

LA GOMERA: TRANSPORTE POR CARRETERA Y ORGANIZACION DEL ESPACIO INSULAR

Casimiro Curbelo Curbelo

1.- INTRODUCCION

A partir de 1.910 se va a iniciar en La Gomera el único medio de transporte interior existente hasta la actualidad, el transporte por carretera. En sus comienzos presenta una lentitud extrema y trazados en pésimas condiciones (características que se explican en gran medida por la accidentada topografía del terreno). Estos trazados son los que van a marcar las directrices del sistema de transporte en esta isla periférica y marginada, y serán el motor que hace cumplir las exigencias de la economía durante todo este siglo, economía en la que el sector primario ha desempeñado y sigue desempeñando el predominio sobre el resto de los sectores productivos.

Esta red viaria tiene como objetivo principal dar salida, segura y rápida¹ a los productos agrícolas destinados a la exportación, a la vez que servir de acceso a las importaciones necesarias. El enlace se inicia con aquellas zonas que cuentan con las mejores condiciones para dedicarse a

1.- Decimos «segura y rápida» porque hasta que se construya la Carretera Local TF. 711 que une a San Sebastián con Vallehermoso, la salida y entrada de mercancías en Vallehermoso, Agulo y Hermigua se hacía a través de sus respectivos «pescantes» (todos ellos construidos antes de 1908). Las maniobras de carga y descarga eran inseguras como consecuencia del mal tiempo que imperaba en el Norte.

la agricultura de exportación –plátano y tomate– (especialmente agua), es decir, los principales centros productores (Hermigua, Vallehermoso y Agulo)² con el puerto más idóneo para la referida función: «Puerto de La Hila ó de San Sebastián».

El esquema viario actual es muy deficiente, sobre todo en su trazado, y de evolución muy lenta. En la actualidad contamos con tres carreteras locales:

- 1.– TF 711, de San Sebastián a Vallehermoso.....40 Km.
- 2.– TF 712, de Vallehermoso a su antiguo pescante...3 Km.
- 3.– Tf 713, de San Sebastián a la proximidad de la Zarcita...21 Km.

Estas tres carreteras locales, para circunvalar la Isla y comunicar los diferentes núcleos entre sí, necesitan de una complicada red de caminos vecinales (168,9 Km. aproximadamente), caminos municipales (73, 6 Km) y pistas forestales (120 Km. aproximadamente)³.

Este esquema viario arcaico y deficiente va a servir de enlace con el transporte marítimo a través del puerto de San Sebastián, cuyo tráfico se ha incrementado notablemente a partir de 1.974 con la apertura de las comunicaciones con Los Cristianos, mediante el sistema de «ferry».

De esta forma, las comunicaciones con el exterior quedan moderadamente garantizadas, pero es necesario una mejora de los transportes por carretera (sobre todo en el trazado, ampliación de curvas, asfaltado, peraltes, etc.) y el inicio decidido del medio de transporte rápido y moderno, el avión, que por la condición de insularidad es de indudable importancia, siendo además la única isla que carece del mismo.

De existir un aeropuerto, la realidad cambiaría mucho, pues, La Gomera se vería beneficiada masivamente por la escasa corriente turística que en estos momentos afluye a ellas. Las distancias con el resto de las Islas del Archipiélago se harían más cortas; así, por ejemplo, un Fokker tardaría aproximadamente 30 minutos en desplazarse de La Gomera al aeropuerto de «Los Rodeos» (Tenerife Norte) y 20 minutos al aeropuerto «Reina Sofía» (Tenerife Sur)⁴. La construcción del mismo lleva-

- 2.– Ello no quiere decir que sean los únicos centros productores de la Isla; existen otros situados en el Sur, ocupando preferentemente el fondo de los barrancos (Valle Gran Rey, la fértil loma de Tecina, San Sebastián, etc.). La comunicación por carretera de los principales centros productores del Sur con el puerto de San Sebastián es más tardía; la razón fundamental está en que los mejores tiempos que caracterizan esta zona permiten el embarque y desembarque en playa abierta o por desembarcadero, lo que es casi imposible en el Norte.
- 3.– Datos procedentes del «*Servicio de Vías y Obras del Excomo. Cabildo Insular de la Gomera*». 1982.
- 4.– *Memoria del Proyecto de Campo de Vuelo del Aeropuerto de la Gomera*. Secretaría Técnica de Planificación. 1975.

ría aparejado una mejora de las carreteras que comunican los distintos núcleos de población con la capital insular (San Sebastián) y un plan alternativo de inversiones para promocionar el sector turismo (hoteles, apartamentos, etc.).

