

CLAUDIO MORENO MEDINA

LOS CAMINOS DE GRAN CANARIA



Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
SERVICIO DE PUBLICACIONES



EDICIONES DEL CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA

LOS CAMINOS DE
GRAN CANARIA

CLAUDIO MORENO MEDINA

LOS CAMINOS DE
GRAN CANARIA



EDICIONES DEL CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA

Las Palmas de Gran Canaria, 1997

SERVICIO INSULAR DE CULTURA

© Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria.
© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
© Claudio Moreno Medina.
1.ª edición, 1997.
Coordinación: Jesús Bombín Quintana. Departamento de Ediciones.
I.S.B.N. 84-8103-145-3.
Depósito Legal: M-12783-1997.
Quemada: c/ Salitre, 15 - 28012 MADRID.

PRÓLOGO

Hace ahora seis años que comencé a impartir clases en la especialidad de Geografía de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, y debo reconocer que prologar este libro, coeditado por el Cabildo Insular de Gran Canaria y la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, no sólo constituye un ejercicio académico estimulante, sino que, además, es una de las mayores satisfacciones que he recibido durante este tiempo. Ver como Claudio Moreno Medina, que formaba parte de aquel primer grupo de alumnos ilusionados con la nueva especialidad de Geografía, y que hoy se integra en la plantilla docente de la institución universitaria, publica su primer trabajo de investigación, me produce una gran alegría.

Durante este tiempo, siempre he admirado de Claudio Moreno su dedicación, empeño y pasión por todo lo que hace. Su capacidad de trabajo y su afán le hacen acudir y manejar sin mayor dificultad las más diversas fuentes con el fin de indagar hasta el fondo cualquier asunto de su interés como joven científico. Con la misma dedicación y esmero se entrega tanto a la localización y lectura de un documento de interés en un archivo como a la realización de una larga marcha en busca de algún viejo itinerario medio perdido. Expresión de esta entrega y laboriosidad es el texto que hoy se publica. Un libro riguroso, ameno y de agradable lectura, pero sobre todo integra-

dor, en el que se realiza una interpretación global de lo que son las obras determinantes en la transformación y vertebración del territorio: los caminos.

Claudio Moreno sabe perfectamente que no hay nada mejor para conocer un territorio que explorarlo a través de sus caminos, sin prisa, pero ha aprendido, también, que el mero hecho de *patcarlo* no implica su comprensión; para ello es preciso interpretarlo desde una metodología fundamentada y bien implementada para el espacio en cuestión, adaptada a la realidad regional que se analiza. Esto lo ha conseguido introduciendo en su investigación todos aquellos aspectos que el tema exige y acudiendo a todas aquellas fuentes que pudieron aportar algún tipo de luz. Así, al intenso trabajo realizado en el campo se sumaron las horas dedicadas a la consulta de información documental, fuentes estadísticas, etc. Por eso, en su investigación se tratan aspectos tan diversos de los caminos como tipología, morfología, funcionalidad, trazado, evolución, legislación, medios de transporte, elementos constructivos, o herramientas y materiales.

La perspectiva diacrónica con la que decididamente aborda Claudio Moreno el estudio de los caminos, integrando así dos disciplinas tan ligadas en lo académico y lo científico como la Geografía y la Historia, no es, sin embargo, un hecho frecuente, a pesar de que en cada una de ellas, por separado, siempre se ha reconocido la necesaria interdisciplinaridad. Sin embargo, el autor asume que el espacio y el tiempo son dos variables inseparables. Por esto, su metodología integra ambas en un todo dinámico, asumiendo en buena lógica que con el transcurrir del tiempo cambia el espacio en el que se desarrolla la actividad humana, bien por su propia dinámica natural, bien por la acción del hombre.

Con la publicación de este trabajo, se cumple el compromiso implícito que adquirimos algunos miembros de la Sección de Geografía, cuando asumimos la redacción del proyecto de acondicionamiento de los senderos turísticos para el

Cabildo Insular de Gran Canaria en 1992, de aportar un estudio específico sobre los caminos grancanarios desde la perspectiva universitaria, alejada de lo que es norma para la redacción de guías y libros de campo. Claudio, becario de investigación en aquellos años, participó de forma destacada desde el primer momento en el proyecto, y no solo formó parte del equipo de redacción, sino que además coordinó gran parte de los trabajos y compartió la autoría de la redacción de la *Guía de senderos de Gran Canaria*, publicada en 1994. Así, como universitario, Claudio Moreno Medina ha cubierto dos importantes facetas de su formación: aplicar sus conocimientos a la resolución de un problema práctico real, participando en el proyecto de acondicionamiento de los senderos, y contribuir a la ampliación del bagaje científico, con la realización del presente trabajo de investigación. Su lectura enriquecerá, sin duda, el conocimiento sobre los caminos y el propio funcionamiento del medio insular grancanario que posea el lector.

Gáldar, septiembre de 1996

Antonio Santana Santana

Profesor Titular de Análisis Geográfico Regional
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

PRESENTACIÓN

Este libro deriva de la realización de la Memoria de Licenciatura titulada "Los caminos tradicionales de Gran Canaria", dirigida por el Dr. D. Antonio Santana Santana dentro del Departamento de Arte, Ciudad y Territorio de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. En este trabajo se desarrolla el análisis de los procesos de construcción y transformación de la red caminera de Gran Canaria, en consonancia con los cambios espaciales o territoriales producidos en los paisajes históricos. Se continúa, así, una línea de investigación de la Sección de Geografía del citado Departamento, orientada hacia el estudio de los procesos de construcción y transformación del territorio desde una perspectiva diacrónica.

Se profundiza en una temática poco trabajada, intentando hallar contestación a interrogantes básicos -es decir, cuáles, cómo y dónde- de las vías de comunicación terrestres. Para este fin se parte de la necesidad de sostener una relación viva y directa con el pasado, cuando nos enfrentamos al territorio como geógrafos. Nos alejamos del presente contemplando los caminos como objeto historiable.

El texto se ha ordenado partiendo del análisis de la infraestructura natural de comunicaciones, ya que resulta fundamental en cualquier estudio conocer en primer lugar el escenario donde se desarrollan las actuaciones humanas. A conti-

nuación se realiza una clasificación de los tipos de caminos que, de un modo general, orienta al lector a la hora de entender la evolución de la red. Posteriormente se acomete el grueso del trabajo, que se formaliza en el estudio de los caminos desde la etapa prehispánica hasta finales del siglo XIX, momento en el cual la ampliación de la propia red de caminos, y la aparición de las primeras carreteras y de los nuevos medios de transporte, revolucionan las comunicaciones terrestres de la isla. El libro se completa con una aproximación a otros aspectos relacionados con esta temática como son la legislación, gestión y financiación en que se apoyan, así como el estudio de los transportes y las técnicas constructivas más utilizados, para finalizar con una serie de consideraciones a modo de conclusiones.

Quizás el lector encuentre a faltar otros aspectos también relacionados con los caminos, o mayor profundización en algunos de los puntos tratados, pero esta obra es aún una puerta abierta, una fase preliminar de un estudio que abarca las comunicaciones de la isla hasta la actualidad.

Creemos necesario agradecer sinceramente a todas aquellas personas o entidades que han hecho posible esta investigación y su posterior publicación. Se hace obligado el reconocimiento al Cabildo Insular de Gran Canaria, y su Servicio de Publicaciones, además de a la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria que desde el inicio del trabajo ofrecieron toda clase de facilidades para su realización; así como al Catedrático de Análisis Geográfico Regional de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Dr. D. Guillermo Morales Matos, por sus valiosas aportaciones y la gran confianza depositada en mí. No puedo olvidar tampoco la estimable ayuda de D. Agustín Naranjo Cigala y D. Alex Hansen Machín, profesores del DACT de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Por último, quiero hacer constar el continuo apoyo moral y profesional de todos los amigos que hicieron de éste también

su trabajo, en especial a Chitú Hernández Martí, compañera del DACT, y a los geógrafos Antonio Domínguez Medina, Orlando Torres Sánchez, Julio Gutiérrez González y Carlos de la Coba Viera. Por supuesto, reconocer profundamente al Dr. Antonio Santana Santana su constante enseñanza, tanto humana como académica y profesional.

Sería injusto olvidar aquí mi agradecimiento más cálido y sincero a mi familia, por la comprensión y cariño que en todo momento me han mostrado.

INTRODUCCIÓN

La trascendencia que la carretera tiene actualmente como dinamizadora de las comunicaciones entre los distintos pueblos no necesita explicaciones. No ocurre lo mismo cuando se trata de épocas pasadas, sobre todo antes del presente siglo; conviene, pues, destacar que, como señala José Antonio Fernández Ordóñez (en Nardiz Ortiz, C., 1992), *los caminos son quizá las obras más influyentes en la formación y transformación del territorio*. Desde esta perspectiva, el conocimiento de las vías de comunicación anteriores a la etapa actual, y su importancia en el comportamiento territorial de las sociedades que han tenido como escenario la isla de Gran Canaria, resulta atrayente como objeto de análisis.

Hasta 1860, año en que ve la luz el primer plan de carreteras que afecta a la isla, la red de comunicaciones terrestres de Gran Canaria estaba configurada por estrechos y penosos caminos que habían surgido sobre todo tras la colonización castellana. Por lo tanto, algo más de cuatro siglos acogen el desarrollo de estas vías, que fueron fundamentales para entender la idiosincrasia tanto económica como social que caracterizó a la isla durante tan largo periodo de tiempo.

Para determinar el cuándo y cómo del desarrollo de las vías de comunicación terrestres debemos indagar previamente cómo ha sido el proceso de creación y evolución del territorio

que recorren, intentando explicar cuáles han sido los factores que han favorecido o dificultado el desarrollo de dichas vías. Nuestro trabajo se centra en el estudio de la red de caminos y su influencia en los procesos de construcción y transformación del territorio del medio analizado.

Hablar de las comunicaciones, de su trascendencia en los procesos civilizatorios que caracterizan al ser humano por su sociabilidad, remite a un complejo entramado en el que la circulación de personas constituye uno de los puntales sobre el que la Humanidad se ha conformado históricamente. Por ello, la historia de las comunicaciones se caracteriza por los continuos avances en el desarrollo de las infraestructuras vinculadas a la movilidad de las personas, desde la utilización de los caminos, carreteras y ferrocarriles, a los viajes marítimos, hasta la aviación, ya en época contemporánea.

El desarrollo de los medios de transporte y comunicación que facilitan la intensa movilidad de personas es consecuencia de las relaciones sistemáticas entre ciencia y técnica, que permiten en la actualidad la interconexión en todo el planeta. Asimismo, la mejora de los medios de comunicación genera una mayor especialización del territorio y produce nuevas movilidades, que a su vez posibilitan la aparición de nuevos centros económicos. Al mismo tiempo las vías de comunicación sirven de canales por donde, además de personas, circulan ideas; como decía M. J. de Larra, *"las ideas se agarran como el polvo a los paquetes y viajan también en diligencia"* (Larra, M. J., 1981:308). Sin duda, el papel que juegan las comunicaciones en las relaciones sociales y económicas es fundamental, máxime si existía un gran aislamiento, como este mismo autor comenta irónicamente para su época: *"cada cual sabía que había otros pueblos que el suyo en el mundo, a fuerza de fe"* (Larra, M. J., 1981:310), y como refleja O. Stone para Gran Canaria, *"los habitantes de cada lugar describen su carretera como "la peor" debido, sin duda, a que lo único que conocen es lo que les rodea"* (Stone, O., 1995:11-72).

INTRODUCCIÓN

Durante siglos la base del progreso humano estuvo relacionada con la posesión material del espacio: dominio de la tierra, conquista y explotación del territorio. La necesidad de desplazamiento estaba, en principio, ligada a la obligación de los grupos humanos de trasladarse de un lugar a otro en busca de recursos, facilitando de igual forma el intercambio, tanto de personas como de mercancías. En este sentido, el mejor o peor desarrollo de las vías de comunicación condicionó el avance o retroceso de las distintas sociedades. En las sociedades agrarias tradicionales las redes de comunicaciones, de transportes y por tanto de comercialización de sus recursos están, en general, caracterizadas por el débil desarrollo técnico y la escasez de inversiones en su mejora. De estas premisas participa Gran Canaria. A mediados del siglo XIX la situación era cuanto menos penosa, como pone de manifiesto un escrito en el que se proponen los medios convenientes para la composición de algunos caminos "el mal estado en que estos se hallan y su total abandono... por lo que hace aprobar la utilidad y conveniencia de poner expedidos y en buen estado los actuales, la construcción de otros nuevos y las ventajas que ello reportaría"¹. Mientras, la Junta de Agricultura de Las Palmas en otro escrito señala la enorme influencia que los medios de comunicación y de transportes tienen sobre la agricultura, destacando que "los pueblos más importantes de la isla de Gran Canaria se encuentran todavía hoy sin otros medios de comunicación, que precipicios y despeñaderos"² y, de no realizarse las obras de acondicionamiento que desde las instituciones se insta a llevar a cabo, "las pueblos que más urgentemente necesitan caminos fáciles entre sí, irán entretanto en la de-

1 Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (AHPLP): Carpeta n.º 24, Caminos Vecinales, legajo n.º 1, expediente n.º 1, Sobre composición del camino de la Cuesta de Las Palmas, 1842. Sin foliar.

2 "AHPLP": Carpeta n.º 24, Caminos Vecinales, legajo n.º 1, expediente n.º 18, Sobre composición del camino de Telde, 1857. Sin foliar.

*cadencia consiguiente a los grandes costos y dificultades de sus comunicaciones*³.

En definitiva, las vías de comunicación en general y el transporte en particular son elementos de estudio imprescindibles para definir, analizar y ordenar el territorio donde se desarrollan.

3. "APHLP": Carpeta n.º 24, Caminos Vecinales, legajo n.º 1, expediente n.º 18, Sobre composición del camino de Telde, 1857. Sin foliar.

LA INFLUENCIA DEL MEDIO EN LA CONFIGURACIÓN DE LA RED DE CAMINOS

Los procesos de ocupación del espacio están vinculados tanto a la configuración del medio físico y a la distribución de los recursos, como a la dinámica social de la formación social que los explota. Su secuenciación está condicionada por múltiples factores, entre los que destacan los recursos disponibles, la estructura socioeconómica, el grado de desarrollo tecnológico, el contingente poblacional o la organización territorial de cada formación social (Santana Santana, A., 1992a). En consecuencia, el desarrollo de las vías de comunicación, como proceso espacial estructurante del territorio, es fruto de la combinación de esa diversidad de factores.

Un sistema de comunicaciones sólo es comprensible si se tiene en cuenta el medio natural (Madrado Madrado, S., 1984:1-19). El medio físico, componente ecológica de la ocupación y organización del territorio, se comporta, por ser marco de la acción antrópica, como la infraestructura natural sobre la que actúan sucesivas comunidades humanas a lo largo del tiempo, desarrollando sus respectivas organizaciones socioeconómicas y su particular percepción del entorno. Por tanto, el papel del medio físico en la estructuración de la red viaria en el territorio es fundamental.

El relieve, el clima, la vegetación, la hidrografía y el suelo han constituido en muchos casos barreras naturales sobre las

que ha tenido que actuar el hombre en busca de una mejor comunicación.

El relieve no es sólo uno de los factores que explican la configuración del paisaje; influye, además, de múltiples maneras en la actividad humana. Su conocimiento ayuda a ubicar correctamente los fenómenos espaciales y facilita la comprensión de la propia actividad humana en el espacio.

Cualquier investigación regional en torno a la red viaria debe iniciarse con la identificación de las rutas naturales de comunicación (Nárdiz Ortiz, C., 1992:41). Para ello resulta fundamental interpretar el relieve como soporte físico de las actuaciones antrópicas. En el análisis de nuestra zona de estudio destacan cuatro aspectos de vital importancia: el hecho insular, el elevado gradiente altitudinal, el sistema de barrancos e interfluvios y las pendientes.

Sin lugar a dudas, en Gran Canaria el hecho insular es el aspecto más destacado del relieve. La línea de costa establece una frontera aplastante que define con total precisión no sólo los fenómenos orográficos, sino también biológicos y culturales. La isla se convierte, por tanto, en el marco físico único donde comienzan, interactúan y terminan tanto los procesos constructivos como erosivos que la definen.

De silueta circular, la isla alcanza 1.949 metros de altura en su centro geométrico, el Pico de las Nieves, y presenta una superficie de 1.560 kilómetros cuadrados, y un diámetro máximo de 53,5 kilómetros de La Isleta a Puerto Rico, y otro medio de 46 kilómetros, más generalizado. La relación de aspecto, superficie-altura, hace que la isla se perciba como una gran montaña. La orografía origina modificaciones determinantes en las condiciones climáticas locales. La altitud que alcanza genera un escalonamiento bioclimático bajo la influencia de los vientos Alisios, que se concreta en tres pisos: costas, medianías y cumbres. Se crea además un efecto de fachada, con una vertiente expuesta directamente a la influencia de aquellos vientos y otra a su resguardo, que determina notablemente las

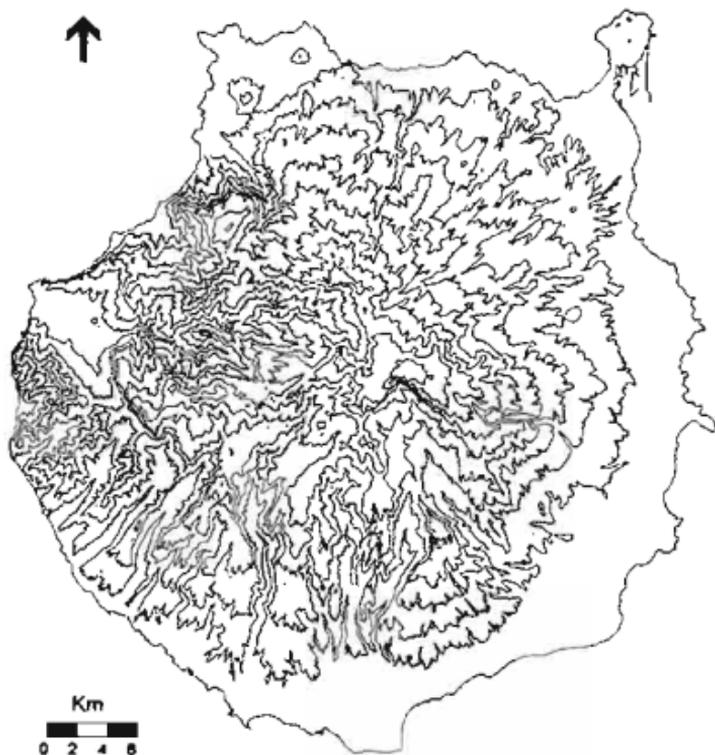
precipitaciones. El relieve también condiciona la distribución de la vegetación, ya que influye en la gradación vertical de pisos bioclimáticos y en la oposición entre una fachada subhúmeda y otra semiárida.

La estructura cupuliforme insular da lugar a la aparición de una red de drenaje de disposición radial. Este hecho genera un relieve caracterizado por la oposición barranco-interfluvio, que contribuye en gran manera a la configuración de la red de comunicaciones terrestres.



Foto 1. *Bco. de Tejada.*

En consecuencia, las comunicaciones se ven notablemente influidas por la orografía que, por una parte, dificulta la circulación transversal y, por otra, favorece la longitudinal. La disposición radial de las cuencas hidrográficas, que fueron históricamente unidades naturales de ocupación, favorece la penetración costa-cumbre, canalizando el poblamiento por la red de drenaje y, por otro lado, permite la comunicación en-



— Curva de nivel
Equidistancia de las curvas: 200 metros

Figura I. Mapa topográfico simplificado.



Figura 2. Mapa de la red hídrica. (Cedido por Agustín Naranjo Cigala).

tre cuencas vecinas a través de los llanos costeros y las degolladas interiores. Por los interfluvios que bordean las cuencas hidrográficas se establece la red de caminos uniendo también la costa y la cumbre, y conectan con el interior de los barrancos a través de caminos transversales. Se dibuja, por tanto, un esquema radial en el que las cumbres funcionan como gran encrucijada. Por último, la abundancia de calas, bahías, embarcaderos y bocabarrancos en toda la línea de costa suplir las deficiencias de la red de comunicaciones terrestres y une la isla con el exterior.

A la influencia del medio físico en la configuración de la red hay que sumar otros factores. Por un lado, los recursos naturales, que suponen para este tipo de estudios la base sobre la

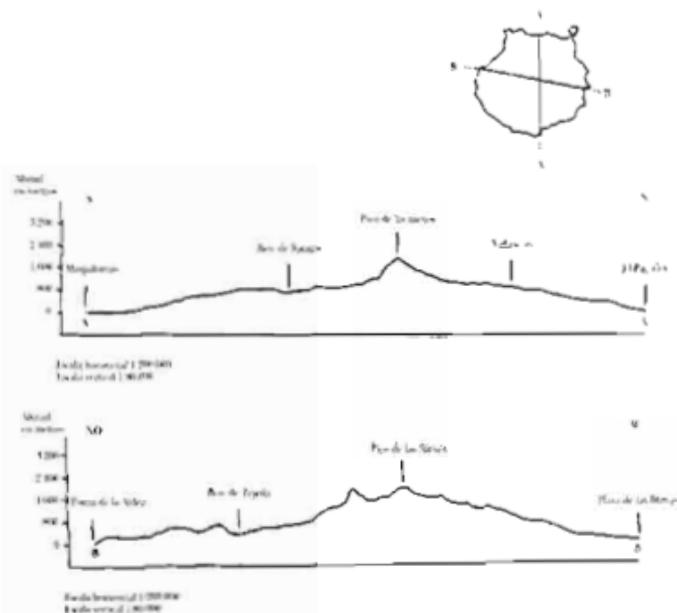


Figura 3. Perfiles topográficos.



Figura 4. Mapa de las formas del relieve.

Fuente: Mapa geomorfológico simplificado según Hansen, A.; Santana, A. y Pérez-Ghacón, E.; (tomado de Santana Santana, A. y Naranjo Cigala, 1992:30).

que se modela el paisaje antrópico. El medio físico adquiere un significado especial, y debemos entenderlo no como una superposición de factores naturales, sino como un todo integrado que ofrece una potencialidad natural valorada por la sociedad que lo explota. La valoración de las potencialidades del medio natural que haga la sociedad que ocupa ese territorio es fundamental para la distribución de la población y los asentamientos, y en consecuencia para el trazado de las diferentes vías de comunicación entre esas entidades de población, o las rutas de explotación de áreas de recursos imprescindibles para la subsistencia y desarrollo. En este sentido, la localización de los diferentes recursos constituye un factor esencial y estructurador de la red de comunicaciones.

Por otro lado el estudio de la población y el poblamiento se convierte en otra pieza vital para el análisis de la red de caminos, dado que la evolución y distribución poblacional, así como los patrones de asentamiento, su jerarquía y clases, determinan las líneas de comunicación entre entidades, la accesibilidad y los diferentes flujos de personas y mercancías.

TIPOLOGÍAS TRADICIONALES

Como sucede hoy con la red de carreteras, la red de caminos era muy heterogénea en su funcionalidad y fisonomía. Su papel era el de conectar los espacios habitados entre sí, con las tierras productivas y con los puertos. Su estructura, por tanto, se encontraba adaptada a las necesidades cotidianas de la población y a la abrupta orografía.

Los caminos principales enlazaban los núcleos más importantes, Las Palmas-Telde y Las Palmas-Gáldar; por tanto, aunque no abarcaban toda la isla, tenían carácter insular, ya que ponían en contacto los dos sectores más poblados, la costa norte y la costa este. Los caminos locales unían los pequeños pagos entre sí y con la red principal de caminos. Presentaban un trazado más escabroso, que salvaba en ocasiones fuertes pendientes, y se encontraban empedrados con el fin de facilitar el tránsito de los animales de carga, y en algunos casos el paso de carretas, manteniendo un ancho medio entre tres y cuatro metros.

Por último, un sinfín de atajos y veredas, de menos de un metro de ancho en la mayoría de las ocasiones, completaba la variedad de vías de comunicación.

Resulta complicado realizar una diferenciación tipológica que abarque todas las características de la red de senderos; por ello, en una primera aproximación al tema, diferenciamos los

caminos según su morfología, la propiedad de los mismos o los usos más representativos a los que se destinaban.

MORFOLOGÍA:

La primera división clara que se puede establecer de los caminos está apoyada en criterios formales y constructivos, como son su ancho y el grado de elaboración. Según éstos, podemos distinguir los siguientes tipos:

– *Caminos de carro o carreteros:*



Foto 2. *Caminos carreteros. Camino de Teror, 1893.* (Fuente: Col. Canarias en el recuerdo. Canarias 7).

TIPOLOGÍAS TRADICIONALES

Vías de comunicación que permitían el paso de un carro o carreta. Fueron los más importantes, los más transitados y unían las mayores poblaciones, además de buscar los espacios agrícolas más fértiles. Morfológicamente se caracterizaban por presentar un empedrado continuo y uniforme, para evitar el deterioro del firme por el tráfico frecuente o por la acción de las aguas, una pendiente moderada, inferior a ocho grados, y un ancho de tres a cinco metros a lo largo de todo el recorrido.

– *Caminos de herradura:*



Foto 3. Caminos de herradura. Camino de Las Vueltas de Acero, Moya.

Caminos arreglados para el paso de un animal de carga. Unían los principales enclaves agrícolas con los núcleos de población secundarios. Formaban una gran red de comunicaciones, sobre todo en el sector de medianías de toda la isla y su origen estuvo muy condicionado por la abrupta orografía.

Solían estar empedrados y contar con canalizaciones y zonas de descanso (cruces, fuentes, etcétera). Su ancho medio variaba de dos a cuatro metros en aquellos que unían entidades de cierta importancia, y entre uno y dos metros los que comunicaban asentamientos menores. Muchos de ellos aún se conservan debido a la agreste topografía del terreno por el que discurren, que dificulta su transformación en pistas o carreteras. En su conjunto forman la mayor parte de los caminos empedrados conservados en la actualidad.

– *Senderos o zorradas:*

Senderos trazados para el paso de la gente, con pocas o



Foto 4. Camino de La Aldea a Güigüí.

TIPOLOGÍAS TRADICIONALES

ninguna obra de acondicionamiento. Se encuentran representados en todos los sectores de la isla, ya que eran pequeñas vías de penetración o paso por lugares que no tenían una importancia vital en cuanto a comunicaciones entre núcleos o en relación a la disponibilidad de recursos.

PROPIEDAD:

En función de la propiedad y la titularidad de la gestión y mantenimiento, se puede distinguir entre:

Públicos:

- Caminos reales:

El término camino real, en la actualidad aplicado genéricamente a los caminos tradicionales, debe limitarse exclusivamente a aquellos caminos de propiedad real que unían los grandes núcleos de población. Su origen se remonta al reinado de los Reyes Católicos, momento en el cual el hecho de que el centro de la monarquía no se encontrara nunca en una capital fija, sino en las propias personas de los reyes, es un dato fundamental. Los reyes procuraban administrar justicia de forma directa, y la pacificación en el interior la lograron a fuerza de multiplicar su presencia a lo largo y ancho de todo el territorio. Prácticamente no hubo localidad peninsular, ni grande ni pequeña, que no visitaran, o por la que al menos no pasara una comitiva. Esa ubicuidad real fue la clave de la creación de un ágil sistema de comunicaciones, de una red de caminos reales.

A las islas nunca llegaron los reyes, pero sí sus representantes directos, y el proceso de creación de vías de comunicación "reales" se dio de igual forma, uniendo en el caso de Gran Canaria aquellos núcleos poblacionales de mayor importancia tras la Conquista. Los "caminos reales" grancanarios eran los

que enlazaban Las Palmas con Gáldar, al Noroeste, y con Telde, al Este. En la actualidad se encuentran prácticamente desaparecidos, a excepción de pequeños tramos, que poseen un gran valor histórico y cultural.

– Caminos vecinales:

Coincidían en la mayor parte de los casos con los caminos de carros, sobre todo en la costa, y con los caminos de herradura del interior. Estuvieron bajo la titularidad de los Ayunta-



Foto 5. Camino vecinal de San Lorenzo a Teror.

TIPOLOGÍAS TRADICIONALES

mientos, que eran los que se encargaban de su construcción y conservación, bien con ingresos propios o con la prestación personal de los vecinos. Tenían un ancho que variaba entre los tres y cinco metros.

- Serventías:

La servidumbre de paso era un camino que discurría por una finca particular utilizado por los habitantes de otras fincas, por lo que su distribución fue muy amplia y vinculada también a la extracción de recursos.

Privados:

Los caminos privados eran aquellos construidos por particulares para su servicio o el de sus propiedades. La acción privada es la que, por ejemplo, abrió los numerosos caminos forestales necesarios para el transporte de maderas, brea, carbón, pinocha, etcétera, mediante licencia del Concejo de la isla en los años posteriores a la Conquista. En época más cercana se tiene noticia que algunas personalidades isleñas contribuyeron también a la apertura o mantenimiento de los caminos. Así, el condado de la Vega Grande habilitó para el tránsito de carruajes el tramo comprendido entre Agüimes y sus posesiones en Juan Grande y Maspalomas.

Uso:

Una última aproximación muy significativa en el contexto insular, a causa de las características del proceso de ocupación territorial, es la que se puede establecer en función de los usos más o menos definidos para los cuales fueron construidos los caminos. Debido a la pluralidad de usos que un mismo camino puede tener (comerciales, industriales, ligados a advocaciones

religiosas⁴, etcétera) nos limitamos a referir tres tipos de gran importancia y presencia en la realidad insular:

– Caminos agrícolas:

Debido a la especialización agraria que tradicionalmente ha caracterizado al territorio insular, los caminos agrícolas fueron los de mayor importancia tanto numérica como en uso. Se desarrollaron en el interior de las comarcas rurales, conformando una malla densa de senderos estructurados por las vías mayores de canalización de los productos que comunican aquellos con las entidades más importantes de las zonas donde se desarrollan. En general se corresponden con los caminos de herradura, carreteros y las serventías. Soportan todo el tráfico asociado a la explotación de los productos agrícolas para el consumo interior y para la exportación. En razón a esta diferenciación, existía una mayor preocupación por mantener en mejor estado aquellos caminos asociados al transporte de productos de consumo externo, que a la vez coincidían con los caminos que unían las principales comarcas agrícolas y a éstas con sus puertos. Tenían los anchos mayores y eran aptos para el tráfico de carros o carretas. Los caminos asociados a los terrenos orientados a una producción de consumo interno eran más estrechos y, generalmente, las bestias eran los únicos medios de transporte de mercancías que circulaban por ellos.

4 Los caminos utilizados en las romerías religiosas más importantes, en septiembre la de la Virgen del Pino en Teror y en julio la de Santiago Apóstol en Gáldar y Timie, eran los habituales de comunicación entre los diferentes núcleos y estos centros, y en aquellas fechas se convertían en bulliciosos senderos donde era frecuente ver caravanas de animales transportando a los devotos fieles, junto a numerosos romeros que a pie se dirigían a aquellas villas llevando sus ofrendas.

TIPOLOGÍAS TRADICIONALES

- Cañadas y sendas ganaderas:

La importancia de la ganadería y la necesidad de practicar una trashumancia estacional exigía una red de cañadas. La implantación de las prácticas y costumbres de la "mesta cívica", unida a la tradición ganadera prehistórica, favorecieron la consolidación de una red de rutas de carácter pecuario. Entre todas ellas destaca el Camino de La Plata, la Vía Lata [camino ancho], que unía Gáldar con Tirajana, y permitía el movimiento del ganado desde los pastos de verano, situados al Norte, a los extensos pastizales del Sur, y la peregrinación entre los dos centros jacobeos de la Isla: la Real Ciudad de Santiago de Los Caballeros de Gáldar y la Villa de Santiago de Tunte.

Además de esta importante ruta existían otras de relevancia local que facilitaban el acceso a los pastos, de las que habla la toponimia popular cuando alude a cañadas, vueltas, etcétera. Por lo general no se encontraban empedradas y su ancho



Foto 6. Cañadas, Camino de La Plata a su paso por el Lomo de Galeotes.

medio podía alcanzar los siete u ocho metros. En ocasiones, asociados a estos senderos hallamos diversas construcciones como muros de piedra seca o portadas, que facilitan la conducción del ganado y la protección de fincas o pastos que encuentran a su paso.



Foto 7. Degollada de Llano Hidalgo.

TIPOLOGÍAS TRADICIONALES

– Caminos y veredas forestales:

La intensa actividad forestal que se desarrolló en la isla, especialmente en los siglos inmediatos a la Conquista, explica la apertura de numerosas veredas y caminos que eran utilizados para transportar las numerosas cargas de maderas y carbón que se extraían de los bosques. Por lo general su aspecto era muy rudimentario y estaban poco acondicionados, apenas algunos muros de nivelación. En algunos caminos se daba el tráfico de carretas desde los sectores de corte hasta los embarcaderos o lances; este es el caso de senderos asociados, por ejemplo, a la Montaña de Doramas, que surtía de maderas a la capital y a los pueblos cercanos, o los de los pinares del centro-oeste. De éstos últimos la mayor parte se conserva en mal estado, aunque algunos se han transformado recientemente en pistas forestales.

EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA RED DE CAMINOS DE GRANCANARIA

En Canarias la historia de los caminos comienza con las innumerables sendas y veredas que la población prehispánica trazó en su agreste relieve. La red caminera se limitaba a caminos angostos que serpenteaban por el territorio al servicio de su economía agrícola y ganadera. En materia de construcción de caminos sólo se conoce la utilización de esporádicos muros de piedra seca y escalones labrados en la roca. Por lo tanto, los caminos debían ser muy rudimentarios, sobre todo porque, al desconocer la rueda de carro y no disponer de animales de carga o tiro, no existía la necesidad de acondicionar mejores vías.

