo—, destinando a solares los extensos espacios sobrantes. Pero existía en la misma zona otro grave problema urbanístico: la carretera del Puerto, que comenzaba frente a la casa número 89 de la actual calle de Triana —edificio propiedad de don Matías Vega Guerra— no podía enlazar en línea recta con dicha calle porque unas casas de miserable aspecto, habitadas por gente de mar y situadas en los alrededores de Perdomo, se lo impedían; fueron derribadas en 1868. Después le tocó el turno a la apertura de las

20. — *El Omnibus*, núm. 575 de 2 de marzo de 1861.

21.—MANUEL MACIAS: "Proyecto de ensanche de la ciudad de Las Palmas hacia las huertas de Triana", en *Boletín de la Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas*, VIII, núm. 91, de 31 de marzo de 1870.



Corsa empleada en la isla de Tenerife; la formaban dos maderos laterales, enlazados por varios travesaños, que se curvaban y unían al llegar a la parte delantera.

calles que hoy se denominan Pérez Galdós y Viera y Clavijo, desapareciendo los cercados de alfalfa y millo de don Antonio López Botas, valorados en treinta mil pesos. Por último, a partir de 1883, comienza a nacer un nuevo barrio, de vitalidad arrolladora, en el Puerto de la Luz.

En treinta años la ciudad creció muchísimo, pero descuidadamente, sin esmero, sin tener en cuenta que las poblaciones, como las mujeres, han de cuidar, antes que nada, de su belleza física; lo otro, lo de *muy noble* y *muy leal* debe ser simple complemento de aquélla. El desarrollo apresurado la hizo larguirucha y con una inexplicable antipatía al mar, al que siempre volvió la espalda, como resentida de su hermosura. Los munícipes de entonces, quizá por falta de perspectiva, no se dieron cuenta de la belleza que despreciaban siendo ésto, por otra parte, lo que más sorprendía al visitante. Olivia M. Stone, antes citada, nos lo dice sin rodeos: «Uno de los más grandes defectos de Las Palmas es la necesidad de un buen paseo marítimo. La ciudad ha sido inmensamente estropeada por el lado costero, enteramente ocupado por las casas. En lugar de edificar una hilera de casas con la fachada hacia el mar, con una buena calle entre éste y aquéllas, las casas han sido construídas dando la parte posterior a la costa y de este modo las priva de la vista. Las calles son siempre transversales en orden a la proximidad del mar, y no es agradable decir que es necesario caminar una milla y media hacia la Isleta antes de llegar a un lugar en el que sea posible ver de una ojeada el océano» (22).

Tuvieron que transcurrir casi ochenta años para que se deshiciera el entuerto y Las Palmas contara con una avenida marítima como la añorada por la rubicunda viajera; hoy ya no tendría que ir a la Isleta para beberse con los ojos el océano: desde el barrio de San Cristóbal al Puerto de la Luz se extiende un hermoso balcón hecho a la medida de estas contemplativas de temporada. Además se está consiguiendo, poco a poco, que la fea espalda de la ciudad se dignifique.

22.—OLIVIA M. STONE: *ob. cit.*, p. 199.

ALUMBRADO

Otros fallos, que daban la medida del atraso material de la urbe, eran la deficiencia en la iluminación y pavimentado de sus calles. Sólo se podía transitar por ellas en las horas de sol o de luna; en las restantes era preferible permanecer en casa, salvo que no le importara al viandante correr el riesgo de romperse la crisma. La razón es fácil de comprender: el alumbrado era mezquino y los pavimentos infernales.

Hasta 1840 no se conoció en Las Palmas el alumbrado público (23). Diecisiete años después, cuando ya circulaba algún que otro coche, teníamos en toda la ciudad ciento sesenta y nueve hermosos faroles, alimentados con aceite de oliva, que esparcían un tenue destello, insuficiente, desde luego, para proteger la integridad física de nuestros abuelos. En 1857 sacó a remate el Ayuntamiento el servicio de alumbrado por la cantidad de quince mil reales al año y con sujeción a estas pintorescas condiciones:

«1.—El alumbrado principiará al toque de oraciones, en punto, y cesará al dar el reloj de la Catedral las doce de la noche.

2.—Los faroles comenzarán a encenderse por el centro de la población y se continuará, con toda prontitud, hasta los extremos, en lo que no habrá de invertirse más tiempo que el de tres cuartos de hora; y a apagarse por los extremos hacia el centro.

3.—En las noches en que haya luna cesará o principiará el alumbrado luego que ésta alumbre regularmente, o se ponga.

4.—En las noches víspera de Pascua de Navidad, las tres de Carnaval y en otras que la autoridad designará oportunamente como de gran regocijo público (no podrán pasar de seis al año) durará el alumbrado toda la noche.

5.—Se han de usar en los faroles buenas mechas y aceite de oliva de buena condición, para que la luz sea clara y sin humo.

6.—Al rematador se le entregarán 169 faroles que componen en la actualidad el alumbrado de esta población y su Alameda.

23.—*El Omnibus*, núm. 1222 de 10 de julio de 1867.

7.—El Ayuntamiento incrementará el alumbrado en cuatro faroles más.

8.—El importe del remate se satisfará, por sextas partes, en los meses de marzo, mayo, julio, septiembre, noviembre y enero del año siguiente...» (24).

Uno de los lugares más abandonado en este aspecto era el muelle de Las Palmas, al que se podía calificar de pequeño reino de las tinieblas. Compadecida de nuestras desventuras la firma catalana Boffil, Martorell y Compañía, y pensando también en los suculentos negocios que en la plaza realizaba, regaló seis faroles para el alumbrado del malecón (25). ¡Qué no se diga que las personas jurídicas no sienten remordimiento de conciencia!

Hasta la implantación del alumbrado eléctrico, en 1899, todo eran sátiras para los modestos reverberos municipales; la mejor y más aguda fue publicada en uno de los periódicos, muy dado a esta clase de comentarios (26):

*Es costumbre inmemorial
y que tiene tres bemoles,
el que en esta capital
no se enciendan los faroles
aunque haya eclipse ...total.*

LIMPIEZA Y VIGILANCIA

Muchos habitantes de la ciudad tenían la costumbre de colocar «el brasero al borde de la vía pública y cocinar en él, abanicando el carbón con una hoja de palma...» (27). Estas pintorescas ciudadanas, además de dar mucha publicidad a sus comidas, consideraban la calle como una prolongación, como una dependencia más de la propia casa y el Ayuntamiento, muy razonablemente, no estaba dispuesto a gastarse los dineros en limpiarle la co-

24.—*El Omnibus*, núm. 150 de 7 de enero de 1857.

25.—*El País*, núm. 59 de 25 de septiembre de 1863.

26.—*El País*, núm. 420 de 23 de abril de 1867.

27.—OLIVIA M. STONE: *ob. cit.*, tomo II, p. 3.

cina a nadie. Lo que sí hacía era imponer a los vecinos la obligación de «barrer el sábado de cada semana y cada vez que sea necesario, la parte de calle que corresponda a la casa que habiten, rociando la calle antes de barrer para que el polvo no ofenda a los transeúntes, ni se ensucien los edificios...» (28).

Las escobas municipales permanecieron completamente inactivas hasta 1861, fecha en que fue encomendado el servicio a dieciseis presidiarios, expresamente traídos a la ciudad para este menester (29). La formación de una *cuadrilla de barrenderos*, dependiente de la municipalidad, se le debe al alcalde don Fernando Delgado Morales, en 1885 (30).

En cuanto a la vigilancia de la población diremos que en 1859 se estableció un minúsculo Cuerpo de serenos y la Guardia municipal al siguiente año (31). Los primeros comenzaban «la vigilancia nocturna a las once y terminaban a las cinco de la madrugada. Durante la noche avisaban gritando las horas y las medias horas, e informando, a la vez, del estado del tiempo. Estos pájaros nocturnos vestían una capa con capucha y llevaban, además de la linterna, una lanza de casi dos metros de altura» (32).

Hasta 1880 no se notó la falta de un ordenador del tráfico; el punto peligroso para una posible colisión lo era la confluencia de las calles Triana-León y Castillo con Bravo Murillo-Muelle de Las Palmas. El prudente aviso fue dado en estos términos: «Cada día se hace más necesario que se coloque un agente de la Autoridad en el punto de entrada de la carretera del Norte, al empalmar con la calle de Triana, carretera del Puerto y calle del Muelle. Sería el único medio de evitar alguna desgracia por los abusos que se cometen por algunos cocheros de bajar y dar la vuelta a la carretera al escape de las bestias.» (33).

28.—*El Omnibus*, núm. 193 de 6 de junio de 1857, que reproduce el artículo 18 del Bando sobre éste particular.

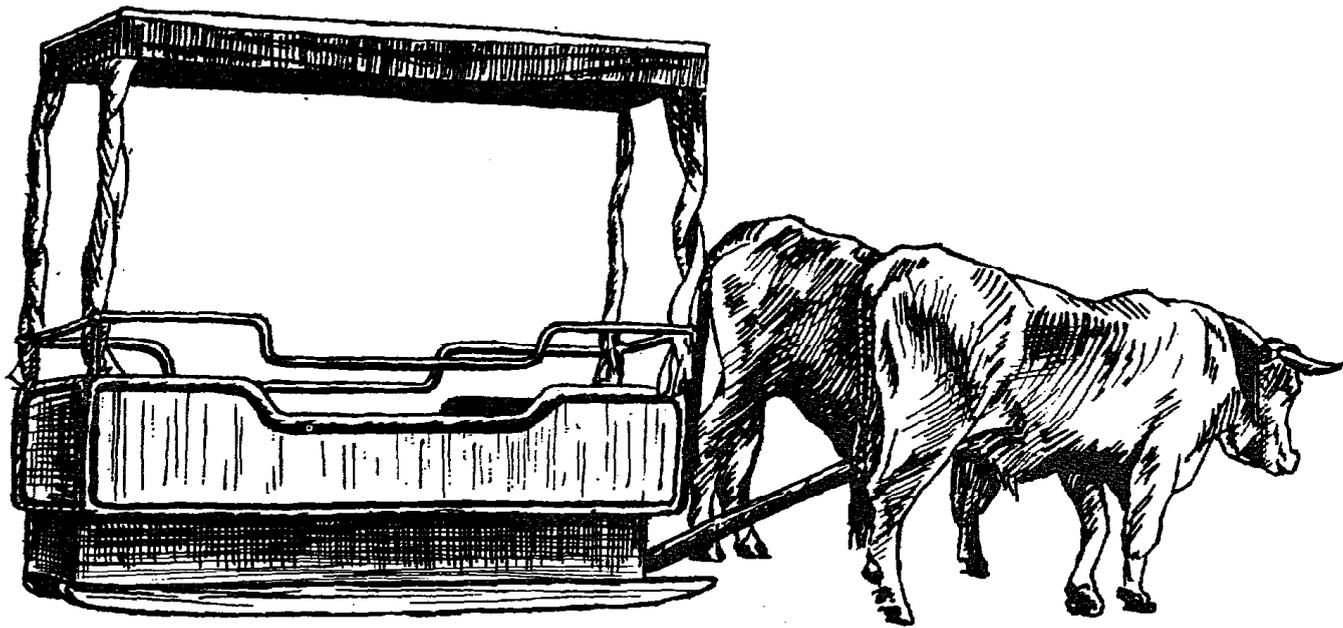
29.—*El Omnibus*, núm. 637 de 9 de octubre de 1861.

30.—*El Telégrafo*, núm. 19 de 12 de marzo de 1885.

31.—*El Omnibus*, núms. 403 y 452 de 29 de junio y 17 de diciembre de 1859.

32.—OLIVIA M. STONE: *ob. cit.*, tomo II, p. 198.

33.—*La Localidad*, núm. 45 de 29 de marzo de 1880



Corsa de paseo de la isla de La Palma

LOS DINEROS DE LA MUNICIPALIDAD

La causa principal del atraso en que permaneció sumida la ciudad hasta los últimos lustros del siglo XIX, respecto a los servicios municipales, fue la gran penuria económica del Ayuntamiento. Pensemos que para poder ver en pie su propio palacio se hicieron necesarias repetidas suscripciones públicas, representaciones teatrales, tómbolas, etc. Por ejemplo, organizada por don Domingo José Navarro se puso en escena la comedia *Achaques de la vejez*, destinando el importe de lo recaudado a la conclusión de la balaustrada que remata el frontis del edificio (34). Otra vez fue la compañía dramática que actuaba en el teatro la que ofreció una función «a beneficio de la escalera de las Casas Consistoriales»; de la taquilla pasaron a las anémicas arcas 4.375 reales (35).

Siendo alcalde don Felipe Massieu hizo el encargo de una mesa para su despacho y la Prensa, al dar la noticia, informa que ha costado nada menos que doscientas pesetas (36). Seguramente don Felipe no tomaría tan importante decisión sin antes meditarla mucho...

Con motivo de la proclamación de la República, el Ayuntamiento, sintiéndose rumboso, ofreció un refresco a los prohombres del nuevo régimen; a la hora de pagar la factura no tuvo otro remedio que pedirle un préstamo al contratista don Domingo Oramas. Luego, en 10 de octubre de 1873, formula un presupuesto extraordinario que asciende a la suma de 30.360'75 pesetas y una de las partidas del capítulo de gastos es la de 557'75, para reintegrar al señor Oramas el anticipo que hizo posible las botellas de vino generoso y los bizcochos lustrados (37).

Nada nos puede extrañar, pues, que la ciudad tuviera sus calles pésimamente pavimentadas; con poca o ninguna luz, sin vigilancia y mal barridas por el desganado vecindario: el dinero del Común no daba para más...

34.—*El Omnibus*, núm. 286 de 8 de mayo de 1858.

35.—*El Omnibus*, núm. 465 de 1 de febrero de 1860.

36.—*La Verdad*, núm. 378 de 14 de febrero de 1875.

37.—*La Verdad*, núm. 347 de 31 de octubre de 1873. Reproduce íntegro el presupuesto extraordinario.

Ante este panorama se comprende que muchos isleños, que no podían vivir en la tierra nativa, emigraran, ofreciendo sus brazos a los florecientes ingenios de las Antillas. El visitante se percataba inmediatamente de este fenómeno social: «Hay muy pocos carteles de anuncios en las paredes de la ciudad, y los que hay se refieren principalmente a las salidas de los veleros hacia Cuba, con emigrantes» (38).

Con la construcción del Puerto de Refugio y la instalación en él de importantes casas comerciales inglesas, se inició una era de prosperidad para la Isla y, en especial, para Las Palmas; su faz cambiaría en muy pocos años.

38.—OLIVIA M. STONE: *ob. cit.*, tomo II, p. 103.

III
POLLINOS, CORSAS Y OTROS MEDIOS
DE TRANSPORTE

Trazado, a grandes rasgos, el panorama de la ciudad con su limitada extensión y la escasez de servicios públicos; y, por otra parte, la carencia de caminos en la Isla, es fácil comprender que los transportes tenían que estar en consonancia con el medio, casi primitivo, en que se desarrollaba la vida de nuestros abuelos.

Excluído, por constituir la excepción como ya veremos, algún que otro carricoche episcopal, los medios utilizados para el transporte de personas y cosas, hasta los primeros decenios del siglo XIX, eran las bestias, la corsa y la silla de manos. Por separado trataremos de cada uno de ellos.

BESTIAS

Para cruzar por las veredas insulares el animal preferido era el humilde y socarrón pollino; quizá no resultara elegante, airoso, ver a un zancudo canario cabalgando sobre un pequeño burro majorero, pero entonces lo que privaba era la eficacia. Viera y Clavijo, en el *Diccionario de Historia Natural*, nos hace su elogio; es una página repleta de gracia que debemos recordar al lector: «El asno es para nuestros canarios el cuadrúpedo más útil y de mayor servicio. Aunque doméstico, como los demás burros de Europa, les excede en todas sus buenas cualidades, y parece que trae su origen de los onagros, o asnos salvajes del Africa vecina, como lo prueba su estampa. En efecto, la pequeñez, la viveza, la fuerza, la andadura, la cola poblada de pelo, la dureza de la pezuña, todo lo pone a nivel con los afamados de Arabia. El nos ofrece la mejor, la más segura y la más cómoda cabalgadura en

terrenos tan agrios como los de nuestras islas. Sirve para la carga, para la noria, para la agricultura. El ha hallado en las Canarias un clima muy favorable a la propagación de su especie y para la bondad de su raza, con especialidad los de la isla de Fuerteventura, de la cual se sacan los más sobresalientes, y en donde el año 1591, visto lo mucho que los borricos salvajes se habían multiplicado, con daño de la agricultura, se emprendió una batida, y se mataron al pie de 1.500. Nuestro asno, pues, es un animal sobrio, sufrido, tranquilo, lleva con paciencia los golpes, se contenta con las yerbas más ásperas, teme mojarse y enlodarse los pies, no se revuelca sino sobre la grama, o en terreno enjuto; en su primera edad es ligero, alegre, gracioso y casi bufón; después se pone ya más serio, y se muestra ardiente, y aún furioso, para el placer. Conoce a su amo, y lo lleva con gusto, marchando presuroso; camina, trota y galopa como el caballo; cuando se le carga demasiado baja la cabeza y las orejas; maltratándolo con exceso abre la boca y retira los labios, con un cierto aire burlón; tapándole los ojos permanece inmóvil; rebuzna instado del hambre o del amor...» (39).

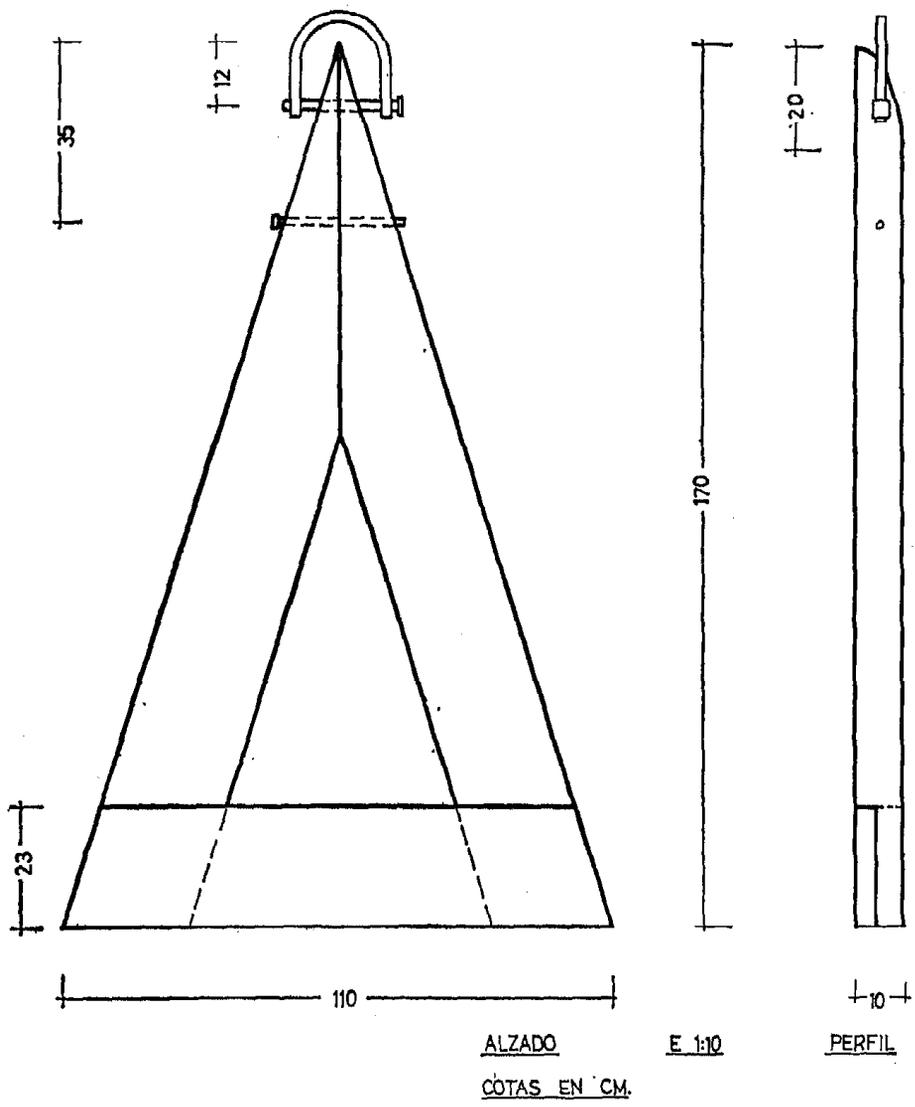
El pollino era, sin duda alguna, el rey de nuestros vericuetos. En cambio, el muño y el camello no tenían mucha aceptación en Gran Canaria, a pesar que a éste último le llama Viera «carruaje viviente, para transportar grandes cargas, pues lo menos que puede soportar son 600 libras, y algunos más de 1.000» (40).

El caballo seguía en número y estimación al asno; fueron traídos desde Andalucía y Berbería por los conquistadores y primeros pobladores. En Lanzarote se llegó a obtener una casta dotada de las mejores cualidades y nos cuenta el tantas veces citado don José de Viera y Clavijo que un capitán general de Canarias regaló a Felipe IV seis de estos hermosos caballos y «se le hicieron, con mucha razón, mucho lugar en sus reales caballerizas» (41). Ya a finales del siglo XVIII se había casi extinguido la valio-

39.—JOSE DE VIERA Y CLAVIJO: *Diccionario de Historia Natural de las Islas Canarias* (Las Palmas, 1866), p. 80.

40.—JOSE DE VIERA Y CLAVIJO: *ob. cit.*, p. 158.

41.—JOSE DE VIERA Y CLAVIJO: *ob. cit.*, p. 145.



Antigua corsa de las utilizadas en Gran Canaria, que conserva don Francisco Bravo de Laguna y Manrique de Lara en su finca de Santa Brigida.

sa casta y el caballo insular se convirtió en un vulgar jamelgo, para uso de arrieros.

En la curiosa estadística que sigue quedan bien probadas las preferencias de los isleños. Los datos sobre nuestra cabaña fueron recogidos por los eminentes naturalistas Webb y Berthelot (42) y se refieren al año 1804. De ella tomamos también la cifra de bovinos porque en otro lugar se hablará de ellos como animales de tiro.

Caballos en la isla de Gran Canaria.	1.200
Camellos » » » » .	30
Mulos » » » » .	100
Asnos » » » » .	3.200
Bueyes y vacas » » » .	8.000

Para cabalgar sobre los pollinos, caballos y mulos se usaban albardas recubiertas de *salea* o sillas de cuero. Las primeras eran de formas redondeadas, en oposición a las de Tenerife que tenían picos. La carga se transportaba en serones, cestos de palma y de caña; si era pasto o monte, para cama de animales, bastaban los lazos de sogas, requintados con el garrote (43).

LA CORSA

El transporte de objetos sobre un entramado, sin la intervención de la rueda, fue cosa corriente en Gran Canaria hasta el último tercio del siglo XIX. Aún hoy, si es necesario trasladar, por ejemplo, una gran piedra en alguna finca de explotación no mecanizada se utiliza este procedimiento.

En todo el Archipiélago se denomina *corsa* a la rastra o narrya. El vocablo es portugués y su uso muy generalizado en la isla de la Madera, donde lo mismo se emplea para transportar perso-

42.—WEBB y BERTHELOT: *Histoire Naturelle des Iles Canaries* (París, 1839), tomo XII, primera parte, p. 212.

43.—ELIAS SERRA RAFOLS: "De los trabajos folklóricos del Instituto", en *Ta-goro*, n.º 1 (La Laguna, 1944), p. 23.

MARINA DUMPIERREZ RODRIGUEZ: "El trabajo agrícola en Gran Canaria", en *Tradiciones populares* (La Laguna, 1944), p. 149.

nas que los productos del campo. La definición que de la corsa hace, por ejemplo, Cândido de Figueiredo en su *Diccionario* (44) es restringida, se refiere únicamente a la variante de trineo utilizado hasta hoy por los turistas y que se desliza, a gran velocidad, por las pendientes calles de Funchal: «Corsa: espécie de veículo na ilha da Madeira, puxado por gente, e em que se transportam pessoas». No alude a lo que pudiéramos llamar *corsa agrícola*, común en el interior de la Madera y que fue la que nos llegó a Gran Canaria.

El trasplante de Archipiélago a Archipiélago es comprensible: al terminar la conquista de Gran Canaria, Pedro de Vera introdujo, desde la Madera, el cultivo de la caña de azúcar, «con la caña pasaron a Canarias maestros de azúcar maderenses. Los archivos isleños guardan los nombres de algunos de estos portugueses dedicados al más goloso de los oficios. En Taganana, pueblo de Tenerife, conserva todavía el nombre de Portugal el barrio en que Diego Sardinha y otros maestros construyeron un ingenio de azúcar... Estos portugueses fueron los que de modo principal transmitieron a la cultura del pueblo canario, entonces en formación, numerosos y muy característicos elementos de la tradición lusa. Recuerdos de esta aportación cultural perduran aún en casi todas las manifestaciones de la etnografía y el folklore canarios: en la toponimia, en la arquitectura popular, en la agricultura, en los términos meteorológicos, en el vocabulario marineró, en la poesía tradicional, etc.» (45). Ellos, sin duda, nos trajeron también la corsa, que durante siglos iba a ser el medio preferido por los canarios para transportar los objetos voluminosos o pesados.

La corsa, ya aclimatada en Gran Canaria, fue adquiriendo una forma peculiar que difiere de los tipos empleados en las islas de Tenerife y La Palma, como luego veremos. Domingo Déniz Grek incorpora la palabra *corsa* al vocabulario provincial que forma parte de su obra manuscrita y la define así: «Especie de

44.— Edición de 1945. Lisboa.

45 —JOSE PEREZ VIDAL: "Las Canarias vía de introducción de portuguesismos en América", en *Actas do Colóquio de Estudos Etnográficos* (Porto, 1960), p. 359

rastra de forma triangular que, tirada por una yunta de bueyes, sirve para trasladar cosas de peso» (46). Sobre su configuración triangular también insiste Domingo J. Navarro: «En las calles de la población —Las Palmas— eran arrastradas las cargas voluminosas o muy pesadas por yuntas de bueyes sobre un triángulo de madera, sin ruedas, denominado corsa» (47).

Las descripciones anteriores concuerdan con las que aún se conservan y hemos podido examinar. Don Francisco Bravo de Laguna y Manrique de Lara tiene una en su finca de Santa Brígida, de gran simplicidad, y que coincide con la generalidad de las existentes: tres gruesos maderos formando un triángulo isósceles y en el vértice de los lados iguales un argollón, al que se amarra el estrovo o la cadena que le une al yugo. Su morro o parte delantera es curvo, como en los trillos, para facilitar el deslizamiento.

Las corsas no se construían ajustándose a un modelo y medidas determinados; cada cual la adaptaba a las necesidades propias y a la madera a su alcance. Era corriente aprovechar un robusto gajo en forma de V y, desbastado, ponerse, sin más, a acarrear piedras.

Si de Gran Canaria pasamos a las otras islas observaremos variantes curiosas. En el Puerto de la Cruz eran más perfeccionadas: los maderos laterales, enlazados por varias traviesas, iban casi paralelos hasta llegar al morro, en que se curvaban y unían (48). En La Palma, según una ilustración de la obra de Margaret D'Este (49), parece que adoptaban también una forma rectangular y lo mismo en La Gomera (50). La trabazón de la corsa con el yugo se efectuaba en Tenerife y La Palma valiéndose del timón,

46.—DOMINGO DENIZ GREK: *ob. cit.*, tomo II, p. 580 bis.

47.—DOMINGO JOSE NAVARRO: *ob. cit.*, p. 31.

48.—DIEGO M. GUIGOU COSTA: *El Puerto de la Cruz y los Iriarte* (Santa Cruz de Tenerife, 1945), p. 12.

49.—MARGARET D'ESTE: *In the Canaries with a Camera* (Londres, 1909), p. 164.

50.—BEATRIZ TINAUT: "Costumbres de la Gomera", en *Tradiciones populares* (La Laguna, 1944), p. 144.

como para arar o trillar; en Gran Canaria ya dijimos que era lo corriente la soga o la cadena. Para el tiro se empleaban bueyes y, en su defecto, vacas. Las yuntas se unían por los cuernos, con el yugo de testuz; en el Hierro y La Palma conservan la canga o yugo de pescuezo, como en Portugal y Galicia (51).