A grandes rasgos, este estudio está encaminado a ver de forma sintética cuáles son «las relaciones existentes entre la evolución del sistema de transporte y la evolución de la economía de la Isla, viendo al transporte no sólo como un factor de desarrollo económico sino también de organización territorial»⁵.

2.- CONDICIONES DEL MEDIO NATURAL

Al igual que en el resto de las Islas, en La Gomera hay que distinguir dos vertientes perfectamente diferenciadas, tanto desde el punto de vista climático como morfológico:

a) La vertiente Norte, con un clima templado y húmedo que incide en un terreno tremendamente accidentado.

b) La vertiente Sur, con un clima cálido y bastante seco. La topografía es también bastante accidentada, pero mucho menor que la vertiente opuesta. En este segundo sector, los interfluvios dan lugar a zonas llanas y fértiles: «Loma de Tecina» y «Loma de Seima» en S/Sebastián; esta última presena el inconveniente de carecer de agua para riego (intentos de convertir esta zona en regadío no han faltado: el último fue el fracasado «Canal del Sur»), «Loma del Llano de la Villa» en S/Sebastián, «La Dama» ne Vallehermoso, etc.

El cultivo del plátano se da en las dos vertientes, pero aparece con mayor preponderancia en la Norte, pues, los núcleos de la vertiente de sotavento viven más de la pesca y sus derivados y del cultivo del tomate. El cultivo del plátano ocupa siempre los terrenos de las zonas bajas de los barrancos y las laderas próximas, casi siempre por debajo de la isohipsa 250-300 m.; el mayor problema para la agricultura actual lo constituye la escasez de agua, y la excesiva fragmentación del terreno. San Sebastián merece especial atención por el notable auge que ha experimentado en los últimos años: actividad portuaria, fuerte desarrollo en los servicios y centro administrativo.

5. PULIDO MAÑES, T.: El sistema de transporte y la organización del espacio insular. «Canarias ante el cambio». Banco de Bilbao. 1981, p. 440.

La producción de subsistencia se da en cualquier zona de la isla, aunque donde se manifiesta con mayor claridad es en las zonas medias y altas (entre los 500-1200 m.). Estas zonas de subsistencia son las que más han visto reducir su población desde mediados de siglo. Núcleos, pueblos y caseríos han visto reducir considerablemente sus habitantes:

(CUADRO I)

**EVOLUCION DE LA POBLACION EN ALGUNOS NUCLEOS
DE LA GOMERA (1940 - 1981)**

	1940	1950	1960	1970	1981
Vallehermoso					
Epina	111	80	103	69	55
Garabato	151	125	64	46	-
El Cabezo	153	110	91	56	-
Valle Gran Rey					
Las Hoyas	146	144	130	123	86
Acardece	129	101	105	60	-
Hermigua					
El Cedro	209	148	93	59	15
Cabeza de Arriba	261	208	152	97	47
Agulo					
La Palmita	594	606	575	327	262
Las Rosas	653	723	746	463	337
San Sebastián					
Benchijigua	151	188	118	28	15
Jerduñe	242	304	227	84	36
Alajeró					
Los Almácigos	66	75	57	23	4
Arguayoda	219	224	184	121	40

Fuente: Censos de población y Nomenclátors.
Elaboración propia.

Estos pueblos y caseríos (y otros muchos) se reducen hoy a un pequeño grupo de ancianos que viven a expensas de dos o tres cabezas de ganado, pues la población joven ha emigrado a Tenerife y América para buscar mejores posibilidades de vida. Hay que tener en cuenta que no sólo se ha reducido la población en los núcleos dedicados a la subsistencia, sino que el fenómeno es una característica general para toda la Isla. Desde mediados del siglo XX todos los municipios de la Isla han visto mermar su población de forma considerable.

(CUADRO II)

EVOLUCION DE LA POBLACION EN LOS DISTINTOS MUNICIPIOS DE LA GOMERA (1940 - 1981)

Municipios	1940	1950	1960	1970	1981
Agulo	2.573	2.486	2.449	1.644	1.411
Alajeró	2.344	2.606	2.169	1.629	1.113
Hermigua	5.824	5.376	5.083	3.211	2.656
San Sebastián	6.645	6.664	7.577	5.321	5.732
Valle Gran Rey	3.809	3.531	3.367	2.786	2.868
Vallehermoso	7.369	7.720	7.145	4.748	4.516

Fuente: Censos respectivos.

