

FERNANDO CARDENAL ALEMANY

MÁS QUE UNA HUELGA



UNIVERSO
LETRAS 

Introducción

En julio de 1969 me incorporé como Inspector de Trabajo a la Delegación de Trabajo de Las Palmas. No conocía las islas. Era mi primer destino y tenía 24 años. Meses más tarde me casé y en Las Palmas de Gran Canaria nacieron mis dos primeros hijos.

Desde mi función de inspector entré en contacto con la problemática del mundo del trabajo: los problemas de la aparcería en el sur de la isla, de los almacenes de empaquetado, de la hostelería, de los «comercios de los indios», de los trabajadores portuarios... Y a los pocos meses de mi estancia en Las Palmas, en enero de 1970, se produjo la primera huelga de los trabajadores de AICASA, la empresa concesionaria del servicio de transporte de viajeros por carretera en la isla de Gran Canaria. Fue una huelga corta y mal resuelta.

Por eso no fue de extrañar que en el mes de agosto de 1971 diera comienzo una nueva huelga. El 13 de agosto los 350 trabajadores de AICASA fueron a la huelga en

protesta por su insostenible situación dado el retraso de más de tres meses que venían arrastrando en el cobro de sus salarios.

En esta ocasión me vi directamente implicado en el problema. Fui nombrado administrador judicial de la empresa concesionaria por el Magistrado de Trabajo que había procedido a su embargo.

Los hechos de agosto de 1971, de los que en agosto de 2021 se cumplen cincuenta años, marcaron de forma trascendental la historia del transporte de viajeros en la isla.

El paro se prolongó durante cuarenta y cinco días. Una situación así durante el franquismo, que no admitía el derecho de huelga, era inaudita. Pero los trabajadores, con su actitud y su perseverancia, consiguieron mucho más de lo que se habían propuesto. Es cierto que se reincorporaron al trabajo sin haber cobrado los salarios que se les adeudaban, pero no lo es menos que con su denuncia y su constancia consiguieron algo mucho más importante: la reordenación del transporte de viajeros en la isla de Gran Canaria y la creación de una sociedad anónima laboral con la que explotaron la concesión del servicio de viajeros por carretera en la zona Sur de la isla.

Cuando en mi última estancia en Las Palmas, a principios de octubre de 2019, me interesé sobre si había algo publicado sobre aquellos acontecimientos y sus consecuencias y pude comprobar que no, pensé que era importante para quienes los habíamos vivido dejar

constancia de lo ocurrido. Lo acaecido entonces no podía quedar en el olvido. Y a esto responde este trabajo.

Se expone en la primera parte una síntesis de la historia del transporte por carretera en Gran Canaria desde sus orígenes hasta las vísperas de la huelga en el mes de agosto de 1971. Ello nos permite conocer y analizar las razones que llevaron a la conflictiva situación que se creó en la carretera con una competencia irracional y descarnada entre la empresa concesionaria («los coches de hora») y los transportes irregulares de pasajeros («los piratas»).

El desarrollo de la huelga ocupa la segunda parte. Se trató de un hecho insólito al que se intentó hacer frente con diferentes propuestas. El franquismo no podía permitir una situación como aquella. No fue fácil que los trabajadores se reintegraran a sus puestos de trabajo. Sólo la alternativa de la creación de una sociedad anónima laboral, es decir, propiedad de los trabajadores y gestionada por ellos, les hizo a desistir de continuar el paro.

La puesta en marcha de la administración judicial de AICASA y las gestiones llevadas a cabo para materializar la solución interesada por los trabajadores se tratan en la tercera parte. Los problemas de la administración judicial, las posibles alternativas en búsqueda de una solución, los intereses contrarios de los diferentes actores del mundo del transporte y los avances y retrocesos en el proceso seguido son el objeto de la misma.

La cuarta parte analiza la «salomónica» solución final, que supuso la división de la isla en dos concesiones. Se examinan, también, la configuración de las dos zonas y la opción de SALCAI, los problemas que supuso la puesta en marcha las dos empresas resultantes, así como la última época de la administración judicial.