En algunas ocasiones las corsas servían para competiciones deportivas. En varios pueblos de Gran Canaria y con ocasión de las fiestas patronales, se cargaban con grandes piedras para probar la fuerza de tiro de las yuntas. Junto a la vieja ermita de Tamaraceite, en un lateral de su placita, hay todavía varios bloques, cuyo peso oscila entre los mil quinientos y los dos mil kilos, destinados a estos espectáculos. Las pruebas se hacían entre yuntas de bueyes o de vacas, pero nunca, salvo casos excepcionales, se enfrentaban unas con otras (52).

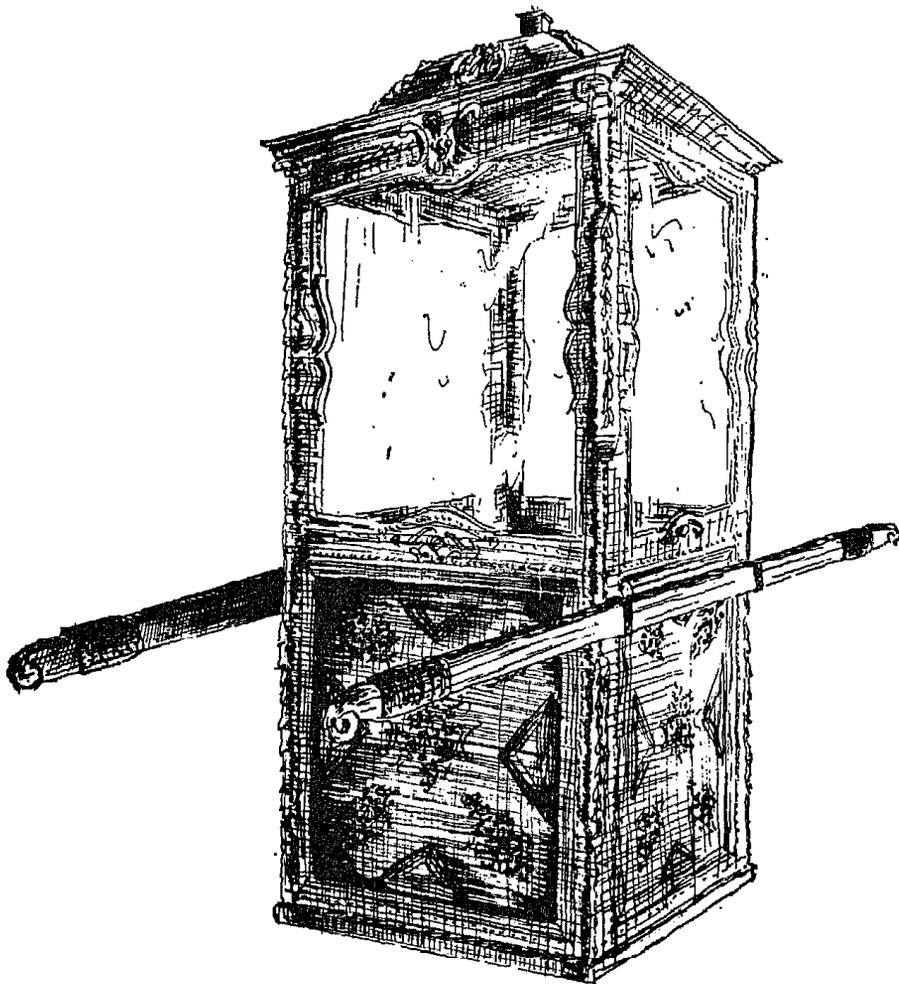
En contraposición a este uso festivo tuvieron las corsas un circunstancial destino funerario. Al producirse en Gran Canaria la tremenda epidemia de cólera, en 1851, era tal el número de defunciones en la ciudad que fue necesario valerse de ellas para trasladar los cadáveres al cementerio. Mr. Houghton, vice-cónsul de Inglaterra en Las Palmas, nos describe así el luctuoso cuadro: «...la única cuestión que entonces se discutía, entre los que aún conservaban algún valor, era la de verificar los enterramientos, puesto que el ruido de las carretas y corsas en las desiertas calles, conduciendo cadáveres desnudos y tapados con esteras, causaba poca impresión frente a la idea de que no fuera posible darles sepultura...» (53).

También sirvió para dar pábulo a la ininterrumpida polémica que, por causa de la capitalidad, sostenían Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Cuando comenzaron los trabajos para la instalación del tranvía de vapor al Puerto de la Luz, *La Opinión*, de Santa Cruz de Tenerife, debió hacer algún comentario jocoso y entonces *El Telégrafo*, periódico de nuestra ciudad, le contestó en

51.—ELIAS SERRA RAFOLS: "De los trabajos folklóricos"... p. 24.

52.—Me puso en la pista de estas piedras el pintor Jesús Arencibla.

53.—ARCHIVO ACIALCAZAR. Leg.: *Antecedentes del Cólera*.



Silla de manos del siglo XVIII en la que era trasladada a Las Palmas la imagen de la Virgen del Pino.

estos términos: «efectivamente, podemos responder del éxito que va a tener el tranvía de vapor; pero no aseguramos que ese éxito sea tan asombroso como el que ha obtenido siempre en la *patria* del colega una corsa arrastrada por bueyes» (54).

No hemos encontrado pruebas que demuestren la existencia en Gran Canaria de la corsa-trineo, al estilo de las empleadas en Funchal. Sin embargo, en el Puerto de la Cruz y en La Palma se usaron hasta comienzo del presente siglo. Las fotografías que ilustran la obra de Charles Edwardes (55) y el trabajo de José Francisco García (56) reproducen unas deliciosas tartanas, pero sin ruedas, muy confortables al parecer y cuya velocidad no produciría vértigo, pero sí permitiría la contemplación reposada del paisaje.

Velando por la conservación de los caminos públicos se prohibió en 1772 el «arrastrar maderos por aquellos en los que pudieran andar ruedas» (57). Aquí, como ya se dijo en otro lugar, carecíamos de tales caminos, pero el empedrado de nuestras calles sintió, durante siglos, el duro roce de las corsas y los vecinos el estruendo ensordecedor que producían.

LA SILLA DE MANOS

La rueda tampoco participaba en el transporte de las personas de la buena sociedad; éstas, muy comodonas, se hacían llevar en sillas de manos cargadas por sufridos palanquines que, con la lengua fuera, soportaban el peso del armatoste y de la dama que iba dentro, protegida por cristales y cortinas.

Estas sillas, que comenzaron siendo muy simples, se fueron convirtiendo, al transcurrir los años, en motivo de ostentación; las familias pudientes presumían de silla como hoy se presume con un automóvil de marca. La vanidad no conoce fronteras y

54.—*El Telégrafo*, núm. 73 de 20 de mayo de 1885.

55.—CHARLES EDWARDES: *Rides and Studies in the Canary Islands* (Londres, 1888), p. 35.

56.—JOSE FRANCISCO GARCIA: "El trabajo agrícola en La Palma", en *Tradiciones populares* (La Laguna, 1944), p. 156.

57.—*Novísima Recopilación*: libro VII, título XXXV, Ley VI.

suponemos que en Canarias también existirían literas lujosas. Para remediar este pugilato entre las casas de abolengo se dictaron diversas pragmáticas encaminadas a frenar la carrera; Felipe III dispuso que «las sillas de manos no se puedan hacer de brocado, ni tela de oro o plata, ni de seda alguna que lo lleve; ni puedan ser bordados los aforros de ellas de cosa alguna; y no se puedan hacer sino de terciopelo o damasco, o otra cualquier seda; y puedan llevar flocaduras y alamares de ella y no de oro ni plata; y los pilares de las dichas sillas puedan ser guarnecidos de pasamanos de seda y tachuelas...» (58).

El hombre no podía usar la silla de manos, era algo reservado exclusivamente para las mujeres; para ellos estaban los caballos y los burros. «Ningún hombre —dice la Ley VII, libro VI, título XIV de la *Novísima Recopilación*— de cualquiera edad, calidad y condición que sea, pueda andar ni ande en silla de manos, si no fuere teniendo licencia nuestra por escrito, y no en otra manera; so pena que el que lo contrario hiciere, incurra en perdimiento de la silla y en veinte mil maravedís...»

Existían, pues, dos prohibiciones: una, referente al lujo excesivo de las literas; otra, a su uso por los hombres. Citaremos dos casos, justificados si se quiere, en que no fueron tenidos en cuenta estos preceptos legales en la Isla.

La imagen de la Virgen del Pino —al alcanzar el culto extraordinario esplendor en el siglo XVIII— era tratada con los cuidados y los mimos de un ser mortal por sus camareras, que la vestían con ricos trajes y la emperifollaban con cuantas joyas ha ideado la femenina presunción para realzar su belleza. Veamos un detalle más, muy significativo, de esta humana estima: en las grandes calamidades públicas bajaba a Las Palmas y el viaje lo hacía en una rica silla de manos que en nada se ajustaba a la real pragmática. También es verdad que el monarca no pensó que la madre de Dios iba a valerse en Gran Canaria de este medio para visitar la ciudad. Es un magnífico ejemplar —con ricos bordados y molduras de oro— construido en Cádiz en 1752, regalo del Cabildo

58.—Ley I, libro VI, título XIII de la *Novísima Recopilación*.

Catedral, cuyo costo fue de 2.112 reales de plata (59).

El otro caso de incumplimiento de las ordenanzas se dio en Las Palmas en la segunda mitad del siglo XIX. López Botas, el inolvidable patricio, constante y ejemplar servidor de la Isla, después de una grave enfermedad le aconsejaron descanso absoluto y decidió trasladarse temporalmente desde su domicilio —López Botas, 27— a las afueras de Triana. Como su estado de salud era muy precario, el corto viaje lo hizo —rodeado de sus amigos, que le daban conversación— en la silla de manos que aún guarda el marqués de Acialcázar en su finca de Tafira. Don Antonio fue la última persona que utilizó esta silla (60).

Los obispos de Canarias y en especial don Antonio Carriero y don Bartolomé García Jiménez, le tenían mucho apego a la silla y no prescindían de ella ni en la procesión del Corpus. Sus cortejos eran dignos de un príncipe del Renacimiento: iban acompañados de dignidades catedralicias y capellanes; detrás, el caudatario ocupadísimo en su oficio de alzar del suelo la cola de la capa; luego, los pajecillos y finalmente la silla de manos vacía, de respeto. Frente al boato episcopal el Ayuntamiento quedaba desairado, disminuído, y los regidores se quejaron al rey, quien ordenó una mayor moderación a los obispos; éstos, obedientes, dejaron la silla de manos en su palacio, pero don Bartolomé García Jiménez no volvió a asistir a procesiones en Las Palmas (61).

Que el empleo de la silla de manos fue frecuente en Gran Canaria hasta muy avanzado el pasado siglo, lo prueba el caso de López Botas y el de doña Rafaela de Quintana —mi comodona bisabuela— que hacía su viaje anual a la Montaña de Doramas en dos etapas: una, en coche, desde Las Palmas a Arucas y luego, en litera, hasta su finca de Corvo, por barrancos y vericuetos.

59.—JOSE GARCIA ORTEGA: *Historia del culto a la venerada imagen de Nuestra Señora del Pino*, (Santa Cruz de Tenerife, 1936) p. 120.

60.—Agradezco a don Gonzalo de Quintana y Nelson esta información.

61.—JOSE DE VIERA Y CLAVIJO: *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias* (Santa Cruz de Tenerife, 1951), tomo III, pp. 100 y 126.

Don Antonio Carriero gobernó la diócesis de 1614 a 1621; don Bartolomé García Jiménez de 1864 a 1890.

Como esto sucedía hasta 1885, no es aventurado afirmar que fueron las islas uno de los sitios donde por más tiempo perduró su uso, salvo, claro está, el Oriente misterioso y pintoresco...

IV
LOS PRIMEROS CARRUAJES

Como ya quedó dicho, la carencia de caminos determinaba la ineficacia de la rueda en nuestro agreste suelo y en ésto coinciden las breves referencias que al tema hacen los escritores de la época. Así, por ejemplo, don Benito Pérez Galdós en unos deliciosos e imaginarios diálogos con su criado Bartolo, colaboración de juventud publicada en el periódico *El Omnibus* en 1862 (62), alude con fino humor a esta grave cuestión; en el fragmento que nos interesa el criado entra con una carta, que entrega:

«YO.—Es una carta del editor de *El Omnibus*. ¿Sabes tú lo que es *El Omnibus*?»

BARTOLO.—He oído decir que son unos carretones que usan en los caminos de Tenerife, pero como nosotros no tenemos caminos, no espero verlos en mi vida.

YO.—Ya los habrá... ten paciencia.

BARTOLO.—Jum...»

En efecto, como en Tenerife estaba la capital allí aceleraron la construcción de caminos; pero si el Bartolo galdosiano deseaba matar la curiosidad de ver un coche con sus propios ojos, entonces podía extasiarse contemplando los dos que rodaban por Las Palmas: el del obispo y el del conde de la Vega Grande.

62.—*El Omnibus*, 26 de febrero de 1862.

JOSE SCHRAIBMAN: "Galdós, colaborador de *El Omnibus*", en *Anuario de Estudios Atlánticos*, tomo 9, p. 289.

Ya en 1725 hubo un obispo que trajo su coche a la ciudad. ¿Para qué? Sería quizá para dar vueltas y más vueltas a la plaza de Santa Ana o para ir desde el convento de Santo Domingo al de las monjas Bernardas. El prelado se llamaba don Félix Bernui Zapata Mendoza y Cerda y renunció al marquesado de Benamegí, en favor de su hermano, cuando ingresó en el sacerdocio. Al embarcar en Málaga con destino a su diócesis en un navío irlandés, fletado para él solo, trajo una impedimenta considerable: «la familia episcopal, dos jesuitas, la librería, el coche y algunos muebles...» (63).

Otro Pastor que disfrutó de esta comodidad fue fray Joaquín de Herrera (1779-1783) y tanto apego le tenía que en una ocasión, disgustado con su Cabildo, decidió marchar de descanso a Telde, alejándose por un poco de tiempo de los insumisos Capitulares; pero antes dispuso que su coche —como no podía ir por tierra— fuera por la mar y esperara su llegada en la capital del Sur. A fuerza de vela arribó a Telde la carroza episcopal y allí contribuyó a que se aplacara el enojo del prelado (64).

Los barrios de Vegueta y de Triana estaban comunicados, al nacer el siglo XIX, por un puente de madera; con anterioridad existieron dos de piedra que se llevó el Guinguada cuando aún conservaba su juvenil vigor. Por esta insegura pasarela cruza el coche del obispo don Manuel Verdugo el 2 de enero de 1804. Se dirige a la puerta de Triana y va a recibir a los siete niños que envió a Santa Cruz de Tenerife con el fin de que fueran inoculados de la vacuna antivariólica, para luego —tomándola de ellos— propagarla en Gran Canaria.

Al llegar los niños, portadores de la saludable linfa, a la altura de la actual plaza de la Feria el prelado les monta en su coche y se organiza una procesión sanitaria, de la que forman parte el corregidor y toda la novelera ciudad. Cuando la comitiva entra en Triana, los castillos de Santa Ana y Mata disparan salvas de

63.—JOSE DE VIERA Y CLAVIJO: *Noticias* . . , tomo III, p. 133.

64.—NESTOR ALAMO: *Thenesoya Vidina y otras tradiciones* (Las Palmas, 1945), p. 59.

diecinueve cañonazos y la multitud, gozosa de poseer un remedio contra la terrible viruela, se dirige a la casa del corregidor, en cuyo balcón esperan los músicos... (65).

Al cruzar coche y gentío por el endeble puente debió sentir Verdugo un episcopal temor, porque años después dispuso la construcción de aquél que trazó Luján Pérez, cuyo coste fue de doscientos veinticinco mil reales de vellón. Con él quedaba la ciudad apta para la circulación futura.

Dejemos al obispo en su palacio y trasladémonos a la calle de los Canónigos —hoy López Botas— para contemplar un espectáculo inefable que congrega, frente a la cochera del conde de la Vega Grande, a una multitud de curiosos: la salida anual del galerón que conduce al Sur a la conspicua familia. La descripción del acontecimiento la va a hacer un testigo presencial: don Julián Cirilo Moreno y se refiere al año 1852. «En aquellos entonces no había nada de ruedas en toda la Isla, ni aun carretas, salvo algún carretón que otro, porque los arrastres se hacían en corsas, y eso en Las Palmas solamente, donde lo permitían lo llano de sus calles. Había, sin embargo, el coche condal, antiguo armatoste que databa de la fundación del condado, de muelles duros que hacían saltar en sus asientos y dar con la cabeza en el techo del cierre a toda la aristocrática familia, cuando emprendían sus viajes a sus posesiones de Juan Grande y Maspalomas. Era un acontecimiento que se preparaba, lo menos con un mes de antelación, empleando las mesnadas de la Casa en limpiar y habilitar el camino; operación que empezaba en las afueras de la ciudad y terminaba en aquellas hiperbólicas regiones. Salía al fin de su cochera el fragatón y el gentío que llenaba la calle de los Canónigos no era menos numeroso que el que concurría a la fiesta de San Pedro Mártir. Existía, además, carcomiéndose en las cocheras de

65.—AGUSTIN MILLARES TORRES: *Anales de las Islas Canarias* (Ms.), tomo VII, fol. 15. (Museo Canario).

GREGORIO CHIL Y NARANJO: *Estudios climatológicos de las Islas Canarias* (Ms.), 2 - II - A - 2, p. 475. (Museo Canario).

ANTONIO RUMEU DE ARMAS: *La inoculación y la vacunación antivariólica en España* (Valencia, 1940), p. 52.

palacio, otro que perteneció al obispo Verdugo, que su sucesor, el santo señor Codina, héroe en el cólera morbo del año anterior, no quiso nunca usar en su humildad y sencillez características, a pesar de su avanzada edad y sus piernas enfermas...» (66).

Así, con esta parvedad, comenzaba y concluía la matrícula de los coches que por la ciudad rodaban: ¡dos en total! Unos años después hicieron su aparición los primeros carros; ya en 1860 los periódicos hablan de ellos como de algo que empieza a ser común en la vida cotidiana y de las consecuencias que su circulación provoca: «Ahora —comenta *El Omnibus*— que van a dar principio los días de buen tiempo recordamos al Ayuntamiento la composición de las calles de la ciudad. Nunca las hemos visto en un estado más deplorable. Aunque desde luego convenimos que esto es principalmente efecto de la introducción de los carros y del aumento que han tenido en los dos últimos años, sin embargo esto no debe ser una razón para abandonarlas, sino, por el contrario, multiplicar aquellas composiciones y remediar un mal que se repite con tanta frecuencia». Dos meses después, en mayo, insiste nuevamente el periódico en parecidos términos: «El aumento de nuestro comercio e industria, así interior como exterior; la ventajosa introducción de los carros y carretas para el tráfico del muelle y necesidades de la población, han contribuido de una manera desastrosa a destruir su empedrado, no construido para sostener aquel peso, y a romper las baldosas...» (67).

No pensemos, equivocadamente, que su número fuera desde el principio elevado, bajo la influencia de los *destrozos* denunciados por la Prensa; la penetración fue muy lenta, veámoslo: por una R.O. de 19 de septiembre de 1860 —publicada en el número 128 del *Boletín de la Provincia*— se dispuso que en todos los pueblos se formara un registro de los carros, carretas y cualquier otro vehículo de la misma clase que hubiera en los mismos, con-

66.—JULIAN CIRILO MORENO: *Cosas de antaño. Menudencias históricas de la División de 1852* (Las Palmas, 1914), p. 7

67.—*El Omnibus*, núm. 476 de 14 de marzo de 1860 y 493 de 16 de mayo del mismo año.

signando el nombre de sus dueños y el número de orden que les correspondan; cada carromato debería llevar, en adelante, un tarjetón con el nombre del pueblo donde figura registrado y el número que se le asignó.

Este es el primer censo que hemos encontrado en el Archivo del Ayuntamiento de Las Palmas (68); lo firma el alcalde don Antonio López Botas y en él se registran veintiocho carretas número —como decíamos antes— exiguo para causar tantos daños en el empedrado de las calles:

<i>CIUDAD DE LAS PALMAS</i>		
<i>Registro de los carros, carretas y demás vehículos de la misma clase que hay en esta Ciudad, con expresión de sus dueños y número que marca cada uno de dichos vehículos.</i>		
<i>NOMBRE</i>	<i>Clase y núm. de los vehículos que tienen</i>	<i>Numeración que los marca</i>
La fábrica de la Santa Iglesia Catedral	dos carretas	1 y 2
Obras Públicas	seis carretas	3, 4, 5, 6, 7, 8
Don Manuel Torres	doce carretas	9 al 20
D. Agustín del Castillo, conde de Vega Grande	una carreta	21
Señores Massieu Hermanos y Compañía	dos carretas	22 - 23
D. Juan-José Samper	dos carretas	24 - 25
D. Juan Sánchez Martín	tres carretas	26 - 27 - 28

Ciudad de Las Palmas, 28 de diciembre de 1861

Antonio López Botas

Para actualizar el censo anterior expidió López Botas, cuatro años después, un decreto conminatorio que, seguramente, le qui-

68.—ARCHIVO DEL ECXMO. AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS. Legajo 1 de la sección *Orden Público*, expediente número 93: *Sobre el número de carros y carretas que transitan esta ciudad.*

taría el sueño al sargento Martínez, encargado de cumplirlo; su resultado no alteró, a pesar del tiempo transcurrido, la cifra del primero. La orden está concebida en estos términos enérgicos: «Habiéndose aumentado el número de carretas en esta jurisdicción municipal y dejado de usar algunas de las ya registradas el número correspondiente, proceda el sargento de la Guardia Municipal inmediatamente, y de modo que quede cumplido en el término de tres días, a hacer renovar la numeración de las carretas ya inscritas y a hacer poner los números de las que no lo hayan sido, todo a costa de los respectivos dueños, sin excusa alguna y sin que por nada deje de quedar cumplido este servicio dentro del breve plazo señalado y bajo la multa de cien reales al mismo sargento si no lo cumpliese, y cumplido dé cuenta, así como de cualquier inconveniente o resistencia que se le oponga al cumplimiento; intime el propio sargento a todos los dueños de carretas, dentro del mismo plazo, que cumplan bajo la multa de veinte a cien reales, según la reincidencia, con no usar las mismas después de las Oraciones sin llevar en la carreta, o por el conductor, la correspondiente luz; que no carguen más peso que el señalado (doce quintales forfolinos, igual a 552 kilogramos);... que el conductor lleve siempre la bestia de diestro y que no deje nunca la carreta sola, ni la pare, sin absoluta necesidad, en puntos en que impida el libre tránsito, o cause cualquier molestia a los vecinos o transeúntes... Las Palmas, Enero 24 de 1865» (69).

De los datos recogidos por el sargento Martínez —que se apresuró a entregar dentro del plazo— resultan las siguientes alteraciones: las dos carretas catedralicias pasan a nombre del contratista don Esteban de la Torre; el conde de la Vega Grande manifiesta que la registrada a su nombre la tiene inactiva y la da de baja; los hermanos Massieu han trasladado las dos suyas a Telde y causan baja; en cambio, para compensar, aparece un don Jaime Vila declarando sus vehículos.

Pero pasemos de la vulgar y prosaica carreta al coche señorial. El diligente municipal Martínez hizo también, en 1865, el pri-

69.—*Ibidem*, fol. 3.

mer censo de carruajes de Las Palmas, tanto de recreo como de transporte de viajeros; se lo agradecemos, porque gracias a él se conocen hoy los nombres de los pioneros de la velocidad, de aquellos que engrosaron, en la primera hora, la incontenible catarata de la rueda, que en nuestros días todo lo invade.

El censo lo integran, como veremos seguidamente, veintidós carretelas, cinco birlochos, siete ómnibus, el coche del obispo y setenta y cuatro caballerías mayores.

Las carretelas tenían cuatro asientos, caja poco profunda, portezuelas laterales y capota plegable. El birlocho, también de cuatro plazas, era más ligero; carecía de capota y de puertas. Los ómnibus de esta época sólo transportaban seis u ocho viajeros y el más largo de ellos no pasaba del metro y medio, pero de los *colectivos* hablaremos más adelante. (*Véase en la siguiente página el censo de carruajes y animales de tiro en 1865*).

No nos sumemos a los exagerados de entonces. A la vista de este registro el número de coches suntuarios y de transporte de viajeros no era, en verdad, crecido; pero como la ciudad era pequeña, si salían todos a la calle a una misma hora el tráfico se complicaba grandemente. Otro problema surgió con la avalancha relativa de coches: ¿dónde se encerraban? Las puertas de las casas canarias no fueron proyectadas para este menester y se hizo preciso habilitarlas urgentemente. Entraron en actividad los albañiles y, como no, los periodistas también. Los primeros, con picaretas y escoplos, agrandaban huecos; los otros, con la pluma, censuraban los adefesios impuestos por la moda. «Es grande —decían— la profusión de puertas cocheras que se abren en las plazas, calles principales y secundarias de esta población; pudiendo asegurarse que no hay sitio, por importante que sea, en que no vayan a ofrecerse a nuestra vista esas puertas repugnantes, monstruosas, de forma cuadrada, llamadas *cocheras*. Estamos en la época de la *cochera-manía...*» (71).

Los propietarios de estos coches, si deseaban dar un paseo en ellos, no tenían muchas rutas donde elegir; la Prensa señala

71 —*El País*, núm. 181 de 2 de diciembre de 1864.

NOTA del número de carruajes y de caballos y mulas de tiro que existen en esta Ciudad en esta fecha, con expresión de sus dueños, todo según noticias adquiridas por el Sargento de la Guardia Municipal.

Número de carruajes	Número de caballerías	Nombre de sus dueños
1 coche	2 mulas	Excmo. e Ilmo. Señor Obispo
2 carretelas	4 caballos	Excmo. Sr. Conde de la Vega Grande
1 »	1 »	D. Fernando del Castillo Westerling
1 »	4 »	D. José de la Rocha
1 »	1 »	D. José Quintana
1 »	2 »	D. Agustín Manrique
1 »	2 »	D. Juan de León
1 »	2 »	D. Cristóbal del Castillo
1 »	3 »	D. Antonio López Botas
2 { 1 ómnibus	5 »	D. Marcial Delgado
1 birlocho		
7 { 2 carretelas	24 entre	La Empresa <i>La Primera</i> , su represen-
5 ómnibus	caballos	tante don Tomás Quintana
1 carretela	y mulas	
1 »	2 caballos	D. Juan Ripoché
1 birlocho	2 »	D. Agustín Penichet
1 »	2 »	D. Antonio del Castillo
2 carretelas	1 »	D. Esteban Avellaneda
1 »	3 »	D. Miguel Ripoché
1 »	1 »	D. Miguel Ruano
1 »	2 »	D. Nicolás Avilés
1 »	2 »	D. Tomás Miller
2 »	2 »	D. Domingo Pérez Galdós
1 »	1 »	D. Hermenegildo Hurtado
1 ómnibus	2 »	D. Rafael Massieu
1 birlocho	1 »	Doña Fermina Falcón
1 »	1 »	D. Nicolás Massieu
1 carretela	2 »	D. Pedro Suárez
<i>Resultan 35 carruajes y 74 caballerías mayores.</i>		
<i>Las Palmas 7 de Febrero de 1865</i>		
<i>Melián, Sct.</i>		<i>(70)</i>

el *pequeño inconveniente*: «La manía de los carruajes está ahora en irresistible *crescendo*. No censuremos este lujo, porque sinceramente será el único medio de que nuestros caminos vecinales se mejoren y que las carreteras se concluyan. Exhortamos, pues, a los dueños de carruajes piensen seriamente en el modo de utilizar este medio de locomoción, tan cómodo y expedito, arreglándolo de modo que los viajes no se concreten al Puerto y a Tafira, porque para eso no merece la pena de hacer tanto ruido» (72).

Las excursiones al Puerto de la Luz, para tomar allí un sabroso caldo de pescado, constituían la diversión máxima. Los que no contaban con coche propio —que eran los más— podían ir en la tartana de *Buamena*, única que entonces existía y con dos fiscas por persona —sesenta céntimos— pagaban el viaje de ida y vuelta (73).