La hinchazón en los datos suele ser una característica general, lo que podemos apreciar en Vallehermoso.

El cuadro nos da una muestra clara de la fuerte emigración a escala municipal e insular, producida sobre todo por el cambio que tiene lugar en la economía canaria en los años 60, y porque la población gomera ha agotado el modelo económico y sirve de reserva de mano de obra a las zonas turísticas y agrícolas de Tenerife (especialmente el sur).

El índice de variación de la población insular, tomando como referencia la de 1940 (índice 100) ha pasado a ser en 1.981 de 67,7, lo que supone una disminución del 32,3% es decir, los habitantes de la Isla se han reducido en un tercio⁶.

6.- BURRIEL DE ORUETA, E.L.: «Marginación económica y migración: la población de La Gomera desde mediados del XIX». En *Estudios Colombianos*. Secretariado de Publicaciones. Colección Viera y Clavijo, nº 2. Santa Cruz de Tenerife, 1981.

La vertiente Sur presenta un trazo «*radial*», de tal forma que en la mal denominada «Carretera del Sur»⁹ (TF 713, de S/Sebastián a al proximidad de la Zarcita -21,5 Km.-) enlaza todos los pueblos de la fachada meridional de la Isla, por medio de caminos vecinales que ascienden hasta ella en forma radial.

Tanto en la vertiente Norte como en la Sur, la configuración del terreno es la razón más importante para explicar las insuficiencias y pésimas trazados de la red, pero no la única, pues influyen también otros factores:

a) siguen respondiendo los trazados a la preponderancia del sector agrario.

b) tiene como política prioritaria «*el llegar*», es decir, lograr comunicar el núcleo o zona propuesta aunque el tráfico rodado se realice en malas condiciones.

c) se pretende comunicar el máximo de núcleos posibles a medida que se avanza en la apertura de nuevos tramos.

Es conveniente destacar que al hallarse la población dispersa en cada uno de los barrancos que de forma radial surcan la Isla, la red viaria siempre sigue la dispersión de los núcleos de población en los barrancos, enlazados con la carretera que contorna la Isla en el sector Norte, o con la que atraviesa el Macizo Central en el caso del sector Sur.

3. INFRAESTRUCTURA VIARIA Y SU EVOLUCION

3.1. Noreste de La Gomera

En la relación entre los transportes y al economía del sector Noreste (desde Vallehermoso hasta San Sebastián) podemos distinguir tres etapas perfectamente diferenciadas:

1.- Etapa anterior a 1908; 2.- Entre 1908-1945 y 3.- 1945-1983. Antes de 1908 no había red viaria alguna en Vallehermoso, Agulo y Hermigua. Los escasos productos destinados a la exportación se trasladaban a las playas «a hombros», a través de caminos de herradura para

9.- La denominación «Carretera del Sur» es incorrecta, pues, en realidad atraviesa el Macizo Central, desde San Sebastián hasta Arure, pasando por Ayamosna, Tagasmiche, Las Nieves, Agando, Cabeza de Toro y Laguna.

Además, como los caminos de la vertiente Sur tienen un trazado radial, pues siguen la dirección de las lomas (la mayoría de las veces), es más lógico hablar de «Carreteras del Sur».

La orografía de La Gomera constituye un obstáculo grande para el establecimiento de una adecuada red de transporte. Los desniveles del terreno son muy pronunciados, con costas muy abruptas y acantiladas; consecuencia de ello son los trazados en pésimas condiciones y el elevado número de curvas.

La Carretera Local TF 711 (de San Sebastián a Vallehermoso) parte del puerto de San Sebastián para alcanzar rápidamente la cota 700-800 m. en el Km. 12,4 (donde el túnel de la Cumbre -513 m. atraviesa la Cumbre del Carbonero); a partir de la misma cota, la carretera comienza a descender en un sinuoso trazado por todo el valle de Hermigua hasta alcanzar la costa en el Km. 23 (sector Este de la desembocadura del barranco de Monforte). Continúa el trazado sinuoso de la mencionada carretera por Agulo, donde encontramos el Túnel de Aguita (104 m. de longitud) en el Km. 26. A partir de ahora y hasta Vallehermoso, la carretera tiene que salvar un elevado número de pequeños barrancos, dando lugar a trazados sinuosos en los que los desprendimientos se manifiestan con bastante frecuencia. Aproximadamente en el Km. 37,5 el túnel de Vallehermoso (35 m. de longitud)⁷, permite superar el escarpe.

