

MCEDOCAM

MUSEOS DE TENERIFE CENTRO DE DOCUMENTACIÓN DE CANARIAS Y AMÉRICA

MHA

MUSEOS DE TENERIFE HISTORIA Y ANTROPOLOGÍA



Un tranvía llamado Villasegura



Elaborado por el Centro de Documentación de Canarias y América (CEDOCAM) con la colaboración del Museo de Historia y Antropología de Tenerife (MHA).

Índice

Dedicatoria.....	5
Introducción.....	7
La conquista del territorio.....	11
Los protagonistas de una epopeya.....	15
Historia de un proyecto.....	19
Parada solicitada.....	27
Vida cotidiana.....	29
Pasado y presente.....	33
Bibliografía.....	35
Anexo.....	37
Índice de ilustraciones.....	47

A Imeldo Serís
por su amor incondicional a Tenerife

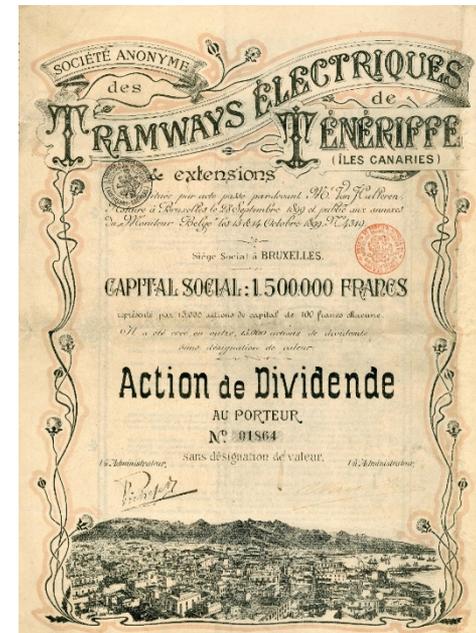
Introducción

1901 fue testigo de uno de los episodios más sorprendentes de la historia contemporánea de Canarias, región que en aquellos momentos se encontraba inmersa en pleno pleito insular, aquel proceso iniciado en base a la lucha por la capitalidad del Archipiélago. El enfrentamiento entre Tenerife y Gran Canaria, hecho que le otorgó una dimensión regional, se extrapoló al ámbito insular de Tenerife, escenificado en la rivalidad Santa Cruz de Tenerife - San Cristóbal de La Laguna, cuyo origen hay que buscarlo en los tiempos del Marqués de Valhermoso¹, aquel Capitán General que tuvo la osadía de trasladar la sede de la más elevada institución militar desde la ciudad de los adelantados hasta el lugar que, hasta hacía bien poco, había sido considerado exclusivamente como su puerto.

Fue la insistencia en las Cortes Generales y el Senado del Marqués de Villasegura, Imeldo Serís, la que permitió poner en marcha, con capital privado belga², una empresa que permitió, por fin, unir físicamente - que no políticamente - a dos ciudades separadas, no solo por el peso de la historia, sino también, por los obstáculos geográficos materializados en forma de montañas y barrancos.

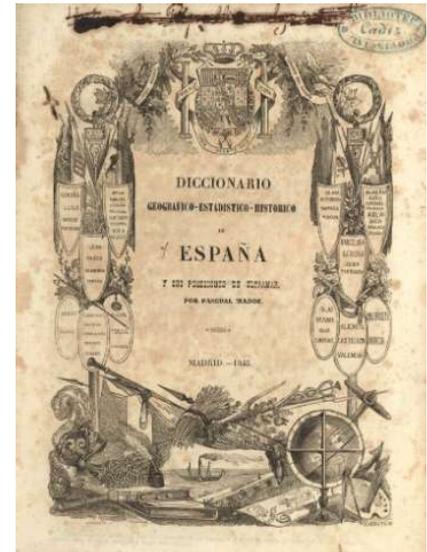


1. Retrato del marqués de Valhermoso por José Rodríguez de la Oliva



2. Acción de la compañía Tramways Electriques de Tenerife (1899)

Sobre esta cuestión, el Diccionario geográfico-estadístico-histórico de Pascual Madoz³ ya advertía que, en Tenerife, en aquellos momentos, solo existía un camino, “uno hermoso de arrecife construido últimamente y que, aunque en cuesta es bastante cómodo, conduce desde esta población [Santa Cruz] hasta la ciudad de La Laguna que dista 5/4 de leguas: es el único que existe en la provincia, pues los demás no merecen tal nombre, sino más bien son veredas intransitables...”.



3. Madoz, Pascual. Diccionario: geográfico-estadístico-histórico de Canarias. Ed. facs. Valladolid: Ámbito; Santa Cruz de Tenerife: Interinsular Canaria, 1986

El proyecto promovido por Imeldo Serís y dirigido por Julio Cervera tenía como objetivo la conquista de un territorio hasta ese momento infranqueable con el fin de superar el aislamiento y las malas conexiones internas que sufría Tenerife y de facilitar el tráfico de mercancías y de pasajeros.

En el discurso inaugural⁴ de tan ambicioso proyecto, Imeldo Serís profetizaba que “El tranvía al que tantos desvelos he consagrado será la base segura de riqueza y de prosperidad para todo Tenerife”.

Pese a satisfacer en buena medida las demandas de transporte del área afectada, los ingresos generados por las personas viajeras y las mercancías no fueron suficientes para garantizar la rentabilidad del servicio, motivo por el que, el 9 de abril de 1927, el Cabildo de Tenerife adquirió de la Societé Anonyme des Tranways Electriques de Teneriffe las concesiones e instalación del tranvía de Tenerife por un importe de 1.100.000 pesetas. El servicio gestionado por el gobierno insular estuvo funcionando hasta el 15 de septiembre de 1956.

Pueblo de Tenerife
 Como si fuera humilde obrero, voy a echar
 la primera cucharada de mezcla para poner la
 primera piedra en las obras del Ferrocarril de Tenerife
 es el día de
 hoy ~~es~~ la mayor y la mayor grande satisfacción
 de mi vida. Yo di la otra noche un viva al
 pueblo honrado y trabajador de Sta Cruz. yo
 pertenecí a ese pueblo yo soy uno de sus
 trabajadores honrados, y en nombre nuestro, en
 nuestro representamos, y en nombre de España
 la patria grande realiza este acto

4. Discurso pronunciado por Imeldo Serís en el acto en el que se puso la primera piedra del tranvía de Tenerife. 29 de octubre de 1899. p.1 (Carta completa en Anexo)

La conquista del territorio

En Tenerife, la misma se materializó emprendiendo una serie de acciones que permitieron salvar el obstáculo de un aislamiento que se había manifestado en tres vertientes: Canarias - Europa, interinsular e insular. La primera fue solventada con la instalación del **cable telegráfico** que conectaba Santa Cruz de Tenerife con Cádiz. La segunda, con la constitución de la compañía de vapores **Correos Interinsulares**, artífice de que surcaran las aguas el León y Castillo y el Viera y Clavijo. La tercera, materializada en la **mejora de los caminos**⁵, la construcción de las **primeras carreteras** y el logro que supuso la **construcción del tranvía** de Tenerife. En el discurso de inauguración del mismo, Mr. Theodor, consejero de la Societé Anonyme des Tranways Electriques de Teneriffe, sentenciaba que “la obra realizada tendrá consecuencias inmediatas para la isla de Tenerife. El calvario de Santa Cruz a La Laguna está vencido y el interior de la isla se halla ya en comunicación”.



5. Mapa de Tenerife por Andrés Amat de Tortosa en el que se representa la red de caminos de la isla (siglo XVIII)

El modelo de administración borbónica implantado en el país desde los tiempos de Napoleón fundamentado en el eje estado - provincia, ente jurídico-administrativo este último que en el Archipiélago estaba representado por la provincia única de Canarias, requería que todos y cada uno de los proyectos se gestaran en Madrid⁶, tal como revelan las actas del Senado:

1887. Proyecto de Ley de una carretera desde La Orotava a Vilaflor, en la provincia de Canarias.

1887 – 1888. Proyecto de Ley de una carretera del Puerto de San Marcos de la Villa de Icod a Guía de Tenerife.

1888 – 1889. Proyectos de Ley sobre la declaración de interés general de carreteras varias de la provincia de Canarias.

Proyecto de Ley de Concesión de un **ferrocarril** de vía estrecha desde Santa Cruz de Tenerife al Valle de La Orotava.

1893. Proyecto de Ley sobre las carreteras de la provincia de Canarias.

1893: Proposición de Ley de inclusión en el plan general de carreteras de un ramal del kilómetro 25 desde Santa Cruz de Tenerife a Buenavista.

1894 – 1895. Proyecto de Ley de explotación de cables entre Cádiz y Tenerife / Preguntas sobre averías sufridas en el cable que une las Canarias con el continente.

1896: Proyecto de Ley sobre carretera del Puerto de la Cruz de La Orotava.

1899 – 1900. Proyecto de Ley sobre la concesión del **tranvía eléctrico** de San Cristóbal de La Laguna a Icod.

1899 – 1900. Proyecto de Ley incluyendo en el plan general de carreteras varias medidas para la provincia de Canarias.

1902. Proyecto de Ley de concesión de un **tranvía eléctrico** desde San Cristóbal de La Laguna a Tacoronte.

1911. Proyecto de Ley sobre la autorización de la concesión de un ferrocarril de Santa Cruz de Tenerife a Garachico.

MINISTERIO DE FOMENTO

Dirección general de Instrucción pública.

Primera enseñanza.

