

## Gran Parada, el respiro de los viajeros que venían de la capital

martes, 25 de diciembre de 2012

Aunque hoy no lo parezca, algunos pagos de pequeña población, tuvieron su momento estelar en la historia de esta tierra. Navegando por estas redes nos encontramos con algunos blogs muy interesantes como <http://toponimograncanaria.blogspot.com.es> donde se escarba en los topónimos de muchos rincones de Gran Canaria y se nos desvelan esas historias que el tiempo ha borrado. Gran Parada es uno de estos casos, un caserío ubicado en la carretera de Santa Brígida a San Mateo (GC-015), con apenas unos 150 habitantes censados y desperdigados, y que como su propio nombre indica está unido al progreso de las vías de comunicación y de los servicios de transporte de personas por los incipientes caminos habilitados para las cocheras, tartanas y calesas tiradas por caballos.

La Vega de Santa Brígida, &mdash;o Villa, que para eso el rey Alfonso XIII le otorgó el título en 1915, tal como nos lo cuenta nuestro Cronista Oficial Pedro Socorro&mdash;, fue uno de los lugares elegidos por la alta clase social desde finales del siglo XVIII, y más aún en los inicios del XIX, para establecer su residencia, y que asistió también al inicio del turismo en la isla. La elección de estos lugares como residencia de una clase adinerada auspició que se introdujeran mejoras en los caminos que comunicaban la Vega con la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, y favoreció la aparición de empresarios «emprendedores» que prestaban los servicios de transporte de personas. Esta actividad requería un notable esfuerzo, tanto para los animales de tiro como para arrieros y pasajeros, por la especial orografía isleña, y se tenían que realizar paradas intermedias para facilitar el descanso de los arrieros, atender a los caballos con comida y agua, sustituir las herraduras, e incluso, cambiar de animales para continuar el camino.

Según distintas fuentes, había tres paradas importantes en La Vega: una en El Monte, en las inmediaciones de los hoteles Bella Vista o Santa Brígida; otra en La Alcantarilla, en el casco de la Villa; y la última, en este lugar denominado la Gran Parada. Como cuenta José Miguel Alzola, en su trabajo &ldquo;La rueda en Gran Canaria, Las Palmas de GC, (1968)&rdquo;, eran tiempos de charabanes y la prensa local hablaba de que algunos ya eran amigos de las velocidades: 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 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 cochero 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» Nota al pie del autor: La Verdad, núm. 257 de 21 de septiembre de 1872.

Llegado el siglo XX, con la aparición de los «coches tirados a motor», varios satauteños fundaron, en 1920, la Compañía de Automóviles de Santa Brígida. Su primer coche fue carrozado en la isla con un chasis de un Renault, y llegó a tener cuatro más, todos pintados de amarillo, que trasladaban personas y la saca de correos con unos rigurosos horarios de salida, por lo que fueron llamados «coches de hora». Seis años después, los vecinos del pueblo Francisco Melián Rodríguez, dueño de la fonda del pueblo, y Salvador Rivero, se hicieron con la compañía, que cambió su nombre por el de Melián y Compañía. Unos años más tarde ya estaba prestando sus servicios por toda la isla, tras la unión de un nuevo socio.

En 1940 empezaron a surgir pequeños vehículos, llamados «fotingos» (pretendido anglicismo, aunque es un vocablo del habla canaria que se refiere al automóvil Ford Type o Ford T), que cosecharon un éxito sin precedentes en la industria automotriz. El grupo de estos vehículos empezó a conocerse con el nombre de «piratas», porque iniciaban el mismo recorrido que los «coches de hora» pero saliendo unos minutos antes de la hora fijada por aquellos, de forma que «pirateaban» los viajeros que encontraban por la carretera. No era una compañía, sino un grupo de propietarios individuales de automóviles, que se unían solo a los efectos de repartirse el negocio y hacer la competencia. La Compañía, que no pudo resistir la competencia y reflejaba el cansancio de la organización, fue adquirida por Aicasa (Autobuses Interurbanos de Canarias, S. A), que hasta 1970 estuvo compitiendo con los «piratas»; pero, nuevamente, los problemas económicos que no afrontaban los socios los llevaron a un conflicto laboral con sus trabajadores, que fueron protegidos en sus demandas por el Obispo de Canarias José Antonio Infantes Florido.

Para su resolución se promulgó el Decreto-Ley del Transporte Interurbano de la isla, que asignó las rutas del norte y centro a la nueva compañía Utinsa (Unión de Transportes Insulares, S. A), formada por los «piratas»; y las rutas del sur, a la nueva sociedad laboral Salcai (Sociedad Anónima Laboral Canaria de Autobuses Interurbanos), formada por los trabajadores de Aicasa. En el siglo XXI se fusionaron, pasando a denominarse: Global Salcai-Utinsa.