La introducción de una red viaria adecuada tiene una importancia capital para La Gomera, habida cuenta de que es el único medio de comunicación interior, y el soporte que da entrada y salida a las mercancías y pasajeros en cada uno de los municipios de la Isla⁸. A la par sirve de enlace con el transporte marítimo en las comunicaciones interinsulares e interiores.

En la actualidad, el trazado de las carreteras difiere entre las dos vertientes: en la vertiente Norte la TF 711 (de S/Sebastián a Vallehermoso) tiene un trazo «periférico». A partir de esta carretera local, los distintos pueblos y caseríos se comunican por medio de caminos vecinales, pistas forestales y caminos municipales. Este trazado periférico se continúa desde Vallehermoso a Valle Gran Rey por medio de un camino vecinal (30,5 Km.).

7.- Mapa topográfico de la Isla de la Gomera. Servicio Geográfico del Ejército. Escala: 1/50.000.

8.- Los municipios de Vallehermoso, Agulo y Hermigua tuvieron en su momento cierta importancia en las comunicaciones marítimas, no sólo exteriores sino también interiores. Hoy, los enlaces marítimos de estos núcleos son nulos; han dejado paso al puerto de San Sebastián (capital Insular) y a los núcleos pesqueros e industriales del Sur (Playa Santiago, Valle Gran Rey y Rajita principalmente).

darle salida en espera del «buen tiempo», lo que sucedía si hacía escala algún vapor frutero, al no existir servicios fijos.

Un caso excepcional es el de Hermigua. Los primeros tomates exportados de este «valle» fueron transportados a «hombros» hasta la Villa de San Sebastián. Las condiciones eran casi inhumanas, pues se precisaba atravesar caminos en pésimas condiciones en un recorrido de hasta «cinco leguas» llevando cajas de un quintal aproximadamente¹⁰.

Desde 1908 hasta 1945 las comunicaciones por mar a través de «los pescantes» (grúas) es el medio de transporte por excelencia. En este período se incrementan notablemente las exportaciones como consecuencia de la construcción de estas grandes grúas que salvan los malos tiempos, y por consiguiente representan un estímulo a la expansión de la agricultura de exportación (plátano y en menor medida el tomate).

Se caracteriza asimismo esta etapa porque los cascos urbanos de Vallehermoso, Agulo y Hermigua crecen hasta la proximidad de sus respectivas playas¹¹.

El pescante de Vallehermoso fue el primero que se construyó en La Gomera, antes de 1908. La construcción del mismo supone un notable avance en su desarrollo agrícola y económico, pues, era la única forma de importar y exportar con mediana seguridad, a la vez que comunicarse con el resto de los municipios de la isla; así experimenta un notable desarrollo económico y logra salir de su aislamiento secular. De este modo, la salida de productos agrícolas en el año 1927 demuestra la importancia de este valle:

10.000 atados de tomates.
60.000 huacales de plátanos¹².

Por lo que respecta a los pescantes de Agulo y Hermigua, fueron construidos en 1908, con la función de cargar y descargar pasajeros, frutos y otras mercancías que traían los buques que arribaban a la bahía.

En el caso de Hermigua, para salvar los obstáculos orográficos se construyó también un elevador y transbordador aéreo que permitía los traslados de la fruta desde el taller de empaquetado hasta las proximidades del pescante, que, las tierras escalonadas ocupaban todo el espacio hasta la cumbre.

10.- Revista gráfica-semanal «*Hespérides*» Número especial dedicado a la Gomera 1927.

11.- Caso contrario ocurre con los cascos de la zona Sur (San Sebastián, Playa Santiago, etc.); éstos crecen junto a la costa y posteriormente se expanden tierra adentro.

12.- Revista «*Hespérides*», citada.

Un ejemplo de la importancia agrícola de Hermigua y del notable avance que supone la construcción del mismo lo refleja las exportaciones correspondientes a un año (del 1 de agosto de 1925 al 31 de julio de 1926):

14.845 atados de tomates.
64.366 huacales sencillos.
42.511 huacales dobles¹³.

También son significativos los datos de la fruta embarcada en el primer semestre de 1.924:

51.983 huacales de plátanos.
2.287 atados de tomates¹⁴.

Por esta fecha, en Hermigua destaca una compañía inglesa, «Fyffes Ltd», que tiene en sus manos el monopolio de la producción, pues acapara más del 50% de la producción de plátanos y tomates. El resto corresponde a pequeños productores que rara vez alcanzan en 11% de la producción total.