Otro paseo muy sugestivo consistía en ir a tomar un vaso de leche recién ordeñada fuera de la portada de Triana; el único inconveniente era el madrugón, que restaba encantos a la aventura. El anuncio aparecido en la Prensa es comparable con los que publican hoy las agencias de viajes: «El día 8 del presente mes —enero de 1865— se empezará a expender leche de vacas en la hacienda de Molinos de Viento, barrio de los Arenales. Desde el amanecer hasta las ocho de la mañana se hallará a la entrada del Camino Nuevo un carruaje dispuesto a conducir las personas que quieran aprovechar la oportunidad. El vaso de leche y la conducción y vuelta en el carruaje sólo costará un real vellón y 24 céntimos. Las personas que concurran a pie pagarán la leche que tomen al precio de costumbre» (74)

Esta era la cara optimista de la vida rodada, pero es necesario examinar la otra, la desagradable, la que se refiere a los accidentes y a los impuestos. El primer accidente mortal ocurrió en 1861: iba conduciendo un coche por el camino viejo de Tafira don Fortu-

72.—*El Omnibus*, núm. 728 de 30 de agosto de 1862.

73.—JULIAN CIRILO MORENO: *De los Puertos de la Luz y de Las Palmas y otras historias* (Las Palmas 1947), p. 46.

74.—*El País*, núm. 191 de 6 de enero de 1865.

nato de la Cueva, comandante del Castillo de San Francisco del Rey, y, a pesar de su nombre, tuvo la poca fortuna de que volcara el vehículo; al caer quedó debajo y se produjo tan graves heridas que falleció a los pocos días (75).

El segundo accidente importante ocurrió unos años después y la consternación fue grande en la ciudad por la persona que resultó lesionada. Se trataba del impresor de *El Omnibus* y de *La Correspondencia*, y de este último tomamos la noticia: «Al regresar del Puerto de la Luz, en la noche del Viernes Santo, varias personas que pasaron el día en aquel ameno sitio, hubo de faltar al carro que los conducía la chaveta del engaste de una de las ruedas, la cual, al desprenderse de su sitio, saltó con tal violencia que rompió el madero que apoya la retenida ocasionando la caída del carro. A consecuencia del choque, don Isidro Miranda, dueño de la imprenta donde se publica este periódico, resultó con un pie materialmente machacado, siendo necesario el amputárselo. La intervención la hizo el doctor don Andrés Navarro asistido de otros cuatro facultativos» (76).

No es necesario, ni materialmente posible, el mencionar tan sólo los nombres de las víctimas que la rueda ha causado en la Isla. Su número va siendo tan crecido, por desgracia, que pronto la epidemia de cólera —la mayor calamidad padecida en Gran Canaria— quedará en este aspecto en segundo lugar.

La otra quiebra de los coches eran los impuestos, moderados es verdad, pero impuestos al fin y como tales molestosos. La ley de presupuestos de 29 de junio de 1867 creó el impuesto sobre los carruajes y caballerías destinadas al recreo y comodidad de sus dueños; fue suprimido por la de 1 de julio de 1869 y vuelto a restablecer por decreto de 2 de octubre de 1873. La ley de presupuestos de 11 de julio de 1877 autorizó su exacción por los Ayuntamientos como recurso municipal. La cuantía inicial era la siguiente: las caballerías de regalo, no destinadas a tiro, pagaban en Madrid 10 escudos (77); en Sevilla, Cádiz, Barcelona, Málaga y Valen-

75.—*El Omnibus*, núm. 620 de 10 de agosto de 1861.

76.—*La Correspondencia*, núm. 204 de 18 de abril de 1879.

77.—El escudo equivale a 2 pesetas 59 céntimos.

cia, 8; en las demás capitales de provincia, puertos habilitados y poblaciones de más de quince mil habitantes, 6; y en los demás pueblos, 3.

Los carruajes de lujo de dos ruedas pagaban, según pertenecieran a la primera, segunda, tercera o cuarta clase, 16, 12, 8 y 4 escudos. Los de cuatro ruedas, concurriendo las mismas circunstancias, 20, 16, 12, y 8 escudos. Las tartanas, carros y demás vehículos análogos pagaban, los de dos ruedas 10, 6, 4 y 3'50; los de cuatro ruedas, 12, 8, 6 y 4 escudos.

V

COCHES DE SERVICIO PUBLICO

Pronto empezaron los canarios a arregostarse a la rueda; los remilgos de la primera hora quedaron olvidados ante la comodidad que significaba el transporte sin fatiga. Desde entonces el isleño, que siempre había sido un gran andarín, comenzó a no utilizar con tanta frecuencia sus piernas.

DILIGENCIAS A TELDE

En 1860, el gran impulsor del adelanto de la Isla que fue *El Omnibus*, lanzó la idea de establecer coches de servicio público para el transporte de viajeros de Las Palmas a Telde. Al comentar la construcción del puente de Telde escribe: «A esta mejora seguirá indudablemente el establecimiento de coches-diligencias que, según las necesidades de las dos ciudades, se establecerán inmediatamente produciendo este cambio mutuo de intereses y esta facilidad de comunicaciones un aumento de riqueza, de bienestar y de prosperidad que llevará consigo el desarrollo de la industria, del comercio y de la agricultura...» (78).

Posteriormente y en varias ocasiones, insiste sobre el tema con ánimo, sin duda, de estimular la iniciativa de los aplanados isleños que, quizá, no vieran del todo claro el rendimiento económico que proporcionaría esta novedad: «Sabemos que se trata de formar en esta ciudad una compañía para establecer ómnibus o carruajes públicos tan pronto estén concluídos los trozos de carreteras de esta ciudad a Telde y a Arucas. La misma compañía

78.—*El Omnibus*, núm. 540 de 27 de octubre de 1860.

parece que tendrá también carruajes para el Puerto y el Monte en todos los días festivos, por ahora, hasta que pueda establecerlos en días fijos. Mucho celebramos que se lleve a cabo esta mejora, de la cual nunca habíamos dudado, siempre que tuviésemos caminos» (79).

Los vehementes deseos del periodista no eran correspondidos por los servicios de Obras Públicas, que marchaban a paso de tortuga; hasta el mes de julio de 1863 no quedó perforado el túnel de la Marfea y, por lo tanto, expedito el camino a Telde. Unos meses antes se volvía a escribir: «Hemos oído que se trata de establecer una empresa de carruajes que haga el servicio entre esta ciudad y Telde, tan pronto como se termine la carretera que ha de unir los mencionados pueblos; prestándolo mientras con el Puerto, Tafira y Monte Lentiscal» (80).

Tarde, pero al fin llegó el día tan deseado; el 31 de enero de 1864 comenzaron a rodar por la carretera del Sur los primeros carromatos de alquiler que enlazarían Las Palmas con Telde. En un anuncio aparecido en *El Omnibus* se informa al público del acontecimiento: «Desde mañana quedará establecido un servicio de coches-ómnibus entre esta ciudad y la de Telde. Las salidas de esta ciudad son: los domingos, a las 8 de la mañana y los lunes, martes, miércoles, jueves y viernes, a las 4 de la tarde. Las salidas de Telde son: los martes, miércoles, jueves y viernes, a las 8 de la mañana y los sábados y domingos a las 4 de la tarde» (81).

En otro, publicado en *El País*, se fijan los puntos de partida de las expediciones: la esquina del Hospital, en Las Palmas y la plaza de San Juan, en Telde; y se advierte al público que «las personas que no se hallen en dichos sitios a la hora señalada, pierden el valor del billete. Los billetes se despachan en esta ciudad, plaza del Pilar Nuevo, establecimiento de don Domingo Caballero; y en la de Telde, calle Real, establecimiento de don Antonio Car-

79.—*El Omnibus*, núm. 603 de 12 de junio de 1861.

80.—*El Omnibus*, núm. 784 de 18 de marzo de 1863.

81.—*El Omnibus*, núm. 874 de 30 de enero de 1864.

los. Precios del billete: asientos interiores, 6 rvn; exteriores, 5 rvn» (82).

La primera empresa no hizo sino romper el fuego, vivir dos meses la aventura del transporte y desaparecer, dejando, eso sí, la huella indeleble de las llantas de sus coches sobre nuestros caminos; otra tomó las riendas, se hizo cargo de los viajeros y continuó flotando en el aire la nube de polvo que el trotecillo de las bestias levantaba. La partida de defunción está concebida en estos términos: «Ha cesado en sus viajes de la ciudad de Telde a la de Las Palmas y viceversa, la compañía que primeramente se organizó con este objeto, por haber enajenado sus coches y bestias a la de *Diligencias* últimamente formada...» (83).

Don Nicolás Massieu aparece como dueño de la flota de diligencias denominada *La Primera*, que continuó transportando pasajeros por la carretera del Sur. Ya hemos visto en el capítulo anterior que esta empresa tenía registrados en el Ayuntamiento de Las Palmas cinco ómnibus, dos carretelas y veinticuatro bestias de tiro, entre caballos y mulas. Pronto la demanda de plazas fue superior a la capacidad de los vehículos y al número de expediciones, y comenzaron los abusos; se vendían más billetes que asientos y algún viajero se quedaba en tierra con una rabieta mayúscula, entretenido en mesarse la barba.

Algo de esto le sucedió a don Antonio Calimano; adquirió un billete con la debida *oportunidad* para la expedición que salía de Telde a las ocho de la mañana del 18 de septiembre de 1865 y cuando fue a tomar asiento comprobó, con gran disgusto, que ya estaban estibados nueve pasajeros en un coche que sólo hacía ocho. No perdió el tiempo don Antonio en tirarse de los pelos sino que le alquiló a un tal José Francés su charabán y en él vino a la ciudad. Al llegar pagó religiosamente el viaje y, precavido que era, obtuvo un resguardo redactado así: «Recibí de don Antonio Calimano ochenta reales vn. por un viaje extraordinario, en este día, de mi coche; cuyo viaje lo hace de Telde a Las Palmas

82.—*El País*, núm. 95 de 29 de enero de 1864.

83.—*El País*, núm. 114 de 12 de abril de 1864.

por haberlo dejado el coche de la empresa *La Primera*. Y para su resguardo le firmo éste en Telde...» Con el billete de la diligencia y el recibo de Francés, bien pertrechado de pruebas, se fue al Ayuntamiento, denunció el hecho y pidió el reintegro de los ochenta rvn.

El señor Massieu, que no deseaba complicaciones, se apresuró a depositar la cantidad reclamada por Calimano, pero... formula una reconvencción: don Antonio no hizo completamente solo el viaje; con él vino su padre don Domingo y, por lo tanto, la empresa solo debe pagar 40 rvn. Al ver el atestado, el alcalde López Botas decreta: «...averiguar si es cierto que en el carruaje alquilado por don Antonio Calimano vino también su padre don Domingo, en cuyo caso sólo entregará a aquél 40 rvn. y habiendo venido solo, los 80 reales» (84). Para terminar: como en el coche viajaban dos personas, don Antonio no cobró nada más que la mitad de lo que reclamaba.

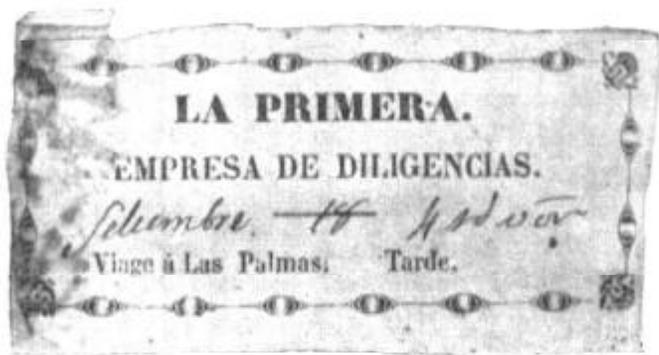
Gracias a este expediente, hijo de la calentura del señor Calimano, se conserva un billete —venerable reliquia— de los que entregaba a los viajeros la primera línea regular de coches de Gran Canaria.

MONSIEUR LUSTRE

A los dos meses de estar la flamante empresa de don Nicolás Massieu, *La Primera*, dedicada a la novísima actividad del transporte colectivo de viajeros en la ruta Las Palmas-Telde, le surgió un peligroso competidor, temible por tratarse de persona que, en poco tiempo, se había hecho muy popular en la ciudad; nos referimos a *monsieur* Hipólito Lustré, que inauguró su servicio en febrero de 1864.

Vale la pena que nos detengamos unos momentos para repasar algunas noticias sobre Mr. Lustré. En julio de 1863 arribó a Las Palmas, al frente de su *troupe* ecuestre y gimnástica, Carlos Lustré; de ella formaban parte la esposa, los hijos, los hermanos y

84 —ARCHIVO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS. *Indeterminados*. Legajo único. Año 1865.



Un billete —reproducido a su tamaño— de los que entregaba a los viajeros la primera empresa de diligencias de Gran Canaria. Fue expedido el 18 de septiembre de 1865.

algunos otros artistas ajenos a la familia. No ha sido posible averiguar si Hipólito era hijo o hermano de *monsieur* Carlos, el director; lo más seguro es que fueran hermanos, ya que *monsieur* Carlos, por los peligrosos ejercicios que practicaba en la pista, debía ser hombre joven.

La Prensa local no fue avara en elogios al reseñar la función inaugural: «Con intención no habíamos siquiera anunciado en nuestro periódico la llegada a esta ciudad de la compañía ecuestre y gimnástica de Mr. Lustré. Esperábamos se anunciase y se diese a conocer por sí misma con la inauguración de sus trabajos. Así lo hizo en la noche del 22 de los corrientes, —julio de 1863— en que el Sr. Lustré se dignó favorecernos con su primera función y en la que se vio también favorecido por un numeroso público que no le escaseó mercedísimos y repetidos aplausos. Los elogios que al Sr. Lustré y a los demás individuos de la compañía tributamos, no los deberán a nosotros sino a sí mismos... Mr. Lustré consiguió admirarnos con su *fantasía sobre un caballo en pelo*, principalmente en la dificultosa suerte del anca, en que arrancó nutridos y espontáneos aplausos, que se repitieron al presentarse sobre el hermoso caballo *Garibaldi*, que pudo muy bien enseñar a llevar el compás de una polka a la banda de música. Es un caballo verdaderamenteailable. *El volteo de Cupido*, por *madame* Adelaida Lustré sobre un caballo a toda carrera, ejecutado con agilidad y limpieza, la mereció entusiastas aplausos, con especialidad en el lindo *paso indio* a dos con Mr. Lustré, en que ambos estuvieron a la altura de tan peligroso ejercicio, y con el cual terminó la función» (85).

El vecindario de Las Palmas estaba deslumbrado con los brinco, saltos y carreras de los artistas; algunos de ellos, que se dieron cuenta de que habían caído en gracia, quisieron aprovechar las horas libres visitando al comercio y explotando la candidez de los hijos de Mercurio con habilidosos timos. Lustré pudo atajar a tiempo la viveza de sus subordinados con la publicación de este «*Aviso al Comercio*: habiendo llegado a noticia de Mr. Carlos

85.—*El País*, núm. 41 de 24 de julio de 1863.

Lustré que varios individuos se han acercado a algunas casas de comercio de esta ciudad, de donde han tomado efectos valiéndose de su nombre, hace presente a todos los señores comerciantes que bajo ningún pretexto, no interviniendo su firma, entreguen géneros ni efectos de ninguna clase, a fin de evitarles los perjuicios que son consiguientes a semejante estafa» (86).

El director Lustré hizo viaje a Francia en noviembre de 1863 para contratar nuevos artistas; el resto de la compañía permaneció en Las Palmas entreteniéndolo a un público que ya estaba saturado de novenas y sermones. Como *madame* Adelaida le tiraba mucho regresó pronto, al siguiente mes, e inmediatamente marcha la reforzada *troupe* para la isla de la Madera (87) Uno de ellos no embarca, es Hipólito; se queda en la ciudad planeando, sin duda, el negocio de las diligencias. Experto en caballos y seguramente con algún carromato de los que siempre han usado estos gimnastas para ir de feria en feria, decidió cambiar la pista del circo por los jóvenes y recién estrenados caminos de Gran Canaria. «Una nueva línea de carruajes —escribe *El País*— se ha establecido entre esta ciudad y la de Telde Mr. Hipólito Lustré, que es el nuevo empresario, ofrece sus servicios al público. Mucho nos place ese movimiento y animación que hoy notamos en nuestra población y que seguirá en aumento cuando se concluya la carretera del Norte de la Isla» (88).

Al repasar las colecciones de periódicos de la época nos encontramos con frecuencia anuncios de los coches de Hipólito Lustré; se ve que tenía fe en la eficacia de la publicidad. Uno de ellos dice: «Tren de carruajes de Mr. Hipólito Lustré. Salida diaria Desde Los Llanos de Telde a las 7 de la mañana; de esta ciudad a las 4 $\frac{1}{2}$ de la tarde. Despacho de billetes: en el primer punto, casa de don José María Naranjo, plaza de Los Llanos; en esta ciudad, en el parador, calle del Espíritu Santo.» Otro: «Se alquila para cualquier punto un coche cómodo y de capacidad. Los precios fijados

86.—*El País*, núm. 55 de 11 de septiembre de 1863.

87.—*El País*, núms. 72, 82 y 98 de 10 de noviembre y 15 de diciembre de 1863 y 12 de febrero de 1864.

88.—*El País*, núm. 100 de 19 de febrero de 1864.

son módicos. Su dueño, Mr. Hipólito Lustré, calle del Espiritu Santo» (89).

Unos dos años estuvo completamente sólo Hipólito dirigiendo el negocio cocheril; así se deduce, al menos, de los textos de sus anuncios. Pero la cosa cambia en 1866; al regresar la compañía, o parte de ella, de su *tournee* por la isla de la Madera decidió otro Lustré —¿Carlos, acaso?— asociarse con su hermano. El público fue informado, sin la menor tardanza, del pacto: «Nueva empresa de carruajes. Los *Hermanos Lustré* han establecido esta nueva empresa, garantizando su servicio a comodidad de los viajeros y a equitativos precios convencionales. Para más seguridad de las personas que deseen favorecerles, serán ellos mismos los conductores. La cochera se halla establecida en la calle de la Carnicería, Corral del Concejo» (90).

No era fácil que Lustré olvidara su dinámico pasado; el circo había significado mucho para él y alguna que otra vez dejaba, momentáneamente, las riendas de la diligencia y corría a la añorada pista. En 1868 se celebró en nuestro teatro una función a beneficio de la actriz dramática Eloísa Rico de Rossi y en ella colaboró Hipólito ejecutando varios juegos gimnásticos en obsequio de la homenajeada (91). Otra vez participa al público «que se propone enseñar caballos y potros y quitarles los resabios que tengan, tanto para montar como para coches, al gusto de sus dueños» (92). Si habían logrado —él y su hermano— que *Garibaldi* bailara una polka no les sería difícil conseguir el amansarlos para tiro o para cabalgar en ellos.

Con posterioridad extiende su modesta red de transportes por las carreteras del Centro y del Norte, de que se hablará seguidamente; luego pasa a dirigir una nueva empresa, denominada

89.—*El País*, núm. 114 de 12 de abril de 1864 y *El Omnibus*, núm. 891 de 6 de abril de 1864.

90.—*El País*, núms. 278 y 318 de 14 de noviembre de 1865 y 10 de abril de 1886.

91.—*El País*, núm. 585 de 27 de noviembre de 1868.

92.—*El País*, núm. 312 de 16 de marzo de 1866.

La Marina, de la que se despidió en 1869, publicando con tal motivo el siguiente «Aviso al público: Mr. Lustré hace presente al público que se ha separado de la empresa de carruajes *La Marina*, que se hallaba a su cargo, aprovechando esta oportunidad para demostrar su reconocimiento por los favores que le dispensó durante el tiempo que estuvo al frente de dicha empresa» (93).

Y ya no sabemos nada más de Lustré. Ni Hipólito ni su hermano vuelven a dar señales de vida; quizá marcharan a continuar corriendo por los caminos de Francia...

COCHES A BACHICAO

Las ruedas de los coches iban siguiendo los pasos, muy de cerca, a los sufridos peones que a fuerza de pico, labraban la carretera del Norte de Gran Canaria. Dos grandes obstáculos frenaban la obra: la perforación del túnel (94) y la construcción del puente de Tenoya (95). Pero mientras se vencían tales dificultades las diligencias comenzaron a prestar servicio hasta donde lo permitía el suelo; Bachicao fue el lugar elegido —por su proximidad al túnel— para establecer un parador, que sirviera de estación terminal y punto de partida para la nueva línea. A él llegaban, en sus caballerías, los vecinos de todo el Norte a tomar el coche que les conduciría a la ciudad y allí quedaban las bestias, aguardando su regreso, para retornar en ellas a los pagos y caseríos.

Los carruajes de Massieu, que ya conocemos, iniciaron el transporte público, organizado de la siguiente forma: «La empresa denominada *La Primera* ha establecido, desde el 13 de marzo, —1865— una diligencia diaria de ida y vuelta desde esta ciudad a Bachicao. En este último punto se han fabricado cuadras aparentes y hay personas de entera confianza que se harán cargo

93.—*El País*, núm. 667 de 17 de septiembre de 1869.

94.—Las obras del túnel de Tenoya comenzaron el 15 de febrero de 1864.
Vide: *El País*, núm. 100 de 19 de febrero de 1864.

95.—El puente de Tenoya se concluyó en 1869. Vide: *El País*, núm. 594 de 29 de diciembre de 1868.

de las bestias que los pasajeros que vengan del interior de la isla depositen allí hasta su retorno, suministrándoles durante este tiempo las raciones y todo el cuidado que exijan, mediante el abono legítimo de su coste. La diligencia queda establecida, por ahora, de la manera siguiente: salida de Bachicao, a las 8 de la mañana; salida de Las Palmas, a las 4 de la tarde. Los billetes de ida se despachan en el parador de esta ciudad; los de venida, en el de Bachicao. Su precio: 5 reales vellón» (96).

También aquí, en la ruta norteña, los hermanos Lustré copiaron a Massieu, como ya había sucedido en la de Telde y lanzaron sus carrmatos a Bachicao; pero en vez de ser el servicio diario, como lo tenía establecido *La Primera*, sólo era los lunes, miércoles y sábados; el recorrido lo efectuaban a la inversa; salían los coches del Corral del Concejo a las 7 de la mañana y regresaban de Bachicao a las 5 de la tarde (97).

En 1869, sin estar aún terminada la carretera hasta el mismo pueblo de Arucas —pero sí el túnel y el puente de Tenoya— comenzaron algunos vehículos a aventurarse por los caminos de herradura, remendados con urgencia, llegándose a establecer un servicio regular; los aruquenses ya no podían esperar a que Obras Públicas concluyera la vía; deseaban, pedían el coche aunque el zangoloteo fuera espantoso a causa del desigual empedrado del piso. La proeza no la podían llevar a cabo sino unos auténticos gimnastas como los Lustré. Para vencer el cúmulo de dificultades que a cada paso se presentaban era preciso el don del equilibrio que ellos solos poseían gracias a su larga vida circense. En esta ocasión, *La Primera* quedó rezagada; Massieu, caballero de Vegueta, no estaba para esos trotes. El *aviso* que se publicó fue lacónico, pero no suscita la menor duda: «Sale todos los días, a las 7 de la mañana, de Arucas para Las Palmas un coche de la empresa *La Marina*, bajo la dirección de Mr. Lustré y de Las Pal-

96.—*El Omnibus*, núm. 993 de 1 de abril de 1865.

97.—*El País*, núm. 322 de 24 de abril de 1866.

mas para Arucas a la 4 de la tarde» (98).

Arucas comenzó a soñar —y hasta a delirar— con los coches; allí se hacían proyectos y se trazaban planes que quedaban en nada; pero que nos dan la medida de la inquietud de un pueblo deseoso de un rápido maridaje con el progreso. Ya en los años de 1863-1864, dos lustros antes de que la carretera llegara a la villa, pensaban en construir un parador y organizar empresa de transportes; veamos los comentarios de la Prensa. «Se dice que varios vecinos de la villa de Arucas, comprendiendo al fin las ventajas que ha de reportar a dicho pueblo la carretera que ha de ponerlo en inmediata comunicación con la capital de la Isla y pueblos del Norte, han concebido el proyecto de formar una asociación para construir, por medio de acciones, un edificio que sirva de fonda y parador y con la localidad suficiente para instalar en él un casino y teatro. Dicha asociación hará venir del extranjero los coches y carros necesarios para el servicio de viajeros y conducción de frutos y demás efectos comerciales... La idea es buena, muy buena, quiera Dios que se lleve a efecto» (99). Esta otra es de un año después: «Con verdadera satisfacción hemos visto los planos, trazados por el señor ingeniero don Juan de León y Castillo, del parador de diligencias que don Germán Mujica trata de construir en la plaza de San Sebastián de la villa de Arucas, para servicio de la empresa de diligencias *La Primera*, últimamente establecida en esta ciudad y la cual comenzará a efectuar sus viajes periódicos entre aquella villa y esta población tan pronto como se termine la parte de carretera que se halla en construcción...» (100). El ingeniero León y Castillo perdió su tiempo trazando los planos del parador, pero tuvo la compensación, al menos, de ver

98.—*El País*, núm. 664 de 7 de septiembre de 1869.

Confirma esta noticia unas notas escritas por el gran conocedor de la historia de Arucas que fue don Pedro Marcelino Quintana y que debo a la amabilidad de su hermano don Jesús: «En 1869, concluído ya el túnel y siguiendo el antiguo sendero que nos unía con Las Palmas, llegó a Arucas el primer coche, en el que venían de excursión varios cómicos de una compañía que trabajaban en la capital referida».

99.—*El País*, núm. 40 de 21 de julio de 1863.

100.—*El País*, núm. 119 de 29 de abril de 1864.

convertida en realidad la magna obra de nuestro puerto...

EL OMNIBUS DE GALDOS

Consignemos antes que nada dos fechas: don Benito embarcó para la Península, a comenzar sus estudios de Derecho, el 9 de septiembre de 1862 (101); la primera línea de vehículos de servicio público Las Palmas-Telde fue establecida el 31 de septiembre de 1864. Dos años mediaron entre uno y otro suceso y, no obstante ello, se conserva un curioso dibujo de Galdós que representa una diligencia, cargada de viajeros y medio hundida en el mar, con un gran letrero en el lateral de la carrocería que dice: *Telde a la...* El dibujo fue hecho por el novelista durante sus años juveniles pasados en el colegio de San Agustín y forma parte de una extensa colección en la que satiriza el proyecto de construir un nuevo teatro —*Teatro Acuático*, como él le llama— a la orilla del mar, coliseo que más tarde llevaría su nombre.

Galdós pintó, desde luego, lo que aún no existía; es una muestra precoz de su gran imaginación. Además, los coches que vinieron después tampoco eran así de confortables y grandes; conocemos las dimensiones de los charabanes y en nada se asemejan al modelo galdosiano; como ejemplo citaremos algunas:

a) Empresa *La Primera*:

Coche n.º 8: largo: 1,32; ancho: 1,10; pasajeros: 8 incluido cochero.

Coche n.º 3: » 1,06; » 0,91; » 6 »
cochero.

b) Empresa de don Juan Bravo de Laguna:

Coche s/n: largo: 1,15; ancho: 0,96; pasajeros: 6 incluido cochero.

Coche » » 1,52; » 1,02; » 8 »
cochero.

101.—JOSE PEREZ VIDAL: *Galdós en Canarias* (Madrid, 1952) p. 132.

CLAUDIO DE LA TORRE: *Geografía y quimera* (Madrid, 1964) p. 239.

c) Empresa de don Antonio Calderín:

Coche s/n: largo: 1,50; ancho: 1,10, pasajeros: 8 incluido cochero.

Estas medidas se han tomado del reconocimiento de vehículos efectuado por el Ayuntamiento de Las Palmas para prohibir el excesivo número de pasajeros que habitualmente llevaban (102).