En vista de las renuncias presentadas por algunos de los Jueces designados para formar parte de los Tribunales de oposiciones á Escuelas superiores de niños del distrito universitario de Zaragoza; esta Dirección general, previa una designación de candidatos por las Autoridades respectivas, según los artículos 71 y 75 del vigente reglamento sobre provisión de Escuelas de 11 de Diciembre de 1896, ha resuelto publicar en la GACETA de Madrid los nombres de los Jueces que han de reemplazar á los dimisionarios, en la siguiente forma.

TRIBUNAL DE ESCUELAS SUPERIORES DE NIÑOS

Vocal D. Esteban Oca, Representante de la Escuela práctica de Logroño, en sustitución de D. Miguel Vallés, Maestro de Tezuel.

Vocal suplente: D. Agustín Lafuente, Director Interino de la Escuela Normal de Soría, en reemplazo de D. Anastasio Prieto.

TRIBUNAL DE ESCUELAS ELEMENTALES DE NIÑOS

Presidente: D. Leopoldo Elias Martínez, Director de la Escuela Normal de Logroño, en sustitución de D. José Segundo Fernández, Director Interino de la de Zaragoza.

Vocal suplente: D. Agustín Lafuente, Director Interino de la Normal de Soría, en sustitución de D. Anastasio Prieto. Madrid 7 de Abril de 1899.—El Director general, E. de Minojosa.

RECTIFICACIÓN

Habiendo manifestado recientemente la Junta provincial de Cuenca que la Escuela de párvulos de San Clemente, sujeta a concurso de oposiciones, con el sueldo legal de 1.375 pesetas, no tiene más que el 1.00, esta Dirección general ha acordado se publique en la GACETA para conocimiento de los interesados. Madrid 5 de Abril de 1899.—El Director general, E. de Minojosa.

Tribunal de oposiciones

á la cátedra de Derecho romano, vacante en la Universidad de Oviedo.

Los Sres. D. Cipriano Alvarez Pedrosa y Fanjul, D. Nicolás San Román y Rodríguez, D. Esteban Jiménez y García, D. José Herráiz y Kubal, D. Aurelio Ballesteros y Torrecilla, D. Santiago de la Facalera y Ambrador, D. Angel Pintos y Pintos, D. Felipe Cienfuegos de Diego y Gutiérrez, D. Defonso Fuentes y Espigares, D. Fernando Ferrer y Lago, D. Melquíades Alvarez y González, D. Ramón Menéndez de Luarca y Secades, D. Hipólito González y Rebolívar, D. Emilio Saiz y Olivé y D. Leopoldo Michelena, opositores á dicha cátedra, se servirán presentar el jueves 27 del corriente, á las doce de la mañana, en el Salón de grados de la Facultad de Derecho de la Universidad Central, á fin de proceder al sorteo de fringes, según previene el art. 10 del reglamento de oposiciones á cátedras de 9 de Abril de 1875.

Se previene á dichos señores que de no asistir á dicho acto, ó álogar causa legítima de su ausencia, se entenderá que renuncian á las oposiciones, conforme al art. 14 del citado reglamento.

Lo que se anuncia para conocimiento de los interesados. Madrid 10 de Abril de 1899.—El Presidente del Tribunal, Eduardo Palau.

Tribunal de oposiciones

á la plaza de Profesora de Sordomudos, vacante en el Colegio Nacional de Sordomudos y de Ciegos.

Las señoras opositoras á dicha plaza se servirán concurrir el día 27 del actual, á las cinco de la tarde, al local donde existe la vacante (paseo de la Castellana, 71), para dar principio á los ejercicios.

Las señoras opositoras que no concurren á este acto, ni excusen en debida forma su asistencia, quedarán excluidas de la oposición, según reglamento.

Madrid 10 de Abril de 1899.—El Presidente del Tribunal, Rafael Boix.

Dirección general de Obras públicas.

Ferrocarriles.

En cumplimiento á lo dispuesto en la Real orden de 7 de Abril de 1899, esta Dirección general ha señalado el día 14 de Junio próximo venidero, á las una de la tarde, para la adjudicación en pública subasta de la concesión de un tranvía con motor eléctrico desde Santa Cruz de Tenerife á San Cristóbal de la Laguna. El acto se verificará en esta Corte, en el local destinado al efecto en este Ministerio, ante el Director general de Obras públicas ó persona en quien se oficio delegue, observándose lo dispuesto en el art. 83 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, dictado para la ejecución de la vigente ley de Ferrocarriles, y en la instrucción aprobada en 18 de Marzo de 1882 para esta clase de subastas, según se previene en la Real orden antes citada.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, extendidas en papel del sello 12 con los recargos correspondientes, acompañándose en otro pliego aparte la cédula personal y el documento que acredite haber consignado en la Caja general de Depósitos, como fianza, la cantidad de 7.762'14 pesetas en metálico ó en efectos de la Deuda pública, calculados al tipo que al efecto señalan las disposiciones legales vigentes. En los sobres de ambos pliegos escribirán los proponentes sus nombres. La licitación versará, en primer término, sobre la rebaja de las tarifas aprobadas, y si resultasen dos ó más proposiciones iguales se procederá en el acto mismo, y solo entre los autores de ellas, á una nueva licitación verbal y abierta sobre la reducción del número de años de la concesión. Esta licitación durará por lo menos quince minutos, pasados los cuales se dará por terminado el acto, aperturándose antes el Pliego por tres veces. Si las que han de tomar parte en dicha licitación verbal y abierta no hubieren

proposición alguna, se declarará mejor postor al que hubiere obtenido el número más bajo en el sorteo que ha de preceder á la apertura de los pliegos.

Se advierte: Primero, Que existe petición de concesión de este tranvía, garantizada con el correspondiente fianza, y que el peticionario D. Alexis de Reus tiene el derecho de tanto en el remate, con arreglo á lo dispuesto en el citado artículo 83 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, ya mencionado, y Real orden de 26 de Mayo de 1884, cuyo derecho ejercitará por sí ó por medio de persona que le represente en el acto de la subasta, prorrogándose esta al efecto durante media hora para que el interesado pueda hacer la correspondiente declaración, que en su caso se hará constar en el acta del remate.

Si transcurriere la media hora sin que haga declaración alguna el peticionario, se entenderá que éste renuncia al derecho de tanto en el remate, declarándose mejor postor al firmante de la proposición más ventajosa, adjudicándose provisionalmente la concesión, sin perjuicio de lo que resolviera la Superioridad.

Si la concesión no se adjudicase á D. Alexis de Reus, deberá abonar á éste el remanente dentro del plazo de un mes, contado desde la fecha de la adjudicación, el valor del proyecto que según la tasación pericial aprobada por Real orden de 1.º de Febrero último es de 5.225 pesetas y además la cantidad que resulte en concepto de intereses al 8 por 100 anual sobre el importe de dicha tasación en el día en que tenga efecto el abono, á contar desde el día que aparezca haberse garantizado por el peticionario su petición de concesión.

Segundo, Que en el Negociado de este Ministerio se hallará de manifiesto, para conocimiento del público, el proyecto, pliego de condiciones particulares y tarifas para la concesión que han de servir de base á la subasta.

Modelo de proposición.

D. N. N., vecino de ..., y mayor de edad, y según cédula personal, núm. enterado del anuncio publicado en la GACETA de Madrid del día así como del proyecto, pliego de condiciones particulares y tarifas que se exige para la adjudicación en pública subasta de la concesión de un tranvía con motor eléctrico desde Santa Cruz de Tenerife á San Cristóbal de la Laguna, y demás realidades que se exigen para la construcción y explotación de dicho tranvía, con estricta sujeción al citado pliego de condiciones particulares, rebajando en tanto por 100 (en letra) las tarifas aprobadas que sirven de tipo para la subasta, cuatro céntimos por 100, será el mismo y único para todos los elementos de dicha tarifa.

Madrid 7 de Abril de 1899.—El Director general, M. Castejón.

Pliego de condiciones particulares bajo las que ha de otorgarse en pública subasta la concesión de un tranvía con motor eléctrico desde Santa Cruz de Tenerife á San Cristóbal de la Laguna.

Artículo 1.º El concesionario se obliga á ejecutar de su cuenta y riesgo todas las obras necesarias para el establecimiento de un tranvía con motor eléctrico en Santa Cruz de Tenerife, que, partiendo de la carretera de San Andrés, frente al puerto de dicha capital, y pasando por la plaza de la Constitución, calle del Castillo, plaza de Weyler, entre la carretera de Santa Cruz de Tenerife á San Cristóbal de la Laguna, siguiendo por ella hasta terminar, antes de llegar al puente de hierro, en la unión de la carretera de Orotava con la que conduce á Tequesite y Tejina. Desde la plaza de Weyler seguirá otro ramal por las calles de la Luz y del Sol, rematando por delante del Castillo de San Cristóbal, hasta unirse al trazo general en la plaza de la Constitución.

Art. 2.º Este tranvía se construirá con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 12 de Noviembre de 1898, observándose todas las prescripciones que en la misma se establecen, tanto en la construcción como en la explotación de la línea.

No podrá introducirse modificación alguna en el proyecto aprobado, sin que para ello preceda autorización del Ministerio de Fomento.

Art. 3.º Para este tranvía se establecerán, además de los dos muelles de mercancías que se proyectan en dichos puntos, estaciones de parada y descanso en el origen y final de la línea, dos casillas de guardas, situadas junto á la carretera, á cuatro metros de distancia de su borde exterior, una en el kilómetro 4, y la otra en el 6, en el lugar conveniente fijado por el Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia de Canarias, y la cochera para embarrar los carruajes. También establecerá los aparcaderos ó cruces que señala el proyecto, no pudiendo establecerse ningunos otros sin previa autorización del Gobierno; pero éste se reserva el derecho de ordenar el establecimiento de los aparcaderos, aparcaderos ó cruces que creyese necesario para el mejor servicio, oyendo previamente al concesionario y á los Ayuntamientos interesados, así como al Ingeniero Jefe de Obras públicas de la citada provincia.