Aunque las exportaciones correspondientes a Agulo son menores que las de Vallehermoso y Hermigua, sin embargo, no dejan de tener cierta importancia. Así, por ejemplo, en 1927 se exportan unos 20.000 bultos¹⁵.

No hay que olvidar que el mercado frutero de estos pueblos y a grandes rasgos el de todas las zonas productoras de la Gomera y de Canarias en general, se halla en decadencia, debido fundamentalmente a:

a) La competencia exterior (importación de plátanos, Costa Rica, Brasil, Colombia, Jamaica, etc) e interior (Fernando Poo y otras Islas del Archipiélago).

b) A la reducción considerable de las divisas procedentes de la emigración, sobre todo de Cuba. En el caso de Vallehermoso en el año 1920 las remesas de divisas llegan aproximadamente a los dos millones de pesetas, y en el año 1927 no alcanzan las 50 mil pesetas.

13.- Ibidem.

14.- *Archivo del Excmo. Cabildo Insular de la Gomera*. 1924.

15.- *Revista Hespérides*, citada.

A grandes rasgos se puede afirmar que aunque en este período decaía el mercado frutero, de no haberse construido los pescantes, la agricultura de esta zona Noreste de la Gomera hubiera sufrido una grave crisis, pues habría que esperar a la apertura de la actual Carretera Local TF 711 (año 1945) para dar salida a los frutos de exportación. Todo ello provocaría el abandono de zonas antes cultivadas y el aumento de los costos del transporte (exigiría mucha más mano de obra y tendría que hacerse a hombros a través de caminos de «herradura»).

Esta etapa a la que me acabo de referir se caracteriza por el intento de comunicar con gran rapidez cada uno de los pescantes con el núcleo de población más importante (Vallehermoso, Agulo y Hermigua) y estos con la capital insular (San Sebastián).

Así, hacia 1927 están garantizadas las comunicaciones entre Vallehermoso y su pescante, por medio de un camino vecinal de tierra de 3 Km. (actual Carretera Local TF. 712, abierta en función del pescante) del mismo modo que los de Agulo y Hermigua.

A partir de ahora, se intenta comunicar estos núcleos con la capital. En este sentido está encaminado el acuerdo del Pleno de 24 de Agosto de 1929; el Cabildo Insular de la Gomera elabora un Proyecto de Convenio con el Estado para la construcción de la carretera del Norte.

A partir de 1945 Vallehermoso, Agulo, Hermigua y San Sebastián, se comunican por carretera por primera vez. Para los tres primeros núcleos su importancia es grande, pues da seguridad a la entrada y salida de las mercancías y pasajeros. San Sebastián, en cambio se convierte en el centro receptor de todo el tráfico (no sólo interior sino también exterior) y paralelamente se expande su casco urbano¹⁶. Antes de inaugurarse el Puerto de San Sebastián (1957), las importaciones y exportaciones de mercancías se efectuaban por los pescantes de Hermigua, Agulo y Vallehermoso; por San Sebastián se importaban las mercancías para la localidad y caso extraordinario, para el interior. Inaugurado el Puerto de San Sebastián desaparecen los pescantes y las importaciones y exportaciones de los pueblos antes citados se efectúan por San Sebastián a través de la Carretera del Norte.

La Carretera Local TF. 711, se construyó en función del Puerto de la Hila o de San Sebastián, declarado «Puerto de Interés General» por Real-decreto Ley de 24 de febrero de 1928¹⁷.

16.- Así, la población de hecho del núcleo de San Sebastián pasó de 2.869 habitantes en 1950 a 3.820 h. en 1960 y de 3.182 en 1970 a 4.129 en 1981.

17.- *Archivo del Excmo. Cabildo Insular de la Gomera*. 1932 L. 20.

Si en la etapa anterior estos núcleos se comunicaban casi exclusivamente por mar, en ésta lo hacen totalmente por carretera (Salvo San Sebastián que es el soporte principal del transporte por carretera y a su vez de las comunicaciones marítimas, tanto interiores como exteriores) y la razón explicativa radica principalmente en la importante riqueza agrícola de esta zona norteña.

3.2 Medios de comunicación en el sector «Sur»

Las necesidades existentes en este sector permiten distinguir tres fases claramente diferenciadas en cuanto a las comunicaciones se refiere:

a) Construcción de embarcaderos en los lugares más apropiados, y zonas más necesitadas para exportar.

b) Construcción de caminos que enlazan los núcleos más importantes de esta zona Sur (Alajeró, Valle Gran Rey, La Dama, Tecina y todos los pequeños núcleos que van desde Arure a Iqualero) con el mar.

c) Comunicación por carretera de estos núcleos con la capital insular.