Con este trabajo de memoria histórica pretendo rescatar del olvido unos hechos relevantes de la historia de Gran Canaria y rendir, además, homenaje a los cientos de trabajadores que sufrieron auténticas penurias para llevar adelante sus objetivos, sus ilusiones y sus proyectos. Y que consiguieron, con su lucha y con su empeño, mucho más de lo que se habían propuesto inicialmente.

A ellos y a sus familias, a sus líderes, a sus asesores y a todos los que hicieron posible un proyecto nuevo e ilusionante, progresista y compartido, va dedicado el mismo.

A otros les toca escribir los siguientes capítulos de esta historia.

I

**EL TRANSPORTE
INTERURBANO EN
LA ISLA DE GRAN
CANARIA DESDE
SUS INICIOS HASTA
LA DECADA DE 1970**

Orígenes: los «azules» y los «verdes»

A principios del siglo XX dos compañías iniciaron la aventura del transporte de viajeros por carretera en automóvil en la isla de Gran Canaria: la Compañía de Automóviles de Gran Canaria y la empresa Melián y Compañía, Ltda. Los «coches azules» (o simplemente «los azules») de la primera y los «coches verdes» (o simplemente «los verdes») de la segunda fueron los que prestaron los primeros servicios.

La pionera fue la Compañía de Automóviles de Gran Canaria, que contaba con una importante participación de capital alemán a través de la empresa Frankfurter & Liebermann, de Hamburgo. Su presidente era Fernando Casabuena y Molina.

En su viaje inaugural, el 25 de marzo de 1908, su primer vehículo, un ómnibus carrozado de madera con cabina abierta para el conductor y con el nombre de

la empresa rotulado en sus laterales, cubrió el trayecto de Las Palmas a San Mateo en una hora y veinticinco minutos. Su llegada a San Mateo creó una gran expectación. «En San Mateo varias personas del pueblo ocuparon el automóvil paseando por la carretera con gran contento y sin expresar el temor más mínimo» comentaba la prensa de la época que alababa «la comodidad y el adelanto que el nuevo servicio representaba para los viajeros entre Las Palmas y el centro de la isla». «El público está de enhorabuena y felicitamos de todas veras a los que con tanto acierto han llevado a cabo tan buena y beneficiosa idea» concluía su información el *Diario de Las Palmas*¹. Como curiosidad cabe señalar que su conductor era un chofer mecánico alemán².

Tras el viaje inaugural, la empresa comenzó a prestar servicio regular a partir del día siguiente (el 26 de marzo de 1908) realizando dos viajes diarios a San Mateo y un tercero solo hasta Santa Brígida. Todos ellos tenían su salida en los Jardines de San Telmo con horarios y tarifas fijas³.

¹ *Diario de Las Palmas* de 26 de marzo de 1908

² Los primeros conductores de la compañía fueron alemanes venidos expresamente a la isla con este objetivo. Hasta dos años más tarde no fue contratado el primer chófer canario, Antonio Romero Santana, que aprendió a conducir en Madrid. Alemán era también el técnico que dirigía el taller de reparaciones de los vehículos. El *Diario de Las Palmas* de 27 de abril y de 15 de junio de 1909 recoge la llegada de los nuevos conductores y del jefe de taller.

³ El *Diario de Las Palmas* de 26 de marzo de 1908 recoge los horarios y tarifas, y el mismo periódico de 4 de abril de 1908 los lugares y horarios de

Al año siguiente la Compañía, que pasó a denominarse Sociedad de Automóviles Canarios, adquirió nuevos vehículos⁴ y amplió su recorrido por las carreteras del Norte y del Sur hasta las localidades de Agaete⁵ y Telde⁶, completando el mismo en 1910: «La Sociedad de Automóviles Canarios recibirá hoy (24 de septiembre de 1910) un nuevo coche que será destinado a los pueblos del interior de esta isla. La misma sociedad recibirá dentro de diez días otro coche, que ya ha embarcado, e inmediatamente dejará establecido un servicio completo de coches automóviles entre Las Palmas y los pueblos del sur, centro y norte de la isla»⁷.