Art. 4.º Será obligación del concesionario conservar y reparar á sus expensas el afirmado ó empedrado de todas las carreteras y calles en que el tranvía se establezca, en toda la zona ocupada por las vías y medio metro más á cada lado. También será obligación del mismo concesionario ejecutar y conservar todas las obras necesarias que sean necesarias para que las carreteras y calles no sufran desperfecto ni deterioro con el establecimiento del tranvía, quedando en las mismas condiciones de vitalidad que antes tenían, ó igualmente deberá ejecutar todas cuantas obras fueren necesarias para conservar las servidumbres existentes en la vía pública.

Los materiales que se empleen en las obras á que este artículo se refiere serán de la misma clase, condiciones y dimensiones que los que en las mismas se usen por los respectivos centros de que dependan.

Art. 5.º Las obras se ejecutarán por secciones ó trozos, en la forma que se acordare con arreglo á las instrucciones que al efecto dicten los funcionarios facultativos encargados de la inspección, con el fin de que no se interrumpa el tránsito público.

Art. 6.º No tendrá derecho el concesionario á indemnización alguna en el caso de que, por motivo de algún servicio público, hubiere necesidad de modificar el trazado de las vías que se utilizan para el establecimiento del tranvía, ó la variación consiguiente de éste, sea de cuenta del concesionario, el cual no tendrá tampoco derecho á indemnización de ningún género cuando por causas de las mencionadas obras ó de las de reparación de tarrajes, cañerías, etc., existentes en el subsuelo, hubiere que suspender la circulación de los coches del tranvía durante la ejecución de dichas obras.

Art. 7.º En el término de quince días, contado desde el siguiente al en que se publique en la GACETA DE MADRID la

Real orden de concesión, consignará el concesionario en la Caja general de Depósitos, á disposición del Ministerio de Fomento y como fianza para responder de la concesión, la cantidad de 80.811 pesetas en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que para el objeto les está señalado por las disposiciones vigentes, cuya cantidad representa el 5 por 100 del presupuesto de instalación del tranvía.

Si el concesionario dejase transcurrir dicho plazo sin constituir la fianza citada, se dejará sin efecto la adjudicación de la concesión, con pérdida del depósito provisional, según previene el art. 16 de la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, y se procederá á nueva subasta, en la forma que en el mismo mencionado artículo se determina.

Art. 8.º La fianza mencionada en el artículo anterior no se devolverá al concesionario hasta que las obras estén totalmente concluidas con arreglo á lo estipulado en estas condiciones y se haya abierto la línea al servicio público, todo lo cual se hará constar con las certificaciones expedidas al efecto por los funcionarios facultativos encargados de la inspección del tranvía.

Art. 9.º Las obras para la construcción de este tranvía deberán comenzar en el término de cuatro meses, á contar desde la fecha en que se publique en la GACETA DE MADRID la Real orden de concesión, y deberán estar terminadas en el plazo de dos años, contados desde el día en que comiencen.

Los funcionarios facultativos encargados de la inspección quedan en cuenta al Gobernador civil de la provincia, y éste á la Dirección general de Obras públicas, de las fechas en que comiencen y terminen las obras.

Art. 10. La explotación de este tranvía se hará por tracción eléctrica, transmitiéndose el fluido por medio de cables aéreos, en la forma y con las condiciones acordadas en la Real orden de 12 de Noviembre de 1898, aprobatoria del proyecto de este tranvía. Respecto á la velocidad con que habrán de marchar los coches, se observará lo dispuesto en el artículo 121 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, dictado para la ejecución de la vigente ley de Ferrocarriles.

Art. 11. Los coches motores, cuando sean nuevos ó después de grandes reparaciones, no podrán ponerse en servicio sin que sean previamente reconocidos por los funcionarios facultativos encargados de la inspección del tranvía.

Art. 12. El material móvil que como mínimo ha de tener esta tranvía para poder ser abierto á la explotación será de cuatro carruajes automotores, con división de primera y segunda clase para 30 plazas; dos automotores para mercancías, con un motor de veinte caballos, cuatro para los coches de arrastre para mercancías, y un tande de reparaciones.

Art. 13. No podrá abrirse al servicio público el todo ó parte de este tranvía, sino después de que sea reconocido por el Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia, que es el encargado de su inspección, y se hayan llenado todas las demás formalidades prevenidas en el art. 116 del precitado reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Art. 14. El concesionario obligado el concesionario á permitir la circulación por el mismo de los coches ó vehículos de otros tranvías que con él empelman, ó bien los de otros Compañías ó particulares, mediante el pago del correspondiente peaje, siempre que lo permitan el peso y condiciones de dichos coches ó vehículos.

Art. 15. El concesionario explotará el tranvía durante el plazo de la concesión, que será de sesenta años, á menos que fuesen reducidos en el acto de la subasta, y con arreglo á los precios máximos de peaje y transporte que para la conducción de viajeros se fijan en las tarifas aprobadas al efecto, y que son idénticas con las rebajas que en las mismas pueden hacerse en la subasta, todo lo cual se hará constar en la Real orden de concesión.

Art. 16. El concesionario redactará y propondrá á la aprobación de la Superioridad, previo informe de los funcionarios facultativos encargados de la inspección de este tranvía, los reglamentos para el servicio de explotación del mismo. Ha lo relativo á seguridad y salubridad pública, Policía urbana y demás relacionado con el servicio público, se observará lo prevenido en el art. 118 del precitado reglamento de ferrocarriles de 24 de Mayo de 1878, y en las Ordenanzas municipales respectivas.

Art. 17. También será obligación del concesionario someter á la aprobación de la Superioridad, y previos los informes indicados en el artículo anterior, los cuadros de marcha de los coches y de las aplicaciones de las tarifas, por trayectos, basados en las kilométricas aprobadas para este tranvía, con la rebaja proporcional á la que pudiese hacerse en el acto del remate.

Art. 18. La concesión se entenderá hecha sin perjuicio de tercero, y dejando á salvo los derechos particulares, se otorga con arreglo á este pliego de condiciones, á la ley general de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, y reglamento para su ejecución, fecha 24 de Mayo de 1878, anteriormente citados, y á todas las demás disposiciones legales de carácter general, dictadas ó que en lo sucesivo se dicten referentes á tranvías.

Art. 19. El concesionario queda obligado á conservar en perfecto estado todos los elementos de la explotación de este tranvía, y si no constituyese fábrica propia para suministrar al mismo la energía eléctrica, queda también obligado á garantizar que no se carecerá nunca de medios para efectuar dicho suministro cuando el tranvía pase á ser propiedad del Estado.

Art. 20. Queda asimismo el concesionario obligado á tener asegurada la circulación de este tranvía una vez abierto á la explotación, salvo los casos de fuerza mayor debidamente justificada.

Si se faltase á esta condición y se interrumpiese la explotación total ó parcialmente por causas imputables al concesionario, la Superioridad adoptará las medidas conducentes á restablecerla y continuarla á costa del concesionario hasta que éste acredite en forma legal, y dentro del plazo de seis meses que cuenta con medios suficientes para encargarse nuevamente de aquélla, y en el caso de que así no suceda caducará la concesión.

Art. 21. También caducará la concesión, además del caso previsto en el artículo anterior, en los siguientes: 1.º Si no se comienzan ó terminan las obras en los plazos marcados en el art. 9.º de este pliego de condiciones, salvo los casos de fuerza mayor debidamente justificada.

2.º Si el concesionario fuere declarado en quiebra, ó si existiendo Compañía concesionaria fuese ésta disuelta por resolución administrativa ó judicial ó declarada en quiebra.

En todos estos casos se procederá con arreglo á lo dispuesto en el cap. 5.º de la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y en los artículos correspondientes de su reglamento.

Art. 22. El concesionario del tranvía de que se trata será responsable de todos los daños, averías y perjuicios que se

Los protagonistas de una epopeya

Imeldo Serís-Granier y Blanco

Una de las figuras más relevantes en la historia de Tenerife de finales del XIX y principios del XX

Imeldo Serís⁷ fue una de las figuras más notables en la historia de Tenerife de finales del XIX y principios del XX. Este ilustre político, VII Marqués de Villasegura, nació en Santa Cruz de Tenerife el 29 de agosto de 1848, y falleció, de forma repentina en Madrid, el 16 de noviembre de 1904, a la edad de 56 años.

Llegó a ser Oficial del Cuerpo General de la Armada y participó en la guerra de los 10 años (1868-1878) en la que Cuba intentó la independencia de España. En 1882 fue nombrado Gentil Hombre de Cámara con Ejercicio de S.M. la Reina Isabel II, pasando a ser su secretario particular y jefe de la Casa Real de Alfonso XII.

Imeldo Serís fue, sin duda, uno de los hombres más relevantes en la vida política de Tenerife a finales del siglo XIX y principios del XX. En 1894 fue elegido Senador por la provincia de Canarias y, dos años después, sería nombrado Diputado a Cortes por Tenerife, donde consiguió que se le concediese a Santa Cruz de Tenerife el título de Muy Benéfica, con la Cruz de Primera Clase de la Orden Civil Benéfica, por el comportamiento de sus habitantes durante la epidemia de cólera que asoló la ciudad en 1893. Fue uno de los grandes impulsores en el desarrollo de las infraestructuras de Tenerife: construcción de carreteras, juzgados en La Laguna y La Orotava, Colegio de Abogados de Santa Cruz, instalación del antiguo tranvía...