A grandes rasgos, podemos decir que de un modo paulatino se van resolviendo las necesidades más importantes, con el método más rápido y menos costoso.

a) Construcción de embarcaderos

Desde principios de siglo, los primeros núcleos del Sur nacen ligados a la pesca y a la industria de conservas de pescado: Rajita, Playa Santiago y Vueltas; y otros a la agricultura de regadío: La Dama, Tecina¹⁸, etc.. La salida y entrada de mercancías a estas zonas se hacía a través de los embarcaderos (única forma de comunicarse); así, por ejemplo, en el año 1932, el Ayuntamiento de Arure propone la construcción de un desembarcadero en Vueltas. Tres Km. más al Sur existe uno construido en Playa de la Arena (da salida a los productos de Gerián).

18.- Tecina es una extensa zona en forma de meseta que se encuentra situada entre el barranco de Santiago y el de Tapahuga. Antiguamente los productos principales fueron los tomates y los plátanos; hoy la producción sigue teniendo importancia, pero es más diversificada: pepinos, frutales... Uno de los grandes problemas lo constituye el agua, a pesar de que se utilicen técnicas modernas.

En el año 1934 se realizan los estudios y proyectos del desembarcadero de la «Berruguita» (Playa Santiago). Por estas fechas existe otro en el Rejita que da salida a los productos derivados de la industria de Rajita y a los agrícolas de la Dama.

En otras zonas como Iguala, Ereses, Tapahuga, Cabrito, etc.¹⁹ hasta 1928 no son lugares habilitados para cargar y descargar productos, pero el problema quedó resuelto al realizar las operaciones «a playa abierta», pues, en esta zona Sur se cuenta con buen tiempo durante casi todo el año.

El problema quedó medianamente resuelto para los núcleos próximos a la costa ¿Qué sucede con los situados en las zonas altas?. Para estos núcleos²⁰, Alajeró y el cinturón de barrios que va desde Igualero hasta Chipude, el problema es más grave, pues es necesario salvar mayores distancias para alcanzar la costa.

En el año 1958 el núcleo de Alajeró se comunica por primera vez con el embarcadero de Playa Santiago, a través de un camino local. Hacia 1930, Chipude presenta un aislamiento total; en años de abundancia (cereales, vinos...) los productos debían llevarse a hombros hasta la Rajita para ser exportados.

b) Construcción de caminos que enlazan los núcleos más importantes con el mar

Podríamos dar por iniciada esta fase en 1933, año en que todavía no existe ningún camino vecinal construido. A partir de ahora, las comunicaciones adquieren una configuración «radial» para aproximarse rápidamente a la costa.

De esta forma se enlazan los núcleos de Valle Gran Rey y Arure, la Dama y los núcleos más importantes del Suroeste de la Meseta Central (Las Hayas, EL Cercado, Chipude e Igualero) y Playa Santiago-Alejeró-Igualero. Simultáneamente se inicia el camino vecinal que partiendo de la Laguna de Santiago se unirá en su día con San Sebastián²¹. En el año 1948 se consigue incluir esta mal denominada «Carretera del Sur» en el Plan de Carreteras del Estado, comunicando los pueblos del Sur con los del resto de la Isla.

19.- Es una zona que ocupa parte del lecho del barranco del mismo nombre y se halla situada al Oeste del barranco de Juan de Vera dedicándose al cultivo de plátanos y tomates, igual que hoy.

20.- Hacia 1950 contaban con aproximadamente el 25% de la población de la Gomera. Vid Burriel de Oruesta, E. art. cit. p. 34.

21.- En 1933 se encuentra hecha la explanación y obras de fábrica de los 5.300 primeros metros, a partir de Laguna de Santiago.

Archivo del Excmo. Cabildo Insular de la Gomera. 1932.

c) *Comunicación por carretera de los núcleos del Sur con la capital insular*

En esta tercera fase, el propósito es comunicar todos los pueblos del Sur con el puerto de San Sebastián. Este propósito (hoy logrado) fue bastante lento, pues todavía hacia fines de la década de los 60 no se comunica esta carretera con San Sebastián. Quizás esta lentitud se explique, en parte, por la pérdida de la función industrial²² y la escasez de agua para potenciar la agricultura; todo ello trae consigo la emigración.