En los inicios de la presencia castellana, la evolución de la red pasó únicamente por el acondicionamiento de los caminos aborígenes ante las nuevas necesidades de transporte, bestias de carga y carros, y abrir nuevas vías en consonancia con la política de repartimientos de tierras y aguas que se efectúa tras la Conquista de las islas. Como novedades constructivas, se introduce el uso del empedrado en el afirmado de los caminos, y la mayor profusión en la construcción de muros de piedra de consolidación de los caminos. Como es lógico, la sociedad castellana irrumpe con una tecnología superior, aunque son las comunicaciones marítimas las que juegan durante mucho tiempo el papel más importante. Con la creación y evolución de los asentamientos podemos decir que los caminos se van

consolidando, aunque soportando sin embargo un penoso estado.

Durante los siglos XVII y XVIII es difícil consignar algún tipo de avance en la red caminera, a no ser la apertura de algunas sendas o veredas, siempre en relación con la aparición de pequeños núcleos poblacionales, aunque a finales del siglo XVIII se da una mejora de las condiciones económicas que se refleja en una ocupación más extensa del territorio a lo largo de la centuria siguiente.

Como en la Península, aunque con mayor retraso, se verifican avances notables en la mejora de las comunicaciones interiores y, rebasada la primera mitad del siglo XIX, comienzan a construirse las primeras carreteras.

Según el Diccionario estadístico administrativo de las Islas Canarias de Pedro de Olive (1865), y teniendo las debidas precauciones a la hora de admitir los datos⁵, en Canarias existían a mediados del siglo un total de 363 caminos vecinales, configurando una red de 449 leguas de longitud total, o sea 2.469,5 kilómetros, si se entiende que una legua común equivale a 5,5 kilómetros.

Cuadro 2. Relación de caminos vecinales en Canarias

Ancho de los caminos en pies												Número de caminos	Longitud (leguas/km)
24	18	17	16	15	14	12	10	9	7	6	4	363	449/2.469,5
83	103	1	5	65	11	97	13	20	1	12	2		

Fuente: Olive, P. de, (1865). Elaboración propia.

⁵ La fiabilidad de los datos recogidos en esa época no siempre es la deseable. Véase cómo el número total de caminos en los cuadros 2 y 3 difieren en 15 unidades, lo que se debe a una captación defectuosa de la información.

Cuadro 3. *Relación de caminos por islas*

Isla	Número de caminos	Longitud (leguas/km.)
Tenerife	114	129/709,5
Gran Canaria	95	119/654,5
La Palma	40	67/368,5
Lanzarote	38	46/253
Fuerteventura	29	32/166
Gomera	26	40/220
El Hierro	6	11/60,5
Total	348	444/2.482

Fuente: Olive, P. de, (1865). Elaboración propia.

Tenerife disponía del mayor número de caminos, mientras que El Hierro, de acuerdo con su superficie, sólo contaba con seis. En cuanto a la longitud total de los caminos, se reproduce la misma situación. También es de destacar el predominio de los caminos con un ancho de dieciocho y doce pies, lo que viene a significar (asumiendo una equivalencia en metros de 0,28), un predominio de los caminos de cinco y tres metros respectivamente. Sin embargo, esta es la red de la estadística oficial, a la que no se suma la multitud de sendas, senderos y caminos que no registran los Ayuntamientos.

En definitiva, Canarias, hasta hace relativamente poco tiempo, en cuanto a comunicaciones terrestres se refiere, se caracterizaba por un complejo entramado de caminos en no muy buen estado, que ha contribuido a un secular aislamiento generalizado de muchas zonas en el interior de las propias islas.

Antes de analizar la evolución de la red, se nos presentan problemas como la carencia de fuentes tanto escritas como cartográficas. Hemos puesto de manifiesto la falta de datos directos sobre el tema, existiendo tan sólo referencias sesgadas que

no permiten confirmar trazados en su totalidad. Se ha tratado, por tanto, a través de la combinación de las aportaciones indirectas junto a los estudios sectoriales de otras temáticas, de definir la evolución de las vías ofreciendo una red de comunicaciones probablemente muy cercana a la utilizada en la época, siempre con la debida prudencia a que nos obliga la carencia de material.

LOS CAMINOS PREHISPANICOS

La primera referencia sobre las comunicaciones terrestres en Gran Canaria coincide con la que probablemente es la primera descripción de la isla. En el año 999 d.C. Ben-Farrouck "...., descubrió el puerto de Gando, ... Penetró en el interior..., teniendo que vencer todas las dificultades que puede oponer a las comunicaciones un país salvaje, pues las montes estaban cubiertos de espesos bosques, en los cuales apenas podía abrirse camino por medio de los árboles" (citado en Martín de Guzmán, C., 1984:134). Como se aprecia, no existían senderos definidos, al menos en el sector que se describe. Las primeras vías de comunicación como tales serían las consolidadas por la población aborigen.

Las sendas utilizadas por los pobladores prehispánicos suponen la base sobre la que se asienta la red de caminos que se configura a partir de la Conquista de la Isla y que perdura hasta finales del siglo XIX⁶. Intentar reconstruir los itinerarios que siguieron dichos pobladores en estos momentos es tarea ina-

6 Millares Torres señala que "los caminos públicos tan necesarios en un país volcánico y accidentado permanecieron, al concluir el siglo XVIII, en el mismo estado en que el rudo pir del salvaje isleño los había trazado antes de la conquista." (Millares Torres, A., 1977:IV:125). Esta situación se mantiene a lo largo del siglo debido tanto a los atrasos tecnológicos como a la poca disposición de capitales para la composición de los mismos.

bordable por la falta de testimonios arqueológicos⁷, aunque analizando los condicionantes que el medio impone al establecimiento de la red de senderos, así como el modelo de poblamiento de dicha población y las agrupaciones territoriales, podemos intentar un acercamiento a las posibles líneas de comunicación.

En el proceso de formación de la red de comunicaciones, la isla en sí misma se convierte en el hecho diferencial más determinante, ya que se comporta como un límite natural tectológicamente insuperable; todos los caminos empiezan y terminan en ella. El relieve tan abrupto y compartimentado que la caracteriza hace que el acceso desde las zonas costeras, más llanas, hacia los sectores montañosos del interior no encuentre otro camino que los cauces de los barrancos, que radialmente se disponen desde el cenro de la isla hacia el perímetro de la misma. Estas vías naturales de comunicación, junto a las degolladas, que actúan de nudos de enlace, encrucijadas o pasos obligados de caminos, se convierten en las vías naturales que articulan las comunicaciones⁸. Por otro lado, entre aquellas cuencas en las que los interfluvios son más o menos regularizados se establecen pasos longitudinales que completan el esquema general.

El modelo de poblamiento prehispánico se identifica con el de una sociedad agrícola primitiva. Su limitado desarrollo

7 Grau-Bassas (1980a), en las excursiones realizadas al interior de la isla, constató la existencia de caminos de acceso a lugares de culto y poblados localizados en riscos y roques que atribuyó a realización prehistórica. Así hace referencia a los caminos de Santa Lucía (fol. 10 v), el Paso del Rey (fol. 5 v), de Tirajana (fol. 8 v), almogarén de Humiaga (fol. 13) y el Bentuyga (fol. 63).

8 Desde la época prehispánica hasta el siglo XIX, los barrancos de Guinigüada, Tamaraceite, Terror, Azuaje, Moya, Gáldar, Agaete, La Aldea, Mogán, Arguineguín, Maspalomas, Tirajana, Guayadeque y Telde junto a, principalmente, las degolladas de Cruz de Tejeda por el Norte y la Degollada de la Plata por el Sur, son las vías naturales y encrucijadas respectivamente que constituyen los pasos obligados de comunicación costa-cumbre.

técnico para la explotación y transformación del espacio⁹ hace que el territorio sea ocupado en función de la distribución de los recursos, estableciéndose, en consonancia con los mismos, los principales núcleos poblacionales (Santana Santana, A., 1992a:400). En función de esto, la red básica de asentamientos se establece en el sector costero, donde se produce una fuerte concentración poblacional vinculada a la práctica de una agricultura de regadío, mientras que los sectores del interior y cumbrosos se dedican a actividades silvopastorales.

La ocupación de la plataforma costera fue muy intensa, utilizándose las vegas agrícolas como lugares de asentamiento preferente. Como grandes conjuntos poblacionales situados en las vegas, cabe destacar las agrupaciones formadas en torno a Gáldar y Telde fundamentalmente, centros de poder político-administrativo. También los poblados de La Aldea, Arguineguín, Artucas y Tamaraceite se asientan sobre fértiles vegas, pero poseen menor importancia.

Las Medianías, comunicadas con las zonas costeras siguiendo las vías naturales de penetración, la red de barrancos, son sectores también con un importante número de asentamientos aunque de menor entidad, y destacan los núcleos que se establecen en las cuencas de los barrancos de Agate, Guiniguada, Guayadeque, Santa Lucía, Maspalomas, Arguineguín y Mogán. Por último, las Cumbres permanecieron casi despobladas, y cuentan sólo con pequeños asentamientos, sobre todo en cuevas, asociados a la actividad pastoril.

En líneas generales, en una isla que ve condicionada su ocupación antrópica por la oposición de barrancos e interfluvios, la cuenca hidrográfica se convierte en la unidad territorial natural capaz de proporcionar los recursos y espacio necesari-

9 Al desconocerse el hierro, la pólvora, o la rueda de carro, y al carecer de animales de carga o tiro, no se creaba tampoco la necesidad de disponer de herramientas eficaces para la construcción de caminos ni de mejorar notablemente la red existente.

rios para el desarrollo de las entidades poblacionales, y al mismo tiempo permitir las comunicaciones costa-costa, costa-cumbre a través de los cauces de los barrancos, consiguiendo de esta manera mantener un sistema basado en la autosuficiencia agrícola, ganadera y recolectora (Grandío de Fraga, E., 1982).

Las formas de ocupación del territorio, unidas a unos modos de vida distintos en relación al aprovechamiento de los recursos naturales, van a determinar unos itinerarios diferenciados y en gran medida condicionados por la difícil orografía que presenta la isla. En este sentido, Celso Martín de Guzmán (1984:41-44) analiza la "antropodinamia" en el caso de Gran Canaria, señalando que en el proceso de acomodación de los grupos poblacionales que llegan a la isla se produce una diferenciación entre los que mejor se adaptan al territorio situándose en las zonas preferentes, sector costero, y los que son desplazados o desalojados, que ocupan la "montaña". En ésta se daría una antropodinamia circular, desarrollándose la circulación en torno a dos focos, uno al Norte, Tejeda, y otro al Sur, Fataga.

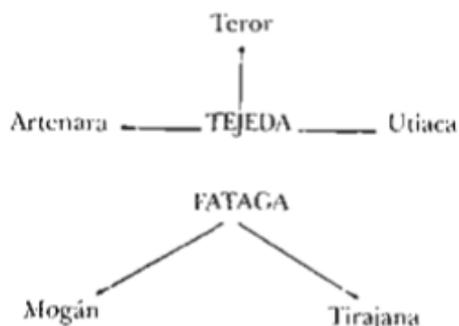


Figura 5. Esquema de antropodinamia. (Fuente: Martín de Guzmán, C., 1984:42).

Mientras, en la costa se organiza el circuito en torno a los dos centros principales: Gáldar, al Noroeste, y Telde, al Este. Los ejes de comunicación de Gáldar son tres: uno hacia el Este, en dirección a Arucas y Tamaraceite, controlando la costa norte. El segundo, hacia la medianía y cumbre por Artenara y Tejeda, comunicándose con el costero que viene por Agaete en La Aldea y con el interior, hacia Tirajana. Desde La Aldea, la tercera línea de comunicación conecta este núcleo con Mogán y finalmente con Arguineguío. Desde Telde se comunica con el Norte por Tamaraceite, con la montaña por Utiaca y Tejeda, y por el Sur, con Agüimes, bifurcándose hacia el interior hasta Tirajana y por la costa hasta Arguineguín, completándose de esta manera las posibles relaciones entre núcleos poblacionales.

Se dibuja de este modo un esquema de comunicaciones cerrado, basado en la dominancia de dos centros principales, Gáldar y Telde, que encuentran tanto en la propia costa como

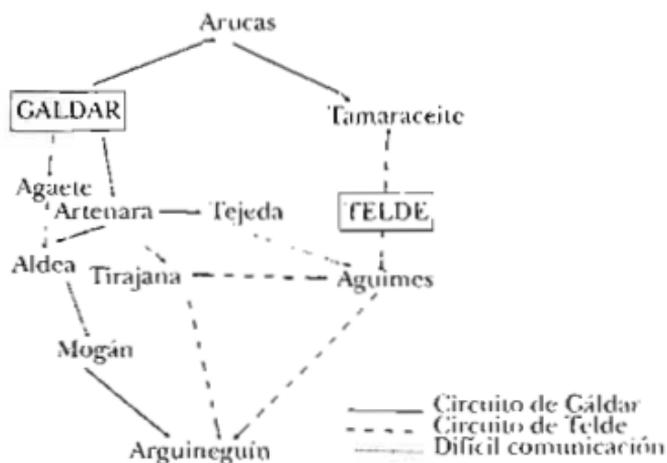


Figura 6. Circuitos antropodinámicos. (Fuente: Martín de Guzmán, C., 1984:43).

en el interior diversos núcleos secundarios. Estas entidades les facilitan la comunicación con aquellas zonas que les surten de recursos deficitarios en su entorno. Además dotan de espacio suficiente al sistema, necesario para su mantenimiento y desarrollo. Por tanto, el proceso de formación de una red primitiva de senderos viene marcado por una dinámica endógena originada bajo la influencia de factores internos, como son los condicionantes físicos, la distribución de recursos o la propia evolución de la población, que son los determinantes de la distribución de los núcleos poblacionales y de las transferencias de personas y mercancías que entre ellos se producen.

*Las incursiones de los conquistadores:
primeros indicios de la red*

Las referencias de las Crónicas acerca de la invasión europea de la Isla aluden a caminos que sirvieron de acceso a los enclaves donde los aborígenes mostraban resistencia. A través de dichas referencias sobre las incursiones castellanas, podemos deducir cuáles podrían haber sido algunas de las vías prehispánicas de comunicación más importantes. Aunque estas incursiones responden a estrategias militares y no siempre se utilizaban trazados predefinidos, sí se adaptan en su mayoría a las vías naturales de penetración al interior de la isla, y en numerosas ocasiones estas expediciones se hacían acompañar de guías nativos conocedores de las comunicaciones interiores. Las vías de penetración más utilizadas son los barrancos de Guiniguada, Agaete y Tirajana. Por tanto, dichas referencias son los únicos datos que confirman la existencia de los trazados primitivos. Como resumen de las distintas operaciones F. Morales Padrón (1993:25) realiza un croquis sobre estas incursiones entre las que se señalan los siguientes itinerarios:

Primeras entradas (1457): las primeras entradas documentadas que se efectúan son las protagonizadas por Diego de Herrera y Diego de Silva. Herrera desembarcó en Cando, don-

de construyó una fortificación desde la que dominaba los Llanos del Este y la Vega de Telde¹⁰. Por su parte, Diego de Silva realizó una incursión por la Costa de San Felipe hacia Gáldar, y después de ser apresado, fue devuelto a sus naves, encaminándose por una estrecha y peligrosa cuesta que hasta hoy lleva su nombre¹¹.

Primera entrada de Vera hacia Arucas (1481): Pedro de Vera lleva a cabo una incursión hacia la Vega de Arucas¹² con la intención de amedrentar a los canarios que esperaban en ese poblado. Presumiblemente se dirige por Tainaracite y Tenoya hasta aquel lugar, donde se presenta una batalla en la que resulta muerto Doramas, cerca de Arucas.

Expedición naval para construir la torre de Agaete (1481): se realiza esta fortificación por orden de Pedro de Vera, con el fin de controlar el sector occidental de la isla inquietando desde diferentes frentes a los *canarios* asentados en torno al núcleo de Gáldar, y de cortar el paso que aquellos tenían desde dicho asentamiento hacia la cumbre -Artenara- por Agaete. Para esta importante fortificación se encarga la custodia al capitán Alonso Fernández de Lugo (Viera y Clavijo, J. de, 1982a:1516).

- 10 Diego de Herrera "desembarcó en un puerto que llaman Gando, y luego envió espías sobre los canarios para que espionasen la tierra y nosesen su disposición. Los dios espías fueron a dar sobre los canarios que estaban sobre Agüimes..." (Morales Padrón, F., 1993:116, Crónica Ovetense).
- 11 Diego de Silva "tomó luego dosientos onzas y se embarcó con ellas en dos navíos y fue a salir en el latidero de noche y con lava que hacía [...] y los llevó a embarcar a sus navíos que están en casi una legua de camino por una sierra muy alta y agueva, la qual hasta ay se llama y llamaná del Puerto de Silva". (Morales Padrón, F., 1993:118-119, Crónica Ovetense).
- 12 Los canarios bajo el mando de Doramas viendo el trasiego de navíos y hombres que llegaban a la isla acordaron "hacerse fuertes en un risco alto camino de la villa de Arucas y esperar allí a los españoles...". Pedro de Vera mientras "acordó de hacer muy de propósito una cabalgada con que espantar y amedrentar a los canarios [...] y el dicho fuese camino de Arucas para ponerles temor [...] Al fin hapudo a el valle que dice de Tenoya, subió por las lomas altas que van hacia Arucas...". (Morales Padrón, F., 1993:114-115, Crónica Ovetense).

Entrada hacia Tirajana: incursión realizada por Pedro de Vera en el Barranco de Tirajana, donde se encontraban fortificados los canarios.

Salidas de Alonso Fernández de Lugo y Hernán Peraza (1482): tras la muerte de Juan Rejón, Hernán Peraza es encomendado a continuar la conquista de Gran Canaria, y junto a Alonso de Lugo, alcalde de la fortaleza de Agaete, son encargados de "que juntos hiziesen sus cabalgadas" (Morales Padrón, F., 1993:154, Crónica Ovetense) con el fin de controlar el Oeste insular. Esas cabalgadas asestaron duros golpes a los canarios en Guayedra y Artenara, además de capturar al señor del lugar, el guanarteme, a quien entregaron a Pedro de Vera en Bañaderos¹³.

Entrada de Pedro de Vera hacia el Bentayga, Tirajana, Acayro, Titana, Fataga (1483); ataque a la fortaleza de Ajódar: ante el asedio de los españoles, los canarios se refugian en las zonas montañosas del interior, principalmente de la Cuenca de Tejeda, Roque Bentayga, y la Caldera de Tirajana. Buscan lugares de difícil acceso donde la agreste topografía se convierte en un aliado inmejorable. En estas incursiones se realizan las primeras entradas desde el Real de Las Palmas a la Cuenca de Tejeda y Tirajana, donde colabora con los castellanos el sometido Fernando Guanarteime. Tras el ataque de Ajódar, los castellanos regresan por la costa occidental hasta Gáldar y posteriormente hacia Las Palmas, encontrándose en la mayoría de las ocasiones con malos pasos y caminos (Morales Padrón, F., 1993:158, Crónica Ovetense).

13 "i que juntos hiziesen sus entradas en los canarios [...] y así lo hizieron, saltándolos sobre la Uayayedra y sobre el ualle y sobre Artenara [...] y teniendo echadas espías sobre el pueblo de Gáldar, asertó a venir de noche el Guadarteme, señor del lugar y mitad de la isla, a el qual tomaron [...] de lo qual dieron aviso al gouernador Pedro de Vera, y mandó que se lo llevasen, y señaló día para salir a encontrarse con ellos a el camino, y así lo hizieron [...] y vinieron a encontrarse con Pedro de Vera cerca del Bañadero". (Morales Padrón, F., 1993:248, Crónica Matritense).



CONQUISTA DE GRAN CANARIA

— Primeras entradas

1. Primera entrada de Vera hacia Arucas. Muerte de Doramas. Agosto 1481.
2. Expedición naval para construir la torre de Agaete. Septiembre 1481.
3. Entrada hacia Tirajana, donde estaban fortificados los canarios.
4. Salidas de Alonso Fernández de Lugo y Hernán Peraza. Captura del Guanoarteme de Gáldar. 1482.
5. Entrada de P. de Vera hacia Bentayga donde cesa a los canarios durante 15 días. De aquí pasaron a Tirajana, Acaym, Titana y Fataga. 1483.
6. Ataque a la fortaleza de Ajójar, donde es derrotado y muere Miguel de Mojica.
7. De Ajójar los castellanos regresan a Gáldar y Las Palmas.
8. Última gran operación castreña contra Ansite. 20-28 Abril 1483.

Figura 7. *Esquema de incursiones de la Conquista.* (Fuente: Morales Padrón, F., 1993:25).

Última operación contra Ansite (1483): incursión por el Este de la Isla de Pedro de Vera hacia la Cuenca de Tirajana¹⁴ donde estaban refugiados los canarios bajo la autoridad del guanarteme Bentejui. Al finalizar esta campaña se entiende que termina la Conquista de la isla.

Además de estas incursiones, se tienen referencias de otros caminos utilizados en las campañas castellanas. Existe constancia de que al mando de Hernández Cabrón *un desembarco se verifica en la costa de Arguineguín y los españoles penetran en el valle de Tirajana sin encontrar obstáculo alguno. Pero mientras que regresan a sus navíos, llevándose una cantidad considerable de cebada, higos secos y de ganado, son atacados repentinamente en los desfiladeros de la costa y derrotados completamente* (Berthelot, S., 1978:213).

También se realizaron entradas por los barrancos del sector de Moya, donde tras marchar los españoles por *un camino frágoso y tan cortado de desfiladeros* (Viera y Clavijo, J. de, 1982a:1-498) fueron atacados por los canarios, que siguiéndolos *hasta la bajada de la áspera cuesta de Tenoya* (Viera y Clavijo, J. de, 1982a:1-498) los vencieron.

En resumen, la sociedad prehispanica, según su modelo productivo, la distribución de los asentamientos y la carga poblacional que sustentaba, debió tener un entramado de comunicaciones que abarcaba toda la isla, adaptándose fundamentalmente a las rutas naturales de acceso desde la costa al interior.

EL MODELO PREINDUSTRIAL: SIGLOS XV Y XVI

En Gran Canaria, tras la Conquista, se producen cambios fundamentales a todos los niveles. La red de comunicaciones

14 Pedro de Vera "holió con mayor refuerzo a plantar otra vez su gente por ver si podía dar fin a su hurn d'uso, que era ver acabada la conquista, y marchó con su gente hasta que halló a los canarios junto a la fuerza que d'ieran de Ansite...". (Morales Padrón, F., 1993:158, Crónica Ovetense).

terrestres no es ajena a estas transformaciones y, aunque inicialmente muchos de los caminos son reutilizados, se abren numerosos senderos nuevos y modifican sustancialmente tanto la morfología como la funcionalidad de la red que se adecua a un nuevo sistema de explotación territorial propio, ahora, de una sociedad preindustrial.

La población europea que se establece en la Isla introduce bruscas modificaciones en el modelo de ocupación territorial, fundamentadas en la introducción de un patrón económico, claramente mercantilista, basado en el cultivo del azúcar. Este hecho determinó los espacios que se pueblan y su correspondiente articulación. En una primera fase de la colonización se produjo la articulación de las comarcas naturales, con el establecimiento de la red de Centros azucareros (Santana, A., 1992a:239). Éstos sientan las bases de la organización posterior, fijando las grandes directrices de la organización territorial de la isla. Se ocupan todos los espacios aborígenes preferentes: aquellos de más alto valor de recursos, de suelos más fértiles y bien irrigados de las vegas y barrancos en "V" del noreste de la isla. Desde estas zonas se profundiza hacia el interior a través de la red de drenaje en un proceso de colonización que crea, a grandes rasgos, un escalonamiento productivo.

En síntesis, la incorporación de Gran Canaria al ámbito europeo supone un cambio del modelo de poblamiento, rigiéndose ahora el proceso de colonización por la acción de factores exógenos, basado en el cultivo, transformación y exportación del azúcar, en el que las vegas y los barrancos en "V" se convierten en zonas de cultivo y asentamiento preferentes.

La ciudad de Las Palmas se convierte en el punto vertebrador de la red principal de asentamientos, reutilizándose los núcleos aborígenes. Aunque en ella se localizaron los órganos de decisión política, Gáldar y Telde continúan gozando de gran importancia debido a la pujante economía azucarera. Por otro lado, núcleos menores surgen en las vegas y barrancos en "V": es el caso de Arucas, Santa Brígida, Agüimes, Agaete y Tirajana.

De ellos, sólo Telde y Las Palmas ostentaban el título de Ciudad, y Gáldar y Arucas el de villa (Morales Padrón, F., 1974).

Siguiendo la jerarquización de entidades elaborada por A. Santana (1992a:221) distinguimos las siguientes categorías:

Capital colonial: Las Palmas, emplazada en la desembocadura del Barranco de Guinguada, era el centro político, económico, social y demográfico de la isla.

Centros azucareros: se localizaban en los valles, vegas y barrancos en "V", singularmente del Norte de la isla. En ellos se edificaron ingenios y ermitas, y en sus proximidades se concentró la actividad económica comarcal así como la mayoría de los vecinos. Son Gáldar, Guía, Arucas, Telde y Agüimes.

Caseríos azucareros: se situaban alrededor de los Centros azucareros. Son caseríos ligados a la actividad azucarera, con ingenios y ermitas y en su mayoría ocupan la infraestructura habitacional aborigen. Destacan el eje Guía-Gáldar, las proximidades de Telde, y de Agüimes, y además La Aldea, Agacte, Tirajana, Temisas y Sardina.

Caseríos cerealistas: formaban en general concentraciones de pequeños núcleos, cada uno de los cuales no supera las dos o tres unidades habitacionales. Entre dichas concentraciones destacan las de Artenara, el triángulo Telde-Santa Brígida-Arucas, y el borde superior de Doramas, en torno a Teror, que se convierte en el centro económico de las medianías.

Cortijos: eran pequeñas entidades poblacionales dedicadas a la explotación ganadera. Se localizaban en las cercanías de la cumbre, en el borde superior de la laurisilva, y en los barrancos interiores de la isla (Aríñez, Pavón, Gusano, Tejada, Ayacata, Timagada, etcétera).

Puertos: se configuraban como los elementos más singulares de una región que tiene por límite el mar. Sin lugar a dudas los puertos, embarcaderos y surgideros que proliferaron por todo el litoral, aunque los más importantes se concentraron en torno a La Isleta, Gáldar y Telde, van a jugar un papel fundamental en la vida económica de la isla, toda vez que las comu-

nicaciones terrestres se ven dificultadas por la accidentada orografía.

En general, esta "especialización" de las entidades determina de manera directa la evolución y uso de la red de comunicaciones que va a sustentar el nuevo modelo de poblamiento y colonización.

Como es lógico, los caminos unen unos lugares con otros, y su importancia, morfología y estado vienen ligados directamente a la mayor o menor entidad de los núcleos o sectores que enlazan. Esta importancia la determinan los nudos de comunicación, que, al funcionar como enlaces o encrucijadas, recogen todo el flujo de personas y transporte de mercancías, y las vías que lo comunican alcanzan mayor o menor relevancia dependiendo del volumen de ese tráfico. En ese sentido, la ciudad de Las Palmas es el nudo de comunicaciones de mayor entidad en el territorio insular. Al ser el asentamiento más poblado y desde donde se rigen los destinos políticos y económicos, todos los caminos de alguna u otra manera convergen en este punto del Nordeste de la isla.

A continuación, los núcleos de Guía y Gáldar al Oeste y Telde al Este suponen un segundo estadio de importancia. Los primeros articulan toda la comarca del Noroeste, y son referencia básica para los diferentes núcleos que, como Agaete o Moya, dependen de alguna manera del mismo. Además significan el punto de partida hacia los sectores ganaderos y forestales de la cumbre occidental. Entre Las Palmas y Gáldar destaca la entidad de Arucas, que es nudo de comunicaciones del Centro-Norte de la isla, especialmente con el sector de Firgas y Teror. Similar papel interpreta la entidad de Telde al Este. Hacia ella convergen los caminos tanto del Valle de Jinámar como de los barrancos de las Goteras y de San Roque, los caminos de la Cuenca de Tenteniguada, así como los que se vertebran sobre los Llanos del Este hasta Agüimes.

Junto a los ya mencionados núcleos de Agaete, Moya, Arucas, Firgas o Agüimes, sobresalen en un tercer nivel de impor-

tancia los núcleos de Tirajana, al Sur, que actúa como encrucijada entre la zona meridional de la isla, la cumbre y la costa Este, y Santa Brígida en la penetración hacia el centro por la Cuenca del Guiniguada. Todos estos nudos de comunicación son por lo general entidades directamente vinculadas a los ingenios azucareros. Rompe el esquema La Aldea, que permanece semiaislada en el valle del mismo nombre, y que, aunque posee salidas naturales por tierra, son muy escabrosas de modo que la salida natural de sus productos se efectúa por vía marítima. También el núcleo de Teror cobra especial relevancia como encrucijada de caminos. No se trata de un núcleo azucarero, pero sí alberga ciertas entidades vinculadas al cultivo de cereales, y se comporta en esta época como un gran centro cerealístico, por lo que puede incluirse en este tercer nivel.

En un cuarto nivel se encuentran aquellos asentamientos que, aún siendo de escasa entidad, juegan un papel importante como encrucijadas de caminos, sobre todo en sectores que se relacionan indirectamente con el modelo azucarero. En este sentido, Tejeda se convierte en un nudo importante en la zona central de la isla. De igual forma, aunque con menor peso, resaltan las pequeñas entidades de Tenteniguada, vía de incursión del Este hacia el centro; Utiaca, núcleo relevante en el tramo alto del Guiniguada; Artenara en la cumbre occidental, entre otros menos significativos.

En resumen, los nudos de comunicación en el siglo XVI cobran importancia según su rol en el modelo de explotación azucarera, que es el que rige la configuración del espacio insular. Así, a Las Palmas, el nudo más importante, le siguen los de Guía, Gáldar y Telde; en un tercer nivel los caseríos azucareros de Agaete, Moya, Arucas, Firgas, Agüimes, Tirajana, Santa Brígida y la entidad cerealística de Teror; en cuarto lugar Tejeda, Tenteniguada, Utiaca, Artenara y otros; La Aldea, aunque núcleo azucarero, no se comporta como un nudo de comunicación.

La red básica inicial

Las necesidades que genera la floreciente economía del azúcar tienen su reflejo inmediato en la red de caminos. Se producen diversos cambios que resultan esenciales; la introducción de una nueva cultura tecnológicamente superior modifica de signo la intervención en el medio, transformándolo directamente. A las nuevas herramientas se suman los nuevos medios de transporte (animales de carga o tiro y carretas). Los trazados existentes con anterioridad se reutilizan y se modifican en función de las nuevas exigencias, aunque otras muchas vías son abiertas.

El esquema de comunicaciones bipolar de la etapa anterior se transforma en uno con un foco de importancia único –Las Palmas, centro político y administrativo– del que parten los caminos principales. Éstos conforman los dos caminos reales, uno que enlaza por el Noroeste con Gáldar, y otro hacia el Este con Telde. Estas dos entidades de población siguen manteniendo la importancia de la época anterior basada en su potencial agrícola. Los caminos articulan de esta manera la mitad más poblada de la isla, el Nordeste, y desde ellos van a surgir una serie de caminos secundarios que los comunican con el interior y sector de montaña. Por último, cierra la red una multitud de sendas y senderos que comunican los caminos principales con el resto de zonas de la isla.

Los ejes históricos: los caminos reales

El camino real de la ciudad de Las Palmas a Gáldar parte de Vegueta y, ascendiendo por la Cuesta de San Nicolás, sigue rumbo hacia el Oeste en dirección a la Vega de Tamaraceite. Desde este punto continúa hasta Arucas pasando por Tenoya. En la vega norteña se orienta hacia la costa de Bañaderos desde donde, siguiendo la línea de la misma y pasando por San Andrés y San Felipe, se encamina por la Cuesta de Silva hacia los llanos que preceden a los asentamientos de Guía y Gáldar, punto final del mismo. Como se observa, esta vía atraviesa las

principales zonas productivas, y en su recorrido se concentra la mayor parte de los ingenios azucareros. Es un camino de primer orden porque por él fluye, en ambos sentidos, un importante tráfico de mercancías y personas¹⁵.

El otro camino real, de la ciudad de Las Palmas a Telde, se encamina a la salida de la capital por la Vega de San Cristóbal hacia el Valle de Jinámar, pasando por el Salto del Castellano. Desde el Valle llega a Telde tras un corto recorrido. Este camino es de menor longitud que el anterior, aunque por ello no tiene menos importancia, ya que concentra la actividad de esta parte de la isla¹⁶.

A partir de estos ejes, que denominamos históricos, desarrollados a lo largo de la costa norte y este, se va a vertebrar el resto de caminos, que de una u otra manera hacen confluir todo su tráfico de personas y mercancías hacia los mismos, toda vez que en ellos se concentra la mayoría de ingenios¹⁷.

15 Referencias a este camino las encontramos en los escritos de los protocolos como por ejemplo: "121. 1550-diciembre 12., f. 395 r.: ... *el camino real que va de Arenas a Las Palmas.*" (en Tamaraceite) (Lobo Cabrera, M., 1980:60); "149. 1532-enero 9, f. 25 v.: ... *y con el camino real que va a Tenoya y Arenas.*" (en Tamaraceite) (Lobo Cabrera, M., 1980:70); "291. 1552-agosto 27., f. 261 r.: ... *hunde con el camino real que va a Güldaf*" (en Tamaraceite), (Lobo Cabrera, M., 1980:126).

16 "78. 1550-diciembre 1., f. 352 r.:... *hunde con el camino real que va a Telde.*" (en la vegueta de esta ciudad) (Lobo Cabrera, M., 1980:48); "207. 1552-mayo 31., f. 152 r.: ... *con el camino que va a Telde.*" (junto a la ermita de San Marcos) (Lobo Cabrera, M., 1980:9); "31. 1558-01-19 Las Palmas, Prot. 787/76r-78v.: ... *y por arriba con el camino viejo que va a Telde*" (Pérez Marrero, E., 1992:121); "50. 1558-03-29 Las Palmas, Prot. 787/76r-77v.: ... *en el camino de Telde*" (Pérez Marrero, E., 1992:135); "557. 1559-11-07 Las Palmas, Prot. 788/194r-197r.: ... *que poseen en el camino de Telde.*" "... *por abajo con el camino real que va de Las Palmas a Telde*" (Pérez Marrero, E., 1992:347); "805. 1560-05-12 Canarias, Prot. 789/87v-88r.: ... *sito en el camino de Telde*" (Pérez Marrero, E., 1992:346).