7. Retrato de Imeldo Serís.

Julio Cervera y Baviera

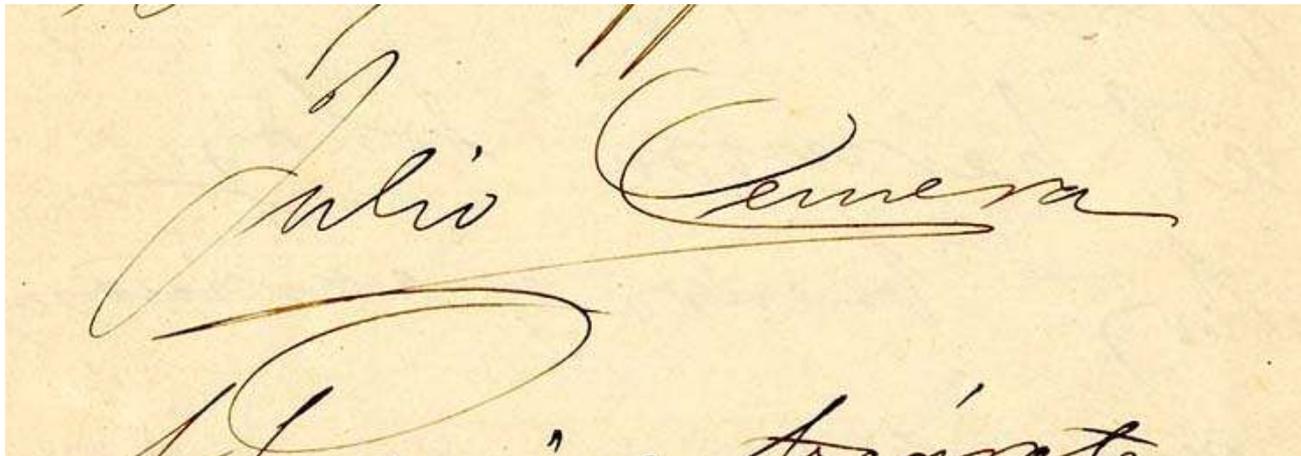
Precursor de las telecomunicaciones inalámbricas

Julio Cervera Baviera⁸ nació en Segorbe (Castellón) en 1854. Fue un destacado ingeniero militar, inventor, diplomático... pionero de las telecomunicaciones sin hilo. Cervera estudió Ciencias Físicas y Naturales, pero pronto abandonaría esta carrera para comenzar su formación militar como cadete de caballería en Valladolid. Se graduó en 1875. Durante su vida militar realizó numerosos viajes y estudios sobre el norte de África convirtiéndose así en un experto en temas africanistas. En 1884 publicó su libro *Geografía militar de Marruecos* y un año después *Expedición geográfico-militar al interior y costas de Marruecos*.

En 1894 asistió como ayudante de campo al General Manuel Macías con quien vino a Tenerife en septiembre de ese mismo año. En esa época redacta el estudio técnico que dio pie al proyecto de alumbrado eléctrico de Santa Cruz de Tenerife y fue, de esta manera, el director de la ejecución y construcción de la central eléctrica.

En 1897 redactó el proyecto de construcción del tranvía eléctrico de Santa Cruz de Tenerife a Icod.

Julio Cervera, quien recibió entre otros galardones, la Cruz Roja al Mérito Naval, murió en Madrid el 20 de Julio de 1927.

A close-up photograph of a handwritten signature in dark ink on aged, yellowish paper. The signature is written in a highly stylized cursive script. The name 'Julio Cervera' is clearly legible, with 'Cervera' being particularly prominent due to its large, sweeping loops. Below the main signature, there are some faint, less distinct markings that appear to be part of the same document or a related note.

8. Firma de Julio Cervera y Baviera

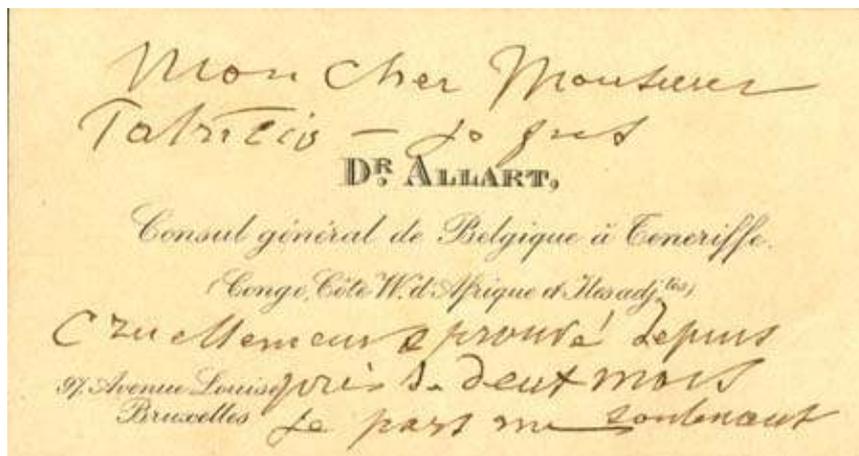
Jean Baptiste Josep Allart (Dr. Allart)

Figura importantísima que dio a conocer las Islas Canarias en Europa

Jean Baptiste Josep Allart⁹, conocido como el Doctor Allart, nació en Bélgica el 28 de enero de 1831. Estudió medicina en la Universidad de Bruselas donde se licenció en 1859. Durante toda su actividad profesional el Dr. Allart obtuvo grandes méritos por su valor y sus grandes aptitudes como médico. A finales del siglo XIX se fue al Sudán y a la Abisinia y se convirtió en el primer médico de la Asociación Internacional Africana en llevar a cabo este viaje. En 1882 fundó en el Congo el servicio médico y más tarde también fundaría un sanatorio en Boma, ciudad portuaria en el Río Congo, donde ejerció su profesión con brillantez.

En 1885 regresó a Europa y un año después fue nombrado Cónsul de Bélgica para África Occidental, Canarias y Madeira. En Santa Cruz de Tenerife impulsó numerosas actividades relacionadas con la agricultura, la industria y el comercio.

El Dr. Allart, quien recibió numerosas condecoraciones y distinciones, se desvivió por dar a conocer Tenerife fuera de nuestras fronteras y se convirtió en uno de los principales impulsores del tranvía eléctrico de Tenerife. Murió en Santa Cruz de Tenerife el 9 de mayo de 1906.

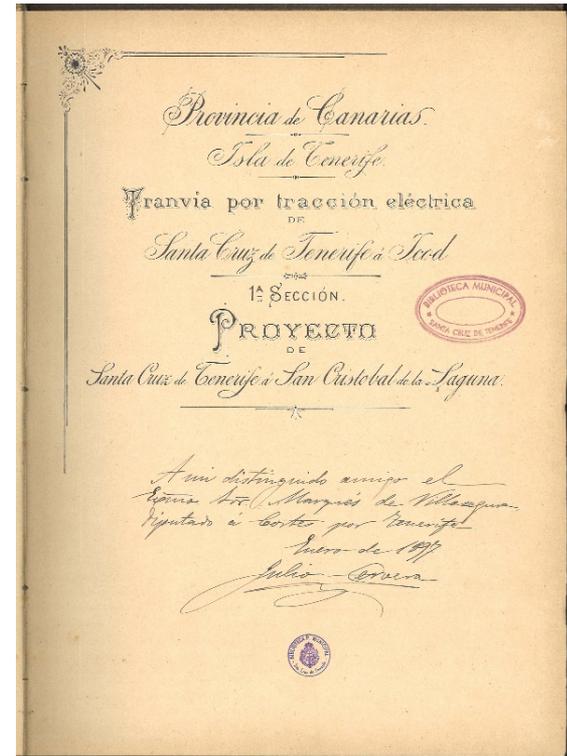


9. Tarjeta de visita del Dr. Allart, Cónsul General de Bélgica en Tenerife

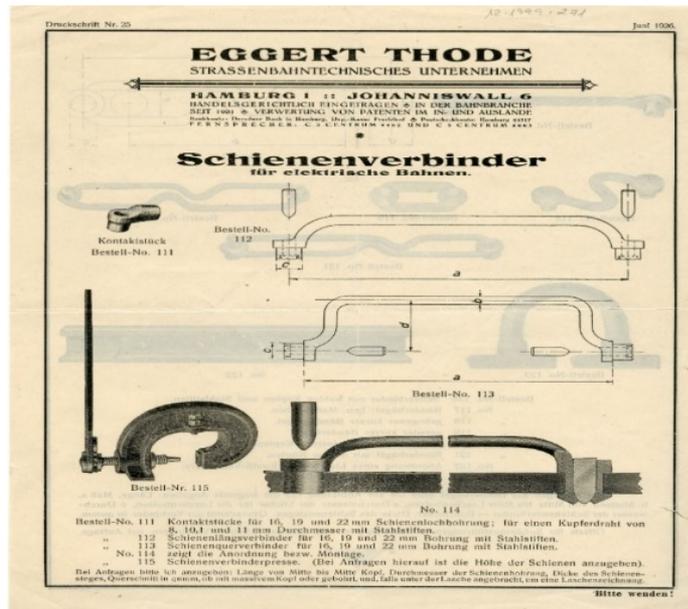
Historia de un proyecto

El trazado, la central eléctrica, la construcción y la inauguración

El proyecto¹⁰ para la construcción de un tranvía que uniera Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna cuyo objetivo era ofrecer una alternativa al transporte de tracción animal, fue aprobado por el gobierno español el 12 de noviembre de 1898. El proyecto fue redactado por el ingeniero Julio Cervera, siendo inicialmente el objetivo del mismo la construcción de un ferrocarril de tracción eléctrica con la idea de unir Santa Cruz con Icod, pasando por La Laguna. Finalmente, solo fue plasmada la primera sección prevista, que abarcaba el trazado Santa Cruz - La Laguna. Cervera, con la idea de trazar un proyecto lo más racional, práctico y conveniente posible para los intereses de Tenerife, recomendó, teniendo en cuenta la particular orografía de la isla, la construcción de un tranvía - y no un ferrocarril - de tracción eléctrica que incorporara las últimas novedades de la ingeniería ferroviaria¹¹. En diciembre de 1900 se incorporó al proyecto el trazado San Cristóbal de La Laguna - Tacoronte [línea que fue inaugurada el 27 de julio de 1904]. En el proyecto fue definido el trazado y una central eléctrica con todos y cada uno de los elementos necesarios.