3.3. Medios de comunicación en el sector Noroeste

Se pueden distinguir las mismas fases que en el sector Sur, con la diferencia de que en la tercera se pone contacto Valle Gran Rey, Arure y Alojera con San Sebastián a través de los núcleos del Noreste (Vallehermoso, Agulo y Hermigua).

En 1934 se pide la construcción de un desembarcadero en Tagulu-che (Arure), «Pejes Reves». Ya en 1956 se cuenta con un pequeño embarcadero que da salida a los frutos destinados a la exportación de la zona agrícola de Tagulu-che y entrada a los artículos alimenticios necesarios para el abastecimiento del vecindario. Hasta la construcción del mencionado desembarcadero, las mercancías se transportaban por caminos casi intransitables, pues ésta era la única salida.

Tazo, Epina, Arguamul, y especialmente Alojera son centros agrícolas con cierta importancia. Así, por ejemplo, en Alojera se embarcaron 30 mil atados de tomates en 1930²³. Estos productos tenían que trasladarse a hombros hasta la playa de Alojera.

Aproximadamente hacia 1940, se inicia la fase de comunicación de los embarcaderos con los núcleos de esta zona. En el caso de Alojera, en la década de los 30, los agricultores y vecinos piden la construcción de una pista que une el caserío con el desembarcadero, para dar salida a los productos de esta importante zona agrícola, ya que ni siquiera cuenta con un mal camino.

En 1958, para comunicar por carretera a Valle Gran Rey con el resto de la isla (por el Norte), se precisa ejecutar aproximadamente 8 Km. de camino vecinal.

22.- En los años 60 la fábrica de Novaro Parodi (Las Canteras) está cerrada. La de Playa Santiago no funciona tras la venta a Olsen de todas las propiedades de Rodríguez López en el Sur de la Gomera. Cfc. Burriel de Orueta, E. *op. cit.* p. 40.

23.- *Archivo del Excmo. Cabildo Insular de la Gomera*. 1930.

Por el Sur, las comunicaciones con San Sebastián van más atrasadas; de ello se deduce que en la mente de los planificadores estaba latente comunicar a Valle Gran Rey con el puerto de San Sebastián de la forma más rápida posible, dada la importancia socio-económica de esta zona. En este sentido habría que explicar también la construcción de la Carretera Local (TF. 713, de San Sebastián a las proximidades de la Zarcita) y camino vecinal (desde las proximidades de la Zarcita hasta Valle Gran Rey) que atraviesa el resto del Macizo Central.

La carretera dorsal (de enlace reciente, hacia fines de la década de los 70) tiene una gran importancia para la Isla, pues acorta las distancias de una gran cantidad de núcleos. Todo ello favorecido por la configuración «radial» del sistema viario en el sector Sur.

3.4. Importancia de la Carretera Local TF. 713

La carretera parte desde San Sebastián para llegar hasta Valle Gran Rey a través de la Meseta Central²⁴. Sólo tiene 21 Kms. de carretera local (desde San Sebastián a las proximidades de la Zarcita), ya que el resto es sólo un camino vecinal en buenas condiciones.

En 1979 se acaba de enlazar definitivamente esta carretera (tramo que va desde la Degollada de Peraza hasta las proximidades de la Zarcita). La apertura de la misma es de gran importancia para la comunicación de los distintos núcleos entre sí, y de éstos con el puerto de San Sebastián, a través de caminos vecinales y pistas forestales que enlazan con esta carretera dorsal, pues:

a) Es menor la distancia a recorrer, es decir, «se gana tiempo». Así por ejemplo, para el desplazamiento en vehículo desde San Sebastián hasta Valle Gran Rey, pasando por Agulo, Hermigua y Vallehermoso, se precisa realizar una distancia aproximada de 70 Km.. En cambio el recorrido por la carretera dorsal supone acortar el tiempo en su mitad.

b) Los costes del transporte (tanto público como privado) son menores (ahorro de combustibles, etc) al disminuir la distancia a recorrer.

24.- Bravo, T. «Estudio Geológico y Petrográfico de la Isla de la Gomera». *Estudios Geológicos*, Vol. XX 1964 p. 1-21. La Gomera presenta una configuración geológica muy característica en el centro: una meseta de una extensión aproximada de 40 Km². En los bordes, después de un acusado escalón de centenares de metros y de forma radial, aparecen numerosos y profundos barrancos surcando la Isla.

c) Las condiciones durante el viaje son mejores (tanto para pasajeros como para mercancías) que las del resto de las carreteras de la Isla, pues, presenta mayores tramos rectos y el asfalto y peraltes se hallan en buen estado.

d) No sólo permite comunicar con facilidad y rapidez los núcleos más importantes de cada municipio, sino también los pequeños barrios y caseríos que aparecen diseminados en las zonas medias y altas.