17 Tras el primer ingenio construido por Pedro de Vera en el Guiniguada (Morales Padrón, F., 1993:164-165), se instalan otros muchos. Según A. Santana Santana (1992a:234), durante la primera mitad del siglo XVI en Gran Canaria se localizaban un total de 24 ingenios repartidos de la siguiente forma: Comarca del Guiniguada, en Las Palmas y Tafira; Comarca del Este, en Los Piraños, San Juan de Telde, Las Longueras y Agüatona; Comarca del Noroeste, en Ingenio Blanco, Valerón, Moya y Agaete; Comarca de Azuaje, en

Los caminos secundarios

Estas rutas unen directamente los tres centros mencionados y los distintos focos productivos de menor relevancia con los centros mayores.

Desde la ciudad de Las Palmas parten tres caminos secundarios de importancia. El primero, el del centro, sale por San Roque y se interna en la Cuenca del Guiniguada, convirtiéndose en el eje principal de penetración hacia el centro de la isla, hasta llegar por Tafira y la Cruz del Inglés a la Vega de Santa Brígida¹⁸. Otro, el de Teror, parte desde la salida del Norte de la ciudad y deja el camino real a Gáldar para, por la Cuesta de la Cancela, descender al Valle de San Lorenzo, desde donde asciende hasta los Altos de San José del Álamo; de allí se dirige hacia Teror. Y el tercero, de gran relevancia ya que asume el mayor tráfico de mercancías, une la ciudad, desde Triana por la costa con el Puerto de las Isletas, puerto principal de la isla.

En el camino real de la ciudad a Gáldar, aproximadamente a la altura de San Andrés se inicia una bifurcación, camino de Los Dragos, que ascendiendo por el Barranco del Pagador llega hasta el núcleo azucarero de Moya.

Partiendo de la ciudad de Gáldar se prolonga un camino secundario, el de Agaete, que sigue la ladera oriental de la Mou-

el barranco de dicho nombre; Comarca del Nordeste en Canaria. San Juan. Vivique, San Andrés, Amastel, dos en Firgas y tres en Teror); Comarca del Sudeste, en Tirajama y Tenisas, y por último uno en la Comarca de La Aldea.

18 Este camino aparece citado en las Ordenanzas y en diversos protocolos: "... a las yslas [de Santa Brígida...] tierras del Camonal e de aquel vecino que sabe el dicho lomo..." (Morales Padrón, F., 1974:126); "... 80. 1536-diciembre 3., f. 364 v ... y con el camino que va a Tafira..." (cerca de la ermita de San Roque) (Lobo Cabrera, M., 1980:52); "... 260. 1552-agosto 4., f. 227 v ... y con el camino real que va de esta ciudad" (en Tasabtejo) (Lobo Cabrera, M., 1980:112); "... 279. 1558-12-06 Las Palmas, Prot. 787/236-329; ... con el camino real que va al Puerto de las Isletas" "... con el camino que va del Leuterval a Santa Brígida" (Pérez Martínez, E., 1992:227). Además también es utilizado por las tropas del corsario holandés Van der Doerz en 1559 "salíó el enemigo como una legua de la ciudad por el camino, que va a Santa Brígida" (Morales Padrón, F., 1973:101).

taña de Amagro en dirección a Agaete, cruzando Barranco Hondo.

Desde la ciudad de Telde, el camino real se continúa con un camino secundario hasta la villa de Agüimes¹⁹, estructurando junto al primero la red que se establece en los Llanos del Este. Desde la villa dicho camino se extiende pasando por Temisas, hasta la Caldera de Tirajana, donde, dejando atrás Santa Lucía, llega al caserío azucarero de Tirajana.

Como se puede observar, esta somera jerarquización de las comunicaciones terrestres -en función de la importancia de los núcleos- en los dos ejes históricos y los cinco caminos secundarios, articula todo el sector de la isla donde se concentra la mayor actividad económica tras la Conquista.

Los otros senderos

Además de las principales vías comentadas, se desarrolla una serie de sendas que podríamos denominar de apoyo, que completan el esquema general uniendo los pequeños núcleos entre sí, o con las zonas de la isla donde se extraen los recursos necesarios para alimentar al sistema. En general unen los centros y caseríos azucareros entre ellos y con los caseríos cerealistas -pequeñas entidades de *casas*, chozas o cuevas de dos o tres unidades habitacionales, a excepción de Teror- además de con las zonas de explotación ganaderas y forestales.

Desde Agaete parten dos de estos caminos; uno, por el barranco del mismo nombre, se dirige hacia el interior y la cumbre comunicando la costa con el Pinar de Tamadaba y los núcleos de Artenara, Acusa y Tejeda; y otro por la costa, atravesando Guayedra y el Risco hasta el Valle de la Aldea, importante caserío azucarero del Oeste.

19 "764. 1560-02-21 Las Palmas, Prot. 789/300-32r: ... y con el camino real de Agüimes" (Pérez Marrero, E., 1992:417).

Desde Tejada arrancan diversos senderos. Hacia el Norte unen este núcleo con Teror, Utiaca y Santa Brigida, y hacia la Cumbre y el Sur con Tirajana. También por medio de una senda se une al caserío de Fataga, en el barranco del mismo nombre, que supone una salida natural hacia los puntos más meridionales de la isla. De la misma manera, Tirajana articula toda una serie de senderos al servicio de la explotación de los pinares de Ayagaures, Santiago, Chiberín y Pajonales²⁰. Este pequeño circuito de sendas forestales encuentra también salida natural a través de los profundos barrancos del Sur hacia el Puerto de Arguineguín²¹.

En el Este, desde los núcleos de Telde se inician diversos caminos hacia la Caldera de Tenteniguada, Saúfina, El Carrizal y los puertos costeros de Melenara y La Carita, y hacia las zonas de corte de maderas de los Llanos del Cardón, Roque Aguayro, Barranco de Balos, Barranco del Polvo y Barranco de Santa Lucía, conformando de esta manera un circuito con los que serán los caminos más llanos de la isla.

En el Norte se originan multitud de pequeños caminos de unión entre los ingenios de azúcar, los grandes núcleos y las zonas ganaderas y forestales. De entre ellos destacan los que en-

20 "...entregó toda esta dicha madera puesta en Ayagaure, término de Santiago, en cargadero de camellos y caballos" (Lobo Cabrera, M., 1993b:127); "...cubrir en la montaña de Santiago y Ayagaures cincuenta pibas en partes que las puedan tomar los buyes y en el camino por donde los buyesayan otras veces sacado madera..." (Lobo Cabrera, M., 1993b:183); "...pueden sacar desde luego y dar asevadlos y puestas en cargadero en el pinal de Santiago, término desta isla, en parte y lugar donde la puedan sacar los buyes que sea en cargadero..." (Lobo Cabrera, M., 1993b:190-191); "...asevadas en los asevaderos de Chiberín, en parte e lugar donde puedan llegar los camellos..." (Lobo Cabrera, M., 1993b:209); "...puestas en cargaderos en parte que los buyes las puedan tomar y se sea de hacer en parte que se traigan por Pajonales..." (Lobo Cabrera, M., 1993b:230).

21 "La madera era trasladada por los carreteros desde los pinares a las obras, bien en carretas tiradas por buyes como a lomos de caballos y camellos. Cuando se extinguió en los bosques situados al oeste de la Isla el traslado se hacía por burro, así la madera de tor con que se cubrió la iglesia de Agüimes fue embucada en Arguineguín y derivada en el puerto de Casado" (Lobo Cabrera, M., 1993a:64).

lazan Moya, Firgas²² y Arucas²³, este último núcleo con Teror, y éste a su vez con los diversos caseríos que se hallan en sus proximidades. Además los que comunican el Monte Lentiscal, la Montaña de Doramas, el Laureal y los pinares de la Ciudad y Gáldar con los centros a los que aprovisionan. Al delimitarse zonas específicas de pasto (las dehesas), donde se concentraba el ganado de labor, las "vueltas" o "marcas de ganado" se distribuyeron por toda la isla al servicio de una ganadería extensiva. Relacionados con las dehesas, se genera una serie de caminos ganaderos, entre los que destaca el Camino de La Plata (via lata), donde se desarrolla la "Mesta chica" (Aznar Vallejo, E., 1983), y que desde Gáldar sube a la cumbre por las estribaciones noroccidentales, pasando por los Altos de Gáldar hasta Cruz de Tejeda, desde donde continúa hacia los pinares del Sur. Ya en el sector cumbre esta vía se ve completada por numerosos ramales en función de la localización de las mencionadas vueltas o marcas de ganado.

Sin embargo, debido fundamentalmente a la agreste orografía de la Isla que determinaba una difícil comunicación con las zonas del interior²⁴, las comunicaciones marítimas desempeñaron un papel fundamental en un esquema que, como ya se ha comentado, responde a una dinámica regida por factores económicos externos. Los puertos y embarcaderos se desarrollaron sobre todo en las cercanías de los grandes centros productores, y desde ellos se realizaba el embarque directamente hacia los puntos de venta europeos. En la ciudad de Las Palmas se citan cinco: San Felmo, Calca de San Pedro, Bahía de Las

22 "496. 1539-01-18 Caminos, Prot. 788/256-286: ... con el camino real que va de Firgas al cerrillo" (Pérez Marrero, E., 1992:316).

23 "... que va de las enjenas de Arucas a las a la madre del barranco de Firgas que es en la montaña..." (Morales Padrón, F., 1974:131).

24 Aún en los siglos XVII y XVIII se habla del camino a Tejeda como "... en una profundidad terrible, abaxé a ella con mucho trabajo" (Cámara y Murga, 1629:342) y del de Tirajuna, "... ya porque no lo puntaron inaccesible [...] lo que tiene de hermoso el Valle, tiene de afpero las entadas..." (Dávila y Cárdenas, P.M., 1737:499).

Isletas, Arrecifes de Las Canteras y el Puerto de Las Galgas, además de algunos otros²⁵. En Telde, los de La Carita o La Madera, Melenara²⁶, Puerto del Bañadero y el de Gaudó, y en la comarca de Gáldar los más importantes son los puertos de Agaete, La Caleta, Sardina y Layraga. En la comarca del Oeste y Sur existían numerosos embarcaderos desde donde se exportaban productos agrícolas y maderas, destacando el de La Aldea.

Toda esta combinación de caminos y nudos de enlace dibujaban una Isla desigualmente comunicada. En general, el Nordeste se deja ver como un espacio "lleno". En esta zona se localiza casi la totalidad de la población de la isla, y por ende de las entidades poblacionales vinculadas a la explotación del azúcar. Pero esa sensación de accesibilidad –debida al mayor número de caminos– que ofrece el mapa de senderos de este siglo es totalmente ficticia. La mayor parte de los senderos comunican los ingenios con sus centros de aprovisionamiento y una mínima parte de las vías son utilizadas como canales de intercambio. De esta forma se establece un circuito cerrado en el que el ingenio es el centro desde el que derivan caminos hacia el lugar de aprovisionamiento y hacia el sitio de embarque²⁷. Por encima de estos circuitos como líneas de comunicación vertebradoras, se hallan los dos caminos reales, debido a la importancia económica y social de los núcleos que unen. Por tanto, entendemos que no se puede hablar de una red que funcione globalmente, sino, por el contrario de pequeños circuitos –en función de circunstancias económicas e imponderables del medio– con identidad casi propia, unidos por los dos caminos

25 Charco de los Abades, Santa Catalina, etcétera.

26 "513. 1559-02-14 Las Palmas, Prot. 788/45v-56v: ... y el camino que va a Melenara" (Pérez Marrero, E., 1992:324).

27 "Las rutas principales iban de los cañaverales a los ingenios, y de Las Palmas al puerto. El arriero o almocreb llevaba la caña de azúcar y la sacaba ya industrializada hacia la ciudad a el puerto" (Morales Padrón, F., 1974:25).

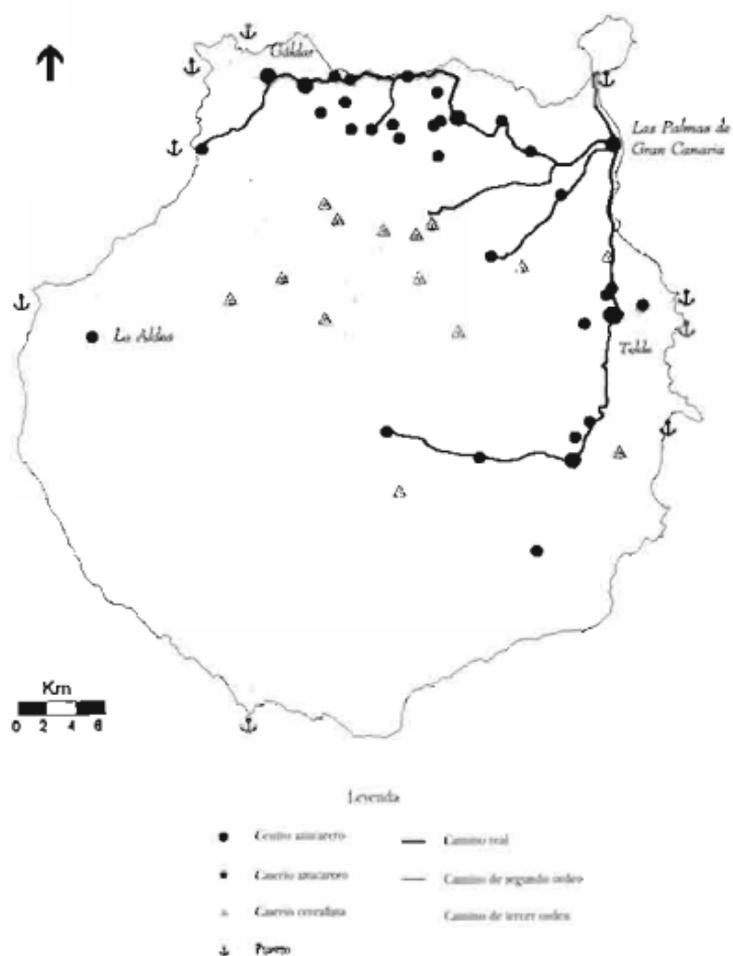


Figura 8. Red de caminos en el siglo XVI.

principales. En función de esto, encontramos en la isla numerosos sectores "vacíos" que sólo se hallan comunicados con el resto por pequeñas vías de explotación de recursos, ya sean ganaderos o forestales. Estos sectores los conforman fundamentalmente los que se engloban en el Sur de la isla, coincidiendo con los lugares de recursos más inaccesibles y escasos.

En resumen, la red de caminos del siglo XVI se halla *condicionada morfológicamente por las características orográficas* de la Isla, toda vez que el escaso desarrollo tecnológico y socioeconómico impide superar esas barreras. Por otra parte, su estructura responde a la estrategia de explotación azucarera, adaptándose en su trazado, morfología y estado a la misma, y no se consigue una comunicación terrestre fluida, por lo que muchos sectores de la Isla se mantienen casi incomunicados.

LA EXPANSIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL MODELO: SIGLOS XVII Y XVIII

Durante estos dos siglos, los cambios en la dinámica económica se ven acompañados por una variación en la funcionalidad de la red de senderos. Al producirse la colonización agrícola de la Isla con la penetración del poblamiento hacia el interior, los caminos se desarrollan en gran manera a partir de los ejes preexistentes, en función de la dominancia de los núcleos principales sobre los nuevos caseríos de las distintas comarcas.

En el siglo XVII Gran Canaria se orienta hacia la producción agrícola de consumo, lo que afecta al modelo de poblamiento de la isla, que adquiere una clara componente interior. El cultivo masivo de caña se sustituye progresivamente por una producción agrícola más diversificada, compuesta por viñas, cereales y los nuevos cultivos americanos (papa y millo), dedicada al mercado regional y a satisfacer la creciente demanda interna originada por el constante crecimiento de la población.

Esto motivó que los terrenos poco aptos para la producción de exportación adquirieran en estos momentos una alta estimación, dadas las menores necesidades agrológicas de estos cultivos. Sin embargo, en el siglo XVIII la sociedad gran Canaria sufre los efectos de una intensa crisis económica, producida por la confluencia de diversos factores tales como el declive de la exportación de vino, la dependencia económica externa cada vez mayor, una artesanía incapaz de competir y un fuerte y continuado crecimiento demográfico; situación que se agrava aún más a fines de siglo por el hundimiento del comercio con América.

La población en este período experimentó un aumento continuo, debido al crecimiento vegetativo y a los aportes poblacionales externos, que se sostiene, en principio, por la señalada expansión de los cultivos de cereales. La población sigue concentrada en el Nordeste, aunque se produce un notable incremento en la vertiente Sur de la isla en contraposición a la etapa anterior. En líneas generales, la localización de la población respecto a los recursos no varía en relación a siglos anteriores.

En resumen, el modelo de poblamiento se basa en el crecimiento de la población y el aumento de la demanda de productos agrícolas de consumo interno. Esto trae como consecuencia un proceso de colonización de las tierras del interior, lo que origina que la población se disperse en pequeños núcleos. Al desaparecer los ingenios azucareros, se produce la expansión de los cultivos, y la redistribución de la población. Como consecuencia, la red de asentamientos se jerarquiza marcadamente.

La red de asentamientos

En estos dos siglos los antiguos centros azucareros se reconvierten a la nueva coyuntura económica, crecen y diversifican su producción transformándose en Centros agrícolas co-

marcales donde se concentra el grueso de la población y la producción agraria. Sin embargo, surgen ahora nuevos centros comarcales: Moya, Tirajana, Agaete, Tejeda y San Lorenzo. Los asentamientos se densifican en las áreas tradicionales y se expanden hacia la franja de contacto entre el Norte y el Sur, donde se consolidan cuatro núcleos importantes: Agaete, Tejeda, Tirajana y Agüimes. Así pues, la crisis del azúcar se refleja en una reorganización de la red de asentamientos que se expande hacia el Sur y se redistribuye en las comarcas agrícolas más fértiles. A pesar de ello la localización de la población respecto a los recursos no experimenta grandes cambios.

De igual modo que en la etapa anterior, para el análisis de los asentamientos seguimos la jerarquía que establece A. Santana (1992a:247). En función de la misma se distinguen las siguientes categorías:

La Capital: Las Palmas continuaba siendo el punto sobre el que se articula la red de asentamientos. Su población aumentaba y, a finales de siglo XVIII, sufría una remodelación intensa.

Centros agrícolas: constituían grandes centros demográficos que articulaban las comarcas agrícolas y se localizaban exclusivamente en la vertiente Norte. Destacaban Telde, Gáldar, Gufa, Agüimes y Teror.

Barrios: eran entidades de población que se localizaban en torno a la ciudad y a algunos centros agrícolas, debido al crecimiento poblacional de los mismos.

Centros locales: eran asentamientos que actuaban como centros demográficos de importancia local. Entre otros resaltaban Agaete, Valleseco, Ingenio, Tenoya y La Aldea.

Grupos poblacionales: se localizaban especialmente en las medianías. Están dentro de esta categoría núcleos como Tirajana, Tejeda, Artenara, Moya, La Vega o San Lorenzo.

Caseríos: es la clase de entidad que más expansión tuvo en estos siglos. Se distribuyen en todas las comarcas y estaban constituidos por apenas 2 ó 3 casas.

Hábitat disperso: se extendió por toda la Isla ya que la familia fue la unidad de explotación agropastoril que realizó la colonización de radio corto. Era cada vez más denso.

Puertos: los puntos de embarque, los percheles y playas proliferan por toda la costa, toda vez que las comunicaciones terrestres continuaban presentando un lamentable estado.

El trazado: la consolidación de la red

La red de asentamientos crece y se consolida, especialmente desde los núcleos poblacionales, penetrando hacia el interior por los cauces de los barrancos, conformando de esta manera la casi total ocupación agrícola de la isla. Del mismo modo, la red de caminos se refuerza y va a sentar las bases de la estructuración definitiva del siglo posterior. Los caminos más importantes del siglo XVIII son consecuencia de la potenciación de antiguos senderos en función del cambio de la actividad económica, el aumento de la población y la consiguiente proliferación de caseríos, por lo que dichos caminos van a constituir los primeros instrumentos de conquista del territorio desde las zonas urbanas.

En el nuevo esquema que conforma la red se mantienen los mismos ejes históricos que estructuraron las comunicaciones en la etapa anterior. La ciudad de Las Palmas sigue actuando como foco desde donde parten los caminos más importantes. Al mismo tiempo, adquieren mayor relevancia los caminos secundarios, ya que son usados en su mayoría como vías de penetración hacia las nuevas tierras del interior. En general los cambios en la red se reconocen dentro de cada una de las comarcas naturales, puesto que son los núcleos de aquellas las que directamente apoyan la transformación de la red, al unir estos centros con los nuevos caseríos que desde ellos se internan por los cauces de los barrancos. Debido a esto comentamos las variaciones de la red en función de las comarcas naturales establecidas por A. Santana Santana (1992a).

- Comarca del Guiniguada:

A principios del siglo XVIII es la comarca más poblada, lo cual constata la proliferación de nuevos asentamientos que desde Las Palmas penetran en la Cuenca hasta las estribaciones de la Cumbre. Las comunicaciones en esta comarca tienen como espina dorsal el camino que desde la Ciudad asciende hacia Santa Brígida y en estos siglos se prolonga hasta San Mateo. En el tramo medio destaca la concentración de asentamientos en torno a Santa Brígida, especialmente hacia Teror, conformando el camino hacia dicho lugar por Pino Santo y Espartero. También desde Santa Brígida se enlaza tanto con el Valle de Jinámar como con el Barranco de las Goteras por Tafira hacia Marzagán en el caso del primero, y por La Atalaya y la Caldera con el segundo. San Mateo, como punto principal en el extremo superior del camino, articula las vías que se desarrollan en el tramo alto del Barranco. Así, desde dicho núcleo se penetra hacia la cumbre por Utiaca, Ariñez y Las Lagunetas al Oeste, y por la Hoya del Gamonal y por Cueva Grande al Sur. También comunica con la Caldera de Tenteniguada por La Higuera.

En resumen, Las Palmas destaca como nudo principal de comunicaciones, en el que se inicia el camino hacia San Mateo y la cumbre, y del que a su vez arrancan varios ramales, hacia Teror y Telde en Santa Brígida, y hacia la Cumbre y Tenteniguada desde San Mateo.

- Comarca del Noroeste:

De la misma forma que ocurre en la comarca anterior, desde la Vega de Gáldar y Agaete, a través de los cauces de los barrancos, se produce una penetración de nuevos caseríos hacia los sectores del interior. Esta dinámica se ve favorecida a nivel de comunicaciones por los caminos ya existentes, aunque en estos siglos se revitalizan y adquieren mayor importancia. Desde Gáldar el Camino de la Plata articula nuevos núcleos como

Hoya de Pineda, Colmenillas, El Saucillo, Artazo y Pico de Viento, Caideros, Fagagesto y Pavón, y continúa hasta Cruz de Tejada. Por otra parte, al Este de Guía otra vía de penetración al interior cobra mayor auge. Ésta parte de Tres Palmas y por Salinas, Bascamao, Lomo Gordo, Verdejo y El Marqués se dirige hacia las proximidades de Fagagesto, donde enlaza con el Camiño de la Plata. También desde el mismo sector de parúda sobresale la vía que enlaza Guía con Moya por el Palmital. Por otro lado, al desarrollarse los núcleos de Acusa, Artenara y Barranco Hondo de Arriba, se revitaliza la vía de penetración que, por el Barranco de Agaete, proviene de Agaete. Desde este punto también se une la comarca con el Valle de La Aldea por Guayedra, El Risco, Tirnia y El Furel.

En esta comarca además se distinguen pequeños caminos que unen la costa desde San Andrés con Azuaje, barranco adentro, y con los núcleos principales del Norte de la isla. En este sector los caminos están estrechamente ligados a la explotación de la Montaña de Doramas, y en general se encuentran en penoso estado, así: *... cualquier arriero q. oy en adelante la baia a sacar [leña] tendrá q. caminar casi dos leguas más a más de una adentro de la referida montaña a que se añade los malos Caminos y todos q. en Yviero ay conqur Infelís q. no thuvirre vuena Cabalgadura y su mantiene deste exersición pesará el Y su familia o crecerá el nivel de pobres...*²⁸

En general, el camino real de Las Palmas a Gáldar sigue siendo la principal vía de comunicación, de la comarca y las nuevas rutas se orientan hacia las cumbres acompañando el establecimiento de nuevos núcleos.

— *Comarca del Nordeste:*

Al igual que destacan a nivel poblacional los núcleos de Arucas, Teror y Tenoya, en cuanto a las comunicaciones tam-

²⁸ "AHPLP": Intereses Generales (1643-1926). Legajo n.º 1. Reg. Gral. 5 620. Doc. n.º 4.

bién los caminos que los unen son los más importantes. A partir de Arucas se desarrolla la vía de acceso a Firgas y hacia Teror, aunque el camino real del Norte es el eje más importante de la comarca. Por otra parte, Teror se convierte en el principal núcleo agrícola de las medianías septentrionales, lo que se refleja en el número de caminos que hacia él confluyen. De un lado los ya mencionados con Arucas y Santa Brígida, y del otro se consolida el camino con la capital por San Lorenzo y hacia la cumbre por Valleseco. Del mismo modo, se comunica con Firgas por La Alcantarilla, en Osorio; con Moya por La Laguna y las Vueltas de Acero, y con San Mateo por Utiaca. En definitiva, en este siglo resalta Teror como gran nudo de comunicaciones de las medianías del Nordeste.

- Comarca del Este:

Esta continúa articulada en cuanto a comunicaciones por el camino real que va desde Las Palmas a Telde. De él parten una serie de caminos importantes penetrando por los cauces de los barrancos principales. Así, destacan los ya citados que lo unen con Santa Brígida atravesando, uno, el Valle de Jinámar, y otro, el Barranco de las Góteras. También sobresale el camino que desde Telde se adentra en la Caldera de Tenteniguada comunicando los núcleos de Valle de los Nueve, Tecén, Las Vueltas, Valsequillo y Tenteniguada, prolongándose hacia la cumbre por el Rincón de Tenteniguada y la Caldera de los Marteles, desde donde continúa hacia Llanos de la Pez, atravesando la Cumbre de Este a Oeste. Al Sur de la comarca y desde Ingenio se prolonga otra vía de penetración hacia la cumbre, pasando por La Pasadilla hacia la Caldera de los Marteles igualmente. También desde Ingenio parte el camino que lo comunica con El Carrizal.

- Comarca del Sudeste:

La prolongación del camino real de Telde hasta el núcleo de Agüimes sigue siendo en estos siglos la base sobre la que se

estructuran las comunicaciones de la comarca. El camino que, desde Agüimes, pasa por Temisas y Santa Lucía hasta Tirajana continúa siendo la principal entrada a la Caldera por el Este, aunque se desarrollan además otras vías en el sector. En primer lugar, desde Agüimes se consolidan los caminos hacia El Carrizal y los caseríos de Sardina y Aldea Blanca; y en segundo lugar, desde estos núcleos el camino se prolonga hacia el Sur hasta Juan Grande, y hacia el interior por el Barranco de Santa Lucía, pasando por Los Sitios e Ingenio hasta la Caldera de Tirajana. En el interior de esta última, destaca el núcleo de Tirajana, sobre el que pivotan las comunicaciones del sector. Además de los caminos ya citados, la Caldera tiene salida hacia el Sur por Fataga y Gitagana hasta Maspalomas; salida hacia la cumbre por La Plata y hacia Ayagaures por el Camino del Pinar. En torno al núcleo, y dibujando la cabecera norte de la Caldera, se establece un pequeño circuito de caseríos unidos por un camino que desde Tirajana enlaza con los Sequeros, Risco Blanco, Rosiana y Santa Lucía. De todas formas, este sector es casi inaccesible por el lamentable estado en que se hallan sus caminos²⁹.

– *Cuenca de Tejeda:*

Tejeda se manifiesta como el núcleo estructurador de las comunicaciones del centro de la isla. Siguen abiertas las vías de comunicación con el Norte y Este hacia Teror y San Mateo, hacia el Sur con San Bartolomé de Tirajana por Ayacata, y por la Cumbre a través de los Andenes del Toro, Llanos de la Pez y Paso de la Plata; hacia el Sudoeste con La Aldea, y por El Juncal con Mogán. Es precisamente la ruta que conduce hacia La Aldea la que concentra más núcleos nuevos comunicando Tejeda con Las

29 "... , ya porque me lo pintaron inaccesible [...] lo que tiene de hermoso el Valle, tiene de ajeno las entradas..." (Dávila y Cárdenas, P.M., 1737:499).

Moras, El Roque, El Chorrillo y El Carrizal. Desde aquí el camino se bifurca; en una dirección continúa, como dijimos, hacia La Aldea, y en otra hacia El Toscón y El Juncal. Los caminos en esta comarca se caracterizan por su mal estado y su peligrosidad³⁰.

– *Cuenca de Ayagoures:*

Esta comarca es un sector casi despoblado, en el que destaca únicamente el núcleo de La Plata, que comunica con Tejada por Ayacata y con Tirajana por La Degollada de la Cruz Grande. Dentro de la Cuenca se desarrollan algunos caminos forestales.

– *Comarcas de La Aldea y Sudoeste:*

El núcleo central del Valle actúa como foco central del que salen los distintos caminos que colonizan. Sobresalen entre ellos el que se dirige al Puerto, el que penetra en el Macizo de Güigüí hasta Güigüí Chico y Güigüí Grande, el que por Toco domán lo une con Tasartico, Tasarte, Veneguera y Mogán, el que sube al Pinar de Inagua, y los ya descritos que comunican a La Aldea con Agaete y Tejada, además del que lo hace con Artenara por Tirma y Altavista. A pesar del gran número de caminos, su penoso estado hace que el Valle de la Aldea sea uno de los sectores peor comunicados de la isla.

– *Comarca del Oeste:*

Esta comarca la cruza el camino que desde Agaete se dirige a La Aldea, y une los núcleos de Guayedra y El Risco, además del cortijo de Tirma.

³⁰ Referencia de uno de los caminos que conduce a Tejada "... en una profundidad terrible, abaxi a ella con hasta trebejo" (Cámara y Murga, 1629:342).

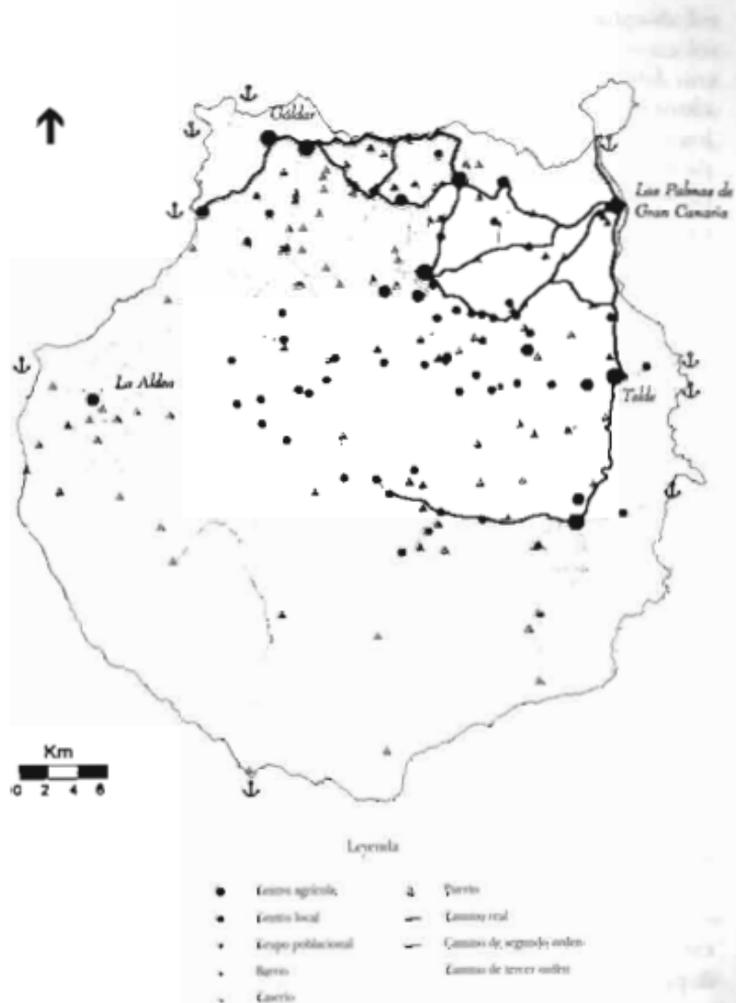


Figura 9. Red de caminos en el siglo XIII.

— *Cumbre:*

Continúa sin poblamiento estable, y a nivel de comunicaciones sólo cuenta con diversos senderos asociados a los cortijos y zonas de pasto. Destacan los ya comentados, que salen desde Cruz de Tejeda, San Mateo por Cueva Grande y Hoya del Gamonal, el que venía desde la Caldera de los Marteles que se unen en Llanos de la Pez, y el Camino de La Plata, que articula todas las comunicaciones de la comarca.

En síntesis, durante el Antiguo Régimen se consolidan los patrones de comunicación establecidos tras la Conquista, ejes históricos y nudos de enlace, y se revitaliza la red al crearse un mayor número de caseríos. Al poblarse nuevos espacios, las antiguas rutas se reutilizan, y se consolida y estabiliza un sistema de comunicaciones ahora en función de la colonización agrícola del interior de la isla. A pesar de esto, la red sigue condicionada por la abrupta orografía insular, toda vez que continúan existiendo graves deficiencias tecnológicas y un desarrollo socioeconómico débil que no permiten su superación.