10. Cervera, Julio. Tranvía por tracción eléctrica de Santa Cruz de Tenerife a Icod. Proyecto. 1897.



11. Detalles de maquinaria de los tiempos del primer tranvía de Tenerife.

El trazado. Buscando sortear la complicada orografía y el aprovechamiento máximo de los recursos, el recorrido del tranvía Santa Cruz - San Cristóbal de La Laguna, en su viaje de ida, comenzaba junto al puerto de Santa Cruz, en la carretera de San Andrés, con la finalidad de cubrir el servicio de embarque y desembarque de mercancías. Continuaba luego por la Marina, cruzando las vías del tren utilizado para acometer las obras del puerto, avanzaba hacia el margen izquierdo de la Plaza de la Constitución, para, desde allí, proyectarse hacia la Calle Castillo, Plaza Weyler y la Carretera de La Laguna y terminaba en San Cristóbal de La Laguna, justo antes del Puente de Hierro, donde confluían las carreteras de La Orotava, Tegueste y Tejina. En este punto, se estableció un apartadero y un almacén de mercancías. En el viaje de vuelta se dispuso que se utilizara el mismo trazado hasta la entrada en la Plaza Weyler, lugar donde derivaba hacia las calles de la Luz (actual Imeldo Serís) y del Sol (actual Doctor Allart), para, desde ahí, cruzar el Castillo de San Cristóbal para unirse con la línea de subida de la Plaza de la Constitución.

Central eléctrica¹². El proyecto planteaba que solo sería viable con la presencia de una central generadora de electricidad, es decir, una fábrica de electricidad propia que cubriese en exclusiva las necesidades del servicio, y con la construcción de unas cocheras para guardar los vagones. La estación de la Cuesta^{13a}, ubicada en el Kilómetro 6 del recorrido, posteriormente modificado en 1944^{13b}, comprendía cuatro edificios:

-Dirección, oficinas, sala de máquinas, sala de calderas, talleres y otras dependencias.

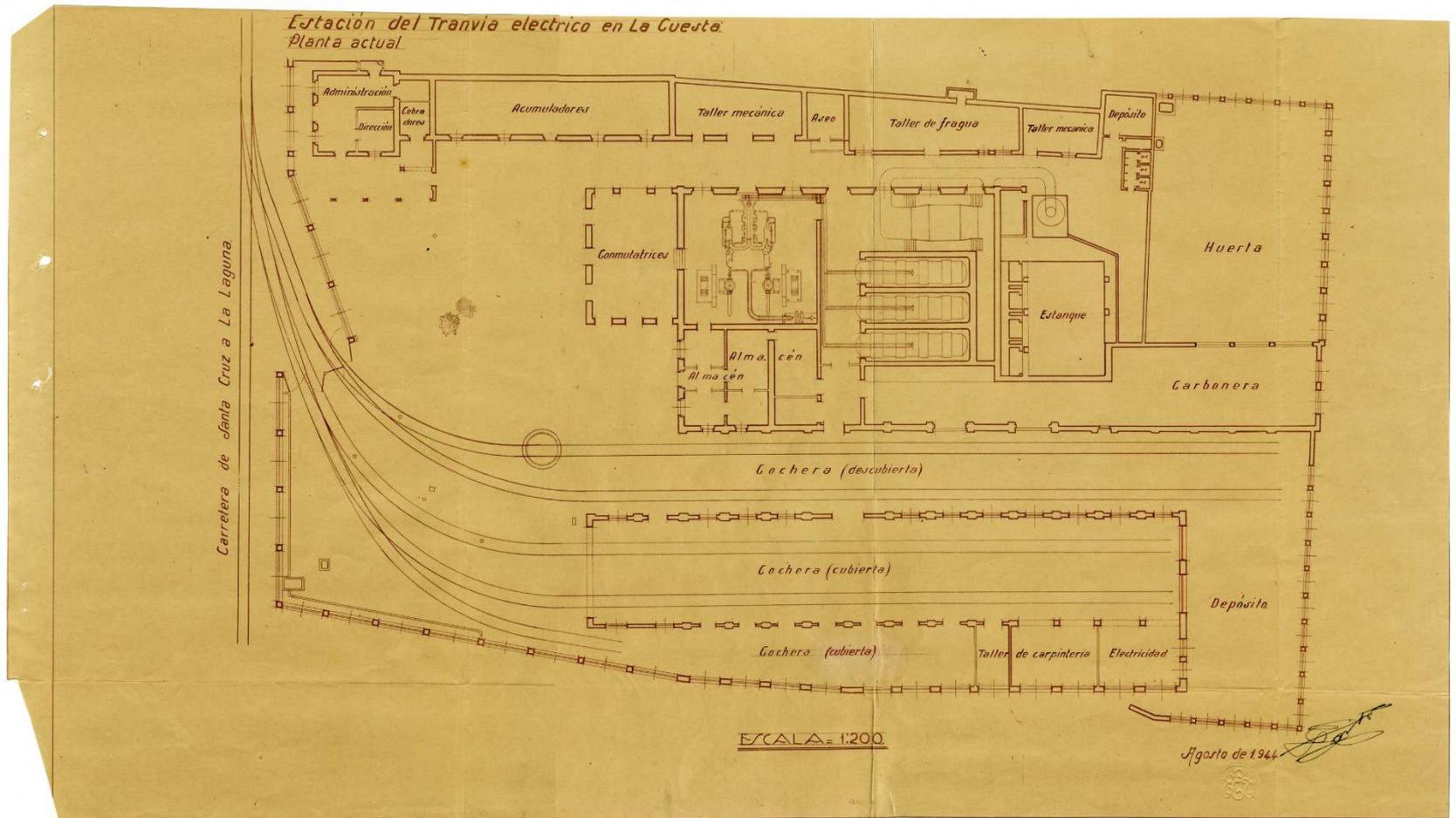
-Sala de acumuladores.

-Depósito de carruajes.

-Caseta del guarda.



12. Modelo de central eléctrica de la época



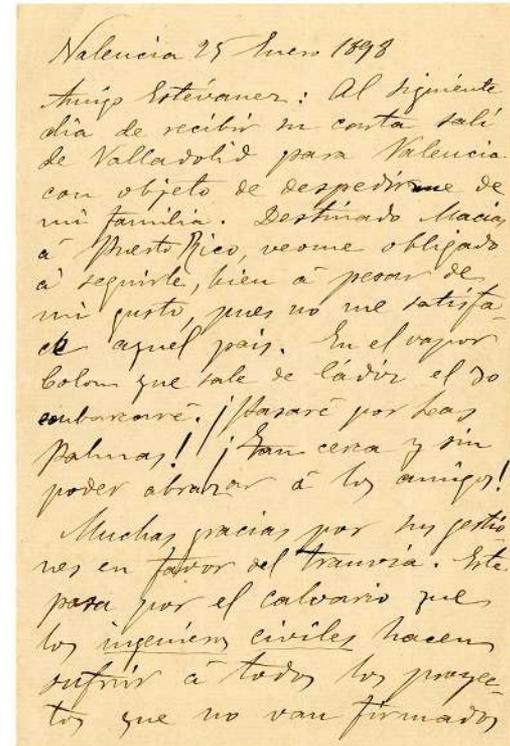
13a. Detalles del plano de la estación de la Cuesta elaborado en 1944 en el que se reproduce la estación antes de su reforma.

La construcción¹⁴. La central generadora de electricidad y las cocheras para los tranvías comenzaron a construirse en La Cuesta el 15 de noviembre de 1889. El mes de enero del año siguiente, llegaba desde Amberes el primero de los barcos que transportaba el material necesario para la instalación de la línea del tranvía.

Diez años más tarde, cuando el ingeniero M. Gastton Dulnai vino para dirigir la instalación de la maquinaria en los vehículos, y enseñar a los primeros conductores, ya la vía estaba totalmente extendida hasta La Laguna; de manera que, el 20 de octubre de 1900, cuando arribó el barco con las calderas y la maquinaria completa, éstas fueron trasladadas hasta la central eléctrica de La Cuesta por las vías ya colocadas, aunque tiradas por catorce yuntas de bueyes.

Una vez contratados los maquinistas, fogoneros, cocheros, carpinteros, etc., comenzarían los ensayos de marcha de los coches, entre la central de La Cuesta y el kilómetro cuatro de la carretera general, lugar donde había gran pendiente y más curvas.

En enero de 1901, la central generadora de electricidad de La Cuesta estaba totalmente terminada, y así lo anunciaba una espesa columna de humo de 38 m de altura que salía de la chimenea, la cual se distinguía claramente desde la capital. Con la corriente producida, se alimentaban los motores del tranvía a través del "frotador", que iba colocado en el extremo de una percha llamada "trole" que salía por las ruedas del tranvía y retornaba a la central por medio de los raíles.