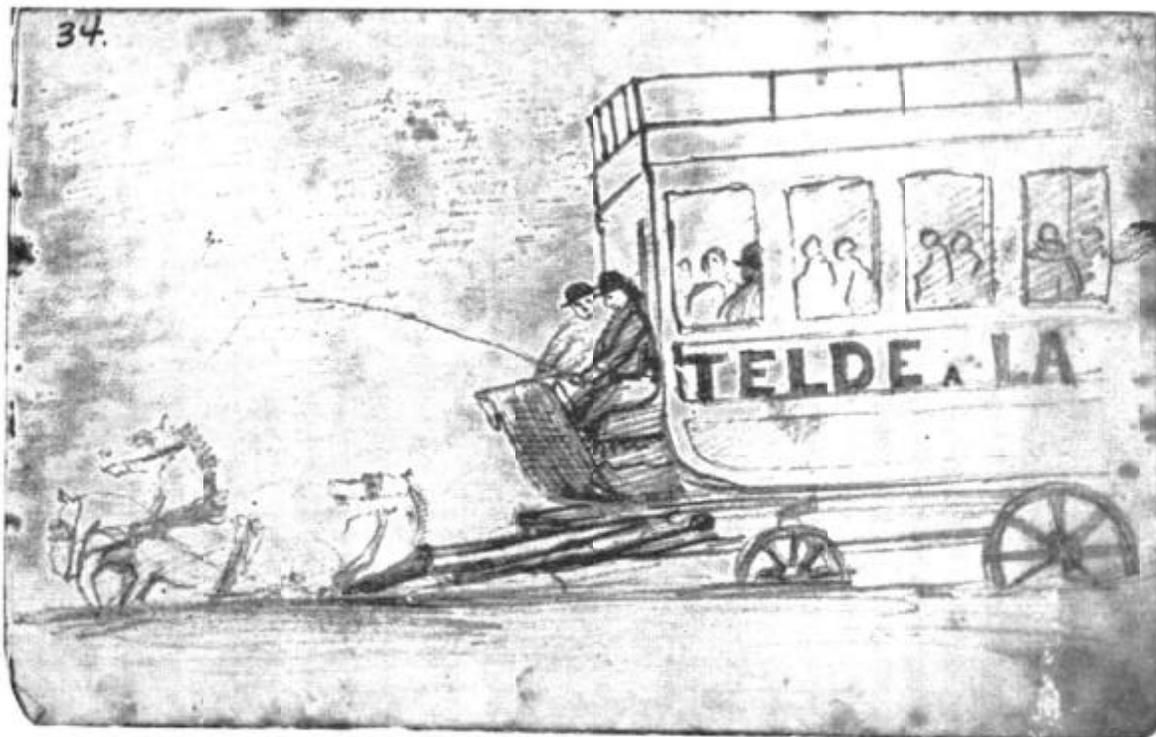
Debemos aclarar que a la ciudad llegaron en 1864 dos grandes ómnibus, capaces de transportar treinta pasajeros y que tendrían, por tanto, dimensiones parecidas al dibujado por don Benito. El periodista se quedó boquiabierto al contemplarlos: «Hemos tenido el gusto de ver los dos magníficos ómnibus que acaban de llegar de Londres en el vapor inglés *Amazon*, para el servicio de la empresa de diligencias *La Primera*. A lo sólido y perfecto de su construcción añaden la amplitud suficiente para contener treinta personas con toda comodidad. No podemos menos de tributar, a nombre del público, los merecidos elogios por el constante afán con que esta empresa procura poner entre nosotros este servicio a una altura mayor que a la que han llegado, hasta ahora, las de semejante índole» (103).

Estos coches, por su tamaño y peso, no pudieron circular por aquellas elementales carreteras, hechas con poquísimo dinero en un suelo tan accidentado como el de Gran Canaria, y seguramente, fueron reembarcados sin tardanza para algún otro lugar; lo cierto es que en los registros de carruajes de la época jamás nos hemos tropezado con mastodontes de esta clase. El coche de más capacidad no pasaba de once plazas y era tirado por tres caballerías.

Al hablar de *capacidad* nos referimos siempre a la autorizada legalmente, pero no a la habitual; por desgracia nunca sabía el sufrido viajero el número de personas que le acompañarían en el re-

102.—ARCHIVO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS. Legajo I de la sección *Orden Público*, expd. 44, fol. 3. Año 1867.

103.—*El País*, núm. 128 de 31 de mayo de 1864.



Dibujo satírico hecho por don Benito Pérez Galdós en sus años mozos; representa una diligencia avanzando por la orilla del mar y forma parte del álbum titulado: «Teatro acuático».

corrido; esto era un secreto celosamente guardado por el cochero: «Ni Hermman, ni Frizo, ni ningún prestidigitador de los hasta ahora conocidos aventajan en habilidad a nuestros cocheros. Su ingenio raya en lo increíble: en un coche de ocho personas —y eso no muy holgadas— colocan hasta *diez y ocho* pasajeros, proporcionando un espectáculo curioso e instructivo. Los agentes de la autoridad permanecen extasiados ante aquel racimo de cabezas humanas que salen por todos lados y se asombran de la poderosa fuerza de los ejes y muelles, que resisten tantos quintales de peso, y de la pasividad de los pobres caballos que, llenos de sudor y de espuma, aguantan el látigo y el palo del automedonte sin avanzar muchas veces un paso, sino por el contrario andando hacia atrás y arrodillándose humilde ante los golpes del conductor. Creíamos que existían reglamentos para regularizar el servicio de coches, pero sin duda debemos estar equivocados cuando sucede lo que nosotros consideramos un abuso punible, pero que se tolera y consiente por las Autoridades, que de seguro han debido presenciar lo mismo que presenciábamos nosotros» (104).

Ya hemos comprobado —para desgracia de nuestros abuelos— que ni el tamaño, ni la capacidad de los coches que rodaban por la Isla concuerdan con el dibujo galdosiano. Ahora resta apuntar que las formas de las carrocerías también discrepan de la trazada por el juvenil lápiz. A la comfortable caja, provista de ventanas, se opone esta dura e incómoda realidad: «Son vagonetas y furgones de equipaje, viejos y rudos, hechos de madera, con o sin pintura, dejados tal y como estaban desde que salieron del establecimiento que los construyó... Hay cuatro varillas de hierro delgadas y rectas al final de cada lado del vehículo, sobre el cual se extiende una lona, con rollos del mismo material que pueden bajarse a ambos lados, frente y parte posterior del carruaje. Estos son usados en caso de sol o lluvia y producen una corriente de aire perfecta...» (105). El conjunto se asemejaba a un ventorrillo de feria encaramado sobre una carreta...

104.—*La Localidad*, núm. 80 de 14 de octubre de 1880.

105.—OLIVIA M. STONE: *ob. cit.*, p. 201.

VI
TODO TRAI DO DE AFUERA...

Al iniciarse la introducción del coche en la Isla quedó patente la falta absoluta de los elementos más esenciales para lograr su propagación, su desarrollo. Se carecía de todo; en primer lugar, de la experiencia artesana en los oficios de carroceros y guarnicioneros y, también, de buenos animales de tiro. Por eso, las palabras obligadas eran: *tenemos que traerlo de afuera...*, de la Península o del extranjero; y de allí nos vino cuanto necesitábamos para empezar a rodar...

CARRUAJES

Un buen día los barcos de vela comenzaron a descargar algún que otro coche o carreta de las breves cubiertas; sus ruedas, con ganas de rodar después de una larga navegación, no sabían el poco halagüeño porvenir que les esperaba en nuestro agrio suelo. Los vehículos procedían, en ocasiones, de lejanos lugares y suponemos la expectación del vecindario al contemplarlos —nuevecitos— por las no anchas calles vegueteras.

Hojeando periódicos de la segunda mitad del siglo XIX, nos encontramos frecuentemente con anuncios como los que se transcriben a continuación, relativos a estas importaciones:

«El 19 de marzo de 1864 entró, procedente de Londres, la goleta inglesa *Azorian* conduciendo... cuatro carretas» (106).

106.—*El País*, núm. 110 de 29 de marzo de 1864

«El 9 de agosto entró, procedente de La Habana, la fragata *Cándida* conduciendo... un coche» (107).

* * *

«Se vende un coche inglés de cuatro ruedas y cuatro asientos. La persona que quiera comprarlo puede ocurrir a la calle Mayor de Triana núm. 46 donde podrá examinarlo y, al mismo tiempo, imponerse de su precio. También se venden arneses dobles» (108).

* * *

«Don Guillermo H. Dobney, en Santa Cruz de Tenerife, acaba de recibir coches de diferentes construcciones; los que deseen hacerse con un buen carruaje en comodidad, pueden avistarse con don Federico G. Manly, calle de Travieso, quien les manifestará los diseños y dará pormenores» (109).

* * *

«Se vende un hermoso coche para seis personas acabado de llegar de los Estados Unidos, su precio es equitativo. La persona que desee adquirirlo puede avistarse con don Manuel E. García, calle Mayor de Triana número 82» (110).

* * *

«Se vende un coche de dos ruedas, sistema inglés, de cuatro asientos y para tirar un solo caballo...» (111).

* * *

«Un coche de sólida construcción, elegante figura y comodidad para cuatro personas, se encuentra de venta por un precio muy

107.— *El País*, núm. 49 de 21 de agosto de 1863.

108.— *El País*, núm. 242 de 11 de julio de 1865.

109.— *El Omnibus*, núm. 1127 de 25 de julio de 1866.

110.— *El País*, núm. 482 de 26 de noviembre de 1867.

Sobre las clases de coches entonces más comunes, tanto en la Península como en el extranjero, pueden consultarse las siguientes obras, LUIS SOLER: *Historia del coche* (Madrid, 1952); OCTAVE UZANNE: *La locomotion a travers l'histoire et les moeurs* (París, 1900); MAURICE FABRE: *Historia de la locomoción terrestre* (Madrid, 1965).

111.— *La Localidad*, núm. 35 de 31 de enero de 1880.

moderado en el establecimiento de los señores López y Navarro» (112).

* * *

Pronto empezó el artesano insular, habilidoso y testarudo, a efectuar algún que otro arreglo en los carruajes importados, especialmente la sustitución de las lanzas, que se rompían con mucha frecuencia; la madera apropiada la encontraba en el comercio de don Manuel E. García, calle de Triana (113). Después ya se aventuró a mayores empresas, a construir en su totalidad coches y carretas, industria que adquirió regular desarrollo en Las Palmas. El maestro don Marcial Martín González, que tuvo su taller en el número 10 de la calle de Viera y Clavijo, fue quizá el de más renombre.

Los carpinteros canarios dedicados a la construcción de carruajes no fabricaban todos los tipos existentes en el mercado de la rueda; las victorias, carretelas y berlinas y los cabrioletes y birlochos, por ejemplo, se siguieron importando, ya que se trataba de vehículos de líneas complicadas, no al alcance de los talleres locales. Cuatro fueron los modelos que, preferentemente, se fabricaban; dos de coches: la tartana y el charabán y dos de carros: el de volteo y el de caja alta.

La tartana, tirada por un solo caballo, con dos ruedas, asientos laterales y techo plano —en contraposición a las peninsulares que lo tienen abovedado— es la única sobreviviente de la gran hecatombe de los carruajes a sangre. El charabán se parecía a la tartana, sólo que más grande, con cuatro ruedas y dos caballerías como mínimo. En ambos la entrada era por la parte posterior.

El carro de volteo estaba provisto de dos ruedas, sobre las que descansaba una larga plataforma rectangular; a la hora de la carga o descarga de bultos se le hacía bascular y la cola quedaba junto al suelo, facilitando de ese modo las operaciones. Las mercancías, casi siempre barricas —con loza, tabaco, aguardiente, tie-

112.—*El Omnibus*, núm. 825 de 12 de agosto de 1863.

113.—*El Omnibus*, núm. 857 de 2 de diciembre de 1863.

rra de Francia— y grandes fardos, se sujetaban con dos sogas paralelas que, partiendo de la cola, se tensaban en la parte delantera enrollándolas en un molinete. El otro, el de caja alta, tenía cuatro ruedas; las delanteras, bastante más pequeñas, giraban con gran facilidad mediante un doble carril circular, haciendo posible las maniobras del armatoste por las angostas calles; sus medidas eran semejantes a las de los camiones medianos de hoy.

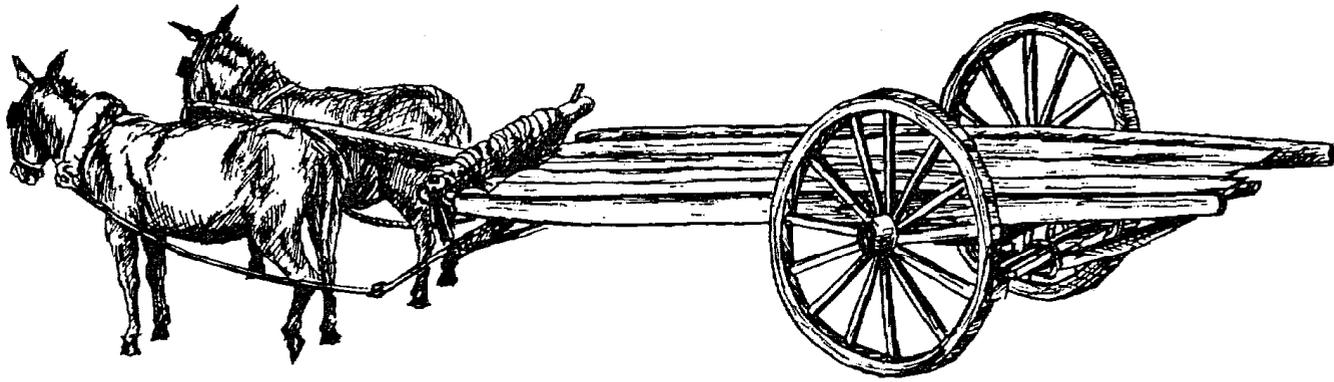
PINTORES DE COCHES Y GUARNICIONEROS

También era necesario que alguien de fuera iniciara a los isleños en los menesteres de pintar coches y de fabricar arrees para los mulos y caballos de tiro. El maestro que nos tocó en suerte fue un hombre genial, no ya como artesano —faceta en la que es imposible juzgarle por haber desaparecido su obra— sino como ciudadano. Es lástima que de tan pintoresca persona se haya ocupado sólo con breves alusiones don Julián Cirilo Moreno, cuando merece los honores de una biografía.

De su vida no sabemos mucho. Se llamaba don Antonio Domenech y Guix y sus apellidos ya nos están diciendo que no era oriundo de Tamaraceite. Estuvo en su juventud en La Habana donde aprendió sus muy variados oficios. Era republicano, de los *de toda la vida*, y en la política local bulló mucho cuando se produjo la revolución de septiembre. Orador ocurrente, autor de una obra de teatro titulada *Armida o los canarios* (114), de un libro de cocina, que no hemos podido consultar, y de mil deliciosos anuncios periodísticos, gracias a los cuales estamos reconstruyendo su agitada vida; fabricante de ginebra; tendero al pormenor y, sobre todo, pintor de coches y maestro en el arte de la sillería y guarnicionería.

Don Julián Cirilo Moreno hace mención de él al describir las tumultuosas reuniones de la *Gallera* y recoger tres párrafos de otras tantas intervenciones en aquella convención, poca cosa para una figura tan simpática. «Fue, escribe, el orador de más origina-

114.—A. DOMENECH Y GUIX: *Armida o los canarios. Comedia fantástica en tres actos, con dos discursos alegóricos al mismo asunto.* (Las Palmas, 1878).



El carro de volteo: para la carga y descarga se hacía bascular la plataforma, con el fin de que quedara la cola junto al suelo

lidad de frases y de más nuevas y gráficas imágenes que tuvo la República nuestra y a quien me desalaba por oír...» (115). En unos de sus discursos lanzó esta pintoresca propuesta: «Quería decir al partido que la palabra *ciudadano* con que nos denominamos es contraria, en cierto modo, a la idea de igualdad, aunque de buena fe la hubieran adoptado los grandes hombres republicanos que nos precedieron. Hay ciudades, villas, aldeas, y caseríos. ¿Pues esta palabra no es una distinción irritante entre los hombres de las ciudades y los de las pequeñas poblaciones? Yo propongo que desde este momento se sustituya por la de *igual*, y que nos llame-mos el *igual* fulano, el *igual* zutano...» (116).

Su condición de repúblico no le impedía vestirse a *lo indígena canario* y recorrer la ciudad en mascarada arqueológica solicitando ayuda para las obras del paseo de Chil, representando en ella los papeles de secretario del Gran Guanarteme y del dios Hércules (117).

No es posible detenernos a hacer el análisis que merece su comedia *Armida o los canarios*, pero como muestra reproduciremos un fragmento de la escena IV del acto II. Aparece el Guanarteme con Hércules, Pericles, Maninidra, el Gran Sacerdote, seis doncellas, comparsas de hombres tocando caracoles, guitarras, bandurrias, panderetas y un grupo de luchadores. El Guanarteme, desde el trono, dice:

—Suenen los instrumentos y los jóvenes de ambos sexos bailen a su sabor.

Entonces los *jóvenes de ambos sexos* cantan estas seguidillas:

*Vivimos entre placeres,
que es vivir,
bellas son nuestras mujeres
y encantado es el país.*

115.—JULIAN CIRILO MORENO: *Cuadros históricos* (Las Palmas, 1899), p. 312.

116.—*Ibidem*, p. 168.

117.—*La Correspondencia*, núm. 127 de 11 de mayo de 1878.

*¡Que hermoso es
en un suelo de flores
poner los pies!
Dormimos en nuestros bosques
de palmeras,
donde resbalan las horas
placenteras.
Y es dulce y vario
el melódico gorjeo
del canario.
Nuestro suelo brota flores,
frescas aguas,
y se esmalta de colores,
y esmeraldas.
Esto es vivir:
lo demás es un sueño...
¡que buen país!*

Concluído el canto y baile el Guanarteme pregunta a Hércules si le ha gustado la fiesta y éste responde:

—Las danzas me han recordado el Olimpo; son modestas y castas como las que bailan los dioses...

Y así, poco más, poco menos, transcurre la *comedia fantástica* del pintor de coches don Antonio Domenech.

La primera noticia que tenemos de Domenech, en relación con el manejo de la brocha, data de 1861, cuando se le confió el delicadísimo encargo de pintar nada menos que el coche del obispo. Regía entonces la diócesis don Joaquín Lluch y Garriga y a pesar de las ideas avanzadas del escritor-artesano se le puso en sus manos por su competencia y también, quizá, por un posible paisanaje. El primoroso trabajo fue objeto del siguiente comentario: «Los carruajes van tomando entre nosotros un grande incremento, dando origen a varias industrias antes desconocidas en el país. Entre éstas son dignas de mención la de pintor y guarnicionero de coches, artes ambas que ya son precisas si no se



Carros de volteo por las calles de Arucas en el año 1905

quieren remitir de nuevo los carruajes a Europa. Nos consta que, entre otros, el coche del Illmo. Sr. Obispo ha sido pintado y restaurado en esta población, siendo don Antonio Domenech el que más ha contribuído con su habilidad a su buen resultado. Aman-tes del progreso de la industria damos publicidad al hecho para que los que deseen utilizar sus servicios puedan hacerlo, desde luego, sin inconveniente alguno» (118).

Al año siguiente aparece un anuncio en el que ofrece ya sus servicios: «Don Antonio Domenech, maestro en general del arte de sillería y guarnicionería, que ha trabajado muchos años en los mejores talleres de La Habana, participa al público que arregla sillas de montar de cualquier forma y manera que se le pida; guarnece y pinta coches con la perfección que se hace en el extranjero; construye baúles de todas clases, cabezadas, jaquimones fuertes y finos y, además, compone toda clase de arreos y sillas, sacos de noche, maletas, baúles, etc., etc. Vive en la calle de la Carnicería» (119).

En otro consigna la escala de precios, que por cierto no eran nada baratos: «Se pintan carruajes desde el precio de diez duros hasta sesenta, con buenas pinturas y barnices, rivalizando con los mejores del extranjero. En dos años de ejercicio en esta ciudad ha dado pruebas suficientes de haber aprendido en buenos talleres...» (120).

Como los coches eran escasos y, además, no se remozaban todos los días, las finanzas de Domenech debieron ir de mal en peor porque, de pronto, da un viraje, deja en reposo la brocha y emprende un nuevo camino, para andar por el cual solicita «un socio que tenga a lo menos dos mil pesos de capital efectivo» (121). Ignoramos si encontró o no el mirlo blanco que quería; pero con socio o sin él ya no vuelve a hablar de sus habilidades como pintor-guarnicionero. Ahora va a dedicarse, con gran algar-

118 —*El Omnibus*, núm. 631 de 18 de septiembre de 1861.

119.—*El Omnibus*, núm. 760 de 20 de diciembre de 1862.

120.—*El Omnibus*, núm. 954 de 12 de noviembre de 1864.

121.—*El Omnibus*, núm. 1249 de 12 de octubre de 1867.

da publicitaria, a fabricar ginebra y a vender jamones y chorizos. Jamás se ha anunciado en la Isla con más gracia; veamos algunas muestras:

«Sé, hermanos, que lo que os voy a decir es lo mismo que predicar en desierto; pero tengo la obligación, por el bien que os pueda resultar, de ensalzar las bondades estomacales e higiénicas de mi ginebra. No creais que la ginebra que viene del extranjero sea de lo más sano; pues basta saber que hoy no viene ninguna sin que los ingredientes de que se compone no se hayan primero corrompido y fermentado, lo cual, lograda la fermentación y sin espíritu, produce aguardiente ginebra. Pues bien, yo os doy, hermanos, ginebra más barata de esa extranjera y elaborada sin ingredientes fermentados y sólo aromáticos de los más sanos y destilada con la mayor limpieza, como se puede ver por su transparencia. Calle de la Carnicería n.º 12. *Domenech*. Nota: se destila también anisado de Mallorca legítimo» (122).

* * *

«Para arriba y para abajo. Que digan para abajo, que digan para arriba, hermanos, no hay ginebra como la mía. ¿Y el licor? Vamos ¡hermanos! si tenéis buen paladar y queréis conservar la salud, no toméis más que mis licores. No tengo miedo que los analicen los mejores químicos; muy al contrario, lo deseo. *Domenech*. Nota: un frasco de ginebra higiénica, un tostón; botellita de verdadero licor de ginebra, otro tostoncito y después lamerse los labios» (123).

* * *

«*Fielato y República*: jamones gallegos, chorizos de Extremadura, buen vino puro del Monte, manzanilla, buen vino dulce superior, ginebra aromática, buen bacalao se hallan de venta en casa del ciudadano *Domenech*» (124).

* * *

122.—*El Omnibus*, núm. 1240 de 11 de septiembre de 1867.

123 —*El Omnibus*, núm. 1249 de 12 de octubre de 1867.

124 —*La Verdad*, núm. 346 de 28 de octubre de 1873.

«¡Campanillazo! Ya hace tiempo estoy callado y nada digo de mis ginebras y licores y no es por miedo a vosotros. amados prójimos, que tenéis la sabiduría de creer no sé fabricar nada, sino al investigador, que ése si cree a ojos cerrados hago más de lo que digo, pero está tan mal el tiempo que, con miedo y todo, echo la capa al toro...Tengo vino de berro, precioso antitísico capaz de engordar un bacalao y, ya que hablo de bacalao, lo tengo constantemente bueno.. Domenech» (125).

* * *

«Con fielato y todo adelante vamos y sigo vendiendo: quesos de bola, legítimos de Holanda, a doce reales plata uno; galleticas; langosta, una lata: dos reales y diez cuartos; goma arábiga superior, buena para la bronquitis que produce la irritación de llevar los bolsillos limpios, a tostón la libra, etc., etc. Público: vuestro amigo Domenech» (126).

* * *

Los pinceles y las brochas del locuaz Domenech envejecieron amontonados en algún desván. Un nuevo maestro le reemplaza: Victoriano Melián Gaudemard, con taller frente a la iglesia de San José y con un aprendizaje de dos años en el extranjero (127). A éste le sucede otro y otros, hasta llegar a la legión de pintores y chapistas de nuestros días.

CABALLOS

Desaparecida la buena raza caballar de Lanzarote, a la que se hizo referencia en el capítulo III, la existente en las islas a mediados del siglo XIX era muy mediocre; los rocines sólo valían para una cabalgada parsimoniosa pero no para el tiro de carruajes. Por ese motivo se impuso la importación de ejemplares de calidad.

El historiador decimonónico Déniz Grek afirma que «los buenos caballos de silla de las islas son andaluces o cubanos» (128),

125.—*La Verdad*, núm. 398 de 24 de mayo de 1875.

126.—*La Verdad*, núm. 372 de 23 de enero de 1875.

127.—*La Correspondencia*, núm. 260 de 31 de diciembre de 1879.

128.—DOMINGO DENIZ GREK: *ob. cit.*, p. 398 del tomo II.

y así vemos, por ejemplo, que la fragata *Cándida*, llegada a Las Palmas el 19 de marzo de 1864 procedente de La Habana, descargó en nuestro puerto una yegua (129); que don Salvador Cuyás trajo de la Argentina nueve hermosos caballos (130), y que un magnífico tronco de caballos ingleses se ofrecía en venta el año 1871, en el número 40 de la calle de Triana (131); lista que podríamos hacer extensísima si reprodujéramos los frecuentes anuncios publicados en los periódicos de la segunda mitad del pasado siglo.

Por real orden de 16 de julio de 1864 se creó en Las Palmas el Depósito de caballos sementales; se pretendía con esta medida dar solución oficial al problema, ya que no siempre estaba al alcance de los particulares el hacer venir del extranjero las bestias de tiro que precisaban.

Los primeros cuatro ejemplares llegaron al Puerto el 27 de septiembre del indicado año. La cuadra del Servicio de cubrición se instaló en la magnífica finca que don Cayetano Lugo tenía fuera de la portada de Triana. La Prensa hizo la presentación de los equinos al público con toda clase de detalles: «El primero tiene por nombre *Tejón*, hispano inglés de raza, de cuatro años de edad, de un metro cincuenta y cuatro centímetros de alzada, color castaño oscuro y procede del depósito Central. El segundo se llama *Ziles*, de raza hispano árabe, de cinco años de edad, un metro y cincuenta y seis centímetros de alzada, color castaño claro, procedente del depósito de Ecija. El tercero, *Priste*, es español, tiene cinco años y medio de edad, un metro y cincuenta y siete centímetros de alzada, color tordo oscuro, procedente del depósito de Sevilla. Y el cuarto se denomina *Coronel*, de raza española, siete años de edad, color castaño encendido y procede del depósito de Córdoba. Los criadores de caballerías en esta Isla, al concurrir con sus yeguas al depósito, pueden elegir el semental que más les convenga de los que dejamos enunciados» (132).

129.—*El País*, núm. 49 de 21 de agosto de 1863.

130.—*El Telégrafo*, núm. 1644 de 5 de diciembre de 1889.

131.—*La Verdad*, núm. 110 de 12 de abril de 1871.

132.—*El Omnibus*, núms. 933 y 934 de 31 de agosto y 3 de septiembre de 1864.

Los pencos debieron arribar a Gran Canaria bastante desmejorados y necesitaron diez y ocho meses para reponerse y adquirir las fuerzas que el oficio requiere; no se explica, si no, el que estuvieran en absoluta inactividad hasta el primero de febrero de 1866, en que comenzaron a cubrir yeguas (133).

Lugo debió poseer experiencia en la cría caballar, o al menos una especial afición, porque tenemos noticias de que en una ocasión prestó a Mr. Lustré su caballo *Moro* para una exhibición circense (134), lo que demuestra la calidad, no común, del animal. Al año de estar al frente del Depósito pudo organizar una muestra con treinta y dos potrillos, hijos todos de *Tejón*, *Ziles*, *Priste* y *Coronel*. He aquí la reseña: «El domingo último —junio de 1867— fue el día señalado por el señor Delegado del depósito de caballos sementales de esta Isla para reunir todos los potros procedentes de la cubrición del año próximo pasado; cuya reunión tuvo lugar en la calle de Muro, entre las plazas del Príncipe Alfonso — hoy Hurtado de Mendoza— y la del Teatro — hoy Cairasco—. Presentáronse treinta y dos magníficos potros, entre los cuales sobresalían uno color castaño perteneciente a don José de la Rocha; otro negro de don Severino Lorenzo Betancor, y otro alazán de don Andrés de Lezcano» (135).