EL MODELO PUERTOFRANQUISTA: SIGLO XIX

Aunque la red de caminos ya se consolida desde el siglo anterior, en el XIX se producen importantes cambios. En cuanto al trazado, se abren o cobran mayor vitalidad vías asociadas a los sectores de nueva ocupación y en cuanto a su estado mejora algo, a causa de los nuevos medios y herramientas constructivos y a la mayor preocupación política por su mantenimiento.

Pero el hecho más significativo es la aparición, a finales de este siglo, de las carreteras y de nuevos medios de transporte. A pesar de todo, Gran Canaria afronta la entrada al siglo XX con una red de caminos terrestres poco desarrollada, que débilmente sostiene el auge del mercado interno, lo cual perjudica también a un mayor avance del comercio exterior.

La reactivación del comercio, que impulsa el arraigo de los puertos de Las Palmas y la red de transporte que comunica los tradicionales Centros agrícolas, hace que el modelo tenga una vocación claramente orientada hacia el exterior. El cambio notable en la estructura socioeconómica inducido por la reactivación de la exportación de nuevos productos agrícolas (barri-lla y cochinilla), y su estratégica posición en el esquema internacional de tráfico marítimo, provocan la crisis del modelo agrícola tradicional, que es sustituido por el modelo "puerto-franquista". A pesar de ello, la sociedad continúa siendo eminentemente rural.

La red tradicional de asentamientos se densifica y se produce la ocupación completa de la isla. La población aparece concentrada en importantes asentamientos en las cuatro grandes vegas del Norte de la isla (Las Palmas, Telde, Gáldar y Arucas), mientras que hacia el interior se distribuye por la red de drenaje y se agrupa en torno a centros demográficos locales. Las cuencas de los barrancos Guinguada y Telde-San Miguel actúan como canalizadoras de la penetración del poblamiento de los dos grandes centros poblacionales grancanarios: Las Palmas y Telde. Se distingue la siguiente jerarquía en la articulación de los asentamientos (Santana, A., 1992a:340):

La Capital: la Ciudad de Las Palmas continúa siendo el núcleo que concentra mayor población en la isla, y en este siglo se produce en ella una profunda transformación. Junto a las obras de mejora y adecentamiento y al mayor tráfico portuario producido por el comercio de la cochinilla en la ciudad, se impulsa la construcción del Puerto, vital para la vida económica, política y social de Gran Canaria.

Centros agrícolas: se añaden Ingenio y Agaete a los ya existentes de Telde, Gáldar, Agüimes, Guía, Arucas y Teror.

Barrios: Aparte de los que desde el siglo anterior se localizan en las ciudades de Las Palmas y Telde, se desarrollan otros en torno a Gáldar, Guía y Arucas.

Centros locales: Se produce un gran incremento en el nú-

mero de asentamientos. Todos se localizan en el Norte y Nordeste, o en la franja de contacto con vertiente expuesta al Sur de la isla, salvo La Aldea. Estos centros locales son Tafira, Valsequillo, Moya, San Mateo, San Bartolomé, Tejeda, Juan Grande, Tamaraceite, Tenoya y La Atalaya de Santa Brígida.

Grupos poblacionales: su distribución es muy similar al siglo pasado, y destacan Artenara, Guanchía, Paso de María de los Santos, Mogán, etcétera.

Caseríos: aunque resultan especialmente abundantes en el Norte, se reparten por toda la Isla, a excepción del Sudeste, y aparecen asociados a los cauces de los barrancos.

Hábitat disperso: este tipo de asentamiento se presenta especialmente en las zonas colonizadas más tardíamente, como la medianía subhúmeda del Norte o la dependiente de la parroquia de Tejeda.

Los primeros datos oficiales: la red definitiva

En este siglo, coincidiendo con la configuración de la organización territorial del poblamiento agrario tradicional, la red de caminos insular se consolida definitivamente. A partir de finales de dicha centuria irrumpen las carreteras, aunque no sea hasta las primeras décadas del siglo XX cuando gran parte de los senderos dejen de utilizarse. En general se mantiene la misma estructura de comunicación, con una mayor densidad de caminos en el Norte en función de los ejes históricos y la penetración de vías en las cuencas, y un déficit de este tipo de infraestructuras en el Sur. Sólo se mejora débilmente la accesibilidad a aquellos espacios nuevos que no se habían poblado hasta ahora.

Rebasada la mitad de siglo, y debido a la mayor preocupación política en el ramo de los caminos, preocupación que desgraciadamente no abarcó en la mejora de la red, se dispone de los primeros datos estadísticos sobre los caminos vecinales. Itinerarios, ancho, longitud y costo de mantenimiento de ca-

minos por Ayuntamientos son las referencias que se formulan y que permiten evaluar con más detalle la estructuración global de la red. Los caminos vecinales están bajo la gestión de los Ayuntamientos, y son las vías esenciales a partir de las que se prolongan la infinidad de senderos, sendas y serventías que en estos momentos comunican cada casa, parcela de cultivo, o zona de pastoreo o de corte de madera de la isla.

Para el análisis de la red de caminos vecinales se cuenta con varias fuentes. Por un lado, los datos que aporta P. Madoz sobre el estado de la red entre 1845 y 1850, y que vienen recogidos en el *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Canarias*. En esta publicación los datos son escasos y se refieren en general al número de caminos que cruzan las entidades y a su estado. Por otro lado, destaca la recopilación que en 1865 realiza P. de Olive en el *Diccionario estadístico administrativo de las Islas Canarias*. En esta relación se enumeran los caminos por municipios, aportando datos como el nombre de los tramos, la longitud (expresada en leguas), latitud (en pies), costo o presupuesto de mantenimiento y el punto de comienzo y finalización. En segundo lugar, tres años más tarde, también resalta la estadística publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, en el que también se aportan datos sobre los principales caminos vecinales por municipios, proporcionando información sobre los itinerarios, punto de origen y finalización, anchura (en metros) y longitud (en kilómetros). Consideramos que esta documentación es esencial para la interpretación de la configuración del territorio insular, a pesar de las deficiencias conocidas.

Si bien ambas fuentes son las más interesantes por la cantidad y calidad de los datos que aportan, es reseñable la descripción que Madoz realiza del trazado de las comunicaciones de la Isla, por lo que a continuación extraemos la acertada síntesis del esquema de la red:

Das son los caminos que pueden considerarse como los mas notables, el que conduce desde las Palmas al valle de la Aldea, por la

banda del N., y el que desde la Aldea por la banda del S. y la costa oriental hasta la referida ciudad. Cuando al salir de la c. de las Palmas se quiere dar la vuelta a la isla por la parte del N., después de haber pasado el barranco de Timaraseite, se llega por ribazos escabrosos a la capilla de San José del Alamo, desde cuyo punto hay sendas más accesibles que conducen a un valle pintoresco que domina por la parte del S. el piro de Vergara: la pequeña c. de Teror, cabeza de este distrito, contiene 3,400 hab.; su terr., fertilizado por abundantes aguas, reúne el cultivo más variado. Saliendo de Teror se entra en el hermoso bosque de Doramas, dejando a la der. los puebleritos de Fargas y de Arucas, y se llega a Moya después de 3 horas de camino. El camino de este pueblo a la costa es mucho menos agradable que el del bosque de Doramas; pero conviene tomarlo para posar el barranco de San Felipe por su embocadura, y remontar luego los cortadas de la cuesta de Silva, a fin de llegar a la meseta de Galtar [sic]. Este dist. se extiende desde la puerta de Guannarone hasta la de Sardina, y siendo su cap. el mismo Galdar, ant. residencia de los príncipes indígenas. Esta gran v., edificada al pie de una montaña volcánica, ha tomado hace algunos años un aumento considerable; su población, asciende en la actualidad a cerca de 2,000 alm.: sobre las alturas que dominan la meseta por la parte del S., se levanta Guia, la rival de Galdar, llena enteramente de orgullo por su mayor pobl., y las torrecillas de su Basilica. De Galdar a Gaeta ó Agaña, el camino sigue la costa prolongando la base de las montañas que están unidas a la cumbre, encontrándose en Banda los puertos de Sardina, Juncal y las Nieves; el lugarillo de Gaeta comunica con Artenara y Tejeda por una garganta profunda que penetra hasta el centro de la isla; a la entrada de tan estrecho oulle se ve un cono de erupción, cuyos torrentes de lava inundaron los alrededores, levantándose en medio de estos terrenos calcinados, montecillos análogos a los de la isleta; partiendo de Gaeta, las montañas flanquean la costa hasta la ald., pasando entonces sobre peñascos salientes, por senderos que apenas tienen 2 metros de largo. Desde lo alto de estas rocas escarpadas, se percibe el mar allá abajo a más

de 300 metros de profundidad, y cuando se han andado los peores pasos, se deja el litoral para subir ó remontar el barranco de Tirma, y una vez llegados á la meseta superior, se baja á la ald. por el valle de Turrei. Cuando se ha pasado la masa de rocas que circundan la ald., los flancos de la montaña presentan una série de valles prolongados, cuyos ribazos, casi verticales, aumentan á cada paso las dificultades del camino; las gargantas cortan las verticales marítimas de la punta de Collado hasta la de Tooro. Mogan es la cabeza de esta banda: al aproximarse á Puerto-Rico, las alteraciones del terreno son menos pronunciadas; las estremidades del Tauro y Roque Gordo, se elevan sobre las últimas gradas de las montañas laterales (pág. 62) no ofreciendo ya los cortados de la isla bruscas depresiones. A medida que se adelanta hácia la punta de Maspalomas, se encuentra mas la ribera, y los barrancos del Lechugal y de Arguinegüi, son los únicos obstáculos que hay que vencer. Mas abajo se encuentra el arroyo de la Gallega. El riego ha verificado la llanura que domina esta costa pantanosa, sin cuyo beneficio Maspalomas seria todavía un desierto, mas ahora estos terrenos regenerados han cambiado de aspecto, y los campos de maiz y algunas granjas, pueblan las márg. del camino que conduce á Juan Grande. En los alrededores de esta v., el pais se convierte de nuevo montañosa, y es preciso aun trepar colinas y atravesar otros barrancos para llegar al carrizal. Mas arriba de este lugarillo hay un valle profundo, donde se encuentran otros 2 pueblecillos Aguiñez y Temisus, ocupando el último la parte superior, cuya altura es de 2,108 pies. Al salir del carrizal empieza á subirse hácia la meseta de Telde, cuyo distrito recuerda por la estension de su cultivo y suavidad del clima los de la banda del N. De Telde á lo c. el camino pasa cerca de la cima de Jinamar á lo largo del litoral: varios montes de escoria que se ven á la izq., parecen formar parte del mismo sistema volcánico, uniéndose al pico de Bandama. En fin, cuando se llega al salto del Castellano, una de las rocas mas escarpadas de esta costa, se descubre de nuevo la cap. y las abrasadas montañas de la isleta. Ademas de este camino principal que rodea toda la isla, hay otras varias sendas,

que partiendo de la circunferencia al centro y ramificándose, ponen en comunicación entre sí y con la cap. todos los pueblos de la Canaria (Madoz, P., 1986:61-62).

Sin embargo, el informe más concreto de la situación de los trazados es el que proporciona la clasificación publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, más completa y actualizada, responde además al sistema de medida que actualmente utilizamos.

En el citado Boletín, publicado en los días 24^o y 27^o de abril de 1868 y 1^o de mayo del mismo año, se detalla el *Plan de los caminos vecinales de la provincia que interesan a nuns de un pueblo con sujeción al Reglamento para la ejecución del Real decreto de 7 de Abril de 1848. ISLA DE CANARIA*. A partir de los datos que aporta dicha estadística, puede analizarse el trazado de la red y el ancho y la longitud de la misma, lo que hace posible evaluar con mayor precisión su estructura. En general, la longitud de los caminos responde a la distancia que existe desde el núcleo principal o un pueblo o barrio, señalado hasta el límite municipal, donde se unen con los caminos del municipio adyacente. Debido a ello, la longitud de cada camino depende del tamaño de cada Ayuntamiento. A causa de la configuración administrativa basada en los Ayuntamientos, los caminos son enumerados según dicha estructura. De tal manera nos encontramos los siguientes datos³¹:

– Las Palmas:

La capital de la Isla es el nudo principal de comunicaciones. De la ciudad parten los caminos principales, ejes históri-

31 Datos de Agate, Agüimes, Aldea de San Nicolás, Artenara, Arucas, Fijas y Güldar.

32 Datos de Guía, Ingenio, Las Palmas, Mogán, Moya, San Bartolomé de Tirajana, San Lorenzo, San Mateo, Santa Brigida, Santa Lucía, Tejeda y Telefe.

33 Datos de Teror, Valsequillo y Valleseco.

34 En la presentación de los datos respetamos la caligrafía del documento original.

cos, que la comunican con Gáldar por el camino real que pasa por la Cruz de Piedra hacia Tamaraceite, con Teror por el camino de San Lorenzo, con Santa Brígida por el camino de Tafira y con Telde por el camino de San José. Cuenta además con tres caminos, uno que enlaza Santa Brígida con el camino de Telde por Marzagán, y dos que se internan en los barrancos de la ciudad, uno por Barranco Seco y otro por el Barranco de San Roque. El ancho de todos los caminos es de cinco metros, lo que habla de su buen estado³⁵.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km/mm	Anchura que les fue señalada m/cvms	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De Marzagán	3:400	5	En el camino de Telde.	el pueblo de Sta Brígida.
De Tafira	4:125	al.	En la cuesta de S. Roque.	al.
Del Castillo del Rey.	2:750	al.	En la cuesta de dicho castillo.	la Cruz de piedra.
De la Catedral.	1:900	al.	En la puerta de Triana.	el Pueblo de S. Lorenzo.
De los Molinos	1:575	al.	En la cuesta de San Roque	Verdejo.
De San Juan ó Barranco Seco.	2:750	al.	Al extremo de este barrio.	cañerías.
De San José.	3:170	al.	En la era de Sola.	el camino de Telde.

- 35 "CAMINOS. Varios cruzan este part., siendo los principales el de Telde, que partiendo de la c. de las Palmas por la Costa, atraviesa la ald. de Güíomar, la c. de Telde y llega hasta la junta de Mas-palomas, siendo su estension de 8 leg. Este camino es llano y está bien conservado, gracias á los esfuerzos de los propietarios que tienen fincas en Telde y en las bandas del S., con especialidad al actual conde la Vega Grande. El camino del monte Luisical parte de la c. y atravesando el pago de Tafira y el dicho monte llega hasta la vega de San Mateo, distante 3 y 4/2 leg: es bueno hasta la vega de Sta. Brígida; pero desde allí hasta la de San Mateo está desecudadísimo, pudiendo apenas transitar por el caballerías. El de Teror y Guía parte igualmente de la c. hasta el pueblo de Tamaraceite que dista leg. y 4/2, donde se divide en dos ramales, dirigiéndose á la der. á los pueblos de Moya, Guía y Gáldar, que distan de la c. 4, 6 4/2 y 7 leg.; y el otro sigue la misma direccion hácia los pueblos de Teror, Valleseco y Arucas que están á 3 leg. de la misma c. Este camino es todo de herradura, siempre en cuesta y pedregoso, teniendo que pasarse porra ir á Gáldar por la famosa cuesta de Silva, tan célebre en los anales canarios. El último camino es el del puerto de la Luz que parte de la c., saliendo por la puerta de Triana y llega al puerto en una estension de poco mas de una leg.: es llano, sumamente cómodo, su piso de arena, y sin desviarse de la orilla del mar, cuyas aguas le bañan con frecuencia en las altas mareas. A la mitad del camino están la ermita y el castillo de Sta. Catalina, y 4/2 leg. mas adelante el puerto de la Luz, donde hay un buen fondeadero defendido de todos los vientos menos del S.O., un lazareto, una igl., una fonda y varias casas propias, y todo ello al abrigo de los castillos de la Luz, Sta. Catalina, el Confital y San Fernando" (Madoz, P., 1986:168).

- Santa Brígida:

La Vega de Santa Brígida articula las comunicaciones desde Las Palmas con la medianía y cumbre de la isla. El camino que parte desde Las Palmas y se dirige a San Mateo, atravesando el municipio, es la ruta principal de la que parten diversos caminos hacia Telde, La Atalaya y las Goteras y hacia Teror. Los caminos secundarios son de herradura³⁶.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km/mm	Anchura que les fue señalada, en varas	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
Camino Real	4,000	4/14	En los puentes	En casa de D. Manuel León
De la Caldera	1,900	id.	En el pueblo	En la Caldera
Travesía de Batao	3,175	id.	En el camino real	Idem de D. Francisco Múñiz
Del mozanil	2,300	id.	id.	La vega y campo de la Caldera
Calle de la Grana	1,900	id.	id.	El barranco de las goteras

- San Lorenzo:

Por su posición en las cercanías de núcleos de gran entidad, y por ser encrucijada natural, San Lorenzo posee una abundante red de caminos vecinales, 11 en total. Resaltan, con cinco metros de ancho, los tramos que coinciden con el camino real de Las Palmas a Gáldar. Por otro lado, son reseñables los caminos que lo enlazan con Teror y Santa Brígida. La mayoría de los caminos son de herradura y participan de las características generales³⁷.

36 "CAMINOS: pasan 2, uno que corre de E. a O., y otro que marcha de N. a S.; el primero principia en la c. de las Palmas y termina en Mogán, y el otro parte de Teror y finaliza en Telde y Valsequillo" (Matos, P., 1986:226).

37 "... y los CAMINOS que le cruzan son de herradura en bastante mal estado" (Matos, P., 1986:142).

EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA RED DE CAMINOS...

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km. var	Anchura que les fue señalada m./ceros	PUNTO DONDE PRINCIPAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De Teocua	2	5	En la carretera desde Tamas Coax Verde.	En la plaza pasando por el pueblo que llaman la casa nueva.
De San Lorenzo	2	al	En el pueblo.	En la carretera un poco antes de llegar al nivel.
De casa Anala	3	4	En la plaza de Teocua	El Rincón pasando por el caserío de casa Anala.
De la Casa de Teocua	1	al	En el pueblo.	El barranco de Teocua donde relata con el que viene de la zona pasando por montaña Carl.
De la casa de Anala	2	4	En el caserío de ese nombre.	Pasando por el sitio que llaman la alambra, termina en la carretera donde empalma con el que de S. Lorenzo viene a Teocua y se marca con el núm. dos.
De S. Lorenzo	2	4	En el pueblo.	En la carretera de Tamascoax.
De idem a el Norte	2	al	En el desfiladero de Sta. Angélica.	El pueblo.
De la Montaña	2	3/25	En el pueblo.	S. José del Mito.
Del Tascal	1	3/48	En la carretera.	El caserío del Tascal.
De la Ciudad	3	4	En S. Lorenzo.	Pasando por la curva de la carretera, termina en la carretera del Norte que viene a la Ciudad.
Del Degüital	4	al	En idem.	En el barranco del degüital donde relata con el que viene de Talam.

- San Mateo:

Se halla enlazado con el resto de los núcleos por 4 caminos, entre los que destaca el que lo une a Santa Brígida, con 5 metros de ancho, y los que lo comunican con Valsequillo y la cumbre por Camaretas y por Uúaca; estos últimos son caminos de herradura³⁸.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km./var	Anchura que les fue señalada m./ceros	PUNTO DONDE PRINCIPAN	PUNTO DONDE TERMINAN
Caminos Real.	5/400	5	En la Gran de los Llanos.	los puentes.
De Valsequillo	1/125	6/14	En montañas.	puentes.
De Camaretas	2/750	al	En el camino Real.	la degollada/Anala.
Del lomo de Uúaca.	2/750	al	En las quemadas.	la cruz de Tepela.

38 "Sus CAMINOS son locales y de herradura en bastante mal estado" (Mendoza, P., 1986: 146).



Foto 8. Vega de San Mateo, 1890-1895. (Fuente: Col. Canarias en el recuerdo. Canarias 7).

– Gáldar:

Gáldar es el núcleo que, junto a Guía, estructura la red de caminos del Noroeste insular. A esta ciudad llega el camino real de Las Palmas, con un ancho de 5 metros. Además, desde ella salen dos caminos, el de Agaete por Barranco Hondo y el que llega hasta la ermita de San Isidro por el interior de la vega. Luego el municipio cuenta con tres caminos más, de un ancho medio de tres metros, que se dirigen hacia el Puerto de Sardina, Barranco Hondo y los Caideros; este último es el camino de la Plata, por el que se conducen los ganados a principios de verano hacia las cumbres³⁹.

³⁹ "De Gáldar a Agaete el país es árido, relativamente poco accidentado y es fácil franquear los 10 kilómetros que separan estos dos puntos, aunque la carretera no está terminada y hay que recorrer sendas deconstruidas con el nombre de caminos reales" (Vicenteau, R., 1982:170); "Los CAMINOS son de herradura y anchos en general, excepto el de Agaete que tiene 1 leg. larga de llanura..." (Molina, P., 1986:53,6).

EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA RED DE CAMINOS...

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km./min.	Anchura que les fue señalada m./cerros.	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De sardita.	2/750	3/33	la orilla del mar.	el beceril.
De Guia.	4/300	3	el este del pueblo.	el barranco de Guia.
De Agaete.	1/325	id.	el sur del pueblo.	el barranco fondo.
De S. José.	4/375	id.	el agerrio del palomas.	la hermita de S. Isidro.
De la cuesta de los cardones.	1/300	3/33	el pueblo.	barranco fondo.
De la montaña de Guia.	5/300	id.	el barranco de Anzú.	los cardones.

- Guía:

Cuenta con 7 caminos, entre los que destaca el camino real del Norte, con 5 metros de ancho. Los restantes se reparten una latitud de 3 ó 4 metros y enlazan este núcleo con sns pagos, y con Moya y las estribaciones cunbreras⁴⁰.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km./min.	Anchura que les fue señalada m./cerros.	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De la cuesta de sbita.	4/200	3	En Beceril.	En barranco de Moya.
De el de cañallos.	3/300	3/14	En la ermita de S. Roque.	En pagos de Gáldar.
De S. Juan o de boca.	4/175	id.	En la ermita de S. Sebastián.	En Perisimal.
De los callejones.	1/175	id.	En barranco de Guia.	En la ermita de S. José.
Del Cruce de Trazama.	1/175	3/14	En la Canana.	En el cruce de Trazama.
De la travesía del Páramo.	5/300	id.	Paso de M ^o de los Santos.	En el Palmal.
De los Llaneros.	3/300	id.	En Travesía de los Palmalitos.	En Servanta.

- Agaete:

Presenta 7 caminos vecinales; el principal, de las Moriscas, comunica dicha población con Gáldar y presenta un ancho de 5 metros, mientras que los restantes tienen algo más de 3 metros, y son, por tanto, de herradura. El núcleo de esta entidad se comunica con el Puerto por el camino de las Nieves, con La Al-

40 "Las CAMINOS son por lo general sendas estrechas que en muchos puntos se hacen peligrosas por los pasos difíciles y los barrancos que hay que cruzar... Las CAMINOS conducen á Gáldar, Moya, Avellanar y demás puntos principales de la isla" (Mudoz. P., 1985:120-121).

dea por el camino del Risco, con Tamadaba y Artenara por los caminos del Valle y del lomo y a través del camino de los Llanos también con Gáldar. En general, Agaete se halla bien comunicado, sobre todo con Gáldar, entidad principal de la comarca.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud (km. min.)	Anchura que les fue señalada en centos	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De la Morera	1.327	5	En el pueblo	En la zona de la fuente
De la Nueva	1.000	5.33	En el	el punto de las nieves
Del Risco	16.500	al.	En el	lomo
Del Valle	11.700	al.	En el	hoyos de la fuente
De los Llanos	1.575	al.	En el	puerto
Del Lomo	11.000	al.	En el	el punto de Artenara.

- Arucas:

Desde el siglo XVI Arucas se configuró como el principal núcleo de la costa Norte, y fue la entidad más destacada en el camino real de Las Palmas a Guía. Precisamente, de los 5 caminos vecinales con los que cuenta esta municipalidad, éste posee el mayor ancho, 5 metros, mientras que el tradicional camino a Fingos posee un amplitud de 4, y los restantes tienen algo más de 3 metros de latitud. En general los caminos de Arucas están bien acondicionados, y admiten en la mayoría de los casos el tráfico de carros y carretas⁴¹.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud (km. min.)	Anchura que les fue señalada en centos	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De la Costa	6.000	5	el llano de S. Andrés	el llano de la fuente
De Fingos	5.000	4.14	La Cabeza de Fingos	el punto de la fuente
De Terzo	5.000	5.33	el pueblo	la zona de la fuente
Del Trapiche	5.000	al.	aldea	trapiche
De la fuente del hierro	2.750	al.	el pago del cerillo	puerto

41 "Los CAMINOS son locales, escabrosos y de difícil acceso, pero en buen estado" (Madrúz, P., 1986:46).

EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA RED DE CAMINOS...

- Fargas:

Cuenta con 4 caminos, todos ellos con un ancho de poco más de 4 metros, que lo enlazan con sus diferentes pagos y con Teror, Moya y Arucas⁴².

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km./mm.	Anchura que les fue señalada en metros.	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De Buen Lugar	4.125	4.14	casa blanca.	hacería del paraje.
De Rosales y Reyes.	4.125	al.	capacho.	la de la montaña.
De Moya	5.720	al.	el harrero de Anque	capacho.
De la Montaña.	4.900	al.	las Madres.	la caldera.

- Teror:

Desde este núcleo parten cinco caminos, el más importante de los cuales es el de la Ciudad, que se caracteriza por su ancho de 5 metros. Los restantes son de herradura y enlazan este núcleo con Arucas por El Palmar, con Valfeseco por La Laguna y con sus pagos⁴³.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km./mm.	Anchura que les fue señalada en metros.	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De la Ciudad.	5.300	5	En la Cruz de la laguna.	En X José del Alamo.
De Arucas.	4.125	5.55	En el harrero del castaño.	la base de Arucas.
De los dos pagos.	5.300	al.	W N del pueblo.	calderas y pagos.
Del ciruelo.	4.125	5	En el harrero del castaño.	en el pueblo.
De los llanos	4.125	4.14	W N del pueblo.	el Lirio del Salto.

42 "Quiero hablar de Fargas. Para llegar hay que dejar la carretera e internarse por un camino de cabras, cuyo sólo aspecto da vértigo. Construido cerca de un barranco profundo, el llamado de la vírgen, que lo separa de Moya, ofrece una vegetación muy frondosa" (Verneau, R., 1982:166)

43 "CAMINOS El que dirige a la r. de las Palmas y cruza el puente mencionado, y los demás son comunes en un estado regular..." (Maldos, P., 1986:216).

– Valleseco:

Por Valleseco discurren dos caminos, el que viene desde la cumbre hasta Teror y el que por Valsendero enlaza en las Cuevas de Acero con Moya. Estos caminos son de herradura⁴⁴.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km./mm.	Anchura que les fue señalada m./centos.	PUNTO DONDE PRINCIPAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De la cumbre De Dragos.	3/300	4/11	en paso blanco en Cuevas de Acero	La Laguna al.

– Moya:

Cuenta con 5 caminos, y el principal es el de Los Dragos, que, con 5 metros de anchura, la comunica con la costa. Este camino conserva la importancia que, finalizada la Conquista, adquirió el núcleo de Moya. Los restantes caminos, aunque tienen un ancho de 4 metros, son fundamentalmente de herradura, y destacan los que comunican esta entidad con Guía por el Palmítal, con Azuaje y con Los Tilos⁴⁵.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km./mm.	Anchura que les fue señalada m./centos.	PUNTO DONDE PRINCIPAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De los Dragos	4/300	5	En el pueblo.	la costa del mar.
De Guía.	1/375	5/11	En el palmítal	el haziendo de Moya.
De la Palmítal	5/300	al.	En el pago del pago.	al desde San Andrés
De Santo Mateo.	5/300	al.	En la de la Monasterio	al de Azuaje
De los Tilos.	5/375	al.	En la ermita.	al de los rios.

44 "CAMINOS: los principales son el que desde la c. de las Palmas conduce a Teror, y variando un tanto la dirección del E. al O. pasa por Tejedo; el de Tregas al NE; y el de Moya al N. todos en bastante mal estado..." (Marluz, P., 1986:224).

45 "Los CAMINOS todos locales y de herradura están muy deteriorados... se halla SI. en terrenos ásperos y quebrado con muchas caídas, empuje de dos profundas y buenas barrancas..." (Marluz, P., 1986:149)

EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA RED DE CAMINOS...

- Telde:

Del municipio de Telde parten 4 caminos, uno en dirección al Sur de la isla, de 5 metros de ancho, que lo enlaza con Agüines, y tres caminos de herradura de 3 metros de latitud, que comunican con Valsequillo, El Cartizal y Media Fanega. Telde es el núcleo socioeconómico más importante del sector oriental de la isla; debido a ello sus comunicaciones terrestres, facilitadas por la suave pendiente, se conservan en un relativo buen estado, admitiendo un importante tráfico de carretas y carruajes⁴⁶.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km./mm	Anchura que les fue señalada m./cerros.	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De Agüines	8/200	5	En el barrio de los Llanos	el barrio de Aguana.
Del cerroal.	8/200	3/33	En la Cruz de Jem.	id.
De Valsequillo.	1/125	id.	Al poniente del pueblo	el barrio de Sábila de Indias.
Del Palmiz.	2/750	id.	id.	la media fanega.

- Ingenio:

Cuenta con 4 caminos vecinales, con un ancho entre 3 y 4 metros, que lo enlazan con Telde y Agüines por el camino

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km./mm	Anchura que les fue señalada m./cerros.	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De la cumbre.	3/900	4	En la orilla del mar.	la cañada.
Camino Real.	1/900	4	En el barrio de Guasadeque	el barrio del Draguillo.
De la cuesta de Paloma	2/800	3/33	id.	id.
Del Cande.	3/800	1/14	id.	id.

46 "CAMINOS: Los que se dirigen a las Palmas, Valsequillo, Ingenio, Agüines y Tapaña son regulares, debiendo su conservación a los propietarios de esta parte de la isla, y particularmente los de las Palmas y Tapaña son los mejores, en los cuales pueden transportar carruajes, apesar de estar abiertos en también de un terreno montañoso" (Madrós, P., 1986:201).

real, y con la cumbre por la caldera⁴⁷. Por lo general los caminos son de herradura.

– Valsequillo:

Desde Valsequillo salen 4 caminos que articulan las comunicaciones de la Caldera de Tenteniguada. Uno de ellos viene de Telde, y desde Tecén, pasando por la capital municipal, continúa hasta la Caldera de los Marteles en la cumbre. Los restantes se distribuyen por la Vega y lo enlazan con San Mateo⁴⁸.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud Km./min.	Anchura que les fue señalada por los socios.	PUNTO DONDE PRINCIPAL	PUNTO DONDE TERMINAN
De Valsequillo	5/500	5/33	en el barranco de la Barrera	En el llano de la vega de San Mateo.
De las Vegas	5/500	al.	en Terren	En la vega de La Tabera.
De entrecruzado	4/125	al.	en la plaza del pueblo.	el Recreo de Tenteniguada.
De la vega de los Morales	3/300	al.	en el llano de Arriba.	el camino real de las vegas.

– Agüimes:

En los 4 caminos de Agüimes domina el ancho de poco más de 4 metros. La latitud de los caminos se ve favorecida por las características del terreno, que no presenta obstáculos para su realización, pueden adoptar un ancho mayor. Destacan en este municipio los caminos que lo comunican con Tirajana por Temisas, con El Carrizal, y hacia el Sur con Arinaga. Agüimes sigue siendo el núcleo estructurador de las comunicaciones del Sudeste y de la entrada hacia el Sur de la isla.

47 Madoz sólo destaca uno de los caminos: "El CAMINO principal que da la vuelta a la mayor parte de la isla para poderse comunicar unos pueblos con otros, es de herradura y pasa por el centro de esta población" (Madoz, P., 1986:127).

48 "CAMINOS: hay uno llano y bien conservado que se dirige a la v. de Telde, y otro a Agua-mez..." (Madoz, P., 1986:222).

49 "Los CAMINOS son todos de pueblo a pueblo, llanos los de la costa, juncinales y escabrosos los restantes..." (Madoz, P., 1986:39).

EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA RED DE CAMINOS

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km./mm	Anchura que les fue señalada en metros	PUNTO DONDE PRINCIPAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De la Cruz	0,3	4-11	Norte del pueblo.	el barranco de hales.
De Temisas	2.700	id.	el pueblo.	sierra de Arizón
Del Carrizal	2.300	id.	el Sur del pueblo.	central
De Arriaga	4.200	id.	la cuesta de mariles.	Arriaga.