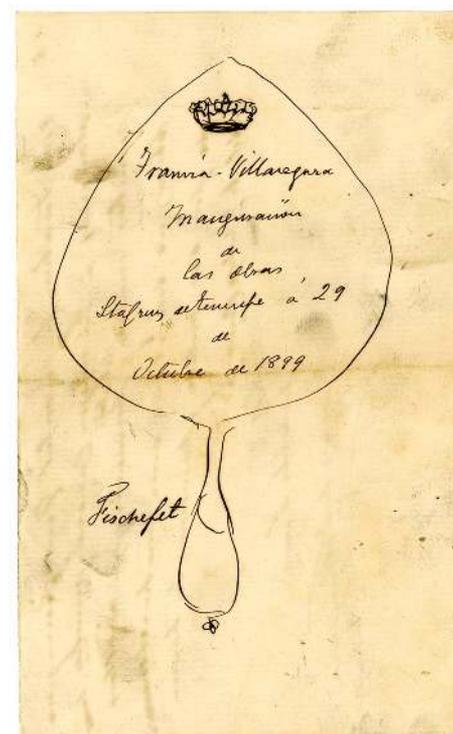
14. Carta Fondo Estévez. Construcción. (Carta completa en Anexo)

La primera prueba completa de marcha tuvo lugar el 21 de febrero de 1901. El tranvía salió de la plaza de Weyler y se dirigió a la estación central de La Cuesta, continuando luego su viaje hacia la estación de La Laguna, situada en la plaza de la Antigua, trasera de la iglesia de La Concepción.

La primera piedra. La ceremonia tuvo lugar en la explanada de La Marina el 30 de octubre de 1889. Fue presidida por el diputado tinerfeño Imeldo Serís Granier y asistieron a la misma las autoridades más importantes de la Isla acompañadas por una gran multitud. Para el acto, la zona y los vapores fondeados en el puerto fueron engalanados con banderas de Bélgica, España y Tenerife. En el acto, se llevaron a cabo diversos discursos¹⁵ por parte de las autoridades y representantes de la empresa concesionaria. Como recuerdo del momento, Mr. Fichfet regaló al marqués de Villasegura una paleta de obra¹⁶ (cuchara) elaborada en plata por Francisco García Talavera. El marqués de Villasegura fue vitoreado por el público asistente que supo reconocer su labor en Madrid para conseguir que se llevase a cabo la implantación del tranvía. El acto finalizó con un brindis amenizado por la charanga de cazadores, interpretando entre otras piezas los “Cantos Canarios”¹⁷ de Teobaldo Power y el pasodoble “El tranvía eléctrico”.



16. Paleta



15. Discurso de Imeldo Serís. Inauguración de las obras del tranvía. 29 octubre de 1899. (Carta completa en Anexo)



17. Power, Teobaldo. Cantos canarios

La inauguración oficial¹⁸. La inauguración tuvo lugar el **7 de abril de 1901**, a las dos de la tarde. Desde Santa Cruz y La Laguna partieron hacia la estación central de La Cuesta los tranvías que transportaban a las primeras autoridades y las corporaciones de ambos ayuntamientos. A su paso por las calles de ambas ciudades, en todos los edificios públicos colgaban banderas españolas y belgas.

El Obispo de la Diócesis ofició la Santa Misa de acción de gracias en la sala de máquinas de la estación y, a continuación, bendijo las máquinas, calderas, carruajes, etc.

Terminado el acto, se celebró un convite en el gran salón destinado a depósito de carruajes, durante el cual se leyó un telegrama del Marqués de Villasegura, alma máter de la obra, felicitando a los presentes y haciendo votos por la prosperidad de la empresa; luego tomaron la palabra el Gobernador Civil, el catedrático Cabrera Pinto, y el presidente de la compañía, el Sr. Fichet. El evento fue amenizado por la banda La Fe de La Laguna.

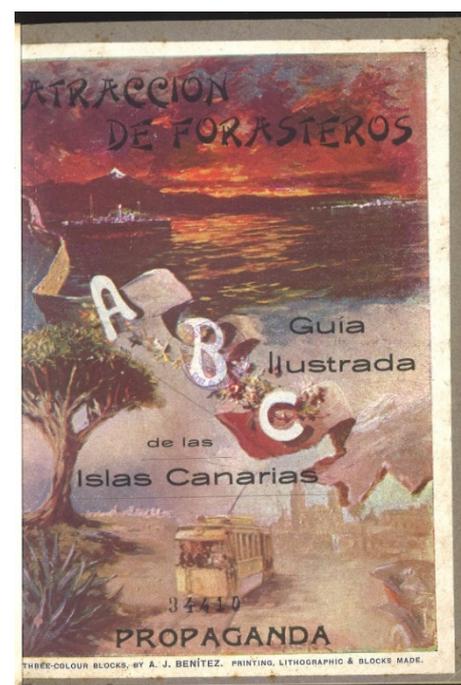


18. Invitación a la inauguración del tranvía. 5 abril de 1901.

Parada solicitada

En la *Guía Ilustrada de las Islas Canarias para forasteros*¹⁹ de 1912 se describe de manera pormenorizada el recorrido del tranvía, el cual partía de Santa Cruz de Tenerife, en concreto de la estación del muelle para, desde allí, incorporarse al extremo izquierdo de la plaza de la Constitución. Desde aquí subía por la calle de Alfonso XIII (actual Calle Castillo) para llegar a la Plaza Weyler donde conectaba con la Rambla de Pulido hasta los Cuatro Caminos, esto es, el cruce de la carretera general del Norte y el camino de la costa o prolongación de la Rambla de los Coches, conocida como Rambla 11 de febrero. Previo paso por las fincas de Buenavista, Cuartel de Caballería y la Cruz del Señor se llegaba al pie del Camino Viejo o Cuesta Vieja. Desde este punto comenzaba un nuevo ascenso hacia al célebre Museo de Villa Benítez, a 200 metros sobre el nivel del mar y muy cerca del caserío de La Cuesta, donde se encontraban la Fábrica Eléctrica y Central de los tranvías y las cocheras, en el Kilómetro 6. Proseguía el recorrido en ascenso con La Higuerita y la ermita de Santa María de Gracia como las próximas paradas, que a su vez conectaban con las del Camino de la Hornera y de San Bartolomé de Geneto, en el Kilómetro 9. Desde aquí se introducía en el casco histórico de San Cristóbal de La Laguna, pasando previamente por la Cruz de Piedra y por un bello paseo arbolado que conducía a la Plaza de San Cristóbal (actual Milagrosa); posteriormente circulaba por la Calle Herradores hasta llegar a la Plaza de la Antigua (La Concepción). A partir de aquí, el tranvía continuaba hasta Tacoronte, pasando por San Benito, el Portezuelo, la Cruz Chica, Valle Guerra, los Naranjeros y el Torreón. Dentro de aquel núcleo urbano, dos eran las paradas: el Cantillo y el pintoresco Hotel Camacho.

Parada solicitada



19. ABC de las Islas Canarias: guía práctica ilustrada, turística-comercial. Santa Cruz de Tenerife: A. J. Benítez, 1912

Vida cotidiana

La implantación del tranvía modificó el día a día de gran parte de la ciudadanía de la isla, y muy especialmente de los habitantes de Santa Cruz, La Laguna y Tacoronte, generándose todo un anecdotario y provocando un cambio radical en el paisaje donde fue trazado el recorrido:

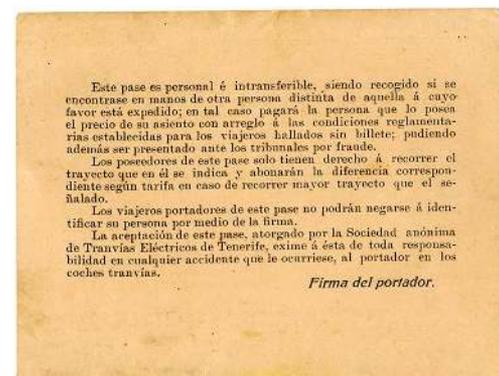
- La frecuencia de los viajes entre Santa Cruz y La Laguna y viceversa, era cada hora, desde las 7 de la mañana hasta las 8 de la noche, tardando 45 minutos, pues hacía 29 paradas.
- Aunque la estación principal del tranvía estaba en el Muelle, la mayoría de los pasajeros y pasajeras solían cogerlo en la plaza de la Constitución (La Candelaria) o en la plaza de Weyler.
- El precio de los billetes²⁰ dentro de la población era de 15 céntimos. Santa Cruz-La Laguna costaba 1,50 ptas. en primera clase, y 1,05 ptas. en segunda. También existían bonos económicos^{21/22/23} para 12 viajes por 5,50 ptas., mientras que el abono trimestral costaba 100 ptas. Cada pasajero tenía derecho a llevar 15 kg de equipaje, y por el exceso se abonaban 0,26 ptas. hasta La Laguna y 0,52 ptas. hasta Tacoronte.