La empresa Melián y Compañía, Ltda. se constituyó el 9 de julio de 1910 ante el notario de Las Palmas Agustín Millares e inició su actividad poco tiempo después⁸. El

venta de los billetes.

⁴ «En febrero próximo entregará la fábrica que los construye dos coches más para la Sociedad de Automóviles Canarios, los cuales se pondrán en circulación en el referido mes. En marzo o abril recibirá dicha sociedad otros coches para dejar definitivamente establecido el servicio de automóviles entre Las Palmas y los pueblos de la isla que tengan carreteras» (*Diario de Las Palmas* de 14 de enero de 1909).

⁵ Con un vehículo que salía de Agaete a las 6 de la mañana y volvía de regreso de Las Palmas a aquella localidad a las tres de la tarde (*Diario de Las Palmas* de 18 de agosto de 1909).

⁶ «El 28 de agosto quedará establecido un servicio fijo entre Las Palmas y Telde, haciéndose un solo viaje. La hora de salida de Las Palmas será a las once de la mañana y de Telde a las 12. Este servicio quedará completado a la llegada de un nuevo coche que se espera muy pronto» (*Diario de Las Palmas* de 18 de agosto de 1909).

⁷ *Diario de Las Palmas* de 24 de septiembre de 1910.

⁸ Sus socios eran Agustín Melián Falcón, Antonio Hernández Reyes, Emilio Ley Arrata, Jorge Guillermo Lang Lengton y Manuel Pitaluga Gastory.

periódico *El Progreso* de 27 de julio de 1910 anunciaba que «han llegado a Las Palmas los automóviles de la empresa que representa D. Agustín Melián Falcón. Esta empresa establecerá servicios en las tres carreteras del Norte, Centro y Sur. Los coches son magníficos, de 36 caballos y 22 pasajeros».

El *Diario de Las Palmas* de 31 de agosto de 1910 publicaba un curioso (y divertido) anuncio que concretaba más. Bajo el título «AUTOMÓVILES VERDES» indicaba que: «Los Sres. Melián y Cia Ltda., Sociedad de Automóviles, tiene el gusto de avisar al público que según telegrama que acaban de recibir de Liverpool han sido embarcados, en los días 25, 26 y 27 del corriente, los tres magníficos ómnibus automóviles, último modelo 1910, que para dicha sociedad acaban de construir los Sres. *Commercial Cars Ltd.* de *Luton*, una de las fábricas más acreditadas del mundo de esta clase de vehículos. Estos ómnibus automóviles empezarán a prestar servicio fijo entre los pueblos de Agüimes, Ingenio, Telde, San Mateo, Santa Brígida, Moya, Firgas, Arucas y Las Palmas el día 10 del próximo mes de septiembre. Oportunamente se publicarán los itinerarios y tarifas correspondientes a cada itinerario»⁹.

⁹ Juan Sánchez Zamora, cronista oficial de la Ciudad de Arucas, en un artículo publicado en *El Eco de Canarias* el 14 de enero de 1971, bajo el título «Páginas históricas de Arucas. Algo de Automovilismo» señala que: «En sus orígenes hubo dos compañías explotadoras del servicio público ininterrumpido de automóviles por las carreteras del norte, centro y sur. Una bajo el título de «Servicios de Automóviles Canarios», con tres coches alemanes de marca Guaguamau, a los que por el respetable color

Desde sus comienzos esta nueva empresa concertó con el Estado el transporte de las sacas de la correspondencia pública (el correo) a los diferentes pueblos que disponían de carreteras o caminos por los que pudieran circular sus vehículos.