- Santa Lucía:

Comprende 4 caminos vecinales de herradura, con un ancho de unos 3 metros, que le ofrecen salida hacia Agüimes por Temisas y Los Cuchillos, y hacia Sardina por el camino del Barranco de Tirajana. En general, mantienen un lamentable estado⁵⁰.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km./mm	Anchura que les fue señalada en metros	PUNTO DONDE PRINCIPAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De la vecina de San Lúcar	1.900	5-75	En el barranco pegado	Arriaga de Temisas.
Del barranco de Tirajana	2.500	id.	En Sardina.	Rospe temisas
De Cuchillos	1.600	id.	En el barranco de hales.	Roscaja.
De la vecina de Adeje	2.175	id.	En Píndulos.	el Barranco de Tirajana

- San Bartolomé de Tirajana:

Al igual que toda la parte de sotavento de la isla, San Bartolomé sufre una patente incomunicación. Los caminos son to-

50 "Para salir del cráter de Tirajana hay que internarse en senderos tan difíciles como por el que hemos penetrado. Los caminos reales que conducen a Las Palmas sufren una gran desdicha, y lo mejor, para evitar accidentes, es confiarse a una bestia. Acostumbrados a estos senderos, avanza con toda clase de precauciones y, en general, no se caen, porque sienten muy bien que podría costarles la vida" (VETTERLI, R., 1982:189). "Yo había encargado que al bajar al cráter pasara de los Cuchillos me acercarían para pasarlo con mi hijo a pie, pero después de hacerlo me halijeron con uno muy satisfecho mis conductores. Podríamos haber depurado allí los huesos" (MILLARES TORRES, A., 1899:59).

dos de herradura, muy difíciles y estrechos, de 3 metros de ancho⁵⁴.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km/una	Anchura que les fue señalada en metros	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De barranco pegado	1:373	3/35	En el pueblo	En Rocmas Taha
De los Sicos	5:300	id.	En Juan Grande	En la Cumbre
De una palomita	5:300	id.	En Arganegui	En id.
De sepietas	1:373	id.	En agua leñate	En el pueblo

- Tejada:

Tejada cuenta con dos caminos de herradura, de 3 metros de ancho, que lo comunican con Artenara y San Mateo y con el Pinar de Pajonales. Como en la mayoría de los Ayuntamientos, su estado es penoso⁵⁵.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km/una	Anchura que les fue señalada en metros	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
Del pinar	4:000	3	En la plaza de la Parroquia	el pedáneo
De Artenara a S. Mateo	4:000	id.	id.	La Cruz de Tejada

51 "Para ir de Tejada a Tinjama hoy que escalar el terrible Roque Nublo, que no se puede hacer sino utilizando un número inculcable de zig zags. Se desciende después por pendientes muy empinadas hasta el barranco de Ayunta. Después de haber atravesado un cierto número de montañas se penetra en el valle de Tinjama por el Paso de la Plata. Existen muy malos pasos en este pasaje. En muchos sitios las montañas son tan verticales que, para aventurarse sobre ellas cuando ha llovido, hay que tener el pie muy sólido" (Vergara, R., 1982:186); "Tinjama desde de Las Palmas siete u ocho leguas, pero este viaje en para no tan difícil como un viaje á Escocia. Para llegar al valle se necesita atravesar una parte del camino en caballos malos del país, pues la carretera conduce en las primeras contrapendientes de la cumbre, siendo ese camino por, si cabe, que otros que cruzan la parte central y occidental de Isla..." (Millanes Torres, A., 1880:259)

52 "CAMINOS: hoy 2 caminos y de cuesta, de difícil subida, que conducen una á Artenara, y otro á Tinjama..." (Madoz, P., 1986:199).

- La Aldea:

La Aldea en el siglo XIX sigue manteniendo las deficientes vías de comunicación con el resto de la isla que la caracterizan desde épocas anteriores y que la sitúan en un reiterado aislamiento, a pesar del predominio de los caminos de 4 metros de ancho. Este dato puede resultar contradictorio ya que, al tratarse de medias, da la sensación de unas buenas vías, cuando la realidad apunta lo contrario⁵³. Estos caminos de heredad lo comunican con el Puerto, con Güigüí, con Inagua, con Mogán por Tasartico, y con Agaete y Artenara por Castañeta. La salida principal de los productos del fértil Valle de La Aldea seguirá siendo el puerto⁵⁴.

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km./min.	Anchura que les fue señalada m./ceros.	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De Castañeta.	5.500	4/11	la plaza.	corral blanco.
De la Inagua.	10.000	id.	En id.	la Inagua.
De Tasartico.	5.500	id.	En id.	tasartico.
De Güigüí.	10.000	id.	En id.	güigüí.
Del pueblo.	1.575	id.	En id.	la orilla del mar.

53 "Los CAMINOS hacia todos lados, excepto el del mar, son difíciles, formados por angostas tablillas de tierra molediza, poblada de pinos...". (Madoz, P., 1986:44); "El valle de La Aldea, situado en el extremo de uno de los barrancos más grandes de la isla, recibe toda el agua que desciende del inmenso cráter de Tejeda. Mide de cinco a seis kilómetros de longitud y su terreno es muy fértil, pero a pesar de todas esas ventajas sólo tiene una escasa población. Esto se debe, por así decirlo, a que está perdido al oeste de la isla, a 65 kilómetros de Las Palmas, y a que todos los caminos que conducen a este lugar son muy difíciles de recorrer, aunque es verdad que los canarios tienen muy buenos jumentos y un pie soldado. No es raro ver a un hombre de La Aldea ir a pie hasta Las Palmas en el mismo día y, a la mañana siguiente, volver a su casa sin parecer sentirse de este paseo" (Verneau, R., 1982:172).

54 Informe sobre el comercio de Las Palmas durante el año 1896: "Debido a la falta de ferrocarriles y al estado tan penoso de las carreteras en Gran Canaria, los productos de este particular barranco (se refiere al de la Aldea de San Nicolás) pasan por Santa Cruz de Tenerife con destino a Inglaterra, habiéndose cuenta de que resulta más cercano envolverlos por mar hasta allí (37 millas) que al puerto de Las Palmas (45 millas)" (Quintana Navarro, F., 1992:1495).

– Mogán:

Al igual que La Aldea, Mogán aparece apartado y mal comunicado con los restantes núcleos de la isla. Sólo posee tres caminos de herradura de 3 metros de ancho, que lo comunican con La Aldea por Veneguera y con el interior por la cumbre⁵⁵:

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km. ms.	Anchura que les fue señalada en centos.	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De la colata.	8.250	3	En el pie de la colata.	La depeñada Blanca.
De Veneguera.	8.250	al.	En el barrio de los pastos.	La Cruz de los abedules.
De sot.	13.720	al.	En el paso.	El Pinar de los Vegetales.

– Artenara:

Los caminos que se distribuyen en el municipio de Artenara son todos de herradura, con un ancho de 3 metros, y enlazan el núcleo del pueblo con sus pagos y con Tejeda⁵⁶, Acusa, Agaete y La Aldea. En general son caminos quebrados y peligrosos⁵⁷:

NOMBRE DE LOS CAMINOS	Longitud km. ms.	Anchura que les fue señalada en centos.	PUNTO DONDE PRINCIPIAN	PUNTO DONDE TERMINAN
De Escobedo.	3.000	3	Escobedo.	El barrio de la nueva arena.
De Juan Fernández.	2.000	al.	Juan Fernández.	El barrio de los abedules.
De Gatera.	1.375	al.	Abajo.	El barrio de los abedules.
De Acusa.	2.175	al.	Rapa Lucha.	Acusa.

55. *“Los CAMINOS locales y de herradura están sin mantener adecuadamente, arruinando desde este pueblo el que da la vuelta a casi toda la isla por el litoral”* (Machón, P., 1986:147).
56. *“De Artenara a Tejeda el camino se vuelve muy peligroso, hoy que desciende una cuesta que se extiende a lo largo de parajes profundos. El mismo paso en falso puede ser fatal”* (Vermeas, R., 1982:185).
57. *“Nos dirigimos al oeste (desde La Lechuzca en San Mateo) siguiendo el camino real que conduce a Artenara y, si no nos vemos por ningún paraje, llegaremos muy pronto a esta aldea, situada a 1.279 metros sobre el nivel del mar.”*



Foto 9. *Armonía*, 1893. (Fuente: Col. Canarias en el recuerdo. Canarias 7).

En total, la isla cuenta con 105 caminos vecinales registrados oficialmente, entre los que predominan los de herradura de entre 3 y 5 metros de ancho, y escasean los de más de 5 metros, localizados en su mayoría en Las Palmas.

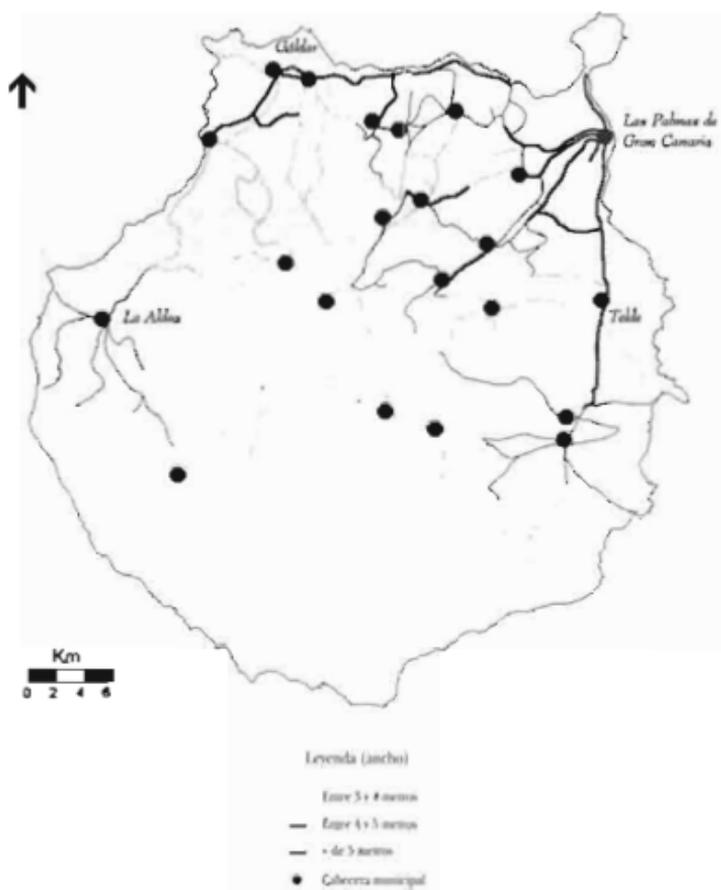


Figura 10. Red de caminos en el siglo XIX según el *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias* (1868).

Cuadro 4. *Relación de anchos de caminos por municipios*

	Entre 3 y 4 metros	Entre 4 y 5 metros	+ de 5 metros
Agate	5	0	1
Agüimes	0	4	0
La Aldea	0	5	0
Artenara	4	0	0
Arucas	3	1	1
Firgas	0	4	0
Gáldar	3	0	3
Guía	3	3	1
Ingenio	1	3	0
Las Palmas	0	0	7
Mogán	3	0	0
Moya	0	4	1
San Bartolomé	4	0	0
San Lorenzo	2	7	2
San Mateo	0	3	1
Santa Brígida	0	5	0
Santa Lucía	4	0	0
Tejeda	2	0	0
Telde	3	0	1
Teror	3	1	1
Valsequillo	4	0	0
Valleseco	0	2	0
Total de caminos	44	42	19

Fuente: Olive, P. de. (1865). Elaboración propia.

Mientras, los caminos principales, que coinciden con los ejes históricos que han estructurado la red desde el siglo XVI,

mantienen un ancho de 5 metros. Estas vías históricas, ya convertidas en carreteras en el siglo XIX, que desde Las Palmas parten hacia el Oeste por el Norte, hasta Gáldar, y hacia el Sur por el Este, hasta Telde, se prolongan en el Noroeste hacia Agaete, desde donde continúa el camino, ya de menor importancia, hasta La Aldea y posteriormente hasta Mogán. Desde Telde, siguiendo la continuación hasta Juan Grande, pasando por Agüimes, que ya se configura en el siglo anterior, se extiende el recorrido hasta enfazar con Maspalomas, con lo que se consigue prácticamente una circunvalación litoral a la isla. Desde los principales núcleos poblacionales por los que pasa este cordón viario costero salen numerosos caminos, siguiendo las entradas naturales hacia la medianía y cumbre, fundamentalmente los barrancos, comunicando los primeros con los caseríos y entidades menores del interior insular, y completando así el sistema. Destacan entre estas vías las siguientes: por el Norte y centro, las que conectan Las Palmas con la cumbre y Tejeda, por San Mateo y por Teror-Valleseco-Cruz de Tejeda; por el Oeste, el Camino de La Plata, que enlaza Gáldar con Cruz de Tejeda, Tejeda y Tirajana, y la ruta que une Agaete con Artenara; por el Este, los caminos que desde Telde parten hacia Santa Brígida y la cumbre, por Valsequillo y la Caldera de Tenteniguada. Además resalta el camino que desde Agüimes penetra hacia Tirajana por Temisas; por el Sur se interruan diversos caminos: desde Maspalomas hacia Tirajana, por Fataga y por Ayagaures, y desde Arguineguín hacia la cumbre por Soria y Cercados de Araña, y por Cortadores; por el Sudoeste se adentran caminos desde Mogán hacia la cumbre por Soria y por la rampa de Taurro, y desde La Aldea salen tres que lo comunican con Artenara, Tejeda y el Pinar de Inagua respectivamente. En este último se establecen una serie de caminos que enlazan con los caminos de Pajonales y Soria.

Aparte de estas rutas consolidadas desde el siglo anterior, todavía se acondicionan caminos; tal es el caso del Paso de la Plata. El Paso de la Plata destaca por su envergadura y situación

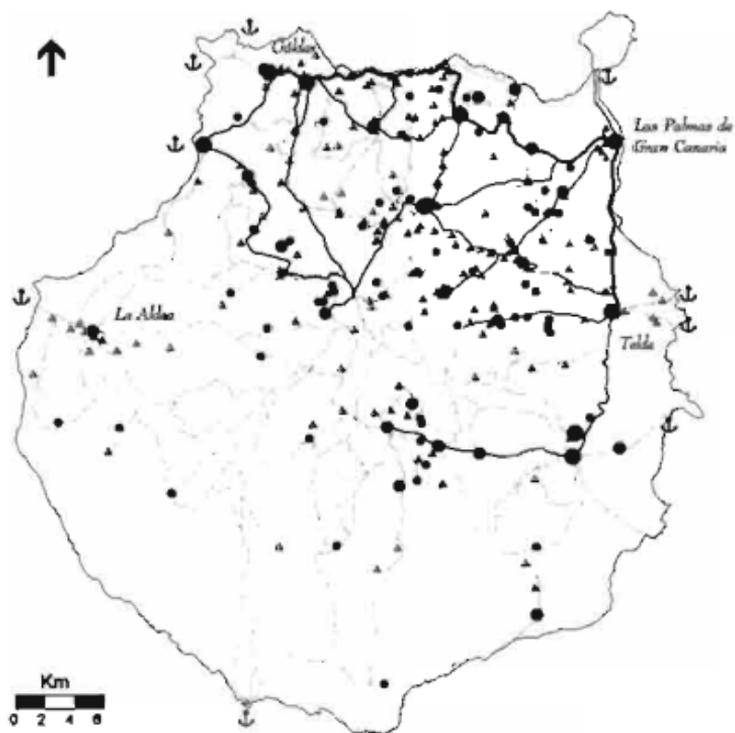
estratégica en el sector cumbreño. Su acondicionamiento supuso acortar el trazado tradicional que descendía a Ayacata y desde allí hasta la Degollada de La Plata, discurriendo por los Llanos de Pargana hasta la misma degollada.

También se abren caminos nuevos como el que unía Arucas con Quintanilla:

Abrir un camino en la ladera que llaman Quintanilla. Comienza en el extremo de la Hacienda perteneciente á los representantes de D. Domingo Guerra, contiguo al barranquillo que nombran del Tarahal á salir al pago de los Trapiches con dirección á la ciudad de Las Palmas, cruzando por este pueblo y facilitando la mejor comodidad de los transeuntes que de los pueblos del Norte como son los de Guía, Galdar, Agaete y aún los que de la isla de Tenerife saltan por la primera tierra que tengan que viajar para esa ciudad y de ahí para aquellos, especialmente en la estación del invierno en que el actual camino de la Costa se pone casi intransitable por su escabrosidad, teniendo así mismo que atravesar el barranco que nombran de Tenoya, en el cual por no haber puente ni calzada por aquel punto han sido muchas las víctimas de su corriente, cuando por la inversa, abierto que sea el nuevo camino pasarán los viajeros por el hermoso puente construído pero en un punto mucho más alto; por los caminos más llanos y pasando por este pueblo que colocado en el centro de la distancia que separa á las indicadas poblaciones.⁵⁸

En definitiva, se cuenta con un itinerario costero principal del que parten radialmente caminos de costa a cumbre, estableciéndose entre los núcleos que enlazan estas últimas vías comunicaciones transversales, completando un sistema más denso en el Norte y más abierto en el Sur, característica secular que mantiene a la isla desigualmente comunicada y que refleja el modelo de poblamiento.

58 "AHPLP"; Carpeta n.º 24, Caminos vecinales, legajo 1, expediente n.º 4. Sobre abrir un camino por Arucas y Quintanilla (7-2-1848). Sin foliar.



Legenda

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| ● Centro agrícola | ↓ Puerto |
| • Centro local | — Camino real |
| • Grupo poblacional | — Camino de segundo orden |
| • Barrio | — Camino de tercer orden |
| • Caserío | |

Figura 11. Red de caminos en el siglo XIX.

LEGISLACIÓN, GESTIÓN Y FINANCIACIÓN: USO Y ESTADO DE LOS CAMINOS

Estos aspectos resultan fundamentales, ya que son factores decisivos a la hora de hacer balance de las realizaciones efectuadas en la red de comunicaciones. De su correcto funcionamiento depende tanto la estructura de la red como el estado y dinámica de la misma.

Desde finales del siglo xv hasta las primeras décadas del siglo xx el estado de las vías de comunicación terrestres grancauarias era penoso. Los caminos no estuvieron sujetos a ninguna clase de racionalización, ni a organismos administrativos y técnicos capaces de analizar los problemas y planificar una red de comunicaciones, ni dispusieron de reparación y conservación permanente; teniendo en cuenta esto, sin una atención directa del Estado y sin una financiación regular, las iniciativas tomadas fueron siempre insuficientes. El estado de los caminos era deficiente y su construcción y conservación se demostraría como empresa sin solución. O. Stone refleja clara e irónicamente la disposición a la reparación de los caminos que se tenía a finales del siglo xix: *Un trabajador, a quien se le pidió que reparase un hoyo del camino que resultaba peligroso para los animales, respondió que dicho agujero había estado allí durante toda su vida y la de su padre, y ¡que lo que era bueno para sus antepasados era bueno para él!* (Stone, O., 1995:11-109).

En la época prehispánica el tráfico que había de darse entre los diversos núcleos aborígenes estaba en función de la economía agropastoril que se practicaba. De este modo, los mayores desplazamientos estaban justificados por la búsqueda de sectores de pasto donde llevar al ganado. Por otro lado, el intercambio de productos básicos entre pequeñas comunidades y las rutas asociadas a manifestaciones religiosas y lugares de culto completaban los usos principales de las sendas prehispánicas. En cuanto al estado de los caminos, debía tratarse de una red muy primitiva, adaptada al paso humano y del ganado, es decir, de veredas estrechas y serpenteantes. En general no se conocen intervenciones directas en los caminos, a excepción de escalones excavados en la roca, como en el caso del Roque Bentayga, o la utilización esporádica de piedras y maderas (Grau-Bassas, V., 1980a:8). En cualquier caso es destacable la calidad de las construcciones en piedra seca que realizan los *canarios*, por lo que al menos disponían de conocimientos para realizar acondicionamientos ligeros, lo que originó que algunos caminos prehispánicos relacionados con lugares de culto algo inaccesibles se conservaran hasta el siglo XIX (Grau-Bassas, V., 1980a:10).

Durante el siglo XVI la funcionalidad de una red de comunicaciones terrestres depende, además de factores económicos, político y administrativos que rigen su dinámica y gestión, del uso y de las características morfológicas de la misma; así, ancho, longitud, firme, obras realizadas y mantenimiento se convierten en hechos singulares que determinan en definitiva el estado de la red y su eficacia.

Con respecto a la etapa anterior, tanto el uso como el estado de los caminos sufre una conversión total. En primer lugar, los usos de los caminos se diversifican de gran forma: de este modo aparecen los caminos del azúcar (relacionados con los ingenios), los caminos del vino⁵⁹, los caminos foresta-

⁵⁹ Debido a la importancia que adquiere el cultivo de la vid tras la Conquista,

les⁶⁰, las sendas ganaderas, los relacionados con la nueva red de aprovechamiento del agua (acequias)⁶¹, los caminos harineros, los relacionados con los caleros, canteras⁶², puertos, salinas, incluso los cochineros⁶³. En general cada actividad ocasiona la

se construyen numerosos lugares para pisar la uva y bodegas para almacenar los caldos. Este cultivo se producía fundamentalmente en la Comarca del Guiniguada, Las Palmas, La Vega, La Angostura, El Lentiscal, La Caldera y en Telde, Arucas, Guía y Gáldar. Por lo tanto, los caminos utilizados para la producción y comercialización vinícola se desarrollan entre esas comarcas y los puertos de salida. Desde los campos de viñedos los racimos se trasladaban a los lugares en cestos y serones o a lomos de asnos y camellos. Y desde aquellos el mosto se trasladaba a las bodegas en recuas de animales contratados por el dueño de la explotación y los almocrebes. Como ejemplo de una de estas rutas, existen contratos en los que se celebran conciertos para trasladar el mosto desde Telde y el Dragonal hasta Las Palmas (Lobo Cabrera, M., 1993a:36-37).

- 60 Los lugares de extracción de maderas eran principalmente los pinares de Ayagaures, Santiago, Pajonales, Tamadaba y Chiberín, además de la Montaña de Doramas, El Lentiscal y el Laureal en Teror (Lobo Cabrera, M., 1993a).
- 61 *"El agua... Y en torno al agua los Herederos, los alcaldes de agua y los acequeros. Los alcaldes, elegidos cada seis meses, cuidaban con ayuda de los acequeros de las acequias, de las tornas, de los repartos, de las reparaciones, de la limpieza, de los castigos a los infractores... Las bestias no pueden entrar en ellas, ni los cerdos -sestear-, dice el legislador por revoltarse".* Como explica en el párrafo anterior F. Morales Padrón, en torno al aprovechamiento del agua se crea todo un sistema de gestión y gobierno que genera al mismo tiempo una red de caminos del agua. El continuo trasiego de los responsables de las reparaciones y limpieza de las acequias aseguraron el uso y mantenimiento de una red de senderos paralela de importancia. (Morales Padrón, F., 1974:26).
- 62 Las canteras se localizaban por casi toda la isla y los cantos eran transportados fundamentalmente a lomo de bestias o en carretas (Lobo Cabrera, M., 1993b:60).
- 63 Camino para puercos: *"Otros que los puercos no puedan andar en todo lo defendido de estos mojones que aquí yán declarados los quales voyan el primero desde una albarrada vieja que está encima de Vequeña que dicen de Porras que linda con tierras del Castillo y de ay atravesar el barranco del agua a dar al lomo de las tierras de Caporla y todo el lomo baxo del gumonal a dar a unas cuevas de ganado de la de Juan de Santiago e de ay el lomo abaxo a dar a los sylos al Lentiscal y de ay el camino que va a dar al yugo del licenciado de la Caba y de ay derecho al camyno que ha desta cabdal al puerto de las Galgas e de ay al dicho camyno arriba a la madera hasta las tierras del Gallego e de ay a dar entre las tierras del Gallego a las de Juan de Andujar e de ay el lomo abaxo a dar a unas cuevas que están en las tierras de Juan de Po e de ay*

construcción o adecuación de sendas que la favorecen, viéndose reflejada esa especialización en la morfología de los caminos (ancho, longitud, firme, etcétera).

El uso inicial de los caminos genera no pocos conflictos entre los usuarios que las Ordenanzas tratan asimismo de regular. Así, existe constancia de atropellos causados por carretas, especialmente de niños, que se intentan evitar obligando al carretero a que "*vaya delante della, guiando los bues a pie, i no encima, de manera que pueda bien ver que no haga daño, [...] y de pagar el daño de mas de la pena que mereciere por derecho*" (Peraza de Ayala, J., 1988:162).

Aparte de los cambios que genera el nuevo uso de los caminos, la introducción de medios de transporte que antes no se utilizaban en la isla da lugar a transformaciones inme-

a dar por la parte de abaxo de las tierras de Bragada a dar a las cascas del Cuallero e de ay a dar a las tierras de Portillo // a un corral a donde está un azabache por una albarrada de cantos que atraviesa las tierras del Portillo e Navárez a Comúnico de la Fuente a dar al barranco de Tenoya a los abrevaderos al molino de Pedro de Espe la vereda hasta el camayo de Gáldas y el dicho camayo adelante hasta el baxo aquillo del bañadero y esto se entiende que puedan andar hacia la banda de la mar guastando las dehesas e acequias y cañaverales e después estovieren debajo destes límites e pases puedan andar todo el año los otros límites e mojones sean desde el mojon primero que queda en la dicha albarrada que está declarada arriba encima de la Vegueta de Porras e de ay a dar al barranquillo abaxo a dar al barranco de Avila... e de ay travesar el dicho barranco por una londe de tierras de Ferrnando de Torres e de Deyos Afonso a dar al almogade y de ay a una vereda que vhe por las tierras de Cristóbal Ramírez a dar a las tierras del Espadero a dar a la Caldera a dar // al buend y a la tierra de Porras que son de Terete y por encima de las dichas tierras a dar al Parral de Juan de Troya e al Barranco del agua a dar a la buenta de Nuestra Señora y el camino adelante a los sylos de Terete lunde las tierras de Barça que van por las calaveras de Barça a dar a la fuente de los lavados y toda la dicha vereda hasta el camino que va de los engeus de Arucas a dar a la maldra del barranco de Virgas que es en la montaña e caman en toda la montaña de Doramas y esto se entiende que pueden andar todo el caño de estos límites hacia la sierra guardando todo lo que queda dentro destes límites que no entren en esta volada hasta el fin de junio e anden en ello hasta el día de San Miguel e no más porque puedan gozar de los castrosos con licencias de sus dueños guardando los pases que no hagan daño e que si los tomaren en los dichos pases los traygan al corral dello pueda tomar el dueño de los puerros lleve los otros y demás que pague el daño que fiziere" (Morales Padrón, F., 1974:130-131).

diatas en su morfología. Estos medios de transporte son principalmente los animales de carga o tiro (camellos, caballos, asnos, mulos y bueyes) y las carretas⁶⁴. Ello determina un primer cambio que afecta a los trazados y morfología: para adecuarse al paso de los animales o los carros, disminuyendo los grados de pendiente, se pavimentan los firmes mediante la técnica del empedrado y se aumenta el ancho de los caminos. En Gran Canaria en esta época no conocemos una normativa específica que rijan su latitud, pero para El Hierro se establecen dos tipos de caminos: los caminos reales y las serventías reales que debían tener un ancho de doce, y de diez pies⁶⁵ respectivamente (Peraza de Ayala, J., 1988:55), mientras que para la Isla de Tenerife el ancho de los caminos debía ser, al menos, el de una soga toledana⁶⁶.

En general, los animales eran utilizados como medio de transporte de mercancías en toda la isla, por lo que se crea una malla extensa de caminos de herradura adaptados a sus necesidades de locomoción⁶⁷. No ocurría lo mismo con las carretas, que tenían su círculo de acción muy limitado por los condicionantes físicos, de tal forma que los caminos aptos para ellas sólo se pudieron hacer en las vegas y llanos, sectores de menor pendiente. Así se cita el uso de las mismas en Las Palmas, desde aquí al Puerto de las Isletas, en la Vega de Arucas, Gáldar, Guía, Telde, además de en el Valle de Agaete y en la comarca de Agüimes. También son utilizadas en trayectos cor-

64 *"En 1531 el transporte se realizaba a base de carros, camellos, bestias y esclavos"* (Morales Padrón, F., 1974:25).

65 El pie equivale a 0,28 metros, por lo que resulta que los 12 pies son 3,36 metros y los 10, 2,8 metros. (Lobo Cabrera, M., 1989:68-70).

66 Medida equivalente a 8 varas, que vienen a ser la de 6,5 metros aproximadamente (Lobo Cabrera, M., 1989:67-68).

67 La piedra roma facilita el tránsito de las bestias herradas sobre todo en las cuestas, logrando mayor y mejor sujeción y estabilidad, sobre todo si van cargadas.

tos, desde los lances de las zonas de corte maderero hasta los ingenios, especialmente en el Monte Lentiscal y Montaña de Doramas. Como se aprecia, su uso se restringía preferentemente a una aureola costera del Norte y Este de la isla, vinculada a los centros de producción y donde el relieve permitía un paso adecuado, al oscilar las pendientes entre cero y cinco grados, a excepción lógica de las laderas de barrancos y montañas.

Los principales caminos –ejes históricos y caminos secundarios– se caracterizaban morfológicamente por un empedrado continuo y uniforme, una pendiente moderada y un ancho superior a tres metros, características que permitían el transporte de mercancías. Sobre esta red primaria se articulaban los otros caminos de carácter comarcal o local que, por las propias características del relieve presentaban un trazado más escabroso, que salvaba en ocasiones fuertes desniveles, y se encontraban parcialmente empedrados con el propósito de facilitar el tránsito de los animales de carga y labor en aquellos pasos de especial dificultad.

En cuanto a la legislación, gestión y financiación de las vías tras la conquista de las Islas, cabe señalar que los reyes mandan constituir para su gobierno órganos insulares –los Concejos– y suprainsulares –el Adelantamiento de las Islas de Canaria, la notaría mayor de las islas de la Gran Canaria, la escribanía y la alcaldía de sacas–. Los Concejos son, pues, los órganos político-territoriales a nivel insular. El Concejo de Gran Canaria se crea antes de finalizar la Conquista, en 1480 (Cullen del Castillo, P., 1947), con jurisdicción plena en toda la isla, a excepción del Señorío de Agüimes, con titularidad de la Cámara Episcopal desde 1486. En 1494 se concede el fuero de Gran Canaria, que confirma la creación de Concejo. Lo componían el gobernador o juez de residencia y sus colaboradores, los regidores, los personeros y los oficiales. A nivel local, la administración se completaba con los alcaldes y alguaciles “de la tierra”, nombrados por el gobernador en aquellos núcleos que

alcanzaban cierta importancia, pero no llegaban a constituir concejos propios (Aznar Vallejo, E., 1983). Entre las numerosas ocupaciones que corresponden tanto al Concejo como a los alcaldes destacan las del mantenimiento de los caminos existentes, debido a su carácter público, su mejora, y la apertura de nuevas sendas.

A diferencia de otras islas, donde las ordenanzas recogen títulos específicos sobre los caminos, las Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria (Morales Padrón, F., 1974) no lo hacen así, por lo que existe un gran desconocimiento sobre estos primeros decenios. Por ello se hace preciso acudir a la información relativa a dichas islas para tener una visión lo más aproximada posible⁶⁸. Pensamos que esta extrapolación es válida en

- 68 En este sentido transcribimos a continuación las referencias que sobre caminos se hacen en las Ordenanzas de Tenerife: "TITULO VIII: De los caminos, y calles

Para el uso y aprouchamiento de los vecinos, y ornato de la isla, las calles, y caminos es cosa que deve ser muy mirada, reparada, y conserbada, por tanto ordenamos que se tenga siempre mucha cuidado que esten bien reparados los caminos, y calles en la forma siguiente.

Que los caminos sean anchos

Primamente que todos los caminos sean tan anchos como una voga toledana, por lo menos, y los que estuviere mas angostos se ensanchen, pues el Concejo a tenido ordenanzas, i esta en posesión de lo hazer asi, y los dueños de las heredades se metan adentro cada uno por su parte, de manera que quede de anchura la dicha voga toledana, e que si el vecino de un lado fuere el que vbiere tomado el camino, aquel sea obligado a se meter adentro, y no el otro; y que la justicia les compela a ello luego sin dar lugar a dilaciones.

Que los caminos se aderecen

Vien que los caminos, que estuviere desbaratados, se reparen, i aderecen muy bien, quitando las piedras de donde conuenga, y haciendo calçadas en algunos lugares para llenar los huecos, de manera que se allane lo mejor que pudiere ser, y damde fuere necesario por la una parte, o por ambas, se hagan albarradas, y si se conuiniere en las cuestas se den mas bueltas, porque el camino venga mas llano, e se eche por otra parte todo a vista y parecer de la Justicia e Regimiento, para lo qual tomen personas que dello sepan.

Que no tapen los caminos

Otrosi que ninguna persona sea casada de tapar camino, ni senda publica, so pena de mil maravedis por el camino, y quinientos por la senda; y que dremben luego a

tanto que el entorno socioeconómico, político y cultural es similar para todo el Archipiélago.

Desde los primeros años fue preocupación de los Concejos insulares, en cuyas atribuciones estaba las de los cuidados de los caminos, la mejora y conservación de los mismos:

su esta la pared, o albarrada con que tapare el tal camino, o senda, e que desta tenga mucho cuidado la justicia, porque si lo olvidan quando lo quisieren vender es necesario traer pleito, porque los ocupadores alegan estar en posesion, y hacen otros cavales por donde los caminos se quedan ocupados.

Que no hagan huecos en los caminos

Otros que ninguna persona desbarate, ni heche pedreros, ni haga huecos, ni otro daño en los caminos ni calles, so pena de trescientos maravedis, i que se repare el daño a su costa.

Que no hagan pedrera en los caminos

Otros que quien hiziere cantera, tenga mucha cuidado de tapar, y hazer de manera que de noche ni de dia persona, ni bestia pueda caer al hueco de la cantera, so pena de mil maravedis, de mas de pagar el daño. Y que en ningún camino se pueda hacer, ni haga cantera, ni pedrera so la dicha pena doblada, de la qual la Justicia y Regimiento tenga mucho cuidado.

Que no pasen carretas por sobre los caños del agua

Vien que, por la parte que viene el agua a esta ciudad, ninguna persona sea osado de llevar carreta, porque no quiebre los caños, o los maltrate, so pena de quatrocientos maravedis, i de pagar el daño, y que el que viniere en parte donde la carreta viere de atascar para su casa, pase por la mas cercana travesía, y no lleve de largo de la calle so la dha pena.

Que cada vecino empobre su parte

Vien que, quando se desbararen las calzadas, que ya estan hechas, cada un vecino, segun lo que cupiere a su pertenencia, pague la costa del empobrar, a lo qual le conquehe la justicia.

Que el que llevara carreta vaya delante

Vien que por el deservido de los carreteros, a ocasion de tomar las carretas algunos vecinos debajo, ordenamos que el que llevara carreta vaya delante della, quando los huecos se por, i no encima, de manera que pueda bien ver que no haga daño, so pena de trescientos maravedis, y de pagar el daño, so pena de trescientos maravedis, y de pagar el daño de mas de la pena que mereciere por derecho.