20. Ticket tranvía.

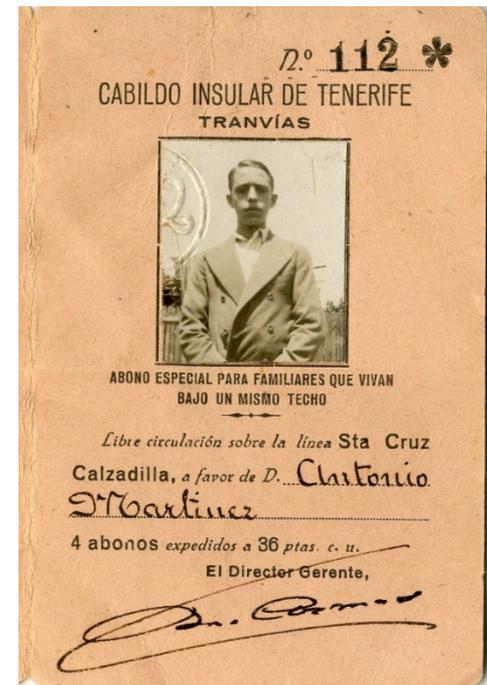


21. Pase temporal para viajar en el tranvía. Anverso. 31 diciembre de 1917.



22. Pase temporal para viajar en el tranvía. Reverso. 31 diciembre de 1917.

- Los coches estaban pintados de azul y blanco. Los números 7 y 8 llevaban doble carro. Los números 15 y 16, los más modernos y rápidos, llevaban un furgón de carga enganchado a la parte trasera, llamado "jardinera".
- La "jardinera" era un coche abierto, de color gris, con asientos de inferior calidad y grandes ventanales para evitar los olores que desprendían los productos que las lecheras y gangocheras bajaban a Santa Cruz para vender (leche, papas, huevos, ñames, cabritos, etc.), regresando con latas llenas de comida para los cochinos -sobras de los alimentos que recogían en las casas de su clientela-. Hasta que se estableció la "jardinera", los caballeros solían viajar con guardapolvo para evitar que les mancharan sus trajes.
- A partir de 1913, el coche nº 8 comenzó a realizar un recorrido urbano desde la plaza de La Candelaria a Pino de Oro, pasando por las calles Los Campos, Méndez Núñez, Robayna y Castillo, mientras que el nº 5 hacía la ruta plaza España-barrio del Perú.
- El conductor controlaba el cambio de marcha del vehículo y su velocidad a través de un regulador. Para frenar utilizaba el reóstato, un cilindro vertical que accionaba con una manivela (manillar) en la que había diversos resortes para poner o quitar resistencias a los circuitos del motor, dándole mayor o menor mordaza a las ruedas. Para añadir más adherencia al frenado, el chófer llevaba un saquito de arena fina de playa que



23. Bono del tranvía de Tenerife (1934).



24. Reloj de fichaje horario del personal del antiguo tranvía de Tenerife.

dejaba caer en los raíles desde un agujero situado en la cabina. Para advertir la llegada o el paso del tranvía hacía sonar un timbre o campana mediante un dispositivo colocado cerca de sus pies.

- Ante la aparición del tranvía, y para evitar accidentes, el Ayuntamiento de Santa Cruz publicó un bando en la prensa local y lo expuso en los sitios de costumbre; no obstante, cuando el tranvía subía a paso lento por la Calle del Castillo, los chiquillos y chiquillas corrían a su alrededor, colgándose en los estribos, mientras que algunas personas viajaban en "el tope" - pieza situada en la trasera del vehículo que amortiguaba el contacto de un vagón con otro-. De ahí la frase "el tranvía va lleno hasta los topes".
- En septiembre del año 1900, el Rey Leopoldo II de Bélgica llegaría al puerto de Santa Cruz, a bordo del yate Alberta, propiedad del príncipe de Gales, para interesarse por el desarrollo de las obras que sus súbditos llevaban a cabo en Tenerife; visita que repetiría el 27 de julio de 1904 para inaugurar el segundo tramo de la línea entre La Laguna y Tacoronte.
- El tranvía que bajaba desde La Laguna para dejar la recaudación del día en La Cuesta fue asaltado por cinco individuos con los rostros cubiertos y armados con pistolas, resultando muerto un empleado y un pasajero de 16 años, así como el conductor del tranvía nº 13 que venía por la misma ruta.
- El último tranvía fue utilizado como pub en la carretera de Tejina; años más tarde lo instalaron en Las Galletas (Ten-bel) donde sufrió un incendio y fue vendido a la chatarra.

Pasado y presente

La desaparición del servicio del tranvía no impidió, sin embargo, que permaneciera en la memoria colectiva de la sociedad tinerfeña. Los recuerdos acumulados durante tantos años sobre aquel medio de transporte concebido para superar los obstáculos del territorio se sucedían a modo de anécdotas y de imágenes visuales. Estas últimas en forma de instantáneas que recordaban como había transformado tanto el paisaje urbano como el rural.

Pero no todo fueron recuerdos y en la memoria fotográfica de la ciudadanía a veces interfería un documento de excepcional valor, único vestigio de aquella época. En La Cuesta aún hoy permanece en pie una chimenea²⁵ de enormes dimensiones construida con ladrillo rojo refractario. Ésta fue utilizada para la expulsión del humo de las calderas que generaban la electricidad en la antigua estación allí ubicada. Funcionó hasta 1924, momento en el que el carbón dejó paso a la electricidad y, a partir de entonces, el tranvía fue abastecido por los generadores de la compañía UNELCO. La chimenea de La Cuesta durante mucho tiempo se convirtió en el símbolo de una actividad que nunca se fue del todo.



25. Chimenea antigua central eléctrica del tranvía. La Cuesta

El tranvía estuvo en funcionamiento hasta el 15 de septiembre de 1956, siendo relegado por la presencia del automóvil particular y las guaguas; y, sobre todo, por haber sumado una serie de accidentes que conmocionaron a la opinión pública. Paradójicamente, la causa de la desaparición del servicio de antaño - no poder competir con el transporte rodado - ahora se convertía en el obstáculo que había que superar para reestablecerlo. En efecto, una de las manifestaciones del incremento poblacional en la isla ha sido la saturación de coches y guaguas, con la consiguiente demanda de la presencia de un transporte alternativo. La solución no se hizo esperar y el Cabildo de Tenerife implantó un nuevo servicio de tranvía²⁶ con sendas líneas, inauguradas entre el 2007 y el 2011. Desde entonces, 185 millones de pasajeros y pasajeras han hecho uso del mismo. Y como sucediera con el primer tranvía, ya forma parte del acervo cultural de la sociedad tinerfeña.



26. Tranvía en la actualidad

Bibliografía

ALEMÁN, Gilberto. *El sueño de un tren*. [Santa Cruz de Tenerife]: Cabildo Insular, D.L. 2000. 60 p.

ALEMÁN, Gilberto. *La pequeña historia de un tranvía*. La Laguna: Nueva Gráfica, 1992. 89 p. ISBN 84-96161-31-5.

ARENCIBIA DE TORRES, Juan J. *La ruta del tranvía: Santa Cruz-La Laguna: una guía comentada*. Santa Cruz de Tenerife: Casino de Santa Cruz de Tenerife, 2007. 71 p. ISBN 978-84-611-6937-5.

CEDRÉS JORGE, Rafael. *Los transportes guiados en Tenerife*. [Santa Cruz de Tenerife]: Cabildo de Tenerife, [2007]. 99, [22] p.

CEDRÉS JORGE, Rafael. *El antiguo tranvía de Tenerife: el tranvía Villasegura: 56 años de historia, 1900-1956*. [Santa Cruz de Tenerife]: Metropolitano de Tenerife, 2013.

GUIMERÁ PERAZA, Marcos. *El pleito insular: 1908-1936*. Santa Cruz de Tenerife: Caja General de Ahorros, 1976.

La labor del Cabildo Insular de Tenerife con relación al ferrocarril insular. Cabildo Insular de Tenerife. Tenerife: [s.n.], [1926] (Imp. de J. Bethencourt Padilla). 45 p.

LEDESMA ALONSO, José Manuel. *El transporte en Santa Cruz de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife: Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 2003. 259 p.

MADOZ, Pascual. *Diccionario: geográfico-estadístico-histórico de Canarias*. Pérez González, Ramón (estudio introductorio); [Sánchez Zurro, Domingo (ed.)]. Ed. facs. Valladolid: Ámbito; Santa Cruz de Tenerife: Interinsular Canaria, 1986. XV, 229 p. Reproducción parcial facsímil de: Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar. Madoz, Pascual. Madrid, 1845-1850. ISBN 84-86047-83-8 (Canarias).

PÉREZ BARRIOS, Carmen Rosa. *Las redes de comunicación terrestre en Arona (Tenerife): precariedad viaria*. [Los Cristianos (Arona)]: Llanoazur, [2004]. 167 p. ISBN 84-933180-8-6.

Tranvía eléctrico de Tenerife: Memoria sobre el estado de las obras para su mejora, y de su explotación por el Excmo. Cabildo Insular durante los años 1927 y 28. Santa Cruz de Tenerife: Cabildo Insular, [1929] (Imp. A. Romero). 1 v.

Anexo

[Carta manuscrita de Julio Cervera a Patricio Estévez (25 de enero de 1898)]

Valencia 25 Enero 1898

Mi querido Estévez: Al siguiente día de recibir tu carta salí de Valladolid para Valencia con objeto de despedirme de mi familia. Destinado hacia Puerto Rico, veome obligado a seguirle, bien a pesar de mi gusto, pues no me satisfizo aquel país. En el vapor Colón que sale de la div el do embarcaré. ¡Pasaré por las palmas! ¡Tan cerca y sin poder abrazar a los amigos!

Muchas gracias por tus gestiones en favor del tranvía. Me para por el calvario que los ingenieros civiles hacen sufrir a todos los proyectos que no van firmados

por ingenieros civiles.

Por la Puerta del Sol (Madrid) calles de Alcalá y Carretas, Recoletos y Castellana, cruzan seis u ocho líneas de tranvías y acaba de concederse (esta ya en construcción) una eléctrica, sin temor ni escrúpulo a que moleste a los centenares de coches que cruzan por aquellas vías, mucho más transitadas que la de Santa Cruz a la Laguna.