La aparición de estas dos compañías supuso la sustitución progresiva, como medio de transporte, de las diligencias tiradas por animales por los nuevos vehículos a motor. El anuncio publicado en diversos periódicos de la época en octubre de 1910, refleja gráficamente este fenómeno. Decía así: «AL PÚBLICO. D. Francisco M^a Quintana dueño de la diligencia que hace el servicio diario de transporte de pasajeros entre Ingenio y Las Palmas, participa a su clientela que, en virtud de un contrato que ha celebrado con los Sres. Melián y Cia. Ltd., propietarios de los automóviles verdes, deja de circular desde hoy el coche que tenía dedicado al servicio de referencia y ruela, a su vez, a todos los que han sido sus clientes que, en lo sucesivo, den preferencia a dichos automóviles por hallarse hoy interesado en dicha empresa»¹⁰

Muy pronto se estableció una fuerte rivalidad entre las dos compañías (la de «los azules» y la de «los verdes») que dio lugar a diversos incidentes entre ellas. En el *Diario de Las Palmas* de 26 de noviembre de 1910

gris-azul que mostraban sus carrocerías se les llamó «coches azules». Otra fue la Compañía de Melián, con otros tres carruajes Comercial Car, que se denominaron «los verdes», que, además, trajo otros tres pequeños para alquiler, que eran conocidos como «los encarnados».

¹⁰ *Diario de Las Palmas* de 10 de octubre de 1910.

se recogía esta noticia: «Nos ruegan que hagamos público que, a pesar de existir un itinerario aprobado y mandado cumplir reiteradamente por la autoridad para la salida de los autos, este no se cumple por los automóviles verdes, con perjuicio del pasaje de la empresa de los llamados azules. Que con este motivo se presentaron ayer varias denuncias, no solo por la empresa Sociedad de Automóviles Canarios, sino por varios pasajeros. Y que ayer tarde fue agredido uno de los *chauffeurs* de esta empresa por uno o varios empleados de los verdes de cuyo hecho se ha dado conocimiento al Delegado del Gobierno y juez de instrucción, presentándose las correspondientes denuncias». Y el mismo *Diario* de 7 de octubre de 1914 informaba que por la autoridad gubernativa «se ha solicitado de la empresa llamada de los Azules para que informe sobre la conducta de los cobradores exigiendo al pasaje la promesa de hacer el viaje de regreso en aquellos en los que hacen los de ida»¹¹.

La rivalidad entre ambas empresas también fue la causa del primer accidente grave, ocurrido el 3 de abril de 1912 en la carretera de Telde a Agüimes-Ingenio, a la

¹¹ Por lo visto en Gran Canaria el «pirateo», el quitarse los pasajeros los unos a los otros, es tan antiguo como los transportes colectivos por carretera. Y también el exceso de viajeros (ver *La Provincia* de 12 de septiembre de 1911 o de 30 de octubre 1912, que insisten sobre el tema y «el riesgo de accidentes producidos por el exceso de carga» como consecuencia de ello). También en la prensa se insistía sobre la necesidad de respetar los horarios de salida: «La autoridad gubernativa se ha dirigido a las empresas de automóviles de hora para que las salidas de los coches las hagan a aquellas horas que tienen anunciadas» (*Diario de Las Palmas* de 7 de octubre de 1914).

altura del barranquillo de Piedra de Molino, al salirse de la vía, volcar y caer al barranco un vehículo de la Sociedad de Automóviles Canarios tras avanzar a otro de Melián y Cía. Una decena de pasajeros resultaron heridos¹². El 15 de marzo anterior ya se había producido otro accidente en la Cuesta de Silva al colisionar, tras un adelantamiento, un automóvil de los verdes con otro de los azules. Este último sufrió importantes daños en la carrocería y tres pasajeros ocupantes del mismo resultaron con lesiones, aunque de escasa importancia¹³

La Primera Guerra Mundial (la Guerra del 14) fue la causa de la desaparición de la Sociedad de Automóviles Canarios. Al tratarse de una empresa vinculada a intereses alemanes se había visto sometida a importantes restricciones de materiales y suministros.