Que los almocerres lleben sus bestias de cabesno

En 2 de agosto de 1566 años, ante el dicho escrivano se ovieron lo siguiente, fues de dos mil maravedis i treinta dias de prision y los almocerres, i otras persouas firmes por las calles atadas las bestias sendo delante con el cabesno en la mano so la dicha pena. (Pérraza de Ayala, J., 1988:161-163).

"Yten que los caminos, que estuieren desbaratados, se reparen, i aderesen mui bien, quitando las piedras de donde conuenga, y haciendo calzadas en algunos lugares para henchir los hoyos, de manera que se allane lo mejor que pudiere ser, y donde fuere necesario por una parte, o por ambas, se hagan albarradas, y se conuinere en las cuestas se den mas bueltas, porque el camino venga mas llano, e se eche por otra parte todo a uista y parecer de la Justicia e Regimiento, para lo qual tomen personas que dello sepan" (Peraza de Ayala, J., 1988:161)

Así se recoge la preocupación por impedir cerramientos, hoyos, escombreras, canteras y pedreras, y las usurpaciones que los propietarios colindantes a los mismos solían realizar para ampliar de este modo sus propiedades. De la misma manera fue preocupación permanente la de ampliar los anchos de los caminos para permitir el paso a un tiempo de *"dos Bestias de ida y vuelta"* (Peraza de Ayala, J., 1988:55).

Sin embargo, la realización de los caminos corría a cargo de los propios vecinos que debían, *"según lo que cupiere a su pertenencia"* (Peraza de Ayala, J., 1988:162), pagar a su costa la apertura de caminos y el empedrado en caso necesario. En relación a las zonas de corte de maderas, vinculadas a los ingenios, a través de contratos entre los dueños de los ingenios y los acarreadores o cortadores se obligaba a los beneficiarios, aparte de los pagos en metálico, a abrir los caminos. A continuación reproducimos uno de ellos en el que se recoge la apertura de un camino en 1552 entre los ingenios y la costa del Norte, en el que además adquieren relevancia las referencias a las disposiciones constructivas:

"Obligación que Juan Rodríguez, cortador, v.º, hare a Hernando de Padilla, v.º, de hacerle un camino, y a Damián de Azuaje también, para que puedan ir con sus recuas de sus ingenios a Fagalayraga y a las Tres Palmas, con estas condiciones:

1º. Comenzará a hacer el camino desde el barranquillo salado hasta el Calejondo, sobre el cercado de armas; rozará las zarzas y abrirá el camino hasta el barranco de moya.

2º. Lo hará lo más llano que pueda, de manera que venga en dos o tres vueltas hasta pasar el acequia sobre la choza, y hacer en la acequia una portezuela de piedras y madera.

3º. Desde la portezuela abrirá un camino que está empezado, el cual alargará hasta dar a ir a un palmito, y de allí dará una vuelta hasta venir a dar a unas peñas donde está la tosa bermeja y de allí volver con el camino hasta subir hasta Fuguluyuga a los caños nuevos de Pedro Acedo.

4º. Lo hará ancho con sus paredes bien hechas donde conviniere.

Por su trabajo le pagarán Padilla y Azuaje 30 doblas, Azuaje 15 y Padilla 5 (sic), de las cuales confiesa haber recibido 20; 5 de ellas se los ha de pagar Padilla cuando tenga hecha la mitad del camino. Comenzará a hacerlo a fines de este mes [agosto], y lo terminará en el mes de noviembre.- Ts. Rodrigo Alvarez de Ortega, Tomé de la Isla y Juan Rodríguez, vs.- Hernando de Padilla. Por no saber: Tomé de la Isla" (Lobo Cabrera, M., 1980:117-118).

En resumen, aunque el mantenimiento y la realización de caminos estaban legislados, estas disposiciones casi nunca se cumplieron en su totalidad, sobre todo en lo referido a los anchos, por lo que en general se caracterizaron por un mal estado de tránsito.

Entre los siglos XVII y XVIII se produce una transformación debida a la decadencia del modelo azucarero y a la expansión de los cultivos de cereales, además de la papa y el millo. En este sentido, se desarrolla una nueva red de caminos agrícolas que se une a los caminos ganaderos, forestales y demás, potenciando los que ya existen desde la época anterior. En el siglo XVIII el estado de conservación de la mayoría de los caminos es deficiente, y resultan frecuentes en la documentación disponi-

ble las referencias a su lamentable estado⁶⁹. Como señala G. Glass (1982:128):

Los principales caminos en estas islas están pavimentados con guijarros del mismo tipo que los de las calles de Londres. Hay pocos coches ligeros en la ciudad de Los Palmas, en Canaria; en Santa Cruz y en la ciudad de La Laguna, en Tenerife; pero los tienen más por ostentación que para usarlos, pues los caminos aquí son empinados y rocosos, y por tanto inadecuados para los carruajes: todos van tirados por mulas.

La situación en cuanto a los anchos, pavimento y medios de transporte no dista mucho de los tiempos precedentes -aunque sí se adelanta en el empedrado de los caminos de herradura-, confirmando de esa manera la penosa situación de las comunicaciones, que no superan el atraso secular.

Del siglo XVIII datan las primeras descripciones más o menos generales del estado y trazado de la red de caminos⁷⁰. Así, el Diario de la visita del Corregidor La Santa Ariza y Castilla a la Isla de Gran Canaria en 1764, escrito por el agustino fray Esteban de Acevedo en el otoño de 1764, narra el viaje que llevó a cabo la autoridad con la doble finalidad de cumplir el Gobernador el deber impuesto al cargo de recorrer toda su jurisdicción y la de realizar el encargo del Cabildo y la Real Audiencia de deslindar sus montes. El viaje comenzó el lunes

69 *"Las caminos públicos tan necesarios en un país volcánico y accidentado permanecían, al concluir el siglo XVIII, en el mismo estado en que el rudo pie del salvaje isleño los había trazado antes de la conquista. Ásperos y peligrosas sendas, serpenteando a la orilla de horribles precipicios; profundos barrancos que el agua interceptaba en los inviernos, ausencia total de todo carro que facilitara el cambio de productos; tal era, en general, el aspecto del país con relación a sus comunicaciones interiores"* (Millares Torres, A., 1977:IV-125).

70 Destacan las aportaciones realizadas por el Obispo Dávila (1737) en la obra *Constituciones, y nuevas adiciones Synodales del Obispado de Las Canarias* y el *Diario de la visita del Corregidor La Santa Ariza a Gran Canaria* (Rosa Olivera, L. de la, 1978:33-50).

17 de septiembre y finalizó el lunes 5 de noviembre de 1764. Fiel relato de lo acontecido, se nos describe el itinerario seguido por la mayoría de los pueblos de la isla, exceptuando aquellos que, por la lejanía o por la presencia inminente de las lluvias con la consiguiente intransitabilidad de los caminos, no pudo visitar. Casi constantemente se recuerda el mal estado de los caminos principales y el peligro que se corre por las numerosas sendas y veredas alternativas. Debido sobre todo al penoso estado de los senderos, a la abundante comitiva, y cómo no, también a los 71 años del Corregidor, no es de extrañar que tal visita se distinga con el nombre de expedición y dure casi dos meses. A continuación extractamos las referencias al trazado seguido por la comitiva oficial, que sirve para hacernos una idea de lo que suponía desplazarse por Gran Canaria en ese tiempo:

El lunes 17 de septiembre salieron de la ciudad de Las Palmas y llegaron el mismo día por la tarde a el lugar de San Lorenzo... y el día miércoles, después de haver oido missa, transitaron con la misma formalidad para el lugar de Arucas... A este lugar llegaron a oras de mediodía... por la mañana, después de oír misa, salieron de el para seguir la derrota assa la villa de Guía... baxnudo y dando buelta a la costa de la fraga, hasta hacer alto en la casa del Sarxento Maior Don Agustín Manrique, situada en la rivera del camino de Moya... y despedidos del Alcalde de Arucas y su primo, siguió la derrota assa la villa de Guía, subiendo el Sr. Corregidor a cavollo la fragosa y peligrosa Cuesta de Silva... incorporándose también a esta noble comitiva... en el pago de Tarazona, hasta llegar a la villa de Guía... por la mañana, digo por la tarde.... transitaron de dicha villa assa la de Gáldar, cuya distancia será de media legua mui corta,... se mandó fixar el respectivo edicto en el lugar de la Aldea... assi por lo inculto, áspero y peligroso del camino, como porque ninguno de sus antecesores lo transitaron, no pasó el Sr. Corregidor a visitarlo... No se omitió esta misma diligencia con los vecinus del lugar de

Agate... se fixó edicto en la puerta de la iglesia de Nuestra Señora de la Concepción... por la mañana, después de oír misa, salió el Sr. Corregidor con su comitiva... Y siguiendo la derrota asia el Leste llegaron a la cèlebre y digana de eterna memoria Montaña de Oramas... Y reconociendo sus linderos por la parte del Este Norte y Lesnordeste guiados por los naturales... caminando hacia el Leste llegaron alas Tornas de Guia... y crusando de allí hacia el Norte hicieron alto para comer en dicha montaña... después de haver comido y descansado... se siguió la derrota, asia el Sul, por medio de la montaña, hasta llegar a las cuevas que llaman de Jayme, aonde le fue preciso a el Sr. Corregidor vaxar a mas de media legua de camino, por ser todo veredas y fuga, propio de camino de cabras, mui a pique y en partes tan profundo que apenas con la vista se puede tocar el fondo. Con este penoso afán llegaron asta las Madres de Moia... En este tan ameno sitio sola estuvieron un quarto de ora largo... y atravesando la montaña por la parte del Nordeste llegaron a el Lugar de Moia, el qual linda con la misma montaña... por la mañana, después de oír misa, salió el Sr. Corregidor del lugar de Moia con parte de la comitiva a continuar y determinar el deslinde de la montaña... siguiendo la derrota por la parte del Sul, subiendo a las vueltas que llaman del Rapador, cuesta de exoesiva, fragosa y áspera manitud, así por lo peligroso de las sendas, como por el fornidable precipicio que su despeño amenasa, asta llegar al pago del Fontanal, haziendo alto en la casa del Lido.... Caminaron de allí asia la Hoya Morena, circulando la orilla de la montaña, hasta encubrir el pago de Balsendero, término de la jurisdicción de Teror y dando vuelta asia el Norueste se hizo el medio día en la mencionada casa... siguieron desde aquel sitio la derrota por la misma montaña asia el Leste, vaxando dicho señor a pie la bueltas y cuesta del Ropador, por los malos y peligrosos pasos que contiene... Llegando al pié de esta cuesta se encontraron con el Alcalde del lugar de Fargas... y con este penoso afán las siete de la noche a el lugar... por la mañana despues de oír misa, se siguió la derrota asia el lugar de Teror... habiendo llegado a las a once de la mañann a la casa del mismo

Alcalde... por la tarde... siguieron la derrota asía el lugar de la Vega... con parte de la comitiva, por el camino llamado de los Arbojales y la otra parte por la fragosa cursta intitulada de Falcón, asta incorporarse con la otra parte de la comitiva en la Joya de la Caldera a donde llegó a unirse hasta conducirlos a la Vega el Alcalde del lugar... el que por no tener casa donde hospedar a toda la tropa, los recibió en la casa de doña Francisca Conde, situ en el pago llamado Vega de Arriba, a lo que llegavan con media ora de la noche... En este día se fixó edicto de visita en la puerta de la hermita de Nuestra Señora del Madroñal, por razón de estar disperso y distante el vezindario... Fixase también el edicto en la puerta principal de la iglesia de Señora Santa Brígida... Desde este lugar se despacharon los edictos para los de Texeda, Artenara y Tivaxana, los que fixaron en sus respectivas iglesias... Y después de puestos lo edictos en cada uno de estos tres lugares, concurrieron a este de la Vega a ser visitados los Alcaldes de los tres lugares... A estos lugares no pasó el Sr. Corregidor a visitarlos, así por haver comenzado a llover estando en el lugar de la Vega y estar próximo el invierno, como por lo remoto, basto e intransitable de sus sendas y vrredas... por la mañana... después de haver tomado un desente desaiuno... siguieron la derrota asía la ciudad de Telde, atravesando por el monte Lentiscal astu llegar a hacer alto al medio día en la casa contigua a la célebre hermito de la devota y milagrosa Imagen de Maria Santísima de la Concepción con el título de Ginámar, propia denominación de aquel pago... A oras de las tres de la tarde... continuando la derrota, llegaron a oras de las quatro de la tarde a la ciudad de Telde, la qual dista un quarto de legua del mencionado pago de Ginámar... Terminose en esta ciudad de Telde la visita de la Isla... después de oir misa, siguieron la derrota asía el monte Lantiscal, por rumpir el mandato así de la Real Audiencia y de la Ciudad, a cuio pedimento se an hecho los deslindes, a fin de segreggar y separar lo que diferentes personas an husurpado a los Rejos haveres. Para este fin tenin el mayordomo de propios preparada en el pago de la Mntanza la cusa... en la que estuvieron siete dias, en los que se deslindó la mi-

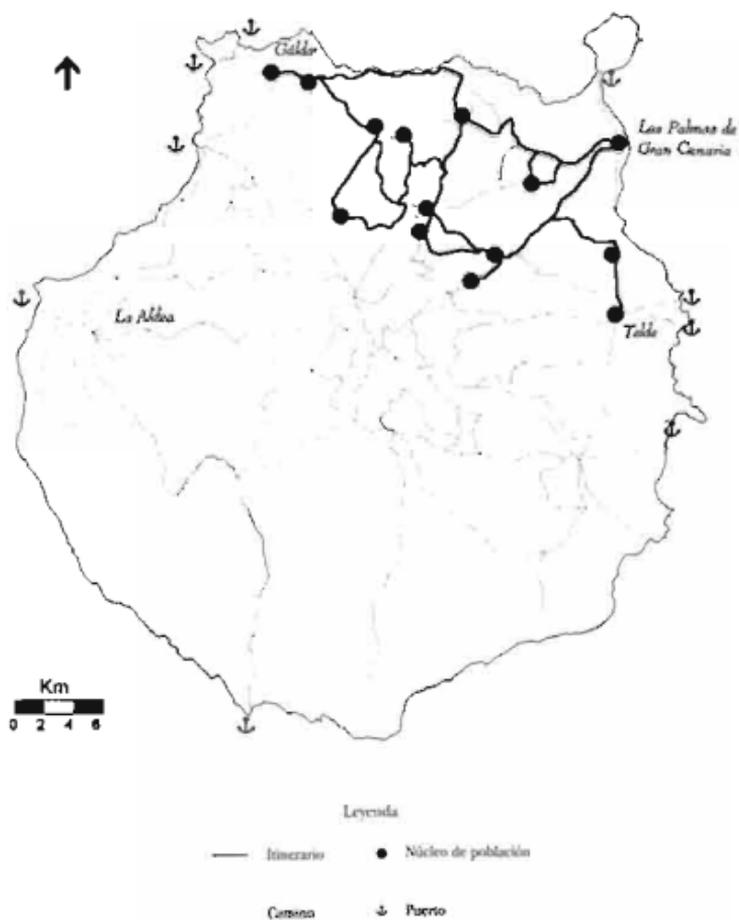


Figura 12. *Itinerario de la visita del Corregidor La Santa Ariza y Castilla (1764)*

lad del monte por la parte del Este, Nordeste y el domingo once, a oras de las tres de la tarde, siguieron la derrota, atravesando el monte asia el oestenoeste, asta llegar a la casa de los RR. PP. del Colxio de la Compañia de Jhs., la que está situada en la entrada del lugar de la Vega y la afrecieron al mayordomo de propios para que asistieran en ella... asta finalizar el deslinde del monte, el qual se continuó por la parte del Oeste y Sur y Sureste, el qual se finalizó el sábado, diez y siete del que corre. Este es, Señor, un breve diseño de lo que V.S. a practicado y a suscedido en la expedición de esta rexia visita de la Isla de Gran Canaria (Rosa Olivera, L. de la, 1978:33-50).

Aunque a nivel estatal el siglo XVIII supone el inicio de las primeras y más serias manifestaciones legislativas, debido al mal estado de los caminos, no es difícil apreciar que la gestión y financiación de los caminos en Gran Canaria no era en ningún caso efectiva. En realidad, se sigue la tónica de los siglos anteriores: las mínimas actuaciones que se realizan en los caminos son por iniciativa de los propios vecinos, y es el uso el único causante del mantenimiento de la red.

En el siglo XIX, al configurarse el territorio insular como un espacio eminentemente rural, a pesar de su vocación exterior, los caminos van a seguir conservando los principales usos que se marcan desde los siglos anteriores. Predominan los caminos rurales, asociados a numerosas serventías de paso, aunque se conservan importantes rutas de ganado y caminos menores al servicio de la explotación de los escasos recursos que ofrecen los montes.

A pesar de cuatro siglos de explotación de la isla, el estado de las comunicaciones es lamentable. Como señala R. Verneau:

...los viajes no son fáciles en un país tan accidentado. Constantemente, hay que subir pendientes escarpadas, descender al fondo de precipicios y comenzar nuevas ascensiones... En un tiempo más o menos próximo se podrá visitar una parte del archipiélago sin recurrir esos horribles senderos, decorados con el nombre un



Foto 10. *La Montaña de Dommas. Bro. de los Tilos.* (Fuente: Miller, B., 1994:61).

poco pretencioso de caminos ruales... yendo por ellos se corre el riesgo de romperse el cuello, y que cualquiera se puede sentir contento cuando no se rompe sino una pierna, tal y como le sucedió a la señora Verneau... (Verneau, R., 1982:105).

La mayoría de los caminos son aptos únicamente para el tránsito de las caballerías, y hasta 1864 sólo permite el paso de diligencias la carretera de Las Palmas a Telde, aunque después de esta fecha se construyen Las Palmas-Arucas (1875), Las Palmas-San Mateo (1877), Arucas-Guía (1885), Telde-Agüimes y

Guía-Agaete (Alzola González, J. M., 1968). Y sólo a fines de siglo es posible el tráfico de automóviles en las carreteras que, saliendo de Las Palmas, comunican con La Isleta, Gáldar, San Mateo y Agüimes.

En 1885 Olivia Stone, infatigable viajera inglesa, describe su peregrinar por las siete islas y sus caminos. El estado de los mismos no siempre es bueno y de su relato escapan adjetivos que aluden en la mayoría de los casos a su peligrosidad. En Gran Canaria hace referencia a la incomunicación entre los pueblos de la isla, señalando que *...los hombres parecen disfrutar conversando con otras personas ajenas al transcurso de sus vidas y están muy interesadas en nuestras descripciones de otras partes de su propia isla, que desconocen hasta tal punto que podríamos estar hablando de un país lejano...* (Stone, O., 1995:II-101), aunque *...al menos esta isla se está civilizando rápidamente gracias a las carreteras...* (Stone, O., 1995:II-119). Así describe las carreteras de la isla:

Existen tres clases de carreteras, llamadas de primera, segunda y tercera clase. Creo que no hay ninguna de primera en el archipiélago desde luego, en Gran Canaria no la hay. La diferencia está en el ancho; las de segunda clase tienen diez metros de ancho y las de tercera, ocho metros. Las carreteras que van a Agaete y al Puerto de la Luz, desde Las Palmas, son de segunda clase, mientras que la que ahora recorremos (se refiere a la que va de Las Palmas a Telde) y las que van a San Mateo y Teror son de tercera clase. Es curioso avanzar por estos caminos y cruzarse solamente con algunas, muy pocas, personas, ya sea a pie o a caballo. Rara vez se ve algún carruaje, excepto cerca de Las Palmas, y las carreteras son totalmente desconocidas. Las ventajas de las carreteras son tan recientes que la gente no sabe aún cómo utilizarlas, y siguen viéndose los caballos de carga, completamente cargados, caminando de los mercados... (Stone, O., 1995:II-162).

De esta forma llegan las comunicaciones terrestres al final de la centuria sumidas en el retraso, aunque, en el transcurso de

este siglo, se llevan a cabo escasas pero evidentes mejoras que son consecuencia de una preocupación mayor por el mantenimiento de los caminos. Así se realizan obras de restauración de algunas vías, siempre ligadas a intereses económicos y no directamente sociales, lo que determina que se primen algunos itinerarios respecto a otros, en los que las actuaciones se limitan a un ligero acondicionamiento. Los Ayuntamientos, debido a que los caminos, por la propia forma de construcción, siempre han estado sujetos a los destrozos que las adversas condiciones climáticas pueden causar en un medio tan agreste como el grancañario, convirtiéndose en «...auténticos barrizales en invierno y en polvorientas durante el verano...» (Suárez Grimón, V., 1992:39), se ven obligados a llevar a cabo las mejoras en los mismos con carácter anual. Los pasos que los Ayuntamientos seguían para llevar a cabo las obras eran similares en todos ellos, diferenciándose únicamente en la disponibilidad de capitales y recursos. Suárez Grimón (1992:39) explica dicho proceso en el caso de Teror:

El Ayuntamiento nombraba una comisión para cada camino formada por uno o dos miembros de la corporación y por varios vecinos apercibidos en las inmediaciones del camino a reparar. Cuando los concejales o regidores por sus ocupaciones no podían acudir a presecar y vigilar las obras que se estaban realizando se procedía al nombramiento de un «sobrestante como encargado del trabajo que hacían los peones y vecinos en el camino» (A.M.T. Libro de Actas nº 1, Sesión de 29 de Mayo de 1839). A partir de 1846 la comisión encargada de velar por el reparo de los caminos es sustituida por una Junta de caminos integrada por el alcalde, el síndico y dos vecinos, atribuyéndosele la facultad de proponer las composiciones que juzgase convenientes, la formación de planos, presupuesto de gastos y demás relativo a dicho ramo. La composición la llevaban a cabo los propios vecinos mediante la convocatoria pública hecha en domingo y en la que se señalaba a cada vecino los días que debía acudir a trabajar. Como quiera que muchos no acuden al trabajo, se

vuelve a recurrir al sistema de multas en cuyo importe se pagaban los peones sustitutos. La cantidad exigida variaba, pero normalmente se cobraban dos reales de plata a los que tenían bestia o que podían tenerla por ser pudientes y un real a los de inferior clase...

Aparte de los Ayuntamientos existían algunas iniciativas particulares a favor de las mejoras de algunos caminos; tal es el caso de la mejora del camino del Sur debido a la voluntad de los hacendados vecinos de las localidades del sector⁷¹. Sin embargo, las mejoras se llevan a cabo de una forma lenta, en función de la poca disponibilidad de recursos; así lo ponen de manifiesto las referencias que sobre este ramo hacen los sucesivos informes consulares británicos entre 1856 y 1875:

– Informe General del Sr. Murray, 1856: *"En Gran Canaria también progresan las obras del muelle en Las Palmas, la capital, y de la carretera que atraviesa la isla"* (Quintana Navarro, F., 1992:1-13).

– Informe del Cónsul Sr. Grattan, 1863: *"Se están construyendo nuevas carreteras, y reparando y mejorando viejos caminos de tierra en todas las islas con una actividad digna de alabanza"* (Quintana Navarro, F., 1992:1-28).

– Informe del Cónsul Sr. Grattan, 1865: *"La construcción de carreteras y todas las otras obras del Gobierno se han suspendido últimamente alegando la escasez de recursos"* (Quintana Navarro, F., 1992:1-57).

– Informe del Cónsul Sr. Grattan, 1867: *"Las obras públicas en estas islas, consistentes en carreteras y puertos, se han encontrado casi paralizadas durante el año, argumentándose que es por falta de fondos"* (Quintana Navarro, F., 1992:1-64).

71 "... gracias a los esfuerzos de los propietarios que tienen finca en Telde y en las haciendas del S., con especialidad al actual conde de Vega Grande que últimamente lo ha compuesto con el objeto de poder ir en carruaje hasta su magnífica hacienda de Juan Grande." (Madoz, P., 1986:168).

- Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1869: "*Las obras públicas están prácticamente paradas*" (Quintana Navarro, F., 1992:1-78)

- Informe del Cónsul Sr. Grattan, 1872: "*Se suspendieron las obras públicas en las carreteras y en los puertos por falta de fondos*" (Quintana Navarro, F., 1992:1-133)

- Informe del Cónsul Sr. Grattan, 1873: "*...las obras públicas están casi paralizadas, ya que los fondos han sido destinados a sofocar la sedición y proseguir la guerra civil*" (Quintana Navarro, F., 1992:1-162).

- Informe del Vicecónsul Wetherell sobre el comercio de la isla de Gran Canaria, 1875: las mejoras "*hnn consistido prácticamente en plantar espacios abiertos con arbustos y flores; sin duda es una mejora, pero esta precisamente no era de vital necesidad, teniendo en cuenta el mal estado de la economía local, los duros impuestos y el mal estado de las carreteras.*" (Quintana Navarro, F., 1992:1-186).

Como se observa, en diecinueve años no se aprecian adelantos notables en las principales vías de comunicación interior. Carreteras y caminos continúan desatendidos, lo que influye notablemente, como ponen de manifiesto los informes británicos, en el escaso desarrollo de la economía local.

En una economía de mercado claramente vinculada al comercio exterior, los caminos son importantes medios de fomento de la producción. Esta idea inspiró una legislación en busca de ese objetivo, pero que chocaba frontalmente con la falta de recursos económicos, que invitaba más a la desidia que a una intervención efectiva en los senderos. Lo mismo ocurre con la gestión de las instituciones públicas, que sin duda tenían buenos deseos. En cuanto a la financiación, la mayor parte de los dineros que se destinaban al sector provenían de las arcas municipales a través de lo recaudado por sus arbitrios ordinarios o por las prestaciones personales. En cualquier caso, las cantidades eran ínfimas para el trabajo que se debía acometer. Este cúmulo de circunstancias favorece el penoso estado de la red.

Durante la primera mitad de siglo se realizan numerosos intentos legislativos en materia de caminos vecinales, pero no es hasta la Ley de 28 de abril de 1849 cuando se regula su construcción, conservación y mejora. Estas tareas están a cargo de los pueblos interesados, auxiliados si es necesario por las Diputaciones provinciales. Los Ayuntamientos votarán la prestación personal para atender las obras que se pretendan, si el mismo no dispone de recursos ordinarios para llevarlas a cabo. Además, se declaran los caminos vecinales de utilidad pública a efectos de expropiación forzosa en caso de necesidad; el Jefe Político será la figura encargada de resolver sobre la clasificación, dirección y anchura de los caminos vecinales, que en ningún caso superarán los 18 pies de Burgos, entre 5 y 6 metros, y los ingenieros de caminos quedarán encargados de la dirección de las obras (García Ortega, P., 1982).

La preocupación por el cumplimiento de estas disposiciones se refleja en un escrito que el director de la Dependencia de Caminos dirige a los Ayuntamientos:

Para que las medidas adoptadas ya por mi autoridad y en las que en lo sucesivo estime oportuno adoptar referentes a la construcción, conservación y mejora de los caminos de esta Isla, produzcan los favorables resultados que está demandando la conveniencia pública, y que, en cumplimiento de un deber sagrado me he propuesto durante el tiempo que el Gobierno de S.M. me conserve al frente de este Distrito Civil, se hace preciso establecer un sistema uniforme de conducta que permita la coexistencia de los trabajos en todas las localidades, sin entorpecerse entre sí, y que no entorpezca tampoco la inspección momentánea que sobre cada uno estos resuelto a ejercer. En virtud de lo referido, y a fin de proporcionar también a las autoridades locales lo mismo que a los Ayuntamientos un elemento compensado de sus nobles desvelos en obsequio de la causa pública, vengo a recordar las siguientes disposiciones: 1.º. Se creará inmediatamente después de recibida esta comunicación en cada uno de los Distritos municipales de la Isla, una comisión inspectora de caminos vecinales, designados por esta jefa-

tura, cuyos nombres aparecen en la nota que acompaño. Uno de estos vocales hará de Secretario, y no pudiendo ninguno de ellos lo será el Ayuntamiento.

2º. Los Ayuntamientos pasarán desde luego a las comisiones inspectoras esta copia debidamente autorizada del padrón para la prestación y otra de los rectificaciones que sobre el mismo se hayan de hacer o hicieran en tiempos que marca la ley.

3º. Igualmente pasarán cada ocho días a las comisiones, notas autorizadas en forma de cantidades que se hayan recaudado en dicho concepto, del n.º de prestaciones personales, y de los gastos que en el propio periodo se hubiesen verificada.

4º. Permitirán por última a las comisiones, cuantas noticias les reclamen estas, referentes al trazado de las mismas, y a los que se hubieren concebido para su conservación.

5º. Las Comisiones se reunirán siempre que el interés del servicio lo reclame, previa la precisa convocatoria y presidencia del Alcalde, pero nunca dejarán pasar sin verificarlo una semana.

6º. Una vez constituidas y teniendo a la vista todos los datos de que queda hecha mención, será de la incumbencia de las comisiones inspectoras:

1º. Formar y remitir quincenalmente a esta Jefatura un estado en que se halla comprendido la clase de trabajos practicados en los quince últimos días, el espacio de terreno que ha ganado cada vía, los peones empleados, con distinción de los que sean o no retribuidos y por último las sumas recaudadas e invertidas en los quince días con expresión de conceptos.

Y 2º. Proponer a esta superior Dependencia; lo mismo que a las municipalidades, bien sea espontáneamente, o bien por medio de los informes que se les reclamasen, todo aquello que conceptuen conveniente en favor del servicio de que se trata, y gestionar en fin sobre cuanto pueda conducir a la más pronta ejecución de las mejoras que están llamadas a impulsarse por medio del celo y de las luces de sus individuos.

Las disposiciones anteriores en nada coartarán o entorpecerán las atribuciones que por las leyes e instrucciones vigentes correspondan a los Ayuntamientos, toda vez que las comisiones, en su cali-

dad de inspectoras y consultoras, lejos de poder servir de obstáculo serán, como ya se ha dicho, un elemento cooperador de los buenos deseos que animan a dichos cuerpos, al mismo tiempo que un nuevo auxiliar de las medidas que emanan de esta Dependencia de mi cargo. Los Alcaldes comunicarán de oficio sus nombramientos a las personas que comprende la adjunta relación, y los señalarán así mismo el día de la constitución de las respectivas comisiones.⁷²

Como se observa en la legislación de la época, los Ayuntamientos cargan con la realización de los trabajos más importantes de los caminos, encontrándose con numerosas dificultades para llevarlas a cabo, fundamentalmente por las penurias económicas que padecen. La prestación se realiza bien en metálico o acudiendo personalmente al trabajo. En el Ayuntamiento de Las Palmas en 1864 se seguía el siguiente procedimiento: para realizar el padrón municipal de contribuciones, el Alcalde procedía a pasar a cada vecino las papeletas que conenga el número de días de trabajo que deben prestar por persona y por cada uno de los miembros o criados de su familia, el número de días que deben por sus carros o carretas y demás carruajes, el que debe por los animales de carga, de tiro o silla, y el importe de todos estos jornales en dinero según las tarifas de la conversión. Se comunica además que a los 15 días de recibir las papeletas las habían de devolver, expresando la forma de satisfacer la prestación, en dinero o personalmente, entendiéndose que si se pasaba la fecha prefijada de la opinión aquella será exigible en dinero⁷³. En general, los vecinos no pagan las prestaciones en metálico, aunque sí personalmente, o se aduce ser pobre, ausencia, exceso de edad, ser menor de edad, ausentarse por las Américas o fallecimiento⁷⁴. De todas formas el sistema de recaudación era tan lento que la mayor parte de la

72 "AHPLP": Carpeta n.º 24, Caminos vecinales, legajo n.º 1, expediente n.º 2. *Sobre composición de caminos vecinales en general*, 1847. Sin foliar.

73 "AHPLP": Carpeta n.º 24, Caminos vecinales, legajo n.º 1, expediente n.º 28. *Sobre trabajos en los caminos en el año 1865*, 1864. Sin foliar.

composición de los caminos que se proponía desde el Ayuntamiento capitalino no se realizaba, o tardaba varios años en ejecutarse. En el resto de los municipios de la isla la mayor parte de estos trámites no se llevaban a cabo.

Por último, como parte de incidencias que acontecían en los caminos, destacan las distintas apropiaciones que se realizaban de este "espacio público", legales, pidiendo permiso a la Municipalidad⁷⁵, o ilegales, como por ejemplo poner cercas disminuyendo el ancho del camino⁷⁶, o depositar en el camino piedras, estiércol, escombros y otros materiales, además de deramar agua, quitar la tierra del firme o construir edificaciones sin el debido alineamiento⁷⁷.

En definitiva, en una isla falta de capitales, con obstáculos geográficos importantes, y un atraso económico general, el papel del transporte habría de ser fundamental, pero no se llegaba a estimular la construcción de vías. Se realizaban medidas sueltas, sin afectar a un plan global, y tenían su reflejo en la carencia de financiación, el desinterés por la naturaleza de la red y en la falta de agentes facultativos.

-
- 74 *"Tanto en los barrios como en los Párgos [de Las Palomas] jamás estos caminos han pagado en metálico y si personalmente y que tan solo algunos que atea en el de Teñira, lo ha efectuado"* ("AHPLP": Carpeta n.º 24, Caminos Vecinales, legajo n.º 2, expediente n.º 31. *Cuenta de la mudación por provisión conal en el año 1863*). Sin foliar.
- 75 Un vecino del barrio de Muezagán pide que, tras haber construido una casa *"junto al camino público antiguo por donde pasaba la gran cañal Sur de esta Isla con dirección a esa Ciudad, y habiéndola hecho espacio desfogó que se hizo la carretera ninguna persona pasaba por él"*, se le permita comprar parte del camino o dar el pase a los vecinos que utilizan aquel camino por otra parte de la propiedad. Se le autoriza a abrir una nueva servidumbre o camino en el límite de su finca. ("AHPLP": Carpeta n.º 24, Caminos vecinales, legajo n.º 3, expediente n.º 44. *Sobre construir una parcela en el camino cañal de Muezagán*, 29/8-1890). Sin foliar.
- 76 "AHPLP": Carpeta n.º 24, Caminos vecinales, legajo n.º 1, expediente n.º 13. *Sobre compraventa del camino de la Vega de Santa Berjilde*, 7.1.1837. Sin foliar.
- 77 "AHPLP": Carpeta n.º 24, Caminos vecinales, legajo n.º 2, expediente n.º 22. *Sobre corregir el abuso de estrechar los Caminos de Teñira y Monte Leantical con lizas, piedras y otros materiales*. Sin foliar.