De Barcelona al Clot y pueblo del Llano, por la carretera, muy transitada y cruzada por ferro-carril, hay un tranvía a vapor, mucho más peli-

grosso en su manejo que el eléctrico. Los cruces están en la carretera; pasa de un lado a otro de la misma cuando le conviene, y... no paro nada para su concepción.

He visto los proyectos de tranvías eléctricos de Barcelona a Francia, y de Valencia al Grao. Les falta mucho para tener los detalles, y ejecución que yo di al de Huelva.

¡Que no se presenten planos ni modelos del material! ¡En que

proyecto de ferrocarril ha
visto el Sr. Perara que se
presenten planos de loco-
motoras y de coches? En
la concesión se pide la
vía, que es lo que intere-
sa al Estado; el material
interesa a la Compañía
constructora.

En la "Memoria" se dan
las razones por qué no
se precisa el sistema de
dinamó. Si se precisa-
ra, la concesión obli-
garía a emplear ~~los~~
determinado material y
la casa constructora
de dicho material se

2.
 impondría a los conse-
 lleros.

En mi proyecto cito
 el sistema y disposición
 de máquinas; su po-
 tencia, número de ca-
 bles, sus dimensiones;
 todo lo calculable.

Las dinamos serán
 de la casa H o de la
 casa B, pero del cali-
 bre y potencia que
 se indica en el pro-
 yecto y que da el
 cálculo.

En fin: ¡Genéra Dios

que los belgas no se car-
guen y lo tienen todo
a rodar; lo cual sen-
tiría por Tenerife y
por mí.

Yo nada confío en
la información de
esos señores. Lo es-
pero todo de la corte.
Allí se aprobará, y
en cuanto los belgas
tengan la concesión,
me consta que están
decididos a gastar di-
nero y a construir.

Para entonces, yo
he de procurar por
todos los medios que
el personal de esta
provincia que debe
inspeccionar, sea
meo y de toda
mi confianza.

Creo que lo conseguiré,
y mi plan, por ahora,
marcha bien.

Diga al amigo Ba-
llestas (Dr. Juan)
que me envíe El
diario a Puerto Rico.

A Manuel Quintos no
tengo tiempo de escribir
hoy extensamente como
desear. Lo haré desde
Ultramar. Le da
V. un abrazo y re-
ciba V. otro de mi
afecto. amigo
J. Cervera

Transcripción

Valencia 25 Enero 1898

Amigo Estévanez: Al siguiente día de recibir su carta salí de Valladolid para Valencia con objeto de despedirme de mi familia. Destinado Macía, a Puerto Rico, verme obligado a seguirle, bien a pesar de mi gusto, pues no me satisface aquel país. En el vapor Colón que sale de Cádiz el 30 embarcaré ¡Pasaré por Las Palmas! ¡Tan cerca y sin poder abrazar a los amigos!

Muchas gracias por sus gestiones en favor del tranvía. Este pasa por el Calvario que los ingenieros civiles hacen sufrir a todos los proyectos que no van firmado por ingenieros civiles.

Por la Puerta del Sol (Madrid) calles de Alcalá y Carretas, Recoletos y Castellana, cruzan seis u ocho líneas de tranvías y acaba de concederse (está ya en construcción) uno eléctrico, sin temor ni escrúpulo a que moleste a los centenares de coches que cruzan por aquellas vías, mucho más transitado, que la de Santa Cruz a La Laguna.

De Barcelona al Clot y pueblos del Solano, por la carretera, muy transitada y cruzada por ferrocarriles, hay un tranvía a vapor, mucho más peligroso en su manejo que el eléctrico. Los cruces están en la carretera; pasa de un lado a otro de la misma cuando le conviene, y ... no paró nada para su concesión.

He visto los proyectos de tranvías eléctricos de Barcelona a Gracia, y de Valencia al Grao. Les falta mucho para tener los detalles y extensión que yo di al de Tenerife.

¡Que no se presentan planos ni modelos del material! ¿En qué proyecto de ferrocarril ha visto el Sr. Peraza que se presenten planos de locomotoras y de coches? En la concesión despide la vía, que es lo que interesa al Estado; el material interesa a la Compañía constructora.

En la "Memoria" se dan las razones por que no se precisa el sistema de dinamos. Si se precisara, la concesión obligaría a emplear determinado material y la casa constructora de dicho material se impondrá a los concesionarios.

En mi proyecto cito el sistema y disposición de máquinas; su potencia, número de cables, sus dimensiones; todo lo calculable.

Las dinamos serán de la casa H o de la casa B, pero del calibre y potencia que le indica en el proyecto y que da el cálculo.

En fin: ¡Quiera Dios que los belgas no se carguen y lo tiene todo a rodar; lo cual sentiría por Tenerife y por mí!

Yo nada confío en la información de esos señores. Lo espero todo de las cortes. Allí se aprobará, y en cuanto los belgas tengan la concesión, me consta que están decididos a gastar dinero y a construir para entonces, yo he de procurar por todos los medios que el personal de esa provincia que debe inspeccionar, sea nuevo y de toda mi confianza.

Creo que lo conseguiré y mi plan, por ahora, marcha bien.

Diga al amigo Ballester (D. Juan) que me envíe El Diario a Puerto Rico.

A Manuel Quintero no tengo tiempo de escribir hoy extensamente como deseo. Lo haré desde Ultramar. Le da V. un abrazo y reciba V. otro de su afectísimo amigo

J. Cervera

Índice de ilustraciones

Portada

Carretera a La Laguna. En: Tenerife. Barcelona: Seix y Barral, ca. 1935.
Centro de Documentación de Canarias y América (CEDOCAM)

Introducción

Retrato del marqués de Valhermoso por José Rodríguez de la Oliva.
Museo de Historia y Antropología de Tenerife (MHA)

Acción de la compañía Tramways Electriques de Teneriffe (1899).
Museo de Historia y Antropología de Tenerife (MHA)

Madoz, Pascual. *Diccionario: geográfico-estadístico-histórico de Canarias*. Ed. facs. Valladolid: Ámbito; Santa Cruz de Tenerife: Interinsular Canaria, 1986.
Centro de Documentación de Canarias y América (CEDOCAM)

Discurso acto de la primera piedra tranvía de Tenerife de Imeldo Serís. 29 de octubre de 1899. p.1.
Centro de Documentación de Canarias y América (CEDOCAM)

La conquista del territorio

Mapa de Tenerife por Andrés Amat de Tortosa en la que se representa la red de caminos de la isla (siglo XVIII).

Colección de cartografía de D. Ulrich Ahlers, en depósito en la cartoteca del Museo de Historia y Antropología de Tenerife (MHA).

Gaceta de Madrid. 11 abril de 1899. Nº 101, p. 120.

<https://www.boe.es/buscar/gazeta.php>

Los protagonistas de una epopeya

Retrato de Imeldo Serís.

Museo Municipal de Bellas Artes de Santa Cruz de Tenerife

Firma de Julio Cervera y Baviera.

Centro de Documentación de Canarias y América (CEDOCAM)

Tarjeta de visita del Dr. Allart, Cónsul General de Bélgica en Tenerife.

Centro de Documentación de Canarias y América (CEDOCAM)

Historia de un proyecto

Cervera, Julio. Tranvía por tracción eléctrica de Santa Cruz de Tenerife a Icod. Proyecto. 1897.

Biblioteca Municipal Central de Santa Cruz de Tenerife. Fondo de Manuscritos

Detalles de maquinaria de los tiempos del primer tranvía de Tenerife.

Museo de Historia y Antropología de Tenerife (MHA)

Modelo de central eléctrica de la época.

Museo de Historia y Antropología de Tenerife (MHA)

Detalles del plano de la estación de la Cuesta conforme al Plan General de Modificación y ampliaciones de los servicios del Tranvía de Tenerife aprobado en 1944.

Museo de Historia y Antropología de Tenerife (MHA)

Carta Fondo Estévanez. Construcción.

Centro de Documentación de Canarias y América (CEDOCAM)

Discurso de Imeldo Serís. Inauguración de las obras del tranvía. 29 octubre de 1899.

Centro de Documentación de Canarias y América (CEDOCAM)

Paleta

Museo Municipal de Bellas Artes de Santa Cruz de Tenerife

Power, Teobaldo. Cantos canarios.

Museo Arqueológico de Tenerife

Invitación a la inauguración del tranvía. 5 abril de 1901.

Centro de Documentación de Canarias y América (CEDOCAM)

Parada solicitada

ABC de las Islas Canarias: guía práctica ilustrada, turística-comercial. Santa Cruz de Tenerife: A. J. Benítez, 1912.

Biblioteca Municipal Central de Santa Cruz de Tenerife. Fondo Antiguo Canario

Vida cotidiana

Ticket tranvía.

Centro de Documentación de Canarias y América (CEDOCAM)

Pase temporal para viajar en el tranvía. Anverso y reverso. 31 diciembre de 1917.

Centro de Documentación de Canarias y América (CEDOCAM)

Bono del tranvía de Tenerife (1934).

Museo de Historia y Antropología de Tenerife (MHA)

Reloj de fichaje horario del personal del antiguo tranvía de Tenerife.

Museo de Historia y Antropología de Tenerife (MHA)

Pasado y presente

Chimenea antigua central eléctrica del tranvía. La Cuesta.
Museo de Historia y Antropología de Tenerife (MHA)

Tranvía en la actualidad.
Metropolitano de Tenerife

Anexo

Carta manuscrita de Julio Cervera a Patricio Estévez (25 de enero de 1898).
Centro de Documentación de Canarias y América (CEDOCAM)