Cerremos el capítulo informando al lector de una mala noticia: don Salvador Castellano, que puso en rifa su magnífico caballo, decidió, de la noche a la mañana, cancelar el sorteo, devolver el dinero de los billetes adquiridos y quedarse con su cuadrúpedo, quizá para venderlo a un precio superior al que le proporcionaría la suma de la totalidad de los boletos... (136).

133.—*El Omnibus*, núm. 1076 de 20 de enero de 1866

134.—*El País*, núm. 68 de 27 de octubre de 1863.

135.—*El País*, núm. 439 de 28 de junio de 1867.

136.—*La Verdad*, núm. 135 de 8 de julio de 1871.

VII
CRECIMIENTO DEL PARQUE
Y SUS DERIVACIONES

Los carruajes tuvieron una propagación muy lenta en la Isla hasta 1883, en que, con el comienzo de las obras del Puerto de la Luz se iniciaron los años de prosperidad y desarrollo de la Gran Canaria, y en ellos el incremento de la rueda; siempre, desde luego, dentro de una línea de extrema parquedad.

Hasta entonces la carretera del Puerto fue un auténtico desierto, tanto por la falta de circulación como por las arenas que la bordeaban a uno y otro lado. El servicio regular de viajeros por esta ruta no se conocía y el ir, por ejemplo, a la actual clínica de Santa Catalina, donde funcionaba un conocido balneario de aguas medicinales, no era cosa ni fácil, ni cómoda. Para obviar estas dificultades el propietario del establecimiento se vio obligado a arbitrar un medio de transporte de carácter privado: «El dueño del establecimiento de baños de aguas minerales de Santa Catalina hace los mayores esfuerzos para evitar gastos excesivos a los que van a buscar la salud en las aguas de Santa Catalina. Desde el primero de agosto hay un carruaje en la puerta de Triana que por el módico precio de dos y medio rvn. lleva y trae a los bañistas. El carruaje hace ahora dos expediciones, una a las seis y otra a las siete de la mañana y saldrá a cualquiera otra hora siempre que se reúnan de tres a seis personas y lo avisen con oportunidad al propietario de las aguas. De las demás islas ha acudido bastante gente en lo que va de temporada y es de esperar que, atendido el buen resultado alcanzado con la administración de las aguas, aumente la concurrencia en las temporadas sucesivas, sobre todo si el propietario aumenta los cuartos de baño, establece

un pequeño restaurante y proporciona otras comodidades que son siempre un incentivo para acudir al establecimiento. Haciendo algunas reformas tendrá la empresa más utilidades y la ciudad de Las Palmas más movimiento y animación en la temporada de verano» (137).

CIFRAS MODERADAS

En 1887, iniciadas ya las obras del Puerto, los carruajes de alquiler existentes y registrados en el Ayuntamiento ascendían a ciento siete y los podemos clasificar de la siguiente forma: (138)

1.—Por el número de caballos:	
de un caballo	42
de dos caballos	42
de tres caballos	23
	Total 107
2.—Por el número de ruedas:	
de dos ruedas	42
de cuatro ruedas	65
	Total 107
3.—Por el número de asientos:	
de cuatro asientos	2
de seis asientos	30
de siete asientos	5
de ocho asientos	49
de nueve asientos	2
de diez asientos.	15
de once asientos	4
	Total 107

Si en un momento determinado se hubieran reunido en la puerta de Triana todos estos coches, el número de viajeros que

137.—*La Verdad*, núm. 47 de 24 de agosto de 1870.

138.—ARCHIVO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS. Legajo: *Automóviles, coches, tartanas y carros*. 1880-1918.

podían transportar era sólo el de 827.

Los charabanes expresamente autorizados por el gobernador civil para el transporte de viajeros entre la ciudad de Las Palmas y los pueblos del interior, en 1890, no eran sino diez y seis (139). Esta es la lista:

Nombre de los dueños	Clase	Núm. asientos		Caba- llerías	Destino
		dentro	fuera		
Fco. García Rdguéz.	Charabán	8	2	3	S. Mateo
Bartolomé Trujillo	»	8	2	3	Telde
Juan López Castro	»	8	2	3	Telde
el mismo	»	8	2	3	Telde
Fco. Suárez Navarro	»	8	2	3	Sta. Brígida
Antonio Ruiz	»	8	2	3	Arucas
Dmgo. Cabrera Rdguéz.	»	8	2	3	S. Mateo
Cristóbal Caballero	»	8	2	3	Telde
Juan Hernández	»	8	2	3	Arucas
Shrián. Martín Rdguéz.	»	8	2	3	Guía
el mismo	»	8	2	3	Guía
Antonio Talavera	»	8	2	3	Guía
Manuel López	»	8	2	3	Telde
Ant. Sánchez Peña	»	8	2	3	Agüimes
Juan Valentín Ojeda	»	8	2	3	Gáldar
Marcos Arencibia	»	8	2	3	Guía

Telde figura como el pueblo más comunicado, con 5 coches; le sigue Guía con 4; San Mateo y Arucas con dos; y Santa Brígida, Gáldar y Agüimes con sólo un coche.

El pueblo de San Mateo estuvo a punto, además, de contar con una línea de tranvías que le uniera con Las Palmas; por lo menos así lo proyectó la mente acalorada de un vecino de Madrid que seguramente no conocía nuestro suelo: «Por la Dirección General de Obras Públicas se ha concedido a don José de la Cuesta y Crespo, vecino de Madrid, autorización para que en el término de un año pueda practicar los estudios de un tranvía que, partien-

do de Las Palmas de Gran Canaria termine en el pueblo de San Mateo» (140). Lo del tranvía no cuajó y tuvieron los charabanes que cargar con todo el pasaje.

Los carros, elemento indispensable de nuestro comercio de antaño, también deben figurar en este apartado. Del Registro de matrícula del Ayuntamiento tomamos algunas cifras (141), sólo hasta el año novecientos y con referencia a los de la Capital.

Carros existentes en 1885	.	.	107
»	»	» 1889-1892	. . 177
»	»	» 1893	. . 183
»	»	» 1894	. . 198
»	»	» 1895	. . 217
»	»	» 1896	. . 238
»	»	» 1898-1900	. . 335

La empresa que aparece con más carros matriculados en 1885 es *Swanston y Cía.*, importadora del célebre jabón *La Rueda*; a su nombre figuran diez y ocho vehículos. Don Juan Bautista Ripoché, comerciante destacadísimo de Las Palmas, tenía en el mismo año cinco carros (142).

MAS DESPACIO

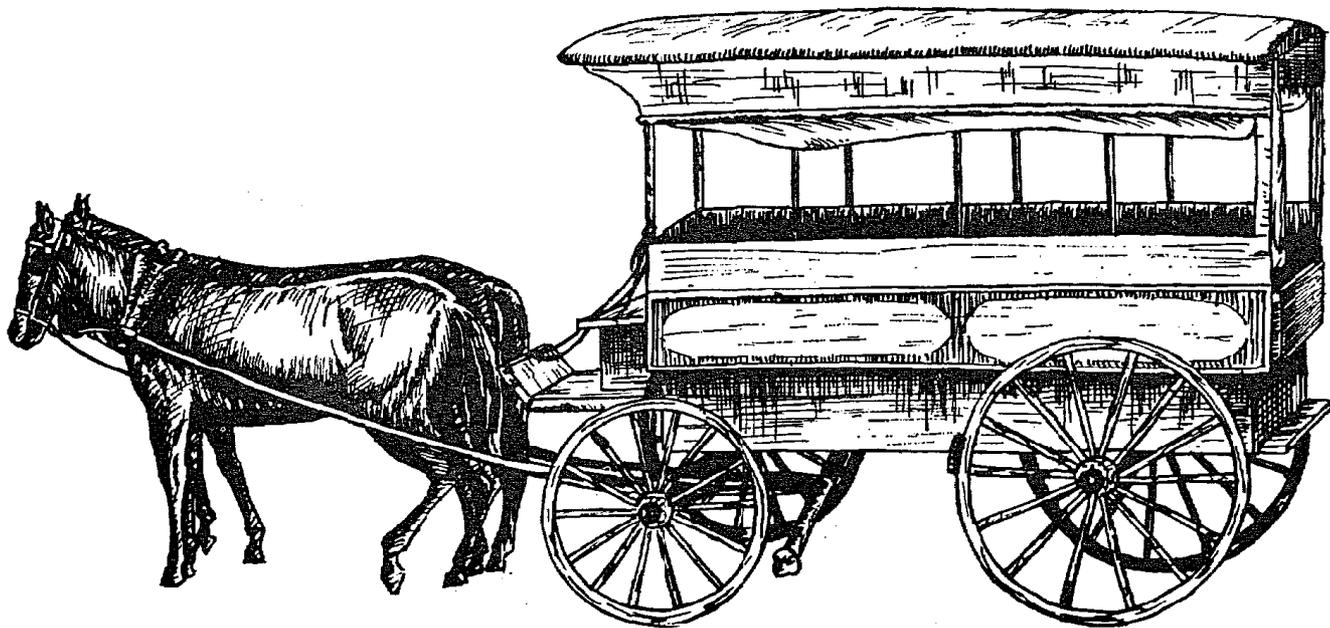
Los cocheros siempre tenían prisa; al parecer deseaban recuperar los años perdidos en el oficio por falta de caminos, y la afición a la velocidad se desarrolló en ellos de forma espectacular, enfermiza. Los viajeros estaban amedrentados y la Prensa recoge sus temores y protestas:

«Llamamos la atención de la autoridad competente sobre la conducta que están observando los cocheros de las empresas que hacen el servicio diario entre esta ciudad y el pueblo de Santa Brígida. Sin consideración al mal estado de los caminos y sin atender

140.—*La Correspondencia*, núm. 227 de 28 de julio de 1879.

141.—ARCHIVO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS. Legajo *Automóviles, coches, tartanas y carros 1880-1918*.

142.—*El Telégrafo*, núm. 239 de 5 de diciembre de 1885.



Charabán de los que hacían el servicio regular de viajeros con los pueblos del interior de Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XIX.

a los ruegos de los pasajeros, lanzan los caballos a galope o a escape, comprometiendo las vidas de aquéllos y exponiéndolos a un continuo peligro. El martes último y al bajar una cuesta, se dispararon los caballos de un carruaje y rota la lanza y faltando el gobierno del coche por haber caído el cocherero dentro del mismo coche, enredado en las riendas, hubieran perecido los pasajeros a no ser por la sangre fría de don Juan Domínguez y Peñate, vecino de Santa Brígida, que pudo, a costa de infinitos esfuerzos, sujetar los caballos. El camino de Santa Brígida, por su mal estado, exige que los cocheros vayan con todas las precauciones posibles y así debe ordenárseles, castigando inexcusablemente al que quebrante la orden. En el interés de las empresas está también corregir estas faltas, pues de continuar se exponen a no encontrar pasajeros que se presten a llevar vendidas sus vidas y a merced de la imprudencia de los cocheros» (143).

* * *

«Uno de estos últimos días bajaban de Arucas dos coches de hora cargados de pasajeros y los cocheros trataron de divertirse quitándose la delantera el uno al otro, dando látigo a los caballos y saliendo a escape, con grave riesgo de las personas que los ocupaban. Ni los ruegos, ni las súplicas de algunas señoras fueron bastantes a contener a los aurigas, hasta que uno de ellos se propuso interceptar el camino al que venía detrás, que poco sufrido y molesto con los zig zág que formaba su compañero, abandonó las riendas, se echó al suelo y, látigo en mano, le acometió armándose un verdadero tiberio. Los coches quedaron abandonados, los pasajeros tuvieron que echar pie a tierra para poner paz entre los contendientes y las señoras sufrieron los sustos y angustias que eran consiguientes...» (144).

* * *

«Una pregunta sencillísima: ¿cuántos guardias municipales sostiene en esta población nuestra M. I. Municipalidad? Y hacemos esta pregunta porque... al ver el gusto con que hace pocos

143.—*La Verdad*, núm. 257 de 21 de septiembre de 1872.

144.—*La Localidad*, núm. 78 de 30 de septiembre de 1880.

días latigueaba sus caballos un cochero, llevándolos a escape tendido, cualquiera puede figurarse, con sobrado fundamento, que aquellos dependientes, para cuyo sostenimiento se sacrifica el pueblo por su propia seguridad, o no existen o habitan el limbo de los pobres de espíritu; que de tal modo es de creer cuando a ciencia y paciencia —como suele decirse— permiten lo que con tanto rigor se halla prohibido en los bandos de buen gobierno...» (145).

* * *

Por esta misma causa pasó un susto morrocotudo *mister Charles Edwardes* en una excursión tartanera a la Vega de San Mateo. Su relato nos confirma que siempre ha habido locos en las carreteras; hoy son los del volante y en aquella época los de las riendas: «La primera etapa de nuestro viaje —la carretera de San Mateo, donde termina el camino para carros y donde pensábamos pasar la noche— la hicimos en una tartana; un carro cubierto, de dos ruedas, conducido por un joven que sabía algunas palabras de inglés y que guiaba como un lunático, llevando a galope a su complaciente y pequeño caballo hacia la colina a pesar del calor y de las ocho millas de tirada que había hecho antes.

—¡Despacio, despacio! —decíamos de vez en cuando— ¡no hay prisa!

—¡Sientense bien agarrados!— era la única respuesta sobre el hombro medio torcido —¡más agarrados!— aunque la tartana estaba ya tan ladeada que nos hallábamos adheridos desesperadamente a nuestros asientos...» (146).

* * *

Los cocheros, en su afán de correr, llegaron a más, a organizar un *rally*, el primero de nuestra historia, en 1885: «El sábado último —5 de septiembre de 1885— tuvo lugar en la carretera del Centro un acto, constitutivo de un género de *sport*, hasta hoy desconocido. Tomando como hipódromo la citada vía parece que estaba concertada una *carrera de carruajes* desde esta ciudad al pueblo de San Mateo, bajo la apuesta de dos onzas de oro; ca-

145.—*El País*, núm. 124 de 17 de mayo de 1864.

146.—CHARLES EDWARDES: *obr. cit.*, p. 203.

da coche debía ser tirado por tres individuos del género irracional en forma de caballos y montados por otros diez robustos y pesados *jockeys* de novísima invención, además del auriga en forma de persona. Nos consta que el señor Inspector de Orden Público, apenas tuvo conocimiento del hecho, dio las órdenes oportunas a objeto de impedir semejante atrocidad, pero, sin duda, hubieron de llegar tarde porque la apuesta se llevó a cabo. Esperamos que no tomará carta de naturaleza en nuestro país un espectáculo tan bárbaro y peligroso, que tan poco dice en favor de la cultura y buen nombre de un pueblo civilizado» (147).

IMPUNTUALIDAD

La tabaquería de don Melitón Rodríguez, en la calle de Triana, era el punto de partida de algunas líneas de charabanes de los que iban a Telde y a Arucas. Una de las cosas que le causó más extrañeza a Olivia M. Stone —la turista ilustrada— fue, precisamente, el lugar donde se tomaban los vehículos: «Bajamos a la tabaquería, en la parte comercial de la ciudad, a las siete de la mañana, desde donde los coches salen para Arucas, un extraño punto de partida. Después de un poco de tiempo llegó el coche, una vagoneta cubierta, tirada por tres caballos...» (148).

Las flamantes empresas tenían fijadas las horas de las expediciones, pero la puntualidad brillaba por su ausencia; siempre se esperaba por el amigo o por el compadre, sin mayores protestas por parte de los demás viajeros. Entonces se vivía sin prisa y se vivía mejor. De la falta de puntualidad recogeremos dos ejemplos:

«Hay un abuso en los coches públicos, destinados a la conducción de viajeros, que debe corregirse. En primer lugar debe obligarse a las empresas a que a la hora señalada para la salida se pongan en marcha. En segundo lugar debe prohibirse a los cocheros que admitan mayor número de personas que las que buena-

147.—*El Telégrafo*, núm. 164 de 7 de septiembre de 1885.

148.—OLIVIA M. STONE: *obr. cit.*, p. 27 del T. II.

La Verdad, núm. 132 de 28 de junio de 1871.

mente caben en el coche. Y como en uno y otro de los particulares se viene abusando, menester es que la Autoridad local ponga el correctivo oportuno» (149).

* * *

El dueño de un tren de charabanes publicó este aviso: «Si hubiera alguna persona que quisiera hacer viaje en los referidos coches y por cualquier circunstancia no lo pudiera verificar a las horas señaladas, dando aviso al dueño de la citada empresa, calle del Espíritu Santo n.º 3, se le esperará algunos minutos» (150).

PRECIO DE LOS TRANSPORTES

Alguna que otra vez cobraban los cocheros más de lo justo por un recorrido, sobre todo si la víctima no era del país; en cierta ocasión unos tartaneros «pidieron a varios marineros del buque francés *Ardent* una peseta por barba por ser conducidos al Puerto de la Luz» (151). Pero lo corriente no era elevar el precio del viaje sino sobrecargar el coche de pasajeros, con lo cual obtenían, sin duda, mayores beneficios.

Se dio el caso de salir un charabán de Telde con sus plazas cubiertas y, sin embargo, recoger por el camino seis personas más, no sin la protesta de las señoras al ver que unos desconocidos estaban sentados en sus regazos (152). La empresa, sin alterar el precio, duplicaba los ingresos.

Es hoy casi imposible el tratar de reconstruir todas las tarifas que regían en el último tercio del siglo XIX; pero para dar una idea de las mismas reproduciremos, clasificados por años, los precios de algunos recorridos:

Año 1863:

Importe, por persona, de un viaje de ida y vuelta al Puerto, en la tartana de *Buamena*; dos *fiscas*, equivalentes a (153) 0'60 céntimos

-
- 149.—*La Verdad*, núm. 247 de 17 de agosto de 1872.
150.—*La Verdad*, núm. 76 de 3 de diciembre de 1870.
151.—*El Telégrafo*, núm. 1623 de 11 de noviembre de 1889.
152.—*La Localidad*, núm. 134 de 31 de agosto de 1881.
153.—JULIAN CIRILO MORENO: *De los Puertos...* p. 46



Caseta del Fielato a la entrada de la ciudad por la carretera del Centro. Frente a ella esperan la tolerante inspección una acémila y una tartana.

Año 1864:

Importe de un billete Las Palmas-Telde asiento interior	6 reales vn.
Asiento exterior (154)	5 reales vn

Año 1865:

Alquiler de un charabán Telde-Las Palmas (155)	80 reales vn.
Importe de un billete Las Palmas-Bachicao (156)	5 reales vn.

Año 1870:

Importe, por persona, de un viaje de ida y vuelta desde la puerta de Triana a la actual clínica de Santa Catalina (157)	2 $\frac{1}{3}$ reales vn
---	---------------------------

Año 1873:

Alquiler de un coche Las Palmas-Teror (158)	120 reales vn.
---	----------------

Año 1875:

Dos años más tarde el mismo recorrido costaba (159)	100 reales vn
---	---------------

Año 1877:

Importe de un billete Las Palmas-San Mateo (160)	7 $\frac{1}{2}$ reales vn.
--	----------------------------

Año 1887:

Importe de un billete Las Palmas-Arucas	3'50 pesetas
Importe de un billete Las Palmas-Telde	2'00 pesetas
Alquiler de un coche Las Palmas-San Mateo	15'00 pesetas
Alquiler de un coche Las Palmas-Bandama, ida y vuelta	20'00 pesetas
Alquiler de un coche Las Palmas-Puerto	2'80 pesetas

Transportes en caballerías:

Dos caballos desde Arucas a Guía	10'00 pesetas
Tres caballos desde Guía a Agaete	12'00 pesetas
Mula desde Agaete a La Aldea	6'25 pesetas
Borricon desde La Aldea a Tejeda	5'00 pesetas
Hombre con caballos desde La Aldea a Tejeda	7'00 pesetas

154.—*El País*, núm. 95 de 29 de enero de 1864.

155.—ARCHIVO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS. *Indeterminados*. Legajo único. Año 1865.

156.—*El Omnibus*, núm. 993 de 1 de abril de 1865.

157.—*La Verdad*, núm. 47 de 24 de agosto de 1870.

158.—ARCHIVO DE LA PARROQUIA MATRIZ. Legajo de cuentas.

159.—*Ibidem*.

160.—*La Correspondencia*, núm. 54 de 13 de junio de 1877.

Dos mulas desde San Bartolomé a Agüimes	7'50 pesetas
Dos mulas desde Agüimes a Telde	5'00 pesetas
Caballos y su comida por un día a Firgas, ida vuelta (161)	15'50 pesetas

Año 1889:

Tarifa de los carruajes de Plaza

Primera zona: Comprendía el casco de la población de entonces, desde la plaza de la Feria al fielato de Mata, placetilla de los Reyes, final de la calle de Granados — hoy Ramón y Cajal— e iglesia de San José.

Carrera en coche de <i>cuatro ruedas</i> , una o dos personas	1'00 pesetas
Con más de dos pagaba cada una	0'50 céntimos
Carrera en coche de <i>dos ruedas</i> , una o tres personas	0'75 céntimos
Con más de tres pagaba cada una	0'25 céntimos

Segunda zona: Desde el Puerto de la Luz a los kilómetros cuartos de las carreteras del Norte, Sur y Centro.

Viaje de ida, o de ida y vuelta, en coche de <i>cuatro ruedas</i> , con una o cuatro personas, parando cuando más una hora en el hotel o punto de apeo del viajero	4'00 pesetas
Con más de cuatro personas pagaba cada una	1'00 peseta
Igual viaje, en coche de <i>dos ruedas</i> , con el mismo número de personas	2'00 pesetas
Con más de cuatro pagaba cada una (162)	0'50 céntimos

Año 1911:

Si comparamos las tarifas de 1889 con las que regían veintidós años después, en 1911, podremos observar que la elevación experimentada en tan largo período de tiempo es realmente insignificante. La ciudad, para estos efectos estaba dividida no en dos zonas, como en 1889, sino en tres:

Zona primera: que comprendía el casco de la población limitado por la plaza de la Feria, puentecillo de Mata, barranquillo de San Roque, ermita de San José y Cementerio.

Zona segunda: desde cualquier punto de la primera hasta los baños de Santa Catalina, fielato de Mata, fielato de Barranco Seco, Casablanca y San Cristóbal.

Zona tercera: comprendía hasta el Puerto y kilómetro 5 de la carretera del Sur.

161.—OLIVIA M. STONE: *obr. cit.*, T. II, Apéndice I, p. 428

162.—*Reglamento para el Servicio de carruajes de Plazas.* (Las Palmas, 1889). Vide Apéndice II de esta obra.

<i>Recorrido de la primera zona:</i>	<u>Tartana</u>	<u>Coche</u>
Carrera con una a tres personas	1'00	1'50
Por cada persona más	0'25	0'50
Por horas, con una a tres personas, la hora	1'75	2'50
Por cada persona más	0'50	0'50
 <i>Recorrido de la segunda zona:</i>		
Carrera con una a tres personas	1'50	2'50
Por cada persona más	0'50	0'50
Por horas, con una a tres personas, la hora . .	1'75	2'50
Por cada persona más	0'50	0'50
 <i>Recorrido de la tercera zona:</i>		
Carrera con una a tres personas	2'50	4'00
Por cada persona más	0'50	1'00
Por horas, con una a tres personas, la hora . .	2'50	4'00
Por cada persona más	0'50	1'00
Por viaje de ida y vuelta al Puerto de la Luz o viceversa. con una a cuatro personas y una hora de espera	4'00	6'00
Por cada persona más (163)	1'00	1'00

CARTILLA DE CONDUCTORES

En 1889 y siendo alcalde accidental de Las Palmas don Diego del Castillo Westerling, se dispuso que los conductores de carruajes de plaza o alquiler tenían que proveerse de las correspondientes cartillas; no era necesario sufrir, como hoy, un riguroso examen con la secuela de nervios, pérdida de la memoria y torpeza en las maniobras; bastaba con pagar en la Secretaría del Ayuntamiento una *perra gorda* y en el acto adquiría la credencial de conductor cualquier persona. Los coches particulares no estaban sometidos a este requisito, pero sí los carros. Así, por ejemplo, desde 1891 a 1898 se extendieron 379 licencias a carreteros (164).

163.—RAFAEL HENRIQUEZ PADRON: *Guía de la ciudad de Las Palmas* (Barcelona, 1911), p. 33.

164.—ARCHIVO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS. Legajo: *Automóviles, coches, tartanas y carros*. 1880-1918.

El bando leído e impreso fue el siguiente: «D. Diego del Castillo Westerling, Alcalde-Presidente accidental del Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad. Se hace saber a los conductores de carruajes de alquiler la obligación que tienen de proveerse de cartillas, las cuales se darán en esta Secretaría municipal al precio de diez céntimos cada una, fijando el plazo para ello de ocho días a contar desde la presente fecha. Al propio tiempo prevengo a los dueños de dichos carruajes que no admitan a ningún conductor que no se halle provisto de la respectiva cartilla, pues de lo contrario serán retirados de la circulación los vehículos que en este caso se encuentren, incurriendo además, el propietario y el conductor, en las multas correspondientes. Las Palmas, 19 de agosto de 1889» (165).

ESTACIONAMIENTOS

Aunque parezca mentira ya se quejaban los vecinos de los últimos lustros del siglo XIX del estacionamiento de vehículos en las calles. Lo harían, seguramente, por el gusto de protestar, porque suponemos que las molestias derivadas serían mínimas. Como ejemplo reproduciremos dos gacetillas:

«Venimos observando que en ciertas calles se toman la libertad algunos dueños de carruajes de depositar en ellas sus coches, viéndose algunas de éstas interceptadas de tal manera que impiden por completo el libre tránsito por las mismas. No creemos que estos señores hayan alquilado estas calles para depósito de sus coches, ni mucho menos que la autoridad competente lo autorice» (166).

* * *

«Las carretas que diariamente se colocan en la calle de Triana, en el trayecto que media de la casa de los señores Miller al callejón del Clavel, deben buscar otro sitio más a propósito donde estacionarse. Las referidas carretas forman un cordón que

165.—*El Telégrafo*, de 19 de agosto de 1889.

166.—*La Verdad*, núm. 358 de 9 de diciembre de 1873.

impide el paso de una acera a otra...» (167). El *cordón* no sería tan largo, un par de docenas de metros calculando por lo alto.

UN ANTICLERICAL EN ACCION

Se decía antaño que los carreteros eran unos mal hablados, ya que con palabrotas de todos los calibres y palos se hacían comprender admirablemente de las bestias. El cochero era, por razón de la clientela, más fino; farfullaba un poco de inglés pero sin llegar por eso a la categoría de *gentleman* y alguno hubo con ribetes anticlericales, como el conductor del coche número 25, que «por perturbar un acto del culto católico fue puesto ayer a disposición del Juzgado correspondiente por el señor Inspector de Vigilancia...»(168).

Mientras dejamos al auriga librepensador en el *cuarto de las cachuchas*, llamado así por ser el lugar donde colgaban sus gorras los municipales de guardia en las Casas Consistoriales y que servía, subsidiariamente, para encerrar a los autores de pequeñas infracciones, pasaremos a otro punto.

EXPEDICION POR EL NORTE

El realizar un viaje por los caminos de la Isla, a finales del pasado siglo, no constituía un placer; era tal el cúmulo de incomodidades que llevaba consigo la empresa que se afrontaba por pura necesidad, a último remedio. Para dar una idea de ellas elegiremos, por ejemplo, la ruta del Norte.

El charabán se tomaba —como se dijo antes— en la calle de Triana, frente a la tabaquería de don Melitón Rodríguez y, posteriormente, en la casa número 8 de General Bravo, donde hoy existe un almacén en el que se expende por kilos lo que siempre se ha vendido por varas o metros. En este inmueble, con su gran portalón, tenía la cochera don Sebastián Jáimez. Su nombre no aparece aún en la relación de los transportistas autorizados por el gobernador civil en 1890, por lo que debió empezar con pos-

167.—*La Localidad*, núm. 181 de 8 de junio de 1882.