MEDIOS DE TRANSPORTE

La diferencial geográfica, la extensión y naturaleza de la red viaria, la oferta y demanda de animales y por último el avance tecnológico en los medios de transporte rodados, definen tanto la disponibilidad como el medio de transporte a emplear. En general la isla no gozó a lo largo del período de tiempo estudiado de unos medios de transporte de personas y mercancías desarrollados, contribuyendo esto al retraso económico general y al tradicional aislamiento del interior.

Los pobladores prehispánicos no tenían animales de carga y desconocían la rueda, por lo que la utilización de éstas tiene su origen en la llegada de los castellanos a finales del siglo xv. La red de caminos, por tanto, estaba concebida para ser utilizada a pie. Desde este período hasta las primeras décadas del siglo xix los medios de transporte de personas y mercancías eran *"las bestias, la corsa y la silla de manos"* (Alzola González, J. M., 1968:49). Este atraso está fuertemente condicionado por la abrupta orografía, y el lento pero firme caminar de los animales fue durante aquellos cuatro siglos el medio de transporte más utilizado.

El animal preferido era el asno o burro, que Viera y Clavijo elogia como *"la más segura y la más cómoda cabalgadura en terrenos tan agrios como los de nuestras islas"* (Viera y Clavijo, J. de, 1982b:52). El burro era uno de los animales más útiles, sobre

todo porque en la isla "hay más veredas que caminos" (Grau-Bassas, V., 1980b:67). Tenían apenas 1 metro de altura y resultaban muy fuertes y vivos. Comían muy poco y resistían mucho la fatiga. Eran muy ágiles y seguros, además de muy obedientes (Grau-Bassas, V., 1980). Podían llevar cargas de aproximadamente unos 70 kilogramos.

Además del burro se utilizaba el caballo, predominantemente de "raza bárbara". Aguantaba bien la fatiga, se alimentaba poco y soportaba grandes jornadas de camino. Era el animal que en Canarias recibía el peor trato: "aquí al caballo no se le hacen más caricias que con el látigo y la espuela, y cuando su genio lo resiste, se mete entre varas de un asbete y se le ahuyenta el lomo hasta descoyuntarlo" (Grau-Bassas, V., 1980b:68) o, en ocasiones, "para dar ánimo" a los animales se "les sopla en los huecos de la nariz un vaso de ron" (Verneau, R., 1982:165). Era de baja talla y se utilizaba para cargar y como animal de tiro; en menor medida se le

necesitaba como animal de silla. El mulo también era utilizado como bestia de carga, destacando por su fuerza (Grau-Bassas, V., 1980b:67). Estos animales soportaban cargas de entre 80 y 136 kilogramos.

El Dromedario. "carruaje viviente" que decía Viera (1982b:98) por su capacidad de transportar grandes y pesadas cargas, se importaba de África tras la Conquista. Eran muy útiles y se empleaban como bestias de silla, como animales de carga y para el arrastre.

Los bueyes también se



Foto 11. (Fuente: Col. Canarias en el recuerdo. Canarias 7).

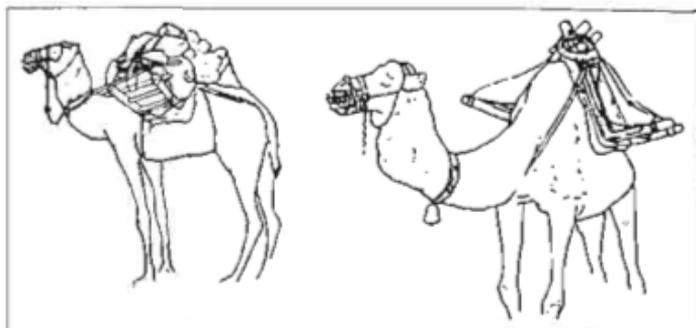


Figura 14. *El dromedario, llamado camello en las islas.* (Fuente: ALEICAN, Tomo I, lámina 65).

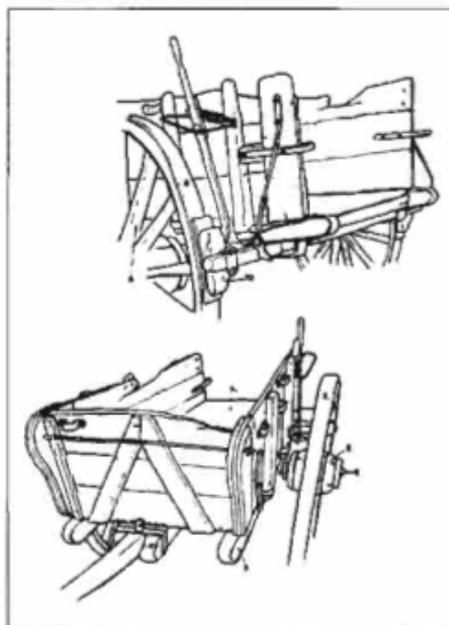


Figura 15. *Carros.* (Fuente: ALEICAN, Tomo I, lámina 133).

utilizaban sobre todo en la labranza, para tirar de las carretas o para arrastrar las corsas, por lo que resultaban muy beneficiosos.

Los carros y carretas, además de las bestias, también se encuentran, aunque preferentemente en sectores costeros, únicos lugares llanos de la isla. Para el desplazamiento de las gentes pudientes la silla de mano fue uno de los medios de transporte que se utilizaron. Sin excesivos lujos,



Figura 16. Silla de manos del siglo XVIII en la que era trasladada a Las Palmas la imagen de la Virgen Del Pino. (Fuente: Alzola González, J.M., 1968:57).

estas sillas eran más motivo de ostentación que un objeto de uso rutinario, excepto en la ciudad, ya fuera por la incomodidad de realizar trayectos largos, su lentitud o el gran esfuerzo que debían hacer los "sufridos *pedanpinos*" es aquellos desplazamientos (Alzola González, J. M., 1968:59).

Ya en el siglo XVIII, Alzola cuenta que un obispo trajo su coche a nuestra ciudad "quizá para dar vueltas y más vueltas a la plaza de Santa Ana" ya que no habían caminos aptos para tales modernidades (Alzola González, J. M., 1968:66). Comenta otra anécdota, relacionada con este transporte, sobre otro eclesiástico que en un viaje a Telde, ante la falta de camino por donde desplazar su coche, hizo que lo llevaran en barco hasta el pueblo sureño (Alzola González, J. M., 1968:66).

Pero es finalizando ya el siglo XIX cuando el uso, casi restringido a la ciudad de Las Palmas, de birlochos, tartanas, ca-



Figura 17. *Diversos tipos de transporte.*

rruajes, charavanes, carros, carretas, carretelas, ómnibus, en cierta medida se generaliza, aunque su número no era muy abundante. Tampoco es de extrañar que escaseasen si comparamos la situación de Las Palmas con respecto al Madrid de mediados de siglo XIX en el que "si le ocurría a usted hacer un viaje... era forzoso recorrer todo Madrid, preguntando de posada en posada por un medio de transporte" (Larra, M. J., 1981:309). Éstos se restringían a coches

de cocheras, galeras, carromatos, tartanas y mulos (Larra, M. J. de, 1981:309). Aparece el coche en Las Palmas, y también son los hombres de la iglesia quienes primero lo utilizan, aunque algunas personalidades de la época convertían las visitas en carruajes a sus tierras en auténticos espectáculos públicos. En la década de los 60 del siglo XIX sólo dos coches rodaban por Las Palmas, el del Obispo y el del Conde de la Vega Grande (Alzola González, J. M., 1968:65-71).

LA REALIZACIÓN TÉCNICA DE LOS CAMINOS: ELEMENTOS CONSTRUCTIVOS, HERRAMIENTAS Y MATERIALES

En Gran Canaria, surcada por numerosos caminos, los problemas económicos, sociales y los impuestos por el medio físico hacen que la ingeniería caminera vaya con enorme retraso respecto a la peninsular. El enérgico relieve de la isla se suma al gran número de condicionantes que ocasionan este atraso, y tiene consecuencias evidentes en la organización del territorio. El obstáculo montañoso opuso a la construcción de caminos claras dificultades que se sumaron a las insuficiencias técnicas de la sociedad tradicional.

La excesiva compartimentación que ofrece el relieve gran-canario afecta de forma importante a la disposición de los caminos, tanto en su longitud como en su pendiente. El trazado radial de la red de barrancos, aunque entorpece las comunicaciones paralelas al litoral, excepto en los Llanos del Este, favorece las longitudinales, y encontramos así numerosos senderos de costa a cumbre. Los lomos, rampas, mesas o tabladas, generalmente superficies llanas que conforman los interfluvios, favorecen el tránsito, no así las vertientes o laderas de fuerte pendiente, que obligan a los caminos a discurrir en un continuo zig-zag, originando los temidos "reventones" o cuestas de pronunciada subida. En los riscos o escarpes labrados en paredes rocosas de gran altura, si es posible seguir alguna senda, ésta se instala normalmente sobre los "andenes", pequeños salientes

en las paredes, a veces de menos de un metro de ancho, que nos hablan de las dificultades que el relieve a veces impone a las comunicaciones. En este territorio dominado por grandes barrancos, interfluvios y laderas destacan los pasos naturales o degolladas, que constituyen pódicos de obligado tránsito entre las distintas comarcas. Tienen relevancia a nivel insular la de Cruz de Tejeda o la de La Plata. Todo ello ha influido sobremanera en la forma de construir, adecuar y mantener la red insular de caminos.

Pero a pesar de su accidentada orografía, en Gran Canaria las distancias a recorrer son relativamente cortas, y era frecuente en el pasado *ver a un hombre de La Aldea ir a pie hasta Las Palmas en el mismo día y, a la mañana siguiente, volver a su casa sin parecer resentirse de este paseo* (Verncau, R., 1982:172). Por esto no se crea una red medianamente importante de infraestructuras de apoyo a los caminos, tales como centros de hospedaje y descanso para el caminante y los animales. Aunque eran muy importantes las cruces y las fuentes o pequeños nacientes, unidos a los trazados de los caminos, que eran lugares de referencia, descanso, reunión o paso obligado como hitos significativos.

La historia caminera comienza con las innumerables sendas y veredas que la población prehispánica trazó sobre la agreste orografía. La red de caminos se limitaba a senderos angostos que serpenteaban en el territorio al servicio de su economía agrícola y ganadera. No se tiene conocimiento de la utilización de ningún tipo de afirmado, por lo que todos los caminos debían ser de tierra, exceptuando, claro está, aquellos que se desarrollaban sobre roca o picones y, en lugares de difícil acceso se construían caminos utilizando "*pedras y maderos*".

78 Grau-Bassas deja constancia de ello en su obra *Tiempo de exploración y descubrimientos y localidades de la Gran Canaria (1886-88)* al referirse a un camino en Tijajona (Grau-Bassas, 1980:8).

La piedra seca constituía la base fundamental para la construcción de los muros y, como Grau-Bassas destaca en una excursión que realizara en 1886 al almogarén de Santa Lucía, poseían también diferentes técnicas constructivas que les solucionaban problemas de acceso a sus bien protegidos lugares de culto o de almacenamiento de alimentos y bienes:

...los [caminos] q. conducen de lo bajo á lo alto de este almogarén pasando por las cuevas, son varios y se observan solo por el lado de poniente. Estan habilmente marcados, si bien estan muy destruidos; demuestran que se subia facilmente á lo alto, operacion que hoy es bastante arriesgada [...] Los constructores se iban utilizando de la configuración de las rocas p^a su construcción, poniendo piedras y pavetes allí donde la roca era deficiente. Este sistema de caminos lo he observado, aunq. en vestigios, en las cuevas más inaccesibles, de modo q. hacian fácil el acceso á sitios q. hoy nos son completamente inaccesibles (Grau-Bassas, V., 1980a:10).



Foto 12. Almogarén de la Montaña de Touro.

El territorio debió estar surcado por multitud de veredas o sendas que, en general, al carecer de un ancho homogéneo, se confunden con el terrazgo que atraviesan, y únicamente la existencia de pasos naturales concentra su recorrido, lo que puede hacer suponer algunos trazados.

Con la llegada de los castellanos se aprovechan inicialmente las vías existentes o se crean algunas nuevas en función de las estrategias militares o de la explotación de los recursos naturales, introduciendo, como es lógico, las técnicas imperantes en la Península, que en esos momentos ya no siguen las pautas romanas. Como ya se ha dicho, a fines del siglo xv, a pesar de ser época de expansión del reino, los adelantos en materia constructiva de vías de comunicación son mínimos y los esfuerzos se dedican a otras intenciones. Esta evolución se limitó a acondicionar los caminos aborígenes ante las nuevas necesidades de transporte (bestias de carga y carros) y a abrir nuevas vías de acuerdo con la política de repartimientos de tierras y aguas que se efectuó tras la conquista de la Isla. Como novedad constructiva, se introduce el uso del empertrado en el afirmado de los caminos y se produce una mayor profusión de muros de piedra.

En definitiva, los hombres utilizan el relieve que la naturaleza les brinda, pero siempre en consonancia de los imperativos de quienes construyen la red. Por ello, existen épocas en las que el ritmo de realizaciones viarias y de las variaciones de los intercambios es muy lento, mientras en otras etapas los progresos son muy rápidos. Lo importante es el acceso social a esa red viaria y lo que cuesta utilizarla. Un mayor dominio del medio implicaría un mayor incremento de la interdependencia, pero en esto la naturaleza no marca las actuaciones sino las decisiones de la historia y de la política señalan la evolución de los sistemas de comunicaciones.

DESCRIPCIÓN DE LAS TÉCNICAS Y ELEMENTOS CONSTRUCTIVOS

Las técnicas constructivas de sencilla ejecución son las más comunes en la realización de los caminos. Se pueden distinguir, entre las obras propias del acondicionamiento del firme, las destinadas a solucionar los problemas ocasionados por la escorrentía y las obras de contención de los taludes de los senderos.

Entre las primeras destacan, por un lado, aquellas en las que el camino aparece sobreelevado respecto al sustrato. Esto ocurre, por ejemplo, en el Camino de La Plata, que constituye la obra caminera de mayor importancia y envergadura conservada, en la que, sobre la roca desnuda, se apoya un sendero levantado con paredes de piedra laterales, que oscilan entre uno y tres metros de altura, entre las cuales se dispone un relleno de tierra y piedras coronado a ras de los muros con un empedrado. El objetivo que persigue este notable esfuerzo constructivo es el de disminuir la pendiente y crear un trazado que



Foto 13. Detalle de muro de piedra seca y empedrado sobre roca. Paso de La Plata.

implique un menor esfuerzo a las personas y animales de carga que lo frecuentan. La importancia estratégica del camino justifica y decide este tipo de intervención, que de todas formas resulta poco común.

Por otro lado, resulta el empedrado, técnica más utilizada en el acondicionamiento de los firnes. Éste se realizaba excavando un hoyo para cada piedra; primero en el perímetro de la zona a empedrar y maestras transversales, y luego para la zona interior, procurando dejar el empedrado regularmente enra-



Foto 14. Trazado zigzagueante salvando la pendiente. Paso de La Plata.

sado en el terreno para facilitar el paso de las bestias herradas. Si el empedrado se realizaba en pendiente, y para evitar que ésta fuera excesiva e interrumpiera el normal discurrir por el mismo, se disponían peldaños separados unos metros entre sí. Estos peldaños también podían aparecer aislados, es decir, no relacionados con empedrado, cumpliendo las mismas funciones que los anteriores. En ocasiones las juntas existentes entre piedras se rellenaban con tierra, permitiendo de este modo la compactación del empedrado al mismo tiempo que se posibilita el libre paso del agua entre las mismas, aminorando así el efecto negativo que aquella producía si la superficie del camino no procurase la infiltración. El descenso al Barranco de la Virgen por el camino de las Vueltas de Acero se convierte en un espectacular ejemplo de este tipo de soluciones, aportando empedrados en un buen estado de conservación, así como la utilización de peldaños a lo largo de todo su recorrido.

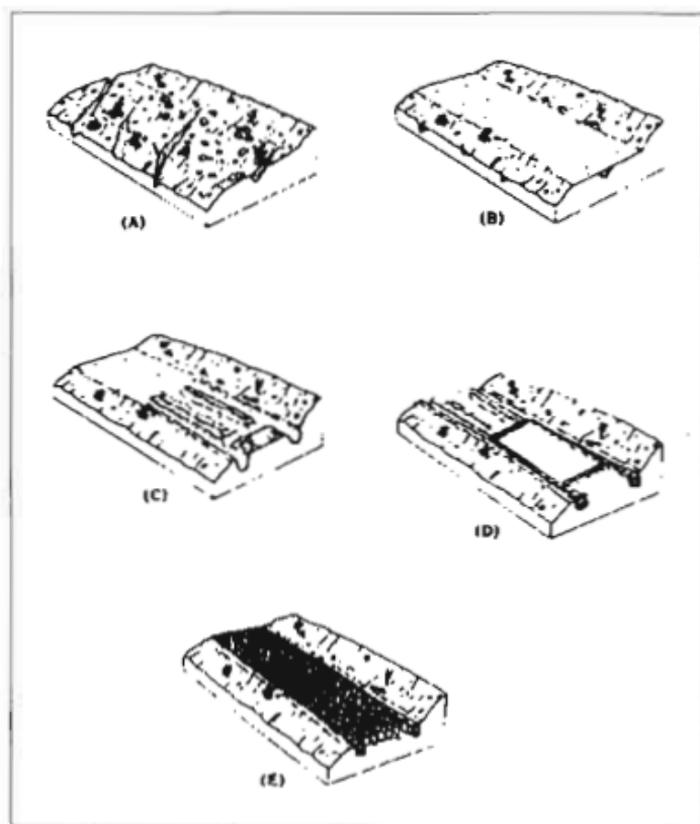


Figura 18. El empedrado se realizaba tras acondicionar el terreno (A y B), y excavando un hoyo para cada piedra; primero en el perímetro de la zona a empedrar y en las muestras transversales (C), y posteriormente en el espacio interior (D y E). (Dibujos de J. F. Almeida Morales, tomado de Santana Santana, A. y Moreno Medina, C., 1994).

Además se realizan otra serie de actuaciones de acondicionamiento del firme, como ilustra un documento del 4 de junio de 1864, en el que la Alcaldía pedánea de Tafira informa



Foto 15. Empedrado con dos maestras laterales y varias transversales. Camino de la Plata.



Foto 16. Empedrado con una maestra lateral sujetando el borde del camino. Camino de Las Vueltas de Acero, Moya.

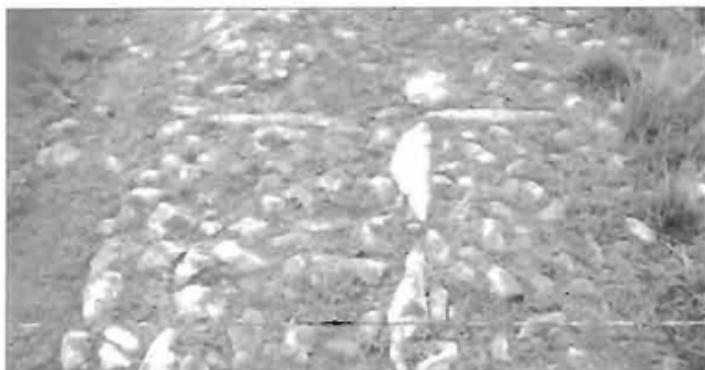


Foto 17. Empedrado con dos maestras laterales y una central paralela a las mismas y varias maestras transversales. Camino de San Lorenzo a Teror.

sobre el mal estado del camino "Cuesta de la Calzada" y señala que se debe *"examinar el camino y proponerse detalladamente las composiciones indispensables para quedar en buen estado de servicio"*. El resultado de esta propuesta es la visita del mismo Alcalde pedáneo y del Municipal caminero (son las personas que deben estar al frente de los trabajos), y se decide que *"las obras que el camino necesita no son de gran consideración. Desmontar un pequeño trozo, desorribar algunos pedazos de tosca no muy grandes, hacer algún pequeño pedazo de pared y empedrado porque de no las lluvias lo destruirían en razón al desnivel de la rasante. El empedrado lo hay en el mismo camino de piedra cortada muy propia para aquella obra"*.⁷⁹

Para solventar los problemas que la escorrentía puede ocasionar en los caminos se ejecuta un segundo tipo de obras, denominadas canalizaciones, consistentes en realizar pequeños badenes en el trazado en aquellas zonas de paso de agua. Dentro de éstas, se diferencian en primer lugar la longitudinal, pequeño surco a modo de cuneta para dirigir la escorrentía orientándola paralelamente al sendero. En algunas ocasiones se aprovecha esta canalización del agua de lluvia para llevar la misma hacia algún lugar en la que sea posible su almacenamiento; en tal caso, si la canalización cruza el camino y el caudal es importante, se construyen pequeñas tajeas o alcantarillas.

En segundo lugar destacan las transversales, que cumplen la función de evacuar el agua en aquellos sitios como barrancos o barranqueras, donde ésta puede horadar el camino destruyéndolo. Dentro de ésta aparece una clase de aliviadero de la escorrentía denominado "macho", consistente en un alineamiento transversal de piedras similar al peldaño, que sobresale del firme unos quince centímetros. Numerosos pueden ser los ejemplos de caminos en los que se advierta el uso

79 AHPLP: Carpeta n.º 24, Caminos Vecinales, legajo n.º 2, expediente 32. 1865, 1869. *Sobre estado de dinero, materiales y otros para los trabajos en caminos vecinales durante el año 1865 y el siguiente.* Sit. Iofiar.

de canalizaciones, pero es en el Norte insular, sobre todo, donde se aprecian con más frecuencia, debido a que se registran mayores precipitaciones, y también se acude a estas soluciones para canalizar y aprovechar el líquido elemento. Caminos como el de Santa Brígida a Teror, el de La Caldera de los Marteles a Valsequillo o el de La Cumbre a la Hoya del Gamonal ofrecen muchas oportunidades de apreciar este tipo de soluciones técnicas.



Foto 18. Las canalizaciones tienen como función principal evacuar el agua de escorrentía con el fin de que no destruya el firme de los caminos. Camino de Las Vueltas de Acero, Moya.

El tercer tipo de obras son las de contención del camino o, lo que es lo mismo, los muros. Éstos se habilitan tanto para sostener taludes sobre el camino como debajo de él, para impedir corrimientos del propio firme. La técnica constructiva consiste en excavar un hoyo en lo que será la base del mismo para, más adelante, levantar propiamente la pared con piedras de mayor tamaño en la parte frontal, mientras que en la parte interior se colocan piedras de menores dimensiones. A veces se construyen también muros junto a los caminos sólo con el fin de delimitarlos, por ejemplo entre fincas, entre pequeñas parcelas o en lugares donde es difícil reconocerlos. La manera y habilidad en la construcción de muros es destacada por O. Stone cuando comenta que *"los construyen con grandes piedras y sin argamasa, incluso cuando alcanzan una gran altura. La raza actual de canarios parece haber heredado de sus antepasados el arte de construir estos muros y lo hacen maravillosamente"* (Stone, O., 1995:II-285). Con la misma finalidad, en al-

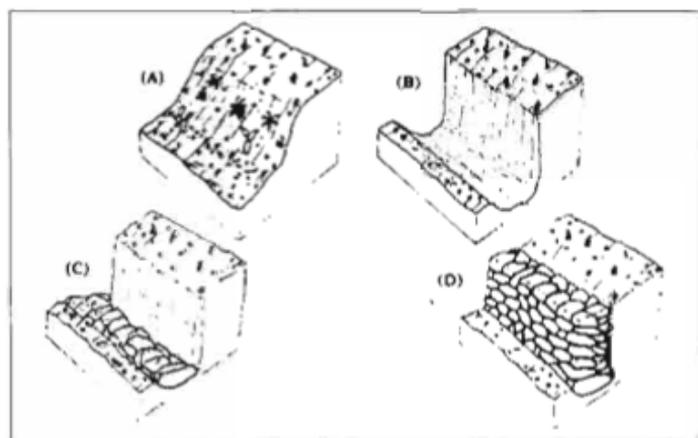


Figura 19. Técnica constructiva de los muros. (Dibujos de J. F. Almeida Morales, tomado de Santana Santana, A. y Moreno Medina, C., 1994).

gunos senderos se utilizaron mojones o majanos, que no son más que señales permanentes que se ponían para fijar los linderos o para indicar direcciones. Se construyen formando simples y pequeños apilamientos de piedras, o por tres piedras verticales clavadas en el suelo, una central y dos laterales. Amontonar piedras al borde de los caminos es la forma más sencilla de señalar un camino o una linde.

Por último, otro tipo de construcciones que se conservan en la actualidad, aunque muy esporádicamente asociados a los caminos, son puentecillos y portadas, estas últimas, lugares por donde se podían acceder a los campos.

En cuanto a obras de fábrica de importancia vinculadas a los caminos, construcciones diferentes a las explanaciones que se ejecutan en una vía de comunicación, cabe destacar la presencia de algunos puentes. Siempre dentro o en las cercanías de los grandes pueblos, únicos lugares donde resulta rentable su establecimiento en función del servicio que prestan, los puentes aparecen con asiduidad asociados a las primeras ca-

rreteras, es decir, a finales del siglo XIX y principios del actual. La ciudad de Las Palmas conoció la presencia de puentes que cruzaban el Barranco de Guiniguada uniendo el barrio de Vegueta con el de Triana desde el siglo XVI hasta el presente siglo. Las grandes lluvias destruyeron "más de una docena" que se construyeron, tanto de madera como de piedra (Herrera Piqué, A., 1984:121-123)⁸⁰. También destaca el puente de siete ojos construido en la entrada de la ciudad de Telde en torno a 1866. Además de este tipo de construcciones, las alcantarillas o tajcas también son obras de fábrica, pero éstas siempre estuvieron asociadas, sobre todo, a las calles de los pueblos.

HERRAMIENTAS

Los instrumentos y materiales utilizados en la construcción de los caminos, dado el bajo nivel técnico de los mismos,

80 A. Herrera Piqué relata la historia de los diversos puentes de la ciudad de Las Palmas señalando que: *"El medio de comunicación de ambos barrios [Vegueta y Triana] era el puente sobre el Guiniguada, que conoció diversas vicisitudes a lo largo de la historia de la ciudad determinadas por las grandes avenidas de agua que bajaban hasta el mar por el barranco. En diferentes épocas las grandes caudales de agua destruyeron muchos puentes, hasta el punto de que puede afirmarse que, entre el siglo XVI y finales del XVII [...] la ciudad tenía su puente a principios del XVI y en los años treinta de ese siglo se promovió la construcción de uno nuevo. En 1581 una impetuosa avenida del Guiniguada arrastró hasta el mar un puente de sillería. Para sustituirlo el Gobernador Benavides encargó la construcción de otro nuevo, también de piedra de un solo ojo [...] Comenzados el segundo decenio del XVII la ciudad estaba empeñada en construir un puente de madera... y en los años setenta de ese mismo siglo se construyó otro puente de piedra... [que fue destruido por las avenidas del barranco] Otro puente quedó destruido por las aguas el 26 de enero de 1717, siendo reparado los años siguientes. En la década de los sesenta de este siglo XVIII se hizo un nuevo puente..."* que también fue arrastrado por las aguas en enero de 1766. Se construyó otro nuevo, esta vez de madera, que siguió el mismo destino que los anteriores en marzo de 1793. En 1815, se finalizó el Puente de Verdugo, que se hizo de sillería y de tres ojos con contrafuertes en sus pilares que resistió las embestidas del agua del barranco tras las lluvias, pero sucumbió ante la nueva planificación urbanística de la ciudad, ya en el presente siglo, al cubrirse el barranco con la vía de salida hacia el centro de la isla (Herrera Piqué, A., 1984:121-123).



Foto 19, *Puente de Verdugo*, finales del siglo XIX. (Foto cedida por Ezequiel Guerra de la Torre).

no son específicos, sino una aplicación de diversos utensilios agrícolas que se empleaban para facilitar las labores constructivas. A finales del siglo XIX Grau-Bassas señala que *"la industria actual [1885-1888] del pueblo canario, si tal puede llamarse, se reduce a construir rudimentariamente los objetos de indispensable necesidad que el comercio aún no ha importado"* (Grau-Bassas, V., 1980b:31).

En lo que se refiere a los senderos anteriores a la Conquista, es de suponer que las herramientas utilizadas debieron ser útiles líticos de basalto u obsidiana en las escasas obras que en materia de caminos realizaban, como por ejemplo para excavar los peñaños en roca, de los que quedan buenos vestigios.

No podemos referirnos con exactitud a las herramientas empleadas en los primeros siglos, aunque sí se dispone de relaciones más o menos completas de los distintos útiles empleados a lo largo del siglo XIX, ya que aparecen enumerados en los documentos presupuestarios de la época. En un escrito dirigido al Ayuntamiento de Las Palmas del 28 de julio de 1857, el alcalde

pedáneo de Tafira señala que "para no perder tiempo en dar principio a la composición y mejora del camino que baja a La Cabrada" considera que "es de absoluta necesidad tener todas las herramientas indispensables, como son, seis picos, un martillo, seis cuñas, dos barras, una parihuela y una dorena de cestas; lo que desde luego pongo en su conocimiento para que por mi parte no cause ningún perjuicio la detención que pueda haber en la conducción de las expresadas herramientas" ya que, según informa, "en este vecindario no se encuentran más que azadas y alguna otra barra"⁸¹. Se observa la precariedad del instrumental para la realización de las prácticas de mantenimiento en los caminos, así como la escasa disposición de las mismas que tienen los vecinos encargados de los trabajos. También a finales de este siglo Grau-Bassas clasifica y describe los diversos útiles utilizados en la labranza de los que destaca que son "instrumentos primitivos" (Grau-Bassas, V., 1980b:38). A continuación se describen brevemente los útiles citados en diversas fuentes, clasificándolos en función de su uso.

Azadas: eran de hierro, de figura de pala con agujero en la parte más fuerte para colocar el cabo o mango, y acerada la parte libre que va a trabajar. Se destinaban a mover tierras sueltas.

Azadón: se empleaba para las tierras duras. Era una azada muy fuerte, con figura de cuña, armada de un cabo muy resistente. Los azadones tenían 0,20 metros de largo por 0,10 de ancho. Este azadón se llamaba azada de sorriba, porque se utilizaba para abrir los terrenos más duros.

Pala: instrumento que no se construía en la isla. Estaba hecha de hierro y madera y tenía poca aplicación.

Picareta: era una variedad del azadón. Tenía pico por un lado y pala o azada por otro, pero ambos extremos muy fuertes, pues se dedicaba a suelos muy duros o pedregosos.

81 AHPLP: Caminos Vecinales n.º 24, legajo n.º 1, expediente n.º 15: *Sobre con posición del camino de la Vega de Santa Brígida*, 1855, 1860. Sin foliar.

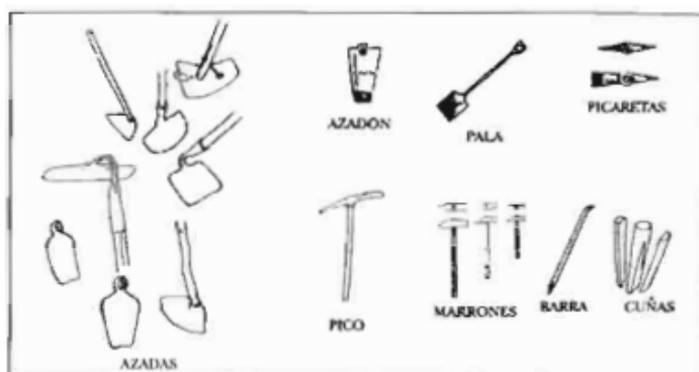


Figura 20. Herramientas destinadas a abrir la tierra. (Fuente: Aleican; Grau Bassas, V., 1980b; Elaboración propia).

Pico: era similar a la picareta, pero de mayor tamaño.

Marrones: herramientas que estaban compuestas de una pieza de hierro con forma redondeada en los laterales y con un ojo central, enastada en un mango de madera, generalmente de acebuche. Era un útil muy pesado que servía para trocear la piedra.

Barra: barra de hierro acerado en los extremos que servía de palanca para mover piedras y grandes pesos.

Cuñas: piezas de madera o hierro de sección triangular muy afilada que servían para abrir o desmenuzar las piedras.

Parihuela: se componía de dos palos de dos metros de largo colocados paralelamente y unidos entre sí por tres o cuatro tablillas paralelas, insertadas perpendicularmente a las primeras hacia su parte central, que es el sitio en donde se colocaba la carga que dos hombres o más llevaban por sus extremos o empuñaduras.

Corsa: instrumento que estaba destinado a llevar grandes pesos, que una yunta o más arrastraban por el suelo. Se componía de dos gruesos maderos unidos en ángulo y reforzados

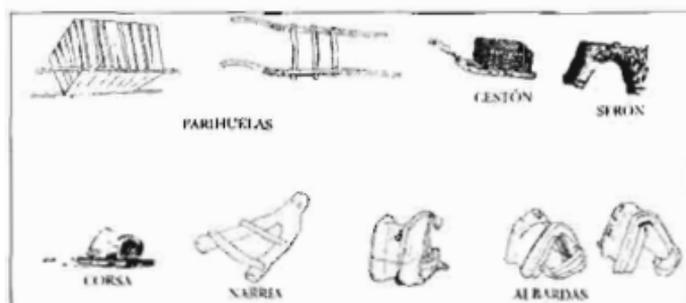


Figura 21. Herramientas destinadas al transporte de objetos. (Fuente: Alicant; Grau Bassas, V., 1980b).

con fuertes travesaños. Cuando se debía trabajar mucho tiempo se le adicionaba una gruesa plancha, hecho que llamaban "herrar la corsa".