Después de la esta Primera Guerra se fueron creando diferentes empresas de transporte con la finalidad de servir a pueblos y caseríos del interior de la isla que carecían de este tipo de servicios. Así nacieron, por citar

¹² Según el testimonio de uno de los pasajeros heridos, José Romero Rodríguez, la causa del accidente fue la velocidad temeraria del conductor del vehículo nº 2 de la Sociedad de Automóviles Canarios en competencia con el de la compañía Melián al que había adelantado.

En un artículo en el *Teldeactualidad* de fecha 1 de octubre de 2017, el cronista oficial de Ingenio, Rafael Sánchez Valerón expone una detallada descripción del referido accidente.

¹³ *Diario de Las Palmas* de 16 de marzo de 1912

las más importantes, las empresas Unión Industrial de Teror, Valleseco y Tejeda, Automóviles de Santa Brígida o Transportes Canarios S.A., fruto esta última de la agrupación de diversos pequeños transportistas¹⁴.

¹⁴ Transportes Canarios, S.A., fue el resultado de la agrupación en una nueva entidad de diferentes pequeñas empresas y propietarios particulares de coches que se dedicaban al transporte por carretera de forma clandestina: Paco López de Telde, los Hermanos Mena, de Agüimes, y otras muchas entidades repartidas por la geografía canaria.

Melián y Cía, empresa concesionaria

La Administración no reguló el transporte de viajeros y mercancías por carretera hasta el año 1924, en la época de la dictadura de Primo de Rivera¹⁵. Un Real Decreto de 4 de julio de dicho año aprobó la primera normativa sobre este sector y estableció, como forma de explotación de dicho servicio, el sistema de concesiones de líneas regulares «en régimen de exclusiva» y por un plazo de veinte años. La exposición de motivos del Real Decreto justificaba la adopción de este sistema en tres razones: la primera, la de evitar «competencias inútiles y ruinosas» entre las compañías; asegurar el transporte de la correspondencia era el segundo de los motivos; y el

¹⁵ Hasta entonces era el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España de 23 de julio de 1918, el que dedicaba su capítulo V a la regulación de la «Circulación de vehículos de alquiler o destinados a servicio público» (*Gaceta de Madrid* de 24 de julio de 1918)

tercero: recaudar un canon a los transportistas que hasta la fecha no contribuían a la conservación de las carreteras. El Real Decreto creaba, además, la Junta Central y las Juntas Provinciales de Transportes Mecánicos Rodados sobre Vías Ordinarias del Estado con el fin de que fueran ellas las encargadas de tramitar y controlar las concesiones solicitadas para la prestación de dichos servicios

Hasta 1947, en la época franquista, no se aprobaría una nueva Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, la de 27 de diciembre de 1947, (BOE de 28 de diciembre), que fue precedida por la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera, de 24 de enero de 1941. El proyecto de ley de 23 de junio de 1936, elaborado durante la República, no llegó a tramitarse a consecuencia del inicio de la Guerra Civil¹⁶.

¹⁶ El régimen de concesiones exclusivas implantado por el Real Decreto de 1924 (las denominadas concesiones de clase A) levantó una importante contestación por entenderse que establecía un régimen de monopolios y que vulneraba derechos de empresas preexistentes. Ello hizo que esta normativa fuera objeto de sucesivos ajustes para permitir, en unos casos, el funcionamiento temporal de servicios ya existentes (Orden de 16 de marzo de 1925) o para autorizar, y regular, coincidencias parciales de itinerarios con otras concesiones (Decretos de 20 de febrero de 1926 o de 21 de junio de 1929). En octubre de 1930, por Real Decreto de 9 de octubre, se suspendió la concesión de nuevas líneas exclusivas.