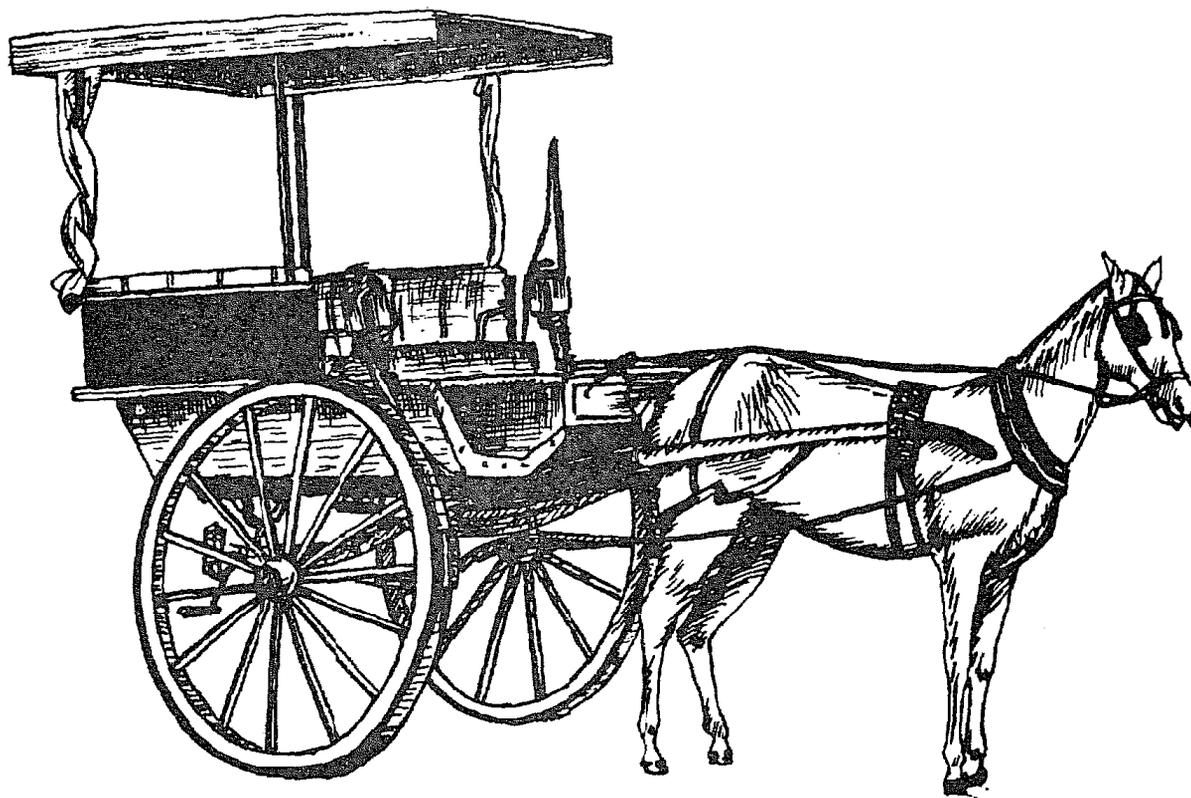
168.—*El Telégrafo*, núm. 1306 de 22 junio de 1889.

terioridad a esa fecha.

En la carretera del Norte tenía Jáimez sus competidores; en primer lugar, *mister* Newman Tremearme —del que luego nos ocuparemos— que trajo de Londres coches provistos de bancos en el techo y que, por añadidura, obsequiaba a los viajeros con el desayuno, todo por el mismo precio que el fijado por Jáimez para el recorrido Las Palmas-Agaete. También le hacían la contra Juan Hernández y Antonio Ruiz, con buenas cocheras en Arucas; Sebastián Martín, Antonio Talavera, Juan Valentín, Marcos Arencibia y algún otro.

Los coches de cualquiera de las empresas citadas tenían un denominador común: cargaban pasajeros en el interior, en el pescante y hasta en la paleta o estribo trasero; agotadas las posibilidades de meter una persona más arrancaba trabajosamente el carrromato haciendo sonar los cascabeles de las colleras. En remontar la penosa cuesta de las Rehoyas invertía una hora larga y media más en llegar a Tamaraceite, donde paraba treinta minutos para dar descanso a las caballerías y a los molidos viajeros; en este punto el pasaje, maltrecho y fatigado, compraba bizcochos, chorizos, roscos y otras municiones de boca para el trayecto. Reanudado el viaje y después de una breve parada en Tenoya, se enfrentaba el coche con la tremenda pendiente de San Francisco Javier; allí era forzoso que los hombres echaran pie a tierra, continuando sólo a bordo las mujeres y los niños; al revés que en los naufragios. Los del sexo fuerte abreviaban el recorrido trepando por el atajo y arriba aguardaban al cansado charabán que, con otros cuantos empujones, lograba entrar en Arucas, después de cuatro horas largas de viaje. Si el vehículo era de los que hacían el servicio a Gáldar y Agaete, la segunda gran parada, con relevo de los caballos y comida del pasaje, se efectuaba en el Pagador, precisándose de seis a siete horas para arribar a aquellos pueblos, remotos en nuestra breve geografía (169).

169.—Sobre los coches de caballos que hacían el servicio de Arucas a Las Palmas, Vide, *Un cincuentón memorista* (TEODORO ROSALES QUEVEDO): «Un viaje a la Sudiá antes del automovilismo», en revista *Arucas*,



La tartana: vehículo ligero y saltarín, de dos ruedas, asientos laterales, entrada posterior, techo plano y tirado por un solo caballo.

LA TARTANA

De todos los carruajes del pasado, la tartana es, en nuestra ciudad la única superviviente. Pasó por años difíciles, agónicos, en que su muerte parecía irremediable pero, de pronto, se produce una resurrección espectacular, gracias a la ingenua inclinación del nórdico por lo pintoresco.

La tartana rodó, antes que aquí, por las calles del Levante español, por el Sur de Francia y por Italia. El Mediterráneo conoció una pequeña embarcación de vela latina y un solo palo que los árabes llamaban *tarrad*, nombre del que deriva, según los filólogos, el de tartana.

Este vehículo, ligero y saltarín, de dos ruedas, asientos laterales, techo plano y tirado por un caballo logró, en nuestro medio urbano, un sólido prestigio. En el escalafón de los transportes a sangre la tartana no ocupa el primer lugar, pero sí el más estable. Su número fue creciendo poco a poco y hasta logró convivir —y competir— con el automóvil; era el taxi de nuestra niñez y juventud; a ella le tocó soportar el peso de la avalancha turística de la *belle époque*, que sobre el malecón de la Luz sembraba, cada semana, el *Yeoward* de turno.

Cerrada, con sus cortinas de muselina cruda, era la predilecta del inglés tísico, que abrigaba con mil precauciones su tos; de la familia, llena de dolor, que volvía del cementerio después de dejar en él a un deudo; y del caballero que, con una moza del partido, se dirigía a las Tenerías para una expansión rameral.

Tan celestinesco destino quedaba indulgentemente olvidado cuando en ella iba el Santo Viático. Entonces tomaba asiento en la parte delantera, junto al tartanero, la persona que sostenía el guión: una larga pértiga de plata rematada por banderola penitencial; dentro, el sacerdote de capa y los familiares del enfermo con los faroles y la campanilla. Al paso de la tartana, convertida

núm. 2 de 1946.

De los charabanes que transportaban viajeros por la carretera del Centro, Vide, JUAN DEL RIO AYALA: «Una de cochero...», en *El Eco de Canarias*, de 29 de septiembre de 1967.

de momento en carroza del Corpus, se arrodillaban los viandantes; los hombres descubrían sus cabezas y las mujeres se santiguaban.

Otras veces servía eficazmente a la Justicia. En los reconocimientos judiciales, por ejemplo, se organizaba a la puerta del Tribunal una pintoresca y ceremoniosa comitiva. En la primera tartana iba el juez, el secretario y delante, con el conductor, el agente; en la segunda tomaban asiento el letrado y procurador de la parte actora y su cliente; en la tercera los de la parte demandada. No puede extrañar que la población viviera entonces, apasionadamente, los trámites procesales de cada contienda.

En Carnaval mostraba la tartana su regocijo dejando el techo en la cochera. Descubierta, emperifollada y con la carga bullanguera de las máscaras recorría, una y otra vez, la calle de Triana convertida en campo de incruenta batalla; los proyectiles utilizados en la contienda eran los *huevos tacos*: cascarones rellenos de confetti. En 1902 los prohibió nuestro Ayuntamiento porque algunos *graciosos* sustituían los menudos e inofensivos papelillos por arena, causando contusiones muy poco festivas.

En dos grupos podemos clasificar a los escritores insulares que tratan en sus obras de la tartana: los que lo hacen desde el punto de vista anecdótico, narrando los *golpes* y *caídas* de los tartaneros y aquellos otros que escriben auténticas páginas costumbristas; de estos últimos destaca Alonso Quesada (170). El nos pinta magistralmente al tartanero que aguarda, noche tras noche, recostado en el asiento, la aparición del cliente que no llega, mientras bosteza el famélico caballo. Estas descripciones componen evocadoras estampas de aquellas sentimentales madrugadas, que el poeta vivió tan intensamente.

Hoy vuelven las tartanas a rodar, pero ya no cargan con la ceremoniosa Curia ni con las alegres perendecas; transportan en exclusiva a gente ávida de sol.

170.—ALONSO QUESADA *Crónicas de la ciudad y de la noche* (Las Palmas, 1919).

VIAJE A LA ETERNIDAD

Hasta este momento nos hemos referido a los medios de transporte utilizados por los vivos, pero no debemos olvidar que los muertos también tenían —entonces y ahora— que realizar un viaje, el último y a contrapelo. Los entierros de antaño eran pavorosos; se cargaban de un tremendismo que encogía el ánimo al más desaprensivo. El féretro iba sobre una alta mesa, llevada a hombros por palanquines y cubierta de negros terciopelos. Acudían a ellos largas filas de religiosos, portando cirios, contratados en los tres conventos de varones de la ciudad, a tanto el fraile; posteriormente los frailes fueron sustituidos por niños del Hospicio, que a cambio de unos reales para la diaria pitanza soportaban tan regocijante espectáculo.

Por si todo esto fuera poco y para imprimirles mayores encantos fúnebres, se celebraban siempre de noche, como aquél del niño trianero que comentó así la Prensa: «En la noche del siete de los corrientes, —abril de 1865— a las doce, interrumpió el sueño y causó bastante disgusto a muchas personas la marcha fúnebre tocada por una de las bandas de música de esta ciudad. Averiguada, al día siguiente, la causa de este intempestivo acontecimiento, se nos informó que había sido para conducir al cementerio católico el cadáver de un niño de la parroquia de San Bernardo, en Triana...» (171).

Mister Newman Tremearme, que arribó a Las Palmas sobre el año 1876 como agente de la firma inglesa *Laure & Company*, exportadora de aceites, quedaría sin duda anonadado al ver los entierros insulares. Era hombre de gran imaginación, muy emprendedor, que planeaba negocios inéditos —como el de las diligencias a Agaete provistas de asientos en el techo y desayuno gratis— que terminaban en bancarrota. El 1892 sorprendió a la ciudad con una de sus genialidades: puso en marcha el primer coche fúnebre, que tenía la forma de un gran ataúd, pero con ruedas, dentro del cual se depositaba la caja. Como posteriormente continuaron los tronos en uso, nos hace pensar que su organi-

171.—*El País*, núm. 217 de 11 de abril de 1865.

zación de pompas fúnebres fue un mal negocio. Terminó *mister* Newman sus días pobremente, dando clases de inglés en el Círculo Mercantil (179).

172.—Debo a la amabilidad y perseverancia de mi buen amigo don Jesús Quintana Miranda estas noticias sobre *mister* Newman. El averiguó el domicilio de don Antonio Tremearme Turumbull, hijo de aquél, que cuenta hoy 86 años de edad y le sometió a un cariñoso interrogatorio sobre las actividades de su padre.



La empresa de carruajes de plaza de don Fernando Zumbado repartía a sus clientes, en los años 1901-1902, esta tarjeta, reproducida a su tamaño, e impresa en la "Litografía Alemana" de Cádiz.

VIII
EL TRANVIA DE VAPOR

Las dos pequeñas locomotoras, adornadas con banderas y guirnaldas de flores, pudieron contener el resuello hasta la una de la tarde de aquel venturoso primero de octubre de 1890. A esa hora el vapor, hasta entonces reprimido, hizo sonar los agudos pitos y se inició el viaje inaugural del tranvía.

En los alrededores del desaparecido *Potrero* —donde hoy se levanta el edificio de las Academias Municipales— subieron a los vagones-jardineras las enchisteradas autoridades, rumbo al Puerto de la Luz; a su llegada les fue ofrecido por los hermanos Antúnez un generoso ágape, adornado de grandilocuente verborrea. La valerosa expedición, que se aventuró a hacer el primer recorrido sobre raíles, regresó a las seis, cuando ya declinaba el sol y daban muestras de fatiga los picos de oro de los invitados.

Para que las locomotoras pitaran de júbilo en ese día fueron precisos largos años de gestión y que don Luis Antúnez desplegara en la Corte su gran influencia. Nuestro paisano Antúnez estaba, desde el punto de vista político, muy bien situado; había desempeñado los cargos de gobernador civil de Córdoba, Lérída, Orense y Barcelona y no le debió ser difícil el obtener la concesión, que fue otorgada a nombre de su hermano don Juan Bautista.

Inicialmente se autorizó al tranvía de Las Palmas al Puerto para que empleara como tracción el *motor de sangre*, consistente en un tiro de robustas caballerías arrastrando el pesado armatoste. En 1885 y aún sin empezar a funcionar, fue Antúnez facultado para el empleo del vapor en vez de la sangre. Este cambio tuvo auténtica repercusión nacional: la Ley aprobada por las Cortes

el 30 de mayo de 1885, para el caso concreto de Las Palmas, sirvió de precedente para que solicitaran la transformación del tranvía de Santander y el de Bilbao a Santurce (173).

Como en toda época han existido personas cuyos relojes marchan con notorio retraso, es curioso consignar que en 1890, cinco años después de votada la Ley antes referida, pensara un gran canario en establecer un tranvía a sangre que recorriera las calles de Castillo, Colegio —Dr. Chil— Reloj, Muro y Malteses (174). Gracias que el proyecto no pasó de tal, con lo que se evitó una segura quiebra...

También quedaron archivados a perpetuidad los expedientes para establecer tranvías desde Las Palmas a Telde (175) y al puerto de Sardina, en Gáldar. La línea del Norte, por la noticia periódica que reproducimos seguidamente, parece que estuvo a punto de cuajar en realidad: «Se trabaja activamente en el proyecto de ferrocarril eléctrico del Norte, que partirá de esta ciudad al puerto de Sardina de Gáldar. Los trabajos se hacen con gran aceleramiento con el fin de poder inaugurarle dentro de dos años. El primer trozo de este ferrocarril, que será el que llegue a la ciudad de Arucas, se inaugurará mucho antes» (176) Pero como nada de esto prosperó, volvamos al tranvía de Antúnez.

RECEPCION Y PRUEBA DEL TRANVIA

Las dos noticias que hemos encontrado sobre la llegada a Las Palmas del material necesario para el tendido del tranvía no concuerdan entre sí. En una, publicada el mes de septiembre de 1885, se dice que «en el vapor *paquete* inglés llegará a esta ciudad gran parte del material para la instalación...» (177) y en la otra, aparecida cuatro años después, se informa que «están ya contruidos los raíles para el tranvía de Las Palmas al Puerto de la Luz

173.—ALCUBILLA, t. IX, p. 781.

174.—*El Telégrafo*, núm. 1747 de 15 de abril de 1890.

175.—*Las Efemérides*, núm. 640 de 20 de noviembre de 1901.

176.—*Las Efemérides*, el mismo número.

177.—*El Telégrafo*, núm. 163 de 5 de septiembre de 1885.

y se están construyendo en Amberes los vagones y locomotoras...» (178).

La explicación de esta aparente antinomia pudiera estar en que los elementos recibidos en 1885 fueron los propios y adecuados para el tranvía de sangre y que al ser autorizada, en ese mismo año, la transformación a vapor se hizo necesario formular nuevo pedido, que no llegó hasta 1889.

La ciudad toda anhelaba el tranvía, por tantos años esperado; la Prensa exigía una mayor celeridad en los trabajos y al fin se efectuó la prueba oficial, con éxito técnico y júbilo popular: «Ayer —18 de julio de 1890— al medio día, como ya lo anunciamos, tuvo lugar la prueba oficial del tranvía a vapor que unirá esta culta ciudad con el floreciente Puerto de la Luz, bajo la inspección del Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas. Las verificadas durante el tránsito fueron excelentes, tanto en lo que se refiere al tendido de la vía, como a las máquinas y coches; material todo construido a la perfección y bajo los sistemas más modernos, que a la vez que proporcionan gran comodidad, ofrecen todas las garantías posibles para el público. Una de las mejores condiciones que, sin disputa, poseen esas hermosas máquinas es la de parar con una prontitud increíble; y dado que no es posible dar al tren en marcha sino muy poca velocidad, sobre todo al cruzar los sitios concurridos, puede parar antes que todo otro vehículo con tracción animal, ante cualquier obstáculo que se presentara en la vía. Al paso del tren, la extraordinaria concurrencia, que materialmente llenaba las calles de Triana y León y Castillo, prorrumpió en vivas demostraciones de satisfacción. Por nuestra parte nos felicitamos de que la ciudad de Las Palmas posea ese magnífico medio de comunicación, complemento importante del Puerto de la Luz, deseando que cuanto antes comience a prestar sus buenos servicios en toda la extensión posible, en beneficio del público y de la empresa, a quién también felicitamos» (179).

178.—*El Telégrafo*, núm. 1617 de 4 noviembre de 1889.

179.—*El Telégrafo*, núm. 1826 de 19 de julio de 1890.

GACETILLA DE LA INAUGURACION

Donde mejor se comentó el gran acontecimiento que para la ciudad significaba el tren fue, a nuestro juicio, en una breve gacetilla de *El Telégrafo*; en ella quedan contrastadas dos épocas, próximas en el tiempo pero muy distantes por el cambio experimentado en el horizonte de la economía insular, gracias a la construcción del puerto: «Ayer —1 de octubre de 1890— fue un día de júbilo para los hijos de esta noble tierra. La ciudad de Las Palmas, que marcha en el archipiélago canario a la cabeza del progreso, vio realizado ayer uno de sus ideales: la vía férrea que une a esta ciudad con el floreciente Puerto de la Luz; como verá, dentro de poco, el teléfono y el alumbrado eléctrico. Parece un sueño lo que pasa. Hace ocho años, tiempo demasiado corto en la vida de los pueblos, la aflicción y el malestar se notaba en todos los habitantes de esta isla. La ruina y hasta la miseria habían tocado a las puertas de infinidad de familias; los trabajadores huían a centenares; no había más que lágrimas e imposible pensar en la salvación. Empero, dos ilustres hijos de esta roca se unen para salvarla; el uno piensa, el otro realiza; y de aquella unión sale la base del engrandecimiento de Gran Canaria. Sí, los señores de León y Castillo pueden decir de su país: encontramos un cadáver en nuestro camino y le volvimos la vida. Cumplimos noblemente con nuestro deber. A la una de la tarde, hora señalada en el programa, la calle de la Carnicería, profusamente engalanada, se encontraba llena de numeroso público. Poco después dio comienzo la solemne ceremonia del bautizo de las locomotoras, pronunciando un elocuentísimo discurso el ilustrado sacerdote señor D. José Roca y Ponsa, que fue frenéticamente aplaudido. Terminado el religioso acto las autoridades civiles, militares y eclesiásticas y demás invitados ocuparon los coches, partiendo las dos locomotoras, en medio de los vítores y hurras, en dirección a la estación central, situada frente al jardín de Santa Catalina, donde el representante de la empresa señor D. Juan Bta. Antúnez tenía preparado un espléndido *lunch*. Ya en aquel sitio todo fue alegría y solaz, pronunciándose entusiastas y patrióticos brindis. La banda de música *Unión Filarmónica* amenizó la fiesta. A las seis de la

tarde terminó el festival, que ha dejado grato e imperecedero recuerdo en todos los hijos de Las Palmas. No terminaremos estos renglones sin dar las más expresivas gracias al señor concesionario D. Juan Bautista Antúnez por su delicadeza y atenciones; deseando al mismo tiempo a la empresa todo género de prosperidades» (180).

Completaremos la gacetilla dando los nombres de las personas que, con sus brindis, engrosaron el caudal de elocuencia que aquella tarde anegó al Puerto: D. Diego Mesa de León, alcalde accidental; el deán López Martín y el lectoral Roca y Ponsa; los doctores Chil, García Guerra y D. Luis Navarro; los letrados don Eduardo Benítez González y don Tomás de Zárate; don Fernando Inglott, don Francisco Morales Aguilar, don Zoilo Padrón y don Prudencio Morales (181).

COEXISTENCIA PACIFICA

Todos creían que el flamante tren iba a significar la irremediable desaparición de la tartana; no era posible —se pensaba— que un gran canario de 1890 pudiera ser tan poco progresista que para ir al Puerto de la Luz tomara un carricoche, tirado por un jamelgo, en vez del europeo tranvía. El vapor —la primordial energía decimonónica, transformadora de las estructuras sociales— había llegado a Las Palmas para proporcionar felicidad, dicha y progreso al pueblo.

No es de extrañar que la Prensa, termómetro de la opinión pública, entonara un réquiem al vehículo que agonizaba. Lo lamentable fue que esa expresión de duelo no estuvo teñida de una sincera condolencia; por el contrario, la broma y hasta el ensañamiento se entrelazaron para formar la prematura corona funeraria. Citaremos algunos ejemplos de las notas necrológicas aparecidas entonces:

180.—*El Telégrafo*, núm. 1893 de 2 de octubre de 1890.

181.—CARLOS NAVARRO RUIZ: *Páginas Históricas de Gran Canaria* (Las Palmas, 1933), p. 180.

«—¡Que escándalo!— decía el bueno de D. Hermógenes contemplando la venta al peso de las tartanas, como si se tratara de leña.

—Pues no hay por qué, contestóle uno de los oyentes, lo que no sirve va al fuego; y como las tartanas están demás, o les llegó su hora, que es lo mismo, bueno es que sirvan para algo.

—No niego, señor mío, que los tales vehículos deban servir para alguna cosa, replicó el bueno de don Hermógenes, pero hay que convenir que mejor hubiera sido que las comprara el Museo con objeto de legar a la posteridad el sistema de locomoción de los canarios a fines del presente siglo.»

* * *

«—¡Eh, ventero!— deme Vd. un real de pan.

—¿De que hornada?

—De la mejor que esté.

—Todas son buenas; pero debo advertirle que en la hornada primera fueron mártires las tartanas 10 y 15; y en la segunda la 5 y 7; conque V. escogerá.

—¡Pan cocido con tartanas!, ¡Quien lo dijera!»

* * *

«—Pero dime, chico, ¿a que dedicarán esos hambrientos jammelgos que hasta ayer, tirando de las tartanas, tenían asegurada una pésima empajada?

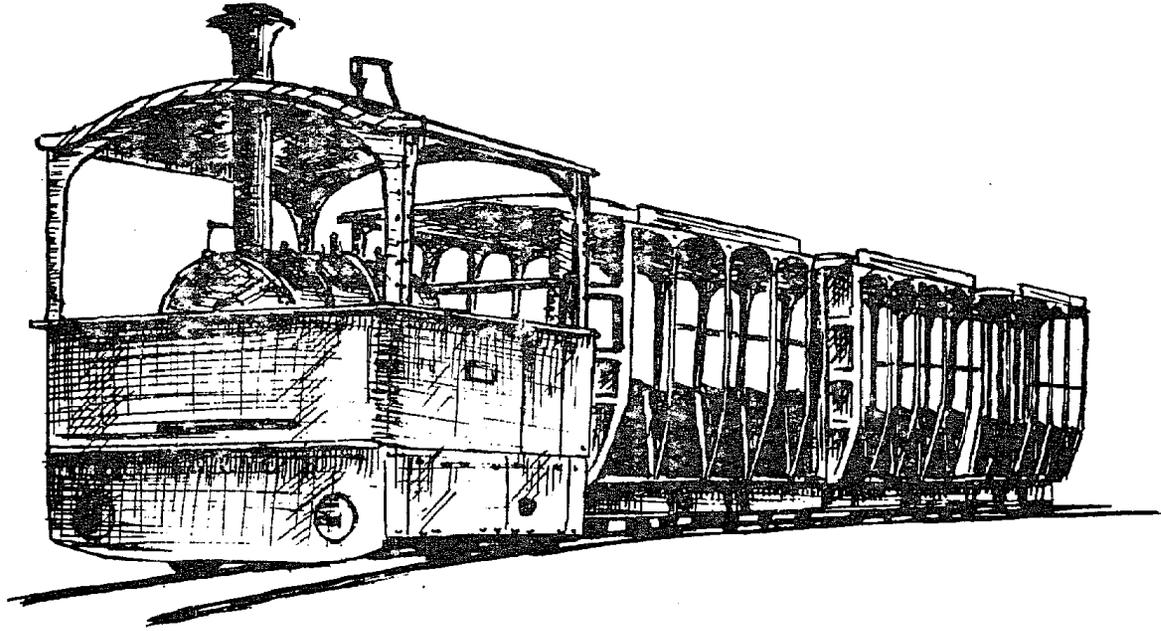
—¡Hombre, donosa pregunta!— Todo el mundo conoce el desriscadero llamado Cueva de Báez, pues allí, en aquellos sitios amenos, tranquilos y solitarios concluirán su trabajosa existencia los pencos tartaneros.

—¡Cómo!, ¿cuatrocientos caballos quedarán insepultos? ¿Y la salud pública?

—¡Bah! En todo caso la única enfermedad posible será un *tartano-cólera*, y eso se cura dando paseos en el tranvía» (182).

* * *

182.—*El Telégrafo*, núm. 1833 de 29 julio de 1890.



Locomotora y vagones del tranvía de vapor inaugurado el primero de octubre de 1890.

No le faltó tampoco a la tartana, en la hora difícil y novelera de la inauguración del tren, el vate anónimo que cantara su derrota:

*...Y don Juan Antúnez
tiene dos tranvías:
uno va «pa» Gáldar
y otro va «pa» Guía,
y los tartaneros
mueren de coraje
viendo los tranvías
llenos de pasaje.*

Los augurios no se cumplieron. Aquellas tartanas, sentenciadas a muerte con ligereza, continuaron rodando en coexistencia pacífica con el tranvía, durante todo el primer tercio del presente siglo. Es más, desapareció el tren progresista y, sin embargo, aún quedan tartanas en las calles de nuestra ciudad.

DIATRIBA Y ELOGIO DEL TREN

El ardor nupcial entre la ciudad y el tranvía se apagó muy pronto. Aquélla se dió cuenta enseguida de que su consorte había nacido viejo. Es posible que las locomotoras fueran fabricadas ex profeso en Amberes, como dijimos antes, para Antúnez; ahora bien, el resto del material era de segunda mano y las prematuras muestras de su fatiga comenzaron a incomodar a los viajeros.

Es lástima que falten en el Archivo del Excmo Ayuntamiento de Las Palmas los documentos referentes al tranvía. En la sección denominada *Intereses generales* no se encuentran los legajos 5 y 7 que trataban del particular y en los que, sin duda, aparecerían noticias sobre características de las máquinas y tarifas aprobadas, extremos que ahora desconocemos.

El tren fue un poco devorador de hombres, de tartanas, de burros y de todo lo que se le ponía por delante. Aunque se dijo que una de las principales virtudes de las locomotoras era la de frenar con gran rapidez, lo cierto es que hubo varios accidentes mortales. El vecindario, alarmado de la frecuencia con que se pro-

ducían y de la actitud indiferente de la empresa, se amotinó; la multitud levantisca reunida en la calle de Triana, provista de picos y barras de hierro, quebró los raíles, que aparecieron después en la próxima playa. Para pacificar los caldeados ánimos y evitar la repetición de accidentes se puso en práctica la siguiente medida: cuando el tren llegaba desde el Puerto al parque de San Telmo se colocaba delante de la máquina un empleado de la empresa que, a paso lento, recorría toda la calle de Triana hasta el *Potrero*, donde daba vuelta para regresar de nuevo a Bravo Murillo. La locomotora seguía con paciencia y resignación el andar cansino del aplanado isleño, acomodando a él su velocidad. La solución fue eficaz, pero desesperante para los que tenían prisa (183).