Cestón; gran cesta que se hacía con varas de nimbres o madera de codeso, de figura cuadrangular, de construcción muy fuerte, y que se destinaba a contener tierras y cascajo para ser arrastrado por yuntas sobre una corsa.

Serones: eran de dos clases: unos de palma, destinados a llevar frutos, tierra, abonos, etcétera, sobre caballerías; otros de palo, que se fabricaban con tablillas delgadas de madera de codeso, a la manera de una cesta. Eran muy fuertes y de larga duración. Se utilizaban para transportar sobre una bestia frutos de todas clases y objetos frágiles.

Albarda; armazón de madera y paja que estaba destinado a ponerse en el lomo de caballerías para montar y llevar efectos. El autor clasifica este instrumento como destinado a enjaezar los animales agrícolas, pero es clara además su utilización como medio de transporte de frutos o materiales.

Regadores: se empleaban para humedecer la tierra favoreciendo así una posterior compactación.

Esteras de apisonar: se utilizaban para compactar la tierra de los caminos después de humedecida, y consistía en una es-



Figura 22. *Herramientas destinadas a la compactación del afirmado.* (Fuente: Fedac; Elaboración propia).

tera sobre la que se sitúa algún material pesado que es tirado generalmente por bestias.

Pisones de madera: utensilios de madera de forma cilíndrica, con unos 20 centímetros de grosor, y reforzados con círculos de hierro. La parte superior, más delgada, servía de mango. En general se utilizaban para apisonar las piedras de un empedrado y para compactar la tierra en los caminos sin empedrar.

MATERIALES

Para una actividad tan poco atendida a lo largo del tiempo y tan simple como es la construcción de caminos no había otra posibilidad que utilizar los materiales más económicos y abundantes que se pudiesen obtener. Así, hasta bien entrado el siglo XIX, el material más corriente es la piedra, lo cual no es raro si tenemos en cuenta que las actuaciones se limitaban a



Foto 20. *La piedra constituye la base de la construcción de las obras —empedrado y muros— que se realizan en la mayor parte de los caminos. Paso de La Plata.*

empedrar y construir muros, toda vez que las demás tareas eran de limpieza y acondicionamiento.

En la época aborigen, en cuanto a la construcción de muros, la piedra seca constituía la base fundamental, además de maderas. Así, Grau-Bassas cita la utilización de paredes de piedra en el camino de acceso al almogarén de Santa Lucía y de "piedras y maderos" en un camino de Tirajana (Grau-Bassas, V. 1980a:8).

Ya en el siglo XIX se generaliza el uso de otros materiales como lajas, tierra, vigas, losas, cantos, cal y arenas, que se extraen de las playas cercanas a las obras". A finales de siglo y para la construcción de las primeras carreteras, ya la relación se completa y diversifica, como consta en un documento de 1878 en el que se especifica que el uso de "piedras de basalto diseminadas en los barrancos y laderas contiguos, piedra pequeña, arenisca, traquitas en la Montaña de Guía dispuestas en lajas, toba, recibo: arena, grava y arcillas de los barrancos, además agua, arena y cal. El cemento viene de Inglaterra o Marsella"⁸² en la construcción de la carretera de Las Palmas a Guía.

En resumen, el desarrollo de las técnicas y elementos constructivos ha estado fuertemente condicionado por el abrupto relieve y el tradicional aislamiento tanto social, político como económico que ha desencadenado un enorme atraso en el de-

⁸² *La arena para la carretera se extrae de las playas de Bendadilla a 1 km. de distancia que día. Se recoge con dificultad y se transporta a lomo.* (AHPLP: Archivos privados y semipúblicos, 2) Archivos particulares: Juan de León y Castillo 1852-1916) 4. Obras Públicas: 4.4. Gran Canaria: a) Carreteras: C-2: Varios proyectos de obras públicas en Canarias 1850-1881. *Apunte y borradores de trabajo, con datos inconpletos y desordenados:* 2-3: *Sobre obras 1864-68.* Septiembre de 1871. Sin foliar.). *No existe la arena y tierra del barranquillo de San Cristóbal y sbeza del mar.* (AHPLP: Carpeta n.º 24. Caminos Vecinales, legajo n.º 2, expediente n.º 32 *Sobre estado de dinero, materiales y otras para las obras en caminos vecinales durante el año 1865 y el siguiente.* 1865, 1869. Sin foliar.).

⁸³ AHPLP: Archivos privados y semipúblicos, 2) Archivos particulares: Juan de León y Castillo (1852-1916); 4. Obras Públicas: 4.4. Gran Canaria: a) Carreteras: C-4: Minutas y copias de documentos e informes oficiales sobre diversas obras públicas canarias: 7-4: *Borradores para el proyecto de carretera a Aguete por Guía, 1878.* Sin foliar.

sarrollo de las comunicaciones en la isla. A pesar de ello, al amparo de nuestros viejos caminos se guarda un tesoro de gran valor geográfico y etnográfico en lo que se refiere al modo de realizar caminos, sobre todo en el trabajo de la piedra seca. La sencillez en los medios y las técnicas constructivas caracterizó el esquema de comunicaciones de la sociedad prehispánica; tras la Conquista se introducen los empedrados, los muros, el ensanche y terraplenado de los caminos, como nuevas formas de actuación en los caminos; en definitiva, todos los constructores de caminos han ido persiguiendo la adaptación y mejora de los mismos con arreglo a los nuevos medios de transporte y a las necesidades de la creciente población. A finales del siglo XIX, con mayores recursos tanto económicos como tecnológicos, se aborda la transformación radical de la red de comunicaciones. En todos los casos, las técnicas empleadas en uno u otro momento están en consonancia con la respuesta de las sociedades que han habitado la isla a las dificultades impuestas por el medio al tránsito de personas y mercancías.



Foto 21. *Puente de Tilde en 1852.* (Foto cedida por Ezequiel Guerra de la Torre).

CONCLUSIONES

El estudio de los caminos tradicionales de Gran Canaria ha sido un tema de investigación casi totalmente olvidado. Hasta el presente las referencias que existen sobre este tema son siempre tangenciales, se echan de menos alusiones directas, por cuanto las comunicaciones terrestres anteriores al presente siglo son la base de una de las facetas más importantes que estructuran el territorio grancanario: el equipamiento social.

Las vías de comunicación están directamente relacionadas con elementos socioeconómicos y naturales, y del desarrollo de las mismas depende la facilidad de desplazamiento tanto de personas como de mercancías. Para la configuración de la red de comunicaciones terrestres de Gran Canaria ha sido clave el factor de insularidad, entendido en un doble sentido. Primero, como un espacio concreto y limitado, donde los caminos tienen su principio y fin, y en segundo lugar, como un espacio distanciado de otras áreas económicas, lo que determina, en cierta manera, una dependencia exterior. Ésta favoreció el tráfico de mercancías por vía marítima. Este hecho ha marcado considerablemente el desarrollo de la red, ya que las comunicaciones internas, que no eran vitales para el sistema económico que se impone, estaban condenadas al olvido, agudizando las

contradicciones que el sistema económico canario arrastró desde la Conquista hasta el siglo XIX.

La influencia del medio físico es bastante perceptible, y en un principio determinante —etapa prehistórica—, aunque después de la Conquista, la propia dinámica del modelo de ocupación histórica del territorio se une en importancia en la influencia en la configuración de la red. Son sumamente relevantes cuatro aspectos: el ya mencionado hecho insular, el elevado gradiente altitudinal que posee la isla, el sistema de barrancos e interfluvios y las pendientes. La estructura cupuliforme insular determina la aparición de una red de drenaje de disposición radial. Esto genera un relieve también caracterizado por la oposición barranco-interfluvio, que influye en gran manera en la configuración de la red de comunicaciones terrestres. Básicamente facilita las comunicaciones longitudinales, costa-cumbre, y limita las transversales paralelas a la costa, ya que obliga a continuos ascensos y descensos al cruzar los barrancos. Todo ello, junto con las fuertes pendientes, define un territorio muy compartimentado, de fuertes contrastes y de una gran diversidad de formas, concretadas bien por la actividad volcánica constructiva o por la acción de los procesos erosivos. La agreste orografía hace que en cuanto a las comunicaciones, por una parte, se dificulte la circulación transversal y, por otra, se favorezca la longitudinal.

La disposición radial de las cuencas hidrográficas, que históricamente fueron unidades naturales de ocupación, favorece la penetración costa-cumbre, canalizando el poblamiento por la red de drenaje y, por otra, permite la comunicación entre cuencas vecinas a través de los llanos costeros y las degolladas interiores. Por los interfluvios que bordean las cuencas se establece la red de caminos, uniendo también la costa y la cumbre, y conecta con el interior del barranco a través de caminos transversales. Se dibuja, por tanto, un esquema radial en el que las cumbres funcionan como gran encrucijada.

Por último, la vocación externa del sistema económico ha-

CONCLUSIONES

ce que en la línea de costa surjan numerosos puertos, fondeaderos y surgideros. En definitiva, la morfología de la red estuvo muy ligada a esos condicionantes físicos. Debido básicamente a que a lo largo del tiempo tanto la economía como la técnica no encontraron un grado de desarrollo tal que provocara o incentivara una actuación sobre el medio, en beneficio de la mejora de los caminos.

La valoración de las potencialidades del medio natural es fundamental para la distribución de la población y los asentamientos y, en consecuencia, para el trazado de las diferentes vías de comunicación entre esas entidades de población o las rutas de explotación de áreas de recursos imprescindibles para la subsistencia y desarrollo. En este sentido, la localización de los diferentes recursos constituye un factor esencial y estructurador de la red de comunicaciones. En Gran Canaria los recursos agrícolas más abundantes se localizan preferentemente en los sectores costeros asociados a las vegas agrícolas, mientras que los recursos medios se asocian a las áreas de medianía y los recursos bajos a las zonas cumbreiras. Ello determina que en los sectores costeros, la malla de caminos se densifique, mientras que en el interior y cumbres las vías sean menores y de menos importancia.

La distribución poblacional es otra pieza vital para el análisis de la red de caminos. Debemos tener en cuenta que la evolución y distribución poblacional, así como los patrones de asentamiento, su jerarquía y clases, determinan las líneas de comunicación entre entidades, la accesibilidad y los diferentes flujos de personas y mercancías. El desarrollo de las comunicaciones terrestres está, por tanto, asociado a las áreas más pobladas. Por esto, secularmente el sector del Nordeste de la isla ha estado mejor comunicado que el resto que ha permanecido casi incomunicado.

En este escenario se desarrollan a lo largo del tiempo una multitud de caminos que podemos clasificar en diferentes tipos en función de diferentes matices, como su uso, construc-

ción, morfología o propiedad. Así, se habla indistintamente de caminos reales, vecinales, servientas, caminos agrícolas, ganaderos, forestales, que se unen a una infinidad de veredas que cruzan la isla.

La historia caminera grancañaria comienza con los caminos prehispánicos. En líneas generales, en una isla que ve condicionada su ocupación austrópica por la oposición de barrancos e interfluvios a nivel local y Norte-Sur a nivel insular, la cuenca hidrográfica se convierte en la unidad territorial natural capaz de proporcionar los recursos y espacio necesarios para el desarrollo de las entidades poblacionales y, al mismo tiempo, permitir las comunicaciones costa-costa y costa-cumbre a través de los cauces de los barrancos, consiguiendo de esta manera mantener un sistema basado en la autosuficiencia agrícola, ganadera y recolectora. De acuerdo con ello, la red aborigen se dibuja como un esquema de comunicaciones cerrado, basado en la dominancia de dos centros principales, Gáldar y Telde, que encuentran tanto en la propia costa como en el interior diversos núcleos secundarios que les facilitan la comunicación con aquellas zonas dotadas de recursos en los que ellos son deficitarios, y del espacio suficiente que el sistema necesita para su mantenimiento y desarrollo. Por tanto, el proceso de formación de una red primitiva de senderos viene determinado por una dinámica endógena, originada bajo la influencia de factores internos, como son los condicionantes físicos, la distribución de recursos o la propia evolución de la población, que son los determinantes de la distribución de los núcleos poblacionales y de las transferencias de personas y mercancías que se producen entre los mismos.

En resumen, la sociedad prehispánica, según su modelo productivo, la distribución de los asentamientos y la carga poblacional que sustentaba, debió tener un entramado de comunicaciones que abarcaba casi toda la isla, adaptándose fundamentalmente a las rutas naturales de acceso desde la costa al interior. El estado de los caminos debió ser muy primitivo, sin

CONCLUSIONES

apenas intervenciones, y adaptado al paso humano y del ganado: es decir, veredas estrechas y serpenteantes.

Tras la Conquista se producen cambios fundamentales. La red de comunicaciones terrestres no es ajena a estas transformaciones y, aunque muchos de los caminos son reutilizados, se abren numerosos senderos nuevos y cambian sustancialmente tanto la morfología como la funcionalidad de la red, que se adapta a un nuevo sistema de explotación territorial, propio, ahora, de una sociedad preindustrial. La incorporación de la isla al ámbito europeo supone un cambio del modelo de poblamiento, rigiéndose ahora el proceso de colonización por la acción de factores exógenos. Se basa en el cultivo, transformación y exportación del azúcar, en el que las vegas y los barrancos en "V" se convierten en zonas de cultivo y asentamiento preferentes. Mientras, la ciudad de Las Palmas se convierte en el punto sobre el que se rearticula la red de asentamientos. Al introducirse una nueva cultura tecnológicamente superior, se interviene en el medio directamente, transformándolo: a las nuevas herramientas se le suman los nuevos medios de transporte (animales de carga o tiro y carretas).

El esquema de comunicaciones bipolar de la etapa anterior se convierte en otro, con un foco de importancia único - Las Palmas, centro político y administrativo- del que parten los caminos principales: los dos caminos reales, uno que enlaza por el Norte con Gáldar; y otro hacia el Este con Telde. Estas dos entidades de población siguen manteniendo la importancia de la época anterior aunque basada en su potencial agrícola. Estos caminos articulan de esta manera el sector más poblado de la isla, el Nordeste, y desde ellos van a surgir una serie de caminos secundarios que los comunican con el interior y sector de montaña. Por último, cierra la red una multitud de sendas y senderos, unos reutilizados y otros de nueva factura, que comunican los caminos principales con el resto de zonas de la isla. Los nudos de comunicación en el siglo XVI cobran importancia según su rol en el modelo de explotación azucarera. Así

a Las Palmas, el nudo más importante, le siguen los núcleos de Guía, Gáldar y Telde; en un tercer nivel los núcleos azucareros de Agaete, Moya, Arucas, Firgas, Agüimes, Tirajana, Santa Brígida y la entidad cerealística de Teror; en cuarto lugar Tejeda, Tenteniguada, Utiaca, Artenara y otros; La Aldea, aunque núcleo azucarero, no se comporta como un nudo de comunicación.

En estos momentos, debido fundamentalmente a la agreste orografía que determinaba accesos difíciles a las zonas del interior, las comunicaciones marítimas desempeñaron un papel fundamental en un esquema que responde a una dinámica regida por factores económicos externos.

En resumen, la red de caminos del siglo XVI se halla condicionada morfológicamente por las características orográficas de la isla, toda vez que el escaso desarrollo tecnológico y socioeconómico impide superar esas barreras. Por otra parte, su estructura responde a la estrategia de explotación azucarera, adaptándose en su trazado, morfología y estado a la misma, y no se consigue una comunicación terrestre fluida, por lo que muchos sectores de la isla se mantienen casi incommunicados.

Durante los siglos XVII y XVIII la red de asentamientos crece y se consolida, especialmente desde los núcleos poblacionales, penetrando hacia el interior por los cauces de los barrancos. Del mismo modo la red de caminos se refuerza, y va a sentar las bases de la estructuración definitiva del siglo posterior. Los caminos reales más importantes del siglo XVIII son consecuencia de la potenciación de antiguos senderos en función del cambio de la actividad económica, el aumento de la población y la consiguiente proliferación de caseríos, por lo que dichos caminos constituirán los primeros instrumentos de conquista del territorio desde las zonas urbanas. En el nuevo esquema, la red mantiene los mismos ejes históricos que estructuraron las comunicaciones en la etapa anterior. La ciudad de Las Palmas sigue actuando como foco desde donde parten los caminos más relevantes, y al mismo tiempo adquieren ma-

yor importancia los caminos secundarios, ya que son usados en su mayoría como vías de penetración hacia las nuevas tierras del interior. En general los cambios en la red se reconocen dentro de cada una de las comarcas naturales, pues son los núcleos de aquellas las que directamente apoyan la transformación de la red, al unir estos centros con los nuevos caseríos que desde ellos se internan por los cauces de los barrancos. En definitiva, en el Antiguo Régimen se consolidan los patrones de comunicación establecidos tras la Conquista, ejes históricos y nudos de enlace, y se revitaliza la red al crearse un mayor número de caseríos.

En el siglo XIX se producen importantes cambios. En cuanto al trazado, se abren o cobran mayor vitalidad vías asociadas a los sectores de nueva ocupación. El estado de los senderos mejora algo, a causa de los nuevos medios y herramientas constructivos y de la mayor preocupación política por su mantenimiento. Los Ayuntamientos cargan con la realización de los trabajos más importantes de los caminos, encontrándose con numerosas dificultades para llevarlos a cabo, fundamentalmente por las penurias económicas que padecen. El hecho más significativo de este siglo es la aparición de las carreteras y de nuevos medios de transporte. A pesar de todo, Gran Canaria afronta la entrada al siglo XX con una red de caminos terrestres poco desarrollada, que débilmente sostiene el desarrollo del mercado interno, lo cual perjudica también un mayor avance del comercio exterior. Debido al gran crecimiento comercial de la ciudad de Las Palmas, el sistema se consolida hacia el exterior. En resumen, se cuenta con un itinerario costero principal del que parten radialmente caminos de costa a cumbre, estableciéndose entre los núcleos que enlazan estas últimas vías comunicaciones transversales, completando un sistema más denso en el Norte y más abierto en el Sur, característica secular que mantiene a la isla desigualmente comunicada, y que refleja el modelo de poblamiento.

En general, se trata de un trazado estable, centrado en la permanencia de unos ejes históricos y nudos de comunicación desde el siglo XVI. La evolución de la red está claramente marcada por la disponibilidad técnica y por el desarrollo socioeconómico, que posibilitó la diferente adaptación a las nuevas necesidades de transporte y comunicaciones. El grado de conectividad de la red —ligado a la accesibilidad de los núcleos y la movilidad de la población— posee en Gran Canaria grandes desequilibrios, lo que lleva aparejado un desigual desarrollo socioeconómico de la isla, facilitando el progreso del Norte insular y el atraso del Sur. El análisis de la accesibilidad del territorio se realiza en base a diferentes criterios, condicionantes físicos, medios de transporte, estado de la red; en función de los mismos es clara la poca accesibilidad que proporcionaba la red, prácticamente desde el XVI hasta finales del XIX. Por tanto el servicio que la red oferta al territorio, grado de accesibilidad y canales de salida de productos ligados al auge económico, es cuanto menos escaso.

En definitiva, como última característica reseñada que se asocia a la red de caminos, hemos de destacar el penoso estado en que siempre se encontró. Al lamentable aspecto de los caminos contribuye un escaso desarrollo tecnológico en las técnicas y elementos constructivos en la ingeniería caminera, junto a una legislación, gestión y financiación siempre descuidadas. Sirva de muestra que en 1531 "el transporte se realizaba a base de carros, camellos, bestias y esclavos" (Morales Padrón, F., 1974:25) y "los medios utilizados para el transporte de personas y cosas, hasta los primeros decenios del siglo XIX, eran las bestias, la corsa y la silla de mano" (Alzola González, J.M., 1968:49). Este es el mejor resumen de cuatro siglos de comunicaciones terrestres en Gran Canaria.

BIBLIOGRAFÍA

- ALVAR, A. (1975): *Atlas lingüístico y etnográfico de las Islas Canarias (ALEICAN)*. Tomo I. Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- AZOLA GONZÁLEZ, J. M. (1968): *La rueda en Gran Canaria*. Edición El Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.
- AZNAR VALLEJO, E. (1992): *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526)*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- BARRERA OSORO, E. (1991): *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa. I/Antigüedad y Medioevo*. Edición Diputación Foral de Gipuzkoa. Gipuzkoa.
- BERTHELOT, S. (1978): *Etnografía y anales de la conquista de las Islas Canarias*. Goya Ediciones. Santa Cruz de Tenerife.
- BROWN, A. SAMLER (1889): *Madeira and the Canary Islands: a practical complete guide for the use of invalids and tourists*. Sampson Low, Marston, Searle & Rivinton. London.
- CABO, A. y VIGIL, M. (1990): *Historia de España: condicionantes geográficos*. Alianza Editorial. Madrid.
- CALERO MARTÍN, C. G. (1979): *Las comunicaciones marítimas interinsulares*. Colección Guagua n.º 6. Excmo. Mancomunidad de Cabildos. Las Palmas de Gran Canaria.
- CÁMARA y MURGA (1629): *Sinodales del Obispo Murga*. Archivo del Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.

- CANE, Florence du (1993): *Las Islas Canarias*. Edición Viceconsejería de Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias. Madrid.
- CHIL y NARANJO, G. (1876): *Estudios Históricos, Climatológicos y Paleontológicos de las Islas Canarias*. Manuscrito. Archivo del Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.
- CULLEN DEJ. CASTILLO, P. (1995): *Libro Rojo de Gran Canaria o Gran Libro de Provisiones y Reales Cédulas*. Ed. del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- DÁVILA y CÁRDENAS, P. M. (1737): *Constituciones, y nuevas adiciones Synodales del Obispado de Las Canarias*. Archivo del Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.
- DELGADO AGUIAR, G. (1992): *Transporte y comunicaciones marítimas en Gran Canaria*. Centro de Investigación Económica y Social de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria.
- DÉNIZ GREK, D. (Sin año): *Resumen histórico-descriptivo de las Islas Canarias*. Texto mecanografiado. El Museo Canario.
- GARCÍA DE VEGUETA, L. (1988): *Nuestra ciudad*. Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- GARCÍA ORTEGA, P. (1982): *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*. MOPU, Secretaría General Técnica. Servicio de Publicaciones. Madrid.
- GARCÍA PÉREZ, J. L. (1988): *Viajeros ingleses en las Islas Canarias durante el siglo XIX*. Servicio de Publicaciones de la Caja General de Ahorros de Canarias. Santa Cruz de Tenerife.
- GLASS, G. (1982): *Descripción de las Islas Canarias, 1764*. Instituto de Estudios Canarios, Fontes Rerum Canariarum XX. La Laguna, Tenerife.
- GÓMEZ ESCUDERO, P. (1936): *Historia de la conquista de la Gran Canaria*. Tipografía El Norte. Gáldar.
- GONZÁLEZ TASCÓN, I. (1992): *Ingeniería española en Ultramar [siglos XVI-XIX]*. Ediciones Tabapress, Sociedad Anónima. Madrid.
- GOZALBES CRAVIOTO, C. (1986): *Las vías romanas de Málaga*. Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería, n.º 25. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.

BIBLIOGRAFIA

- GRAU-BASSAS, V. (1980a): *Viajes de exploración a diversos sitios y localidades de la Gran Canaria. (1886-88)*. El Museo Canario. Valencia.
- GRANDIO DE FRAGA, E. (1982): *Uso del territorio entre los agricultores aborígenes de Gran Canaria*. Memoria de Licenciatura (inédita). Santiago de Compostela.
- GRAU-BASSAS, V. (1980b): *Usos y costumbres de la población campesina de Gran Canaria*. El Museo Canario. Madrid.
- GRAU-BASSAS, V. (1880): "Una excursión por la Gran-Canaria". *Revista El Museo Canario*, tomo I, pp. 48-53; 139-141. Las Palmas de Gran Canaria.
- HANSEN MACHIN, A. (1993): *Bandama. Paisaje y Evolución*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S. (1990): *Ingenierías históricas en San Bartolomé de Tirajana*. Imprenta Pérez Galdós. Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S. (1995): *Juan de León y Castillo. Ingeniero, científica y humanista*. Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S. (1984): *La Villa de Teror*. Gráficas Bordón. Las Palmas de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. A. (1992): "Red viaria, transporte y ordenación territorial en el Norte de La Palma". *IX Coloquio de Historia Canario Americana*. Las Palmas de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. A. (1993): *Transporte y red viaria en la isla de La Palma*.
- HERNÁNDEZ RODRIGUEZ, G. (1983): *Estadística de las Islas Canarias*. Confederación Española de Cajas de Ahorros. Las Palmas de Gran Canaria.
- HERRERA PIQUE, A. (1984): *Las Palmas de Gran Canaria*. 2 Vol. Editorial Rueda. Madrid.
- JURADO SÁNCHEZ, J. (1988): *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Colección Córdoba

- Nuestra, n.º 1. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba. Córdoba.
- LARRA, M. J. de (1981): *Artículos*. Ediciones Cátedra. Madrid.
- LECLERCQ, J. (1980): *Viajes a las Islas Afortunadas*. Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias. Madrid.
- LEÓN Y CASTILLO, F. (1978): *Mis tiempos*. Ediciones del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. II Tomos. Madrid.
- LOBO CABRERA, M. (1980): *Índices y extractos de los protocolos de Hernán González y de Luis Fernández Rasco, escribanos de Las Palmas (1550-1552)*. Edición de la Excmo. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas.
- LOBO CABRERA, M. (1981): *Aspectos artísticos de Gran Canaria en el siglo XVI. Documentos para su historia*. Edición de la Excmo. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Las Palmas de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M. (1989): *Monedas, pesos y medidas*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M. (1993a): *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M. (1993b): *Panorama artístico de Gran Canaria en el Quinientos*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- LUJÁN HENRÍQUEZ, J. A. (1994): *Aspectos históricos de Artemara*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- MADOZ, P. (1986): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Canarias (1845-1850)*. Ámbito Ediciones Sociedad Anónima. Valladolid.
- MADRAZO MADRAZO, S. (1984): *El sistema de transportes en España. 1750-1850. Vol. I. La Red Viaria*. Ediciones Turner. Madrid.
- MARTÍN DE GUZMÁN, C. (1984): *Las culturas prehistóricas de Gran Canaria*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid.

BIBLIOGRAFÍA

- MARTÍN GALÁN, F. (1984): *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*. Edición de la Junta del Puerto de La Luz. Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, F. G. (1978): *Arquitectura doméstica canaria*. Aula de la Cultura de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife.
- MÉNDEZ GARCÍA, B. y MORALES MATOS, G. (1990): "Procesos de construcción y transformación territoriales en la Rasa occidental asturiana". *Revista Eria*, n.º 22, Oviedo, pp. 157-175.
- MENÉNDEZ MARTÍNEZ, J. M.; SÁNCHEZ LÁZARO, T. y MARCEÑIDO FERRÓN, L. (1990): *Evolución histórica de los itinerarios del Noroeste en la Comunidad de Madrid*. Edición Dirección General de Transportes, Consejería de Política Territorial. Madrid.
- MENÉNDEZ PIDAL, G. (1992): *España en sus caminos*. Edición de la Caja de Madrid, Madrid.
- MILLARES TORRES, A. (1899): "Un viaje al valle de Tirajana (I. De Las Palmas a San Mateo)". *Revista El Museo Canario*, tomo V, pp. 258-264. Las Palmas de Gran Canaria.
- MILLARES TORRES, A. (1899): "Un viaje al valle de Tirajana (II. La Cumbre y el Paso de la Plata)". *Revista El Museo Canario*, tomo V, pp. 295-303. Las Palmas de Gran Canaria.
- MILLARES TORRES, A. (1899): "Un viaje al valle de Tirajana (III)". *Revista El Museo Canario*, tomos V y VI (repetido): tomo V pp. 330-337 y tomo VI, pp. 13-19. Las Palmas de Gran Canaria.
- MILLARES TORRES, A. (1899): "Un viaje al valle de Tirajana (IV)". *Revista El Museo Canario*, tomo VI, pp. 38-40. Las Palmas de Gran Canaria.
- MILLARES TORRES, A. (1977): *Historia General de las Islas Canarias*. 5 tomos. Edirca. Las Palmas de Gran Canaria.
- MILLER, B. (1994): *Saga canaria. La familia Miller en Las Palmas 1824-1990*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- MORALES MATOS, G. (1992): *Procesos de construcción y transforma-*

- ción inducidos por el turismo en el litoral grancauario*. Proyecto de Investigación para la obtención de la Cátedra en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Inédito.
- MORALES MATOS, G. y SANTANA SANTANA, A. (1992): "La incidencia del turismo en el espacio litoral: el ejemplo grancauario". *Seminario sobre territorio litoral y su ordenación*. U.L.P.G.C. Servicio de publicaciones, pp. 123-141.
- MORALES MATOS, G. y SANTANA SANTANA, A. (1993): "Procesos de construcción y transformación del espacio litoral grancauario inducidos por el fenómeno turístico". *Revista Eria*, Oviedo, pp. 225-246
- MORALES PADRÓN, F. (1973): "Una relación del ataque de Van Der Doez". *Revista El Museo Canario*, pág. 101.
- MORALES PADRÓN, F. (1974): *Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria (1531)*. Edición del Cabildo Insular de Gran Canaria. Sevilla.
- MORALES PADRÓN, F. (1993): *Canarias: Crónicas de su conquista. Transcripción, estudio y notas*. 2ª edición. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- MORENO MEDINA, C. (1995): "Apuotes sobre las técnicas constructivas en los caminos de Gran Canaria". *Revista El Museo Canario I*. Las Palmas de Gran Canaria.
- NÁRDIZ ORTIZ, C. (1992): *El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.
- NÚÑEZ DE LA PEÑA, I. (1994): *Conquista y antigüedad de las islas de Gran Canaria y su descripción. 1676*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- OIIVE, P. de (1865): *Diccionario estadístico administrativo de las Islas Canarias*. Barcelona.
- PADRON ACOSTA, S. (1958): *El ingeniero Agustín de Bethencourt y Molina*. Insituto de Estudios Canarios. La Laguna.
- PANES, D. de (1992): *Descripción de los caminos que desde la plaza de Veracruz se dirigen a México por distintos rumbos. (1783)*. Turner Libros, Sociedad Anónima. Ediciones del Equili-

BIBLIOGRAFÍA

- brista, Sociedad Anónima de C.V. Banco de Santander Negocios. Madrid.
- PERAZA DE AYALA, J. (1988): *Obras de José Peraza de Ayala -selección 1928-1986- I*. Tomo I. Edición del Gobierno de Canarias, Consejería de la Presidencia. Santa Cruz de Tenerife.
- PERDOMO CERPA, M. (1992): *Firgas. Noticias de un Siglo. 1835-1935*. Ed. Manuel Perdomo Cerpa. Firgas, Gran Canaria.
- PÉREZ MARRERO, E. (1992): *Alonso Hernández. Escribano Público de Las Palmas. 1557-1560. Estudio diplomático, extractos e índices*. Edición del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1992): *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)*. Tomos I y II. Centro de Investigación Económica y Social de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria.
- ROLDÁN VERDEJO, R. (1966): *Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura (1729-1798)*. Instituto de Estudios Canarios, Fontes Rerum Canariarum, Colección de textos y documentos para la historia de Canarias. La Laguna.
- ROSA OLIVERA, L. de la (1946): *Evolución del régimen Local en las Islas Canarias*. Instituto Administración Local. Madrid.
- ROSA OLIVERA, L. de la (1978): *Estudios históricos sobre las Canarias Orientales*. Edición de la Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas.
- SANTANA SANTANA, A. (1992a): *Propuesta metodológica, cartográfica e informática para el análisis y reconstrucción de los paisajes históricos: aplicación a la isla de Gran Canaria (1483-1865)*. Tesis Doctoral (Inédita). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- SANTANA SANTANA, A. (1992b): "Modelos de ocupación en áreas de montaña: la isla de Gran Canaria (1478-1865)". *Revista Pirineos*, pp.67-93.
- SANTANA SANTANA, A. (1992c): *Paisajes históricos de Gran Canaria*.

- Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria y Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- SANTANA SANTANA, A. y NARANJO CIGALA, A. (1992): *El relieve de Gran Canaria*. Librería Nogal Ediciones. Las Palmas de Gran Canaria.
- SANTANA SANTANA, A. y MORENO MEDINA, C. (coord.) (1994): *Guía de senderos de Gran Canaria*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- SANTANA SANTANA, A. y MORENO MEDINA, C. (1995): "La red de caminos tradicionales de Fuerteventura: bases geográficas para su estudio". *VII Jornadas de estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura (en prensa).
- SERRERA, R. M. (1992): *Tráfico terrestre y red vial en las indias españolas*. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior. Lunwerg Editores. Madrid.
- SORIA Y PUIG, A. et al. (1993): *El camino de Santiago. Vías, estaciones y señales*. Serie monografías, MOPT, 2.ª edición corregida y ampliada, Madrid.
- SOSA, Fray José de. (1994): *Topografía de la isla afortunada de Gran Canaria*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- STONE, O. (1995): *Tenerife y sus seis satélites*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. 2 Tomos. Las Palmas de Gran Canaria.
- SUÁREZ BETANCOR, J. (1993): *Evolución de las comunicaciones terrestres en Gran Canaria. Los Caminos Reales*. Departamento de Ingeniería Civil. U.L.P.G.C. Las Palmas de Gran Canaria.
- SUÁREZ GRIMÓN, V. J. (1987): *La Propiedad Pública, Vinculada y Eclesiástica en la crisis del Antiguo Régimen*. 2 tomos. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Colección Alisios n.º 7. Las Palmas de Gran Canaria.
- SUAREZ GRIMÓN, V. J. (1992): *Teror y la separación de Valleseco*. 150

BIBLIOGRAFÍA

- Aniversario*. Ediciones del Iltre. Ayuntamiento de Valleseco. Las Palmas de Gran Canaria.
- SUÁREZ GRIMÓN, V. J. (1993): *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII*. Edición del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- SUÁREZ MORENO, F. (1994): *Ingenierías históricas de I.o Aldea*. Edición del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- TORRES LUNA, M. P.