Como consecuencia de ello, la intensidad media diaria es elevada, y soporta el mayor flujo de tráfico de las carreteras de la Isla.

3.4. Importancia de las pistas forestales

Desde el punto de vista de las comunicaciones, las pistas forestales tienen una gran importancia en la Gomera, por un doble motivo:

1.- Por servir de enlace a los núcleos del Norte (especialmente a Agulo, Las Rosas y Hermigua) con la carretera dorsal, y a través de ésta acceder a los núcleos del Sur; sin necesidad de recorrer la Carretera Local TF. 711 de San Sebastián a Vallehermoso, lo que supone acortar distancias en la comunicación entre los núcleos de las dos vertientes.

2.- Por comunicar muchos núcleos y sectores dedicados a la agricultura de subsistencia de las zonas medias y altas, en las que dado su escaso capital humano y sus reducidos rendimientos agrícolas no sería rentable comunicar de otra forma. Muchas de las pistas están hechas con el propósito de servir de acceso a distintas zonas en caso de incendio²⁵.

4.- LA ORDENACION ACTUAL DEL TERRITORIO

El fuerte cambio que sufre la estructura económica del Archipiélago a partir de la década de los 60 hace que un elevado porcentaje de la Gomera²⁶ sirva de reserva de mano de obra barata para trabajar en el sector agrícola y turístico del Sur de Tenerife.

25.- Sería interesante ver cómo el elevado número de pistas y sus trazados actuales, es decir, el troceamiento de la Meseta Central han influido en la ecología de lo que hoy es el «Parque Nacional de Garajonay», al que muchos han llamado «museo vivo de flora terciaria», pero se aleja del objetivo de este trabajo.

26.- A grandes rasgos, el poblamiento se asienta en los barrancos que de forma radial surcan la Isla.

Aunque en la actualidad la agricultura siga siendo el sector predominante en la Isla, se ha prestado cierta atención al sector pesquero y turístico, ambos localizados preferentemente en la vertiente Sur.

La construcción reciente de los pesqueros en Playa Santiago y Valle Gran Rey pone de manifiesto una ligera preocupación por el tema de la pesca, de la que tan rica es esta Isla.

Aunque, sin aeropuerto, algunos hechos que se produjeron en la década de los 70 como son: la puesta en servicio de la autopista del Sur de Tenerife, la inauguración del aeropuerto «Reina Sofía», así como el inicio de las comunicaciones por «ferry» entre San Sebastián y Los Cristianos, ponen de manifiesto los intentos de canalizar hacia la Gomera parte de flujo turístico que llega a Tenerife.

Dentro de la propia Isla, algunos sectores de la vertiente Sur tienen cierta importancia, principalmente Valle Gran Rey, que es el que acoge al mayor número de turistas. En este sentido se orientó la apertura de la Carretera Local TF. 713 en 1979. Sigue la misma línea el túnel «Yorima»²⁷ que se está construyendo en el acceso a Valle Gran Rey, del mismo modo que otras mejoras: mejora de trazados, ampliación de curvas, etc.

5.- CONCLUSIONES

1.- La condición de insularidad y la accidentada morfología del terreno son dos factores que hacen que las vías de comunicación y el trazado de las mismas sea bastante deficiente.

2.- La situación geográfica de la Gomera respecto al resto de las Islas del Archipiélago, hace que la construcción del aeropuerto sea de urgencia, mucho más aún, si tenemos en cuenta el futuro turístico de la Isla, puesto de manifiesto últimamente por la administración.

3.- A partir de 1957, año en que se inaugura oficialmente el puerto de San Sebastián, se produce el importante crecimiento económico y urbano de San Sebastián pues, a través de él se canaliza todo el tráfico (exportación e importación) de los principales núcleos de la Isla: Vallehermoso, Hermigua, Valle Gran Rey, Agulo y Alajeró.

4.- La apertura de la Carretera Local TF. 713, en 1979, y la comunicación por medio de ferry con el Sur de Tenerife a partir de 1974, son dos factores muy importantes para las comunicaciones a través del puerto de San Sebastián. La primera en las comunicaciones interiores y la segunda en las relaciones interinsulares.

27.- *Dirección General de Puertos y Costas. Subdirección General de Ordenación y Programación. MOPU, abril de 1980.*