Es frecuente encontrar en las páginas de los periódicos de la primera decena de este siglo acres censuras para el tranvía; si en alguno de ellos se iniciaba una campaña pidiendo mejoras o denunciando abusos, inmediatamente la coreaban los colegas. *Diario de Las Palmas*, en tres artículos aparecidos en agosto de 1901, formuló un verdadero pliego de cargos a la concesionaria; por vía de ejemplo reproduciremos estos: «...La empresa del tranvía viene explotando al público que tan bien le paga y nos ratificamos en nuestra afirmación; lo explota poniendo a su servicio vagones indecentes, que no debieran circular por la población porque no puede pedirse nada más detestable; lo explota presentando un personal que se codea con el público para despachar y cobrar billetes, que semeja una cuadrilla de fogoneros, sin que el viajero halle la consideración y respeto a que tiene legítimo derecho; lo explota confiando las máquinas del tranvía a personas que no tienen la suficiente competencia, sólo con el fin preconcebido de lucrarse más sustituyendo técnicos por *amañados*; lo explota y falta a uno de los requisitos de la concesión, empleando en las má-

183.—La escena del motín me la ha contado mi pariente Federico Cuyás González-Corvo.

En Inglaterra estaba ordenado por las «LOCOMOTIVE ACTS» que los vehículos de vapor fueran precedidos de un hombre a pie o a caballo, para que no superaran las cuatro millas por hora.

quinas carbón de ínfima calidad en lugar de carbón de *coke* como le está ordenado, lo cual representa ciertamente una gran economía a la empresa, pero en cambio lanza sobre el viajero y desparpama por las calles una lluvia de polvillo negro que asfixia y molesta...» (184).

Si los vecinos del Puerto querían asistir a alguna función en el teatro no les era posible utilizar el tren; a las siete de la tarde quedaba interrumpido el servicio (185) porque los viajes a la *prima* resultaban antieconómicos para Antúnez. La Prensa, una y otra vez, salió en defensa de los porteños pero fue necesario hablar mucho para conseguirlo: «Nos dicen que la empresa del tranvía funda hasta ahora su negativa en que los viajes de noche le ocasionan pérdida, pero si así fuera vaya por las pingües ganancias que realizan durante el día, poniendo en circulación un material inútil e indigno de la cultura de este pueblo, digan cuanto quieran los que intenten defender lo indefendible. La empresa del tranvía está en su derecho al no acceder a la petición que hemos hecho —con los demás colegas— en nombre del vecindario del Puerto de la Luz, y nosotros estamos en el nuestro para pedir a las autoridades que hagan cumplir con la Ley a los que diariamente la vulneran» (186).

Para ser objetivos es necesario decir que también hubo alguien que defendió al tranvía con calor y que al hacerlo, en 1901, lanzó una afirmación válida —por desgracia— para 1968: *¡que Las Palmas es una población muy cara!* El panegirista de la empresa se llamaba D. José Claudio Perera, capitán de Ingenieros y merece la pena extractar su opinión por los curiosos datos que suministra: «...La empresa cobra hoy menos de lo que estipuló en su contrato, cuando en realidad lo que debió haber hecho fue ir subiendo las tarifas a medida que todos los artículos necesarios

184.—*Diario de Las Palmas*, núm. 2036 de 29 de agosto de 1901.

185.—Las horas de salida, tanto de Las Palmas como del Puerto, eran las siguientes: $4\frac{1}{4}$ —5— $5\frac{3}{4}$ — $6\frac{1}{2}$ — $7\frac{1}{4}$ —8—9—10— $10\frac{3}{4}$ — $11\frac{1}{2}$ — $12\frac{1}{4}$ —1—2—3—4— $4\frac{3}{4}$ — $5\frac{1}{2}$ — $6\frac{1}{4}$ —7 Vide: FELIPE PEÑARANDA: *Anuario Guía de la isla de Gran Canaria* para el año 1902.

186.—*Diario de Las Palmas*, núm. 2139 de 2 enero de 1902.

para la vida, en todas las esferas de su actividad, han ido subiendo hasta llegar a los precios escandalosos que hoy tienen... Estimando la distancia entre la Ciudad y el Puerto en seis kilómetros, resulta que la empresa cobra en 3.^a clase dos céntimos y medio por kilómetro y en 2.^a, tres céntimos y un tercio de otro por kilómetro también... Nadie pondrá en duda que en Las Palmas de Gran Canaria estamos en una población cara y por lo tanto a mí me causa extraordinaria admiración, y a otros muchos también, que *este público encuentre caras las tarifas del tranvía, las localidades del teatro o las luces del alumbrado eléctrico particular, cuando aquí todo está igual*. El tono general es de carestía y si no vayan media docena de ejemplos. Una casa que vale mil pesetas renta tres duros al mes, que son 180 pesetas al año, es decir el ¡18 por ciento! de interés del capital. Un kilo de azúcar, una peseta o una y cuarto. Un litro de alcohol, tres pesetas. Un kilo de pescado, cinco reales de vellón. Y no continúo con el kilo de carne *regular* a 2'50; el café, el petróleo, los plátanos y otros muchos artículos.

Por lo tanto, si lo que el país ofrece está por las nubes, lo que ofrece el que viene de afuera tiene que estar, por lo menos, en el pico de la Atalaya... En el mismo país existen tarifas para viajeros que constituyen un verdadero escándalo y el público las soporta sin pestañear. Fijense Vds. en lo que representa pagar a un tartanero cuatro pesetas por llevar un pasajero al muelle de Santa Catalina y dejarlo allí. Fijense también en lo que representa tomar un coche, en quince pesetas, para que lo lleve a uno a Tafira, y si acaso se detiene y vuelve ya hay que pagarle la comida al cochero y alguna copita en casa de don Miguel; total cuatro duros que hay que desembolsar...» (187).

A la temprana edad de veinte años murió el tranvía de vapor; tanto su nacimiento como su desaparición, por vejez prematura, produjo al vecindario idéntica alegría...

EL TRANVIA ELECTRICO

Los hermanos Antúnez comprendieron que aquel armatoste

187.—*Las Efemérides*, núms. 642 y 643 de 22 y 23 de noviembre de 1901.

de vapor era necesario, urgente, modernizarlo después de cuatro lustros de explotación. Había sido, hasta entonces, un magnífico negocio pero el rango que iba adquiriendo la ciudad exigía su total transformación. Ellos no quisieron afrontar tal empresa, pensaron que era preferible disfrutar en paz los pingües beneficios obtenidos y ceder la concesión para que fueran otros los que desembolsaran el capital necesario. El Banco de Castilla lo adquirió, trajo el nuevo material y puso en servicio el tranvía eléctrico en 1910.

Desde que los hermanos Antúnez lo abandonaron tuvo muy poca suerte. El Banco de Castilla quebró al finalizar la guerra del catorce y se hizo cargo de él el conde de Artasa; luego pasó a la Compañía de Electricidad y, posteriormente, al Ayuntamiento. El último servicio lo hizo el 31 de enero de 1937; su defunción la firmó el alcalde accidental D. Antonio Limiñana López (188).

Durante la segunda guerra mundial, por la escasez de carburantes, fue necesario resucitar el tren; con lo que quedaba en las cocheras y una pequeña locomotora se puso en marcha *la Pepa*, que pronto acaparó la simpatía del sufrido vecindario. Su vida fue corta pero intensa.

Las tarifas establecidas en 1910 por el tranvía eléctrico, para el recorrido del Muelle o Puerto a Las Palmas y viceversa, eran las siguientes: (189).

En 1. ^a clase	0'40 cts.
En 2. ^a clase	0'30 »
En 3. ^a clase	0'20 »

Los turistas modestos, procedentes de los *riscos* de Londres, también montaban en él y no era insólito contemplar la escena que nos describe el poeta Tomás Morales (190):

*Extranjero es el tráfico en la vía,
la flota, los talleres y la banca,*

188.—*Diario de Las Palmas*, núms. 14448 y 14449 de 1 y 2 de febrero de 1937.

189.—RAFAEL ENRIQUEZ PADRON: *obr. cit.*, p. 32.

190.—TOMAS MORALES: "La calle de Triana", *obr. cit.*, p. 294.

*y la miss, que, al descenso del tranvía,
enseña la estirada media blanca...*

El tranvía eléctrico fue el vehículo de uso más frecuente en nuestra niñez y juventud; el que engalanaba su trole en el día de San Pedro Mártir; el que hacía estallar pacientemente los triquitraques que la chiquillería colocaba en los raíles el Sábado de Gloria; el de los asientos reversibles, a los que les daba vuelta el cobrador al finalizar el recorrido; el de la campanilla, impulsada con insistencia por el pie del conductor; el de los viajeros venerables que, sin levantarse de su asiento, mandaban parar el tren tirando de la cuerda con el puño del paraguas o del bastón. Para él, embadurnado de amarillo, nuestro recuerdo indeleble...

XIX
APARICION DEL AUTOMOVIL

La palabra *gasolina*, ese producto que ha desencadenado guerras, que transforma los desiertos en urbes florecientes, que proporciona felicidad y acarrea desgracias, no la hemos encontrado escrita en los periódicos de Las Palmas hasta 1867. En esa ocasión se le cita como combustible para el alumbrado, pero, entre nosotros, pronto cambiaría de nombre el aceite mineral destinado a tal objeto: todos le llamaban *belmontina*, por fabricarse en Belmont, barrio industrial de Londres donde estaba la refinería. La noticia primera es breve, como son exiguos los manantiales que engrosan los grandes ríos: «En muchas casas de nuestra población se está adoptando el alumbrado de la *gasolina* últimamente introducido en estas islas por nuestro paisano don Marcial Melián» (191).

El quinqué de porcelana y bronce —lámpara de comedor y estrado— con chimenea de cristal y mecha de algodón, que subía y bajaba impulsada por una ruedecilla fue, durante muchos años, el único consumidor de petróleo en nuestra isla. El automóvil aún se haría esperar...

En 1901 irrumpió el primero ante los atónitos ojos insulares; lo trajo don José Clarís, ingeniero de la fábrica azucarera de Arucas y no funcionaba con gasolina sino a vapor; era de tres ruedas y estaba dotado de una caldera vertical que elevaba su presión hasta con leña (192). Respondía a la línea de aquellos vehículos fabricados en Francia por Bollée —consumidores de dos kilos de

191.—*El País*, núm. 438 de 25 de junio de 1867.

192.—CARLOS NAVARRO RUIZ: *obr. cit.*, p. 196.

carbón por kilómetro y que llegaron a alcanzar una velocidad de 45 kilómetros hora—, posteriormente perfeccionados por el conde Albert de Dion, por Bouton y por León Serpollet (193).

EL MOTOR DE EXPLOSION

El gran acontecimiento se produjo el uno de abril de 1902. En ese día, de enorme trascendencia para la Isla, circuló por primera vez en la ciudad un coche con motor de gasolina. La noticia nos la da el *Diario de Las Palmas*: «Desde ayer se halla recorriendo las calles de esta población y carretera del Puerto de la Luz un coche automóvil» (194).

Si enlazamos esta gacetilla con otra publicada por el mismo periódico ocho fechas más tarde podemos aceptar, casi sin temor a equivocarnos, que el propietario de esa máquina prodigiosa, movida sin necesidad de caballos, fue don Tomás Doreste Marrero: «Por la Alcaldía de esta ciudad y, previo el reconocimiento practicado por los señores arquitectos, se ha concedido autorización a don Tomás Doreste para que el automóvil de su propiedad pueda circular por las calles» (195). Sobre la marca de este primer coche hablaremos enseguida; él, con el pintoresco visto bueno de los arquitectos, fue el pionero de esta era del motor en que vivimos.

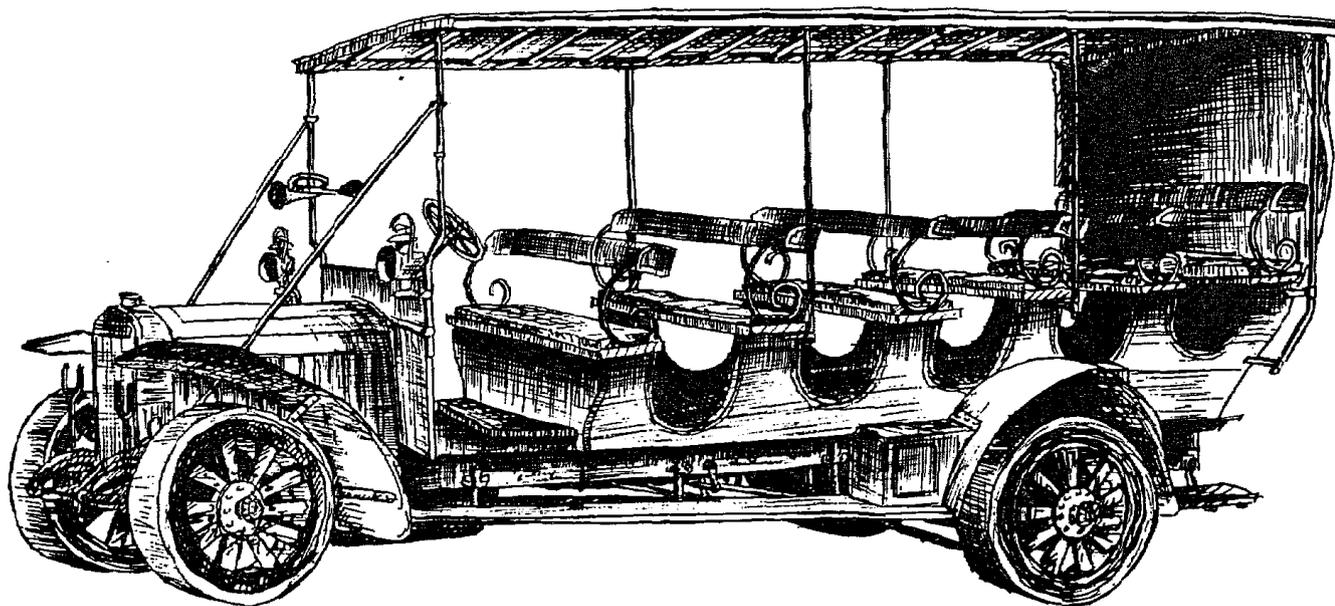
BENZ Y PANHARD

Las dos grandes fábricas europeas —Benz y Panhard— tuvieron desde 1902 muestras de sus coches en Las Palmas. Don Tomás Doreste Marrero fue el primer vendedor de automóviles de la ciudad; representaba a la casa Benz e inició la catarata de publicidad automovilística de nuestros días con este modesto anuncio, de insignificantes dimensiones: «Automóviles sistema Benz. Recomendamos estos automóviles de fabricación alemana, los mejores fabricados hasta el día; de fácil manejo, sólida y perfecta construc-

193.—MAURICE FABRE: *obr. cit.*, p. 75.

194.—*Diario de Las Palmas*, núm. 2208 de 2 de abril de 1902.

195.—*Diario de Las Palmas*, núm. 2215 de 10 de abril de 1902.



Uno de los "coches de hora" que prestaba servicio en Gran Canaria en los años veinte.

ción y sin peligro de ninguna clase. Se dispone de uno de estos vehículos para que puedan examinarlo todas las personas que deseen comprar alguno. Como mayor garantía tenemos en ésta un ingeniero mecánico, quien ensayará gratis a conducir a todos los compradores, así como también, por módico precio, reparará cualquier desperfecto que con el uso puedan sufrir... Agente en Las Palmas: Tomás Doreste Marrero. General Bravo, 1» (196).

La casa Panhard-Levassor, que había adquirido de Gottfried Daimler la patente de su motor, comenzó a introducir también coches en el mercado canario. Estaban éstos dotados de una serie de adelantos mecánicos que los hacían muy recomendables: tracción posterior por cadena, diferencial, embrague de fricción, cambio de velocidades, encendido por magneto y freno de pie y de mano. Don Juan Bonny, prestigioso relojero de la calle de Triana, aparece vendiendo, en el indicado año, dos coches de esta marca. Posiblemente sería su agente, porque no era aún tiempo para desprenderse de automóviles usados y, además, de idéntica procedencia. El anuncio publicado no aclara mucho: «Se venden dos automóviles de la renombrada casa Panhard y Levassor de París; uno de doce asientos y otro de cuatro. Estos coches se prestan perfectamente para servicio público o particular. Garantía absoluta de buena marcha. Dirigirse a don Juan Bonny. Calle de Triana, número 40» (197). Si a esto añadimos que fue el Sr. Bonny quien le trajo a don Francisco Gourié su primer automóvil se confirma la posibilidad de que representara entre nosotros a Panhard.

A una de estas dos marcas pertenecía el coche de Pérez Fonseca, comerciante precursor de los actuales supermercados en el ya lejano año de 1902. Su audacia comercial estuvo seguramente coreada por las voces de los que le auguraban un seguro fracaso: «El dueño del establecimiento de comestibles, don Juan Pérez Fonseca, ha adquirido un coche automóvil para servir a domicilio diariamente, y cuantas veces sea necesario, todos los encargos que hagan sus parroquianos, tomando nota uno de sus empleados de

196.—*Unión Liberal*, núm. 109 de 18 de abril de 1902.

197 —*Diario de Las Palmas*, núm. 2322 de 3 de septiembre de 1902.

los pedidos que aquéllos hagan, los cuales serán servidos en el acto» (198). El tostón de aceite y la fisca de azafrán viajaron desde entonces en automóvil..

DESPERFECTOS Y REPARACIONES

El ingeniero mecánico que ofrecía el representante de la casa Benz, para enseñar a conducir y efectuar reparaciones, debió volver pronto a Alemania; ya en el mismo año 1902 fue necesario adiestrar a un isleño en estos menesteres. La persona elegida era un buen mecánico, ayudante de don Manuel Sánchez Camacho en los talleres de la Escuela de Peritos Industriales; se llamaba don Nicolás González Hernández y marchó a Berlín para estudiar, en la propia fábrica Benz, todo lo relacionado con la reparación de automóviles (199).

A pesar de ser un experto mecánico, designado perito por el gobernador civil para el reconocimiento de carruajes (200), fracasó cuando se produjo la explosión del depósito de gasolina en el coche de don Francisco Bravo de Laguna. Pero dejemos que nos cuente el primer accidente automovilístico al gacetillero del *Diario de Las Palmas*: «Ayer iban de paseo por la carretera del Centro de esta ciudad, en el automóvil de don Francisco Bravo de Laguna, los peritos mecánicos don Manuel Sánchez y don Nicolás González; pero al llegar el automóvil al antiguo secadero de Fornos notaron que se había inflamado el depósito de bencina y que el coche estaba ardiendo por debajo. Ante el peligro de que hiciera explosión, los señores Sánchez y González, después de bajarse del automóvil, se pusieron a conveniente distancia, verificándose acto seguido la explosión de la caldera. Cuando el peligro pasó arrojaron cestas con tierra sobre el automóvil con objeto de que el fuego no concluyera de destruirlo, lo cual se logró; pero los desperfectos fueron tan grandes que se ha-

198.—*Diario de Las Palmas*, núm. 2338 de 23 de septiembre de 1902.

199.—*El Telegrama*, núm. 386 de 24 de marzo de 1902

Las Efemérides, núm. 1780 de 28 de mayo de 1901.

200.—*Diario de Las Palmas*, núm. 2232 de 1 de mayo de 1902.

ce preciso su reparación en la fábrica de Alemania, donde fue construído...» (201).

La grave avería de este coche produjo, sin duda, íntimo regocijo a los concejales de nuestro Ayuntamiento. El señor Bravo de Laguna, turbulento y juguetón en sus años mozos, comenzaba a dar vueltas y más vueltas alrededor de la plaza de Santa Ana desde que aquéllos se reunían en sesión, apagando con los estampidos del motor las voces de los sesudos ediles.

DEMANDA DE AUTOMOVILES

Con referencia siempre a 1902, año de la introducción del automóvil en la Isla, citaremos algunas noticias que reflejan el *clima* que la novedad creó. Se hablaba con insistencia de emplear vehículos de gasolina para el transporte de viajeros, ponderando sus ventajas; otros formulaban pedidos con el propósito de destinarlos a su servicio particular. El virus del motor que hoy padecemos hizo su aparición en aquella lejana fecha...

«Tenemos entendido que en breve se traerán dos ómnibus automóviles para 16 pasajeros, que harán sus servicios entre esta ciudad y pueblos del interior. Nos alegramos se confirmara la noticia, pues sería un gran adelanto que se introduciría en el servicio de pasaje que tan detestable tenemos hoy. Sería además, a no dudarlo, un buen negocio para el empresario. El referido automóvil sólo emplea 35 minutos en recorrer la distancia entre Telde y Las Palmas y menos de una hora entre esta ciudad y la villa de Teror. Por eso también creemos que exponiendo un pequeño capital en la adquisición de ómnibus-automóviles para el servicio entre Las Palmas y los pueblos de Telde, Arucas, Teror, Gáldar, Guía, Agaete y Las Vegas, el resultado sería satisfactorio. Los hombres emprendedores deben estudiar este negocio» (202).

* * *

«Algunas personas de esta localidad han encargado automó-

201.—*Diario de Las Palmas*, núm. 2345 de 1 de octubre de 1902.

202.—*Diario de Las Palmas*, núm. 2211 de 5 de abril de 1902.

viles para su servicio particular. Nos aseguran que se trata de montar un servicio de automóviles entre esta ciudad y los principales pueblos de la Isla» (203).

* * *

«El mes próximo —julio— llegarán a esta población tres automóviles de bastante capacidad que serán destinados al servicio de conducción de viajeros entre esta ciudad y algunos pueblos del interior. También se han pedido automóviles para el servicio particular» (204).

Tras estas modestas gacetillas se adivinan persuasivos coloquios de los agentes de la Benz y de la Panhard, deseosos de obtener pedidos...

JUICIO DE UN PERIODISTA

El hombre de principio de siglo que presencié estupefacto la aparición del automóvil en Las Palmas tuvo, forzosamente, que reaccionar de alguna manera ante el prodigio que contemplaba. Opiniones y vaticinios debieron salir a borbotones de su boca. Para hacernos idea de como fueron aquellos comentarios reproduciremos fragmentos de un artículo del periodista *Jordé*, por ser, de los que hemos leído, el que con más agudeza y humor enjuicia el acontecimiento:

«...El automovilismo es lo que actualmente impera y reina con soberanía indiscutible. Tal ha sido su desarrollo que ha llegado hasta esta tierra clásica de la quietud, la pereza y el *paso de tortuga* y a la verdad que el automovilismo no se aviene con nuestro temperamento negligente y cachazudo, poco partidario de la prisa. Aquí, que todo es calma, somnolencia y apatía, tanto en los individuos como en las colectividades —que a ser activas están obligadas por lo que representan— el automovilismo parece que no debiera encontrar *terreno abonado* ni aficiones preparadas para su desarrollo. Pero sucede precisamente lo contrario: en Las Palmas la novedad del *coche sin caballos*, como denominan al

203.—*Diario de Las Palmas*, núm. 2257 de 3 de junio de 1902.

204.—*Diario de Las Palmas*, núm. 2272 de 20 de junio de 1902.

automóvil la andante y mendicante granjería que invade nuestras calles, ha sido del agrado de grandes y chicos, de aristócratas y plebeyos. Al paso de los automóviles que circulan por la población poco falta para que las gentes, entusiasmadas, aclamen a sus dueños y poseedores. Con ojos de envidia se mira al feliz mortal que posea un automóvil.

Ya hay muchísimos que se están regodeando de gusto tan sólo al pensar que en breve se pondrá un servicio de automóviles de Las Palmas al Puerto de la Luz.

¡Qué regocijo, qué delicia, *oh placer seductor*, viajar en automóvil, recorrer *raudo y veloz como el pensamiento* las carreteras polvorientas de Tafira, Telde y Arucas!

El automovilismo, a pesar de ser entre nosotros una novedad de reciente importación, ya cuenta en Las Palmas con esforzados y entusiastas campeones. Con el tiempo es probable que veamos carreras de automóviles.

Y acaso no esté lejano el día que tengamos que cumplir con el piadoso deber de enterrar a más de una víctima del automovilismo en esta tierra clásica de la quietud y la indolencia» (205).

* Así se produjo el primer contacto del automóvil con la Isla. Su propagación ha sido lenta en los primeros años y vertiginosa, con vehemente ímpetu, en los últimos. En estas páginas sólo hemos podido referir algo de lo que aconteció en el año 1902; lo que sigue ya lo sabemos todos: miles y miles de vehículos rodando, sin cesar, por Gran Canaria; cada quisque con su automóvil para la expansión dominguera prefabricada; docenas de marcas disputándose, con aparente cordialidad, el mercado; y una pirámide altísima de letras de cambio en circulación...

De la primitiva y elemental *corsa* se ha pasado al veloz automóvil. Hoy, sin duda, se viaja mejor y más deprisa pero la paz y el sosiego no pueden *aparcar* en nuestras calles saturadas de *hojalata*.

205 —JORDE (JOSE SUAREZ FALCON), en *Diario de Las Palmas*, núm. 2330 de 13 de septiembre de 1902.



La aparición de la bicicleta en Gran Canaria —en fecha hasta ahora ignorada— no provocó comentarios en la Prensa insular. Para reparar en parte este silencio se reproduce la presente fotografía, en la que aparece don Rafael Alzola y González-Corvo en su máquina y con atuendo muy deportivo; fue hecha en 1897.

APENDICES

REGLAMENTO
PARA EL SERVICIO
DE
CARRUAJES DE PLAZA
DE
ESTA CIUDAD.



Las Palmas de Gran-Canaria.
—
Tip. de LA VENTA, Remedios 10.—Propietario I. Miranda,
1889

22 x 15 cm.— 17 pp.—Anteport.—V. en bl.
Port.— V. en bl.—Texto.— Pág. en bl.
Hoja en bl.

REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE CARRUAJES DE PLAZA DE ESTA CIUDAD

CAPITULO I

DE LAS LICENCIAS

Art. 1.º—No se permitirá prestar servicio a ningún carruaje sin previa licencia de la Alcaldía.

Al efecto serán inscriptos en el registro que se llevará en la Secretaría municipal.

Art. 2.º—En la licencia se consignará el nombre del concesionario, la clase del carruaje y su número, así como el de asientos. Estas licencias no serán transferibles.

Art. 3.º—Los dueños de coches darán parte a la Alcaldía siempre que cambien de domicilio o de cocheros, y no admitirán a ninguno que carezca de la cartilla correspondiente

Art. 4.º—Todo dueño de carruajes, así que reciba a un cochero, anotará en su cartilla la fecha de la admisión autorizada con su firma

Igual formalidad observarán cuando los despidan, expresando la causa de la separación.

Art. 5.º—Los que deseen informarse del cochero que traten de admitir a su servicio, podrán dirigirse a la Secretaría del Ayuntamiento donde se les facilitarán cuantos datos consten en el Registro.

CAPITULO II

DEL SERVICIO EN GENERAL

Art. 6.º—No es obligatorio a los coches de plaza prestar servicio más allá del 2.º límite marcado en las tarifas, pero si lo prestasen voluntariamente, será previo ajuste convencional.

Art. 7.º—Solo podrán conducirse en el interior de los carruajes los objetos que lleven a la mano los pasajeros. Los conductores, sin que pueda exigírseles como obligación, quedan autorizados para conducir, previo ajuste, algún bulto en el pescante.

Art. 8.º—Es obligatorio, en casos urgentes, prestar servicio gratis a la Autoridad o a sus agentes para conducir al Hospital los heridos o enfermos pobres, debiendo ir acompañados de uno de los mismos agentes. También es obligatorio conducir al depósito municipal o a su domicilio, según los casos, a aquellas otras personas que, por su estado de embriaguez o por causas de otra índole, sea necesario retirar de la vía pública.

Art. 9.º—Asimismo deberán conducir gratis a los dependientes de la autoridad en el desempeño de sus funciones, siempre que para ello no tuvieren necesidad de hacer viaje especial, y quedan igualmente obligados a prestar los servicios urgentes que reclame la autoridad, pudiendo exigir, en cualquier caso, nota firmada que los acredite.

Art. 10.º—Es obligatorio el servicio para el público sin limitación de tiempo. En el caso de que, por la duración de aquél, sea preciso mudar de tiro o cambiar de carruaje, se dará al conductor el tiempo necesario, descontando a prorrata el invertido en esta operación.