Durante la República se adoptaron medidas puntuales de diferente signo «a la espera de la redacción de un nuevo proyecto de ordenación de los transportes por carretera». Este se fue retrasando y no se presentó hasta el 23 de junio de 1936. Frente al procedimiento de concesiones exclusivas del Decreto de 1924, en la nueva normativa se abogaba por la libertad de circu-

Con base en el citado Real Decreto de 4 de julio de 1924, y su Reglamento de 11 de diciembre de 1924, se otorgó a Melián y Cía. en 1927 la concesión del «servicio de transporte interurbano de viajeros y correspondencia en la Isla de Gran Canaria». Entre otros factores, jugó a su favor el hecho de haber venido prestando el servicio de transporte del correo, pues el propio Decreto de 1924 establecía que tenían preferencia, en las concesiones que se fuesen a otorgar, aquellas empresas que, con anterioridad, hubiesen llevado a cabo este servicio.

Ya con anterioridad Melián y Cía. había ido absorbiendo a otras empresas que se habían venido dedican-

lación y se aspiraba a hacer complementarios los servicios por ferrocarril y por carretera. El inicio de la Guerra Civil impidió su estudio y tramitación. Finalizada la Guerra Civil, la Ley de Bases de 1941 mantuvo en vigor «las concesiones vigentes para transportes por carretera de clase A, otorgadas de una manera definitiva, para las que se compruebe que cumplen las condiciones en las que se autorizaron» (base octava). Y un Decreto de 20 de diciembre de 1944 permitió prorrogas sucesivas de estas concesiones. La Ley de 27 de diciembre de 1947, de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, autorizó, también «la continuidad de su explotación por los actuales titulares de la concesión hasta la extinción del plazo por el que fueron otorgadas, o de las correspondientes prorrogas», continuándose después la explotación del servicio a precario «hasta que tenga lugar la adjudicación definitiva en virtud de las condiciones que para ello se establezcan» (Disposición Transitoria Primera de la Ley mencionada).

La publicación *El transporte regular por carretera en España, 1924-1936. Ordenación legislativa y análisis del sector* de José María Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández recoge con detalle las diferentes medidas adoptadas durante la dictadura de Primo de Rivera, la República y sus resultados.

do al transporte de viajeros¹⁷, aunque alguna de ellas, como Transportes Canarios S.A., continuó conservando su personalidad jurídica y configurándose como una empresa filial de la empresa concesionaria. De hecho, su actividad se confundía con la de aquella, aunque inicialmente orientó más su actuación hacia la importación de material automóvil y la reparación y conservación de los vehículos del servicio de transporte de Melián y Cía¹⁸.

La titularidad de la concesión obligó también a la empresa a ampliar su parque de coches. Mediante anuncios publicados en la prensa Melián y Cía. manifestaba su interés en adquirir «ocho chasis de capacidad para transportar de 15 hasta 18 viajeros»¹⁹. También se mejoraron y ampliaron los servicios, programándose alguno muy curioso, como el establecido para los veraneantes que trabajaban en Las Palmas y subían a Tafira o

¹⁷ La compañía Automóviles de Santa Brígida, creada en 1920, y fácilmente reconocible por el color amarillo de sus vehículos, se había integrado en Melián y Cía el año 1926. Previamente se le habían unido también la compañía de San Mateo, los encarnados, y la de Utiaca. La normativa de 1924 potenciaba estas integraciones dado que «El legislador pretendía consolidar compañías potentes que concentrasen varias líneas en cada provincia» (Obra citada: *El transporte regular por carretera en España, 1924-1936. Ordenación legislativa y análisis del sector*).

¹⁸ El trabajador José Ortega Rodríguez, que fue contratado por Transportes Canarios en diciembre de 1938 para trabajar en el taller, pero al poco tiempo pasó a trabajar como cobrador de los autobuses de Melián, recoge en *LOS COCHES DE HORA. Historia Oral de Vida del Transporte en Gran Canaria* que: «La empresa era Melián y Compañía, después estaban los talleres Transportes Canarios, todo era la misma empresa, los mismos jefes, le hacía las reparaciones a Melián y Compañía».

¹⁹ *La Provincia* de 10 de julio de 1927.