Art. 11.º—Los cocheros podrán reclamar el auxilio de la Autoridad cuando los que ocupen el carruaje traten de eludir el pago del servicio, debiendo dar parte del hecho al agente municipal más próximo; pero perderán su derecho si injuriasen al viajero, en cuyo caso serán entregados a disposición de la Autoridad correspondiente.

Art. 12.º—Se prohíbe conducir en los carruajes más personas que el número de asientos que tuvieren señalados.

Art. 13.º—Los coches se situarán en los puntos de parada designados por la Alcaldía, permaneciendo constantemente los conductores en los pescantes respectivos sin que, bajo ningún pretexto, puedan abandonarlos. El espacio comprendido en los puntos de estación entre cada coche será el de un metro.

Art. 14.º—Una vez por trimestre quedan obligados los dueños de los coches a presentarlos al reconocimiento general ordinario que hará el perito herbero nombrado al efecto, sin perjuicio de someterlos a los demás reconocimientos

particulares o extraordinarios que, a virtud de denuncia de los agentes municipales o de cualquier vecino, decretare la Alcaldía. En el acto del reconocimiento general quedará prohibida la circulación de los coches que, por su mal estado, deban retirarse del servicio.

También se impedirá circular a los que, no obstante haber sido citados sus dueños, no se hubiesen presentado al reconocimiento, y a los que fuesen sustituidos maliciosamente.

Art. 15.º—El ganado queda sujeto a los reconocimientos ordinarios que semestralmente hará el perito de veterinaria y a los demás extraordinarios prevenidos anteriormente para los carruajes, desechando las caballerías que no reúnan las condiciones necesarias para la tracción.

Asimismo serán reconocidos semestralmente las guarniciones y demás arreos de las mismas caballerías.

Art. 16.º—Cuando un carruaje tuviere cualquier falta o defecto que no afecte a su seguridad, el Alcalde fijará un plazo para subsanarlo, pasado el cual, sin cumplir la orden, será retirado de la circulación.

Art. 17.º—La Alcaldía publicará nota de todos los cocheros inhabilitados, para conocimiento de los industriales, quedando prohibida su admisión bajo la multa de veinte y cinco pesetas.

Art. 18.º—Los coches de plaza quedan además sujetos a las disposiciones y reglas prescriptas en los reglamentos, ordenanzas y bandos de buen gobierno, y a las demás que dictare la Autoridad competente.

CAPITULO III

DE LOS CONDUCTORES

Art. 19.º—Todos los individuos que se dediquen al servicio de conductores de carruajes de plaza, deberán, después de demostrar su aptitud ante los peritos nombrados por la Alcaldía, inscribirse en un registro especial que se llevará en la Secretaría municipal, y proveerse de las correspondientes cartillas. Estas, por regla general, se renovarán anualmente. También serán renovadas las respectivas a los cocheros que pasen al servicio de otros dueños, y cada vez que el número de anotaciones lo hiciere necesario.

Art. 20.º—Para solicitar la inscripción en el registro, presentarán su cédula personal y una certificación de la Autoridad local del pueblo de su vecindad para acreditar su buena conducta.

Art. 21.º—En el caso de que sufriese extravío la cartilla, los conductores podrán obtener otra por duplicado. Si se probare que la pérdida fue maliciosa, incurrirán en multa.

Art. 22.—Es obligación de los mismos conductores de coches presentar la cartilla a la Autoridad o sus agentes, siempre que la exijan.

Cuando dejen el oficio, deberán hacer entrega de la misma al auxiliar encargado del ramo en la Secretaría municipal.

Art. 23.—El Alcalde podrá disponer la recogida de la cartilla a todo cochero que, por repetidas infracciones de las ordenanzas y reglamentos vigentes, se hiciese merecedor de este castigo, inhabilitándolo por el tiempo que crea conveniente, según la entidad y reincidencia de las faltas. En caso de que éstas fuesen graves, podrá también ordenar sean dados de baja en el Registro

Art. 24.—Es obligación de los conductores reconocer el carruaje en el momento de desocuparse, con objeto de ver si ha quedado olvidada alguna prenda de los que le han ocupado.

Art. 25.—Los objetos que se encuentren en los carruajes serán entregados en la Alcaldía y se anunciarán por tres días en los diarios que se publiquen en esta Ciudad. Pasado un año desde la fecha del anuncio, se venderán en pública subasta y, en caso de no haber postor, serán entregados a Beneficencia. Si la subasta tuviere efecto, se destinarán la mitad de su producto a los Asilos benéficos, y la otra mitad al cochero que entregó los objetos. El conductor de coches que no entregue un objeto olvidado en las primeras veinte y cuatro horas hábiles, será puesto a disposición del Juez correspondiente.

Las reclamaciones se harán a la Alcaldía, expresando el número del carruaje.

Art. 26.—Todo cochero llevará siempre un ejemplar de este reglamento autorizado con el sello de la Alcaldía, siendo de su obligación presentarlo al público cuando ocurra alguna duda, como igualmente a las autoridades o sus delegados, siempre que lo exijan.

Art. 27.—Queda terminantemente prohibido conducir carruajes de alquiler sin que el interesado justifique su autorización por medio de la cartilla que suministrará la Alcaldía, bajo las prescripciones que establece este Reglamento.

Art. 28.—No se permitirá que los cocheros ocupen otros sitios distintos de los que les están señalados.

Art. 29.—Es de su obligación advertir al viajero, antes de que utilice el coche, el precio respectivo de las tarifas.

Art. 30.—Los cocheros vestirán con aseo y limpieza, impidiéndoseles de lo contrario ejercer el oficio.

Art. 31.—Queda prohibido estacionar carruajes en otros puntos que no sean los de parada, y el bordear por la población. En los teatros, paseos, romerías y demás funciones públicas, se colocarán en el sitio y forma que la Autoridad determine.

Art. 32.º—Se prohíbe en absoluto castigar con crueldad a las caballerías y animarlas con gritos.

CAPITULO IV

DE LOS CARRUAJES Y CABALLERIAS

Art. 33.º—Los carruajes serán de sólida construcción, se conservará en buen estado la pintura y estarán decorosamente vestidos en el interior. En los dos faroles llevarán pintados al óleo, de azul o negro, el número de la licencia y además, de amarillo o blanco, en las testeras de las carretelas, y, en ambos costados, los ómnibus, brets, tartanas y demás análogos. La longitud de los números será de ocho centímetros en las testeras y costados y de tres en los faroles.

Art. 34.º—Los asientos deberán tener, por lo menos, cuarenta y cinco centímetros de ancho los del interior, y cuarenta y dos los de banqueta.

Art. 35.º—Todos los carruajes llevarán en el interior y de modo que pueda leerse fácilmente, el número de asientos y las tarifas en castellano, inglés, francés e italiano, impresas y autorizadas con el sello de la Alcaldía.

Art. 36.º—Cuando los carruajes se hallen desocupados, se colocará a la izquierda del conductor un tarjetón con el epigrafe de *Se alquila*.

Se prohíbe a los cocheros anunciar a gritos los asientos vacantes y el punto a que se dirigen.

Art. 37.º—El ganado llevará siempre el bocado y guarnición en buen estado.

Art. 38.º—Cuando se tome un carruaje por horas, se pagará la primera o última aunque no haya terminado.

Art. 39.º—Si fuere tomado un carruaje para cualquier servicio y dejado después voluntariamente sin efectuarlo, se abonará el 25 por ciento del precio de tarifa.

Art. 40.º—Las faltas o infracciones de este Reglamento se castigarán con las multas de una a veinte y cinco pesetas y con las de suspensión o inhabilitación establecidas en el artículo 22.

ARTICULOS ADICIONALES

1.º—Todas las personas que actualmente se hallen dedicadas al servicio de conductores de carruajes de alquiler, acudirán a proveerse de las cartillas en las oficinas de la Secretaría municipal en los días señalados en los anuncios que al efecto se fijarán.

2.º—Los carruajes de empresas particulares quedarán sujetos a las prescripciones de este reglamento, excepto a las establecidas en los artículos 8, 11, 35, 38 y 39; pero les serán también aplicables si prestasen servicios de carruajes de plaza.

3.º—Los casos no previstos en este reglamento, se resolverán por la Autoridad local.

A P E N D I C E DE LAS TARIFAS Y LIMITES

PRIMER LIMITE

Comprende el casco de la población desde la plaza de la Feria al fielato de Mata, placetilla de los Reyes, final de la calle de Granados e iglesia de San José.

SEGUNDO LIMITE

Desde el Puerto de la Luz a los kilómetros cuartos de las carreteras del Norte, Sur y Centro, tomando como puntos de partida cualquiera de los sitios de parada.

T A R I F A

I

<i>Coches de cuatro ruedas en el primer limite</i>	<u>Ptas.</u>
Carrera con una o dos personas	1'00
Con más de dos, pagará cada una	0'50
Por horas con una o cuatro personas	2'50
Con cuatro o seis	3'00
 <i>Coches de dos ruedas en el primer limite</i> 	
Carrera con una o tres personas	0'75
Con más de tres, pagará cada una	0'25
Por horas con una o cuatro personas	1'50
Con cuatro a seis	2'00

II

Coches de cuatro ruedas en el segundo limite

Viaje de ida o de ida y vuelta con una o cuatro personas,

parando cuando más una hora en el hotel o punto de apeo del viajero	4'00
Con más de cuatro, pagará cada una	1'00

Coches de dos ruedas en el segundo límite

Viaje de ida o de ida y vuelta con una o cuatro personas, parando una hora en el hotel, casa o punto de apeo del viajero	2'00
Con más de cuatro, pagará cada una	0'50
Si transcurrida una hora de llegar el carruaje al punto de su destino, continuase a disposición de los viajeros, abonarán estos por cada hora de espera:	
Coches de cuatro ruedas	2'00
Coches de dos ruedas	1'00

III

Servicio especial a los Cementerios

Por hora con una o tres personas	2'00
Con más de tres, abonará cada una	0'75

Se entiende la duración de este a contar desde el sitio y hora en que se le ordene al cochero dirigirse a los cementerios. Si el pasajero, al regresar, dejare el carruaje antes de llegar al primer límite, abonará una peseta como indemnización de vuelta.

IV

Servicio extraordinario

Carrera hasta el final de las calle de León y Castillo y San José, durante las fiestas del Miércoles de Ceniza y 19 de Marzo:

Coches de cuatro ruedas con una o tres personas	1'50
Con más de tres, pagará cada una	0'50
Coches de dos ruedas con una o tres personas	0'75
Con más de tres, pagará cada una	0'25

Desde las ocho de la noche a las cuatro de la mañana, podrá exigirse un cincuenta por ciento de aumento en el precio de cada servicio.

No hallándose sujeto a tarifa el servicio fuera del término municipal de Las Palmas, será convencional entre ambas partes, en la inteligencia de que, no mediando previo ajuste, se abonará por la tarifa del segundo límite, aumentándose un cincuenta por ciento.

Las Palmas de Gran Canaria, 31 de octubre de 1889.

Aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en sesión ordinaria
de 18 del propio mes y año.

El Alcalde Presidente,
Fernando Delgado y Morales

El Secretario,
Francisco Morales y Aguilar

REGLAMENTO
Á QUE DEBEN SOMETERSE LOS EMPLEADOS
DEL
TRANVÍA Á VAPOR
DE LA
CIUDAD DE LAS PALMAS
AL
PUERTO DE LA LUZ.



LAS PALMAS.
—
Tip. de La Víspera, Remedios, 10.—Propietario I. Miranda.
1890

22'5 x 16 cm.— 15 pp.—Anteport.— V. en bl. Port.—
V. en bl.— Texto.— Pág. en bl.

REGLAMENTO A QUE DEBEN SOMETERSE LOS EMPLEADOS DEL TRANVIA A VAPOR DE LA CIUDAD DE LAS PALMAS AL PUERTO DE LA LUZ

CAPITULO I

CONDICIONES GENERALES

Art. 1.º—Todo aspirante a empleo en este servicio necesita:

1.º Saber leer, escribir, contar y tener conocimiento de las clases de monedas nacionales.

2.º No tener imperfección física que le haga incapaz de desempeñar debidamente el cargo que se le designe.

3.º Tener buen comportamiento en la sociedad, y carecer de vicios y defectos que puedan ocasionar perjuicios y disturbios.

4.º Abstenerse en las horas de servicio de trenes de fumar y estar sentado.

Art. 2.º—Para obtener plaza en propiedad en este servicio, se necesita cumplir con exactitud por espacio de dos meses todas las condiciones que señala este Reglamento, sin incurrir en ninguna falta del mismo.

Cumplido este plazo, el Jefe del Tren extenderá oficio al interesado, quién lo presentará al Director gerente, para que éste le dé el título correspondiente.

Art. 3.º—Todo empleado debe desempeñar con puntualidad su cometido, y asistir a la hora designada por el Gerente para el desempeño de su cargo: siendo firmada por éste la libreta de entradas y salidas del empleado, que debe-

á presentarle diariamente.

Art. 4.º—Las faltas de cada empleado se anotarán en su libreta correspondiente, que firmará el Jefe del Tren y el Inspector.

Cometida tres faltas que no sean debidamente justificadas, será expulsado del servicio sin derecho a reclamación ni remuneración alguna, devolviendo las prendas de la empresa y el Reglamento.

Art. 5.º—Los empleados se presentarán diariamente al servicio con aseo y compostura, no pudiendo usar durante las horas del mismo, prenda alguna que no sea del uniforme.

Art. 6.º—Cuando algún empleado a causa de enfermedad, y previo certificado del médico de la Empresa, no pueda asistir al cumplimiento de su cargo, el Gerente le asignará la cantidad que crea conveniente según el comportamiento que haya observado.

CAPITULO II

DE LOS EMPLEADOS PARA VIAJEROS

Art. 7.º—Cada Tren llevará cuatro empleados que se denominarán Jefe, Subjefe, Maquinista y Fogonero.

DEL JEFE

Sus deberes

Art. 8.º—Los deberes del Jefe son los siguientes:

1.º Exender y cobrar los billetes que irán marcados con las iniciales E y C, y distinguidos con varios colores; entregando diariamente al encargado que el Gerente determine, las cantidades recaudadas separadamente según a la clase de billete que correspondan, con las facturas y demás requisitos que se le señalen.

2.º Tener los trenes para viajeros divididos en primera y tercera clase con los precios correspondientes que se le designe y exender los billetes, que correspondan a los puntos indicados por los viajeros.

3.º Llevar una libreta en la que anotará la serie y el número de billetes con que empieza cada viaje; la que presentará al Inspector u otro empleado superior cuando estos lo deseen.

4.º Recoger las tarjetas de libre circulación (pues no son transferibles), y anotar a su respaldo el nombre del viajero que las presente si no corresponde con el que lleve dichas tarjetas, para entregarlas al Gerente; expendiéndole un billete si quiere emprender el viaje.

5.º Extraer de los talonarios de abonos el número de billetes que el interesado le designe, conforme con el número de pasajeros, devolviendo los mis-

mos talonarios si contienen aún billetes, y reservándolos en el caso contrario para entregarlos por la noche con los billetes que hayan recogido al encargado correspondiente.

6.º Anunciar al Maquinista y viajeros la salida del Tren, así como sus puntos y tiempos de parada según se lo indique el Director.

7.º Cuidar que los viajeros no suban ni bajen del Tren cuando éste vaya en marcha

8.º Hacer que los viajeros guarden el mayor orden posible, procurando con su conducta y amabilidad que le respeten.

9.º No admitir en el Tren a ningún viajero en estado de embriaguez, así como heridos y enfermos contagiosos.

10.º Atender con preferencia a las ancianas, señoras y señoritas, prestándoles su apoyo a la subida y bajada del Tren, lo mismo que a los ancianos y niños, no permitiendo que estos pasen a las plataformas.

11.º Permitir libremente el transporte al agente de autoridad, siempre que éste manifieste que va de servicio, debiendo colocarse en un lugar de las plataformas.

12.º No cobrar pasaje alguno por los niños menores de tres años, a condición de ser llevados en la falda de la persona que los acompaña sin molestar a los demás.

13.º Prohibir que los viajeros lleven bultos que manchen o molesten, colocando los que puedan llevar consigo en la falda o bajo sus asientos.

14.º Entregar a la primera autoridad que encuentre en la primer parada del Tren, a cualquier viajero que dé lugar a escándalos y desorden, o se niegue al pago del billete, tomando nota de la autoridad a que fue entregado para dar cuenta en el estado diario al Jefe de Estación siempre que el caso no sea grave, pues de lo contrario lo pondrá inmediatamente en su conocimiento.

15.º Expendir nuevo billete al viajero si después de la parada del Tren quiere continuar el viaje.

16.º Manifestar diariamente el estado de la vía y del personal que se halle a su cargo.

17.º Cuidar que los viajeros penetren en los coches por la derecha y salgan por la izquierda, según la dirección del Tren.

18.º No permitir ninguna parada del Tren antes ni después de los puntos designados, a no ser que la marcha del mismo pueda ocasionar algún siniestro que de cualquier modo hay que evitar.

19.º Colocar las tablillas en los coches reservados, impidiendo la entrada a cualquier individuo que no sea admitido por el viajero.

20.º No permitir cambiar los asientos en sentido opuesto a la marcha del Tren.

21.º Impedir que la vía se interrumpa por vehículos, bultos u otros tropiezos que puedan ocasionar descarrilamientos o paradas de los Trenes, tomando nota exacta y comprobada de lo ocurrido, en el estado diario, para ponerlo en conocimiento del Gerente, debiendo hacerlo inmediatamente si el caso es de alguna gravedad.

22.º Anunciar de viva voz a los viajeros la salida del Tren.

23.º Tener alumbrados los coches en los viajes nocturnos.

24.º Guardar armonía y consideración con el Maquinista del Tren.

25.º Cuidar del aseo y limpieza del Tren, pidiendo con anticipación el personal y demás útiles al Inspector.

DEL SUBJEFE

Sus deberes

Art. 9.º—Los deberes del Subjefe son los siguientes:

1.º Ayudar al Jefe en todo lo relativo al aseo y conservación del Tren, alumbrado y demás deberes expresados en los números 7, 8, 10, 13, 17, 19, 20 y 24 del Art. 8.º.

2.º Recoger de cada viajero los billetes expendidos por el Jefe, cortando y conservando los números, para entregarlos diariamente con separación de clases E y C al encargado de la gerencia, devolviendo el resto de los billetes y advirtiéndole que deben ser conservados para si algún empleado los exigiese.

3.º No admitir billetes con iniciales y colores distintos a los que correspondan a las horas determinadas, y observar si corresponden además con los designados al punto a que se dirige.

DEL MAQUINISTA

Sus deberes

Art. 10.º—Los deberes del Maquinista son los siguientes:

1.º Cuidar que el Fogonero y demás subordinados conserven en el mejor estado posible las máquinas que tienen a su cargo.

2.º Guardarse de parar los trenes a no ser por algún siniestro, que evitará procurando que la vía se halle completamente libre de vehículos, bultos u otros tropiezos.

3.º Poner en marcha el tren y pararlo en las horas y puntos que el Gerente le indique.

4.º Anunciar la salida del Tren por medio de tres golpes de la bocina o silbato, haciendo sonar éste por las curvas y durante la marcha para anunciar al transeúnte su paso.

5.º No abandonar bajo ningún pretexto la máquina estando en servicio, pa-

ra evitar perjuicios y siniestros.

6.º Dar diariamente un estado del gasto de carbón, grasa, algodón, etc. y de los viajes que con interrupción y sin ella haya emprendido.

7.º Estar siempre provisto de la cantidad necesaria de carbón, agua, etc. para evitar demoras y perjuicios.

8.º Prohibir en absoluto viajar en las máquinas, pudiendo hacerlo tan solo el Gerente o el Inspector para examinar y vigilar el estado de las mismas.

9.º No consentir que nadie toque las máquinas a no ser el Fogonero o subordinado, examinándolas siempre antes de la marcha.

10.º No sacar al tren en poblado de la marcha de los carruajes y aún menos si el movimiento o las circunstancias lo reclaman.

11.º Llevar en los viajes nocturnos, encendidos los faroles correspondientes a la máquina, mudándolos en dirección al punto de su destino, a fin de que la vía esté completamente alumbrada, evitando los peligros que puedan presentarse.

12.º Guardar siempre las consideraciones debidas a todos los empleados de este servicio, especialmente al Jefe del Tren.

13.º Dar cuenta al Gerente de las faltas cometidas por el Fogonero, anotándolas en el estado diario.

14.º Procurar con amabilidad y respeto que sus subordinados cumplan fielmente con sus deberes.

15.º No excederse de la presión de atmósfera que le señale la Gerencia para la marcha del Tren.

DEL FOGONERO

Sus deberes

Artículo 11.º—Los deberes del Fogonero son los siguientes:

1.º Estar bajo las inmediatas órdenes del Maquinista del Tren correspondiente.

2.º Cuidar del aseo y limpieza de las máquinas, y proveerse de los útiles necesarios para no interrumpir el servicio.

3.º Impedir que ninguna persona extraña toque las máquinas.

4.º Advertir al Maquinista de cualquier descuido o distracción en que incurra; lo que hará siempre con respeto y cordura, debiendo para ello enterarse de los deberes del mismo.

CAPITULO III

DEL INSPECTOR

Sus deberes

Art. 12.º—Los deberes del Inspector son los siguientes:

1.º Hallarse en la estación y hora indicada por el Gerente antes de la marcha de los Trenes, para recoger las firmas en el libro de entradas y salidas de los empleados al presentarse en el servicio diario.

2.º Examinar los Trenes e inspeccionar la marcha de los mismos.

3.º Hacer que los empleados del servicio cumplan exactamente con el Reglamento, para lo cual y siempre que las necesidades lo reclamen, puede transportarse a cualquier punto de la línea.

4.º Revisar cada vez que lo crea conveniente la libreta en la que el Jefe del Tren llevará anotada la serie y número de billetes con que haya comenzado cada viaje.

5.º Firmar los libros, balances y demás documentos necesarios a que se refiere el servicio diario.

6.º Poner inmediatamente en conocimiento del Gerente las faltas graves cometidas por los empleados, anotando las que no revistan este carácter en el estado diario para el mismo fin.

7.º Cuidar con especialidad de la salida y llegada de los Trenes, no pudiendo detenerlos sino en caso de algún accidente que pondrá enseguida en conocimiento del Gerente o anotará en el estado diario, según la gravedad.

8.º Guardar con el público y empleados amabilidad y cordura, sin consentir que en nada se infrinja el Reglamento.

9.º Revisar en las paradas de los Trenes los billetes que conservan los viajeros si lo cree conveniente

CAPITULO IV

DE LOS BILLETES

Art. 13.º—Los billetes van marcados con las iniciales E y C; significando la primera billetes especiales y la segunda billetes corrientes, distinguiéndose además por la variedad de colores.

El Jefe de cada Tren recibirá diariamente de la persona encargada los talonarios que correspondan.

Art. 14.º—Cada uno de estos talonarios tendrá sus horas designadas para la venta, siendo devueltos en el momento de expirar el plazo al encargado por

el Gerente, tomando antes nota el Jefe del número de billetes expendidos para incluirla en la relación o balance de su cuenta diaria. Hecha la entrega tomará el talonario correspondiente a las demás horas.

Art. 15.º—No se admitirá billete alguno que no corresponda con los que se expenden en la hora en que sea presentado, debiendo, quién tal haga, tomar otro en su lugar.

Art. 16.º—Los talonarios de abonos están marcados con las iniciales E y C, valiendo tan solo en las horas designadas para cada letra y siempre que los billetes se presenten en los talonarios correspondientes.

CAPITULO V

DE LAS GRATIFICACIONES ANUALES

Art. 17.º—Todo empleado en el servicio del Tranvía será gratificado anualmente a juicio de la Gerencia, si durante el servicio no ha cometido falta alguna en el desempeño de su cargo, teniendo en buen estado los trenes y todo lo que bajo su custodia se ponga.

Art. 18.º—En diciembre de cada año se reunirá el Gerente con los Inspectores, Jefes de Trenes, Maquinistas y demás empleados que el primero designe, para proceder al examen general, levantando acta detallada del estado de los Trenes, limpieza y conservación. Reunido el Gerente con los Inspectores, acordará la gratificación que deba asignársele a cada empleado, tanto por los méritos adquiridos, como por el buen estado de los Trenes, anotando todo en el acta levantada.

Las Palmas de Gran Canaria, 15 de septiembre de 1890.

Este Reglamento se adicionará cuando lo exijan las necesidades del servicio.

INDICES

	PROLOGO	11
I	CAMINOS DE HERRADURA	19
II	LA CIUDAD Y SUS CALLES	29
	<i>Urbe melancólica</i>	31
	<i>Crecimiento</i>	34
	<i>Alumbrado.</i>	40
	<i>Limpieza y vigilancia.</i>	41
	<i>Los dineros de la municipalidad</i>	45
III	POLLINOS, CORSAS Y OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE	47
	<i>Bestias</i>	49
	<i>La corsa</i>	53
	<i>La silla de manos</i>	59
IV	LOS PRIMEROS CARRUAJES	63
V	COCHES DE SERVICIO PUBLICO	77
	<i>Diligencias a Telde</i>	79
	<i>Monsieur Lustré</i>	82
	<i>Coches a Bachicao</i>	88
	<i>El ómnibus de Galdós</i>	91
VI	"TODO TRAIIDO DE AFUERA..."	97
	<i>Carruajes</i>	99
	<i>Pintores de coches y guarnicioneros.</i>	102
	<i>Caballos</i>	111
VII	CRECIMIENTO DEL PARQUE Y SUS DERIVACIONES	115
	<i>Cifras moderadas</i>	118
	<i>Más despacio</i>	120
	<i>Impuntualidad</i>	125
	<i>Precios de los transportes.</i>	126

	<i>Cartillas de conductores</i>	131
	<i>Estacionamientos</i>	132
	<i>Un anticlerical en acción</i>	133
	<i>Expedición por el Norte</i>	133
	<i>La tartana</i>	137
	<i>Viaje a la eternidad</i>	139
VIII	EL TRANVIA DE VAPOR.	143
	<i>Recepción y prueba del tranvía,</i>	146
	<i>Gacetilla de la inauguración</i>	148
	<i>Coexistencia pacífica.</i>	149
	<i>Diatriba y elogio del tren</i>	153
	<i>El tranvía eléctrico</i>	156
XIX	APARICION DEL AUTOMOVIL	159
	<i>El motor de explosión</i>	162
	<i>Benz y Panhard.</i>	162
	<i>Desperfectos y reparaciones</i>	166
	<i>Demanda de automóviles</i>	167
	<i>Juicio de un periodista</i>	168
	APENDICE I	175
	APENDICE II	185

L A M I N A S *

<i>Corsa de Gran Canaria</i>	23
<i>Corsa de Tenerife</i>	37
<i>Corsa de paseo de La Palma</i>	43
<i>Dibujo a escala de una corsa de Gran Canaria.</i>	51
<i>Silla de manos de la Virgen del Pino</i>	57
<i>Billete de la empresa de diligencias "La Primera"</i>	83
<i>Omnibus dibujado por don Benito Pérez Galdós</i>	93
<i>Carro de volteo</i>	103
<i>Carros de volteo en las calles de Arucas</i>	107
<i>Charabán</i>	121
<i>Caseta del Fielato</i>	127
<i>Tartana</i>	135
<i>Tarjeta de la empresa de carruajes de don Fdo. Zumbado</i>	141
<i>El tranvía de vapor</i>	151
<i>Coche de hora</i>	163
<i>Bicicleta</i>	171
<i>Facsimile de la portada del Reglamento de carruajes de plaza</i>	175
<i>Facsimile de la portada del Reglamento de los empleados del tranvía</i>	185

* Los dibujos, basados en fotografías del Archivo de *El Museo Canario*, han sido hechos por Lucas-Mariano de Saá Rodríguez. El de la corsa a escala, por Ramón Díaz Tovar.

ESTE LIBRO
SE TERMINO DE IMPRIMIR
EL DIA 31 DE JULIO DE 1968
EN LOS TALLERES
DE LA
LITOGRAFIA MARTINEZ
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Laus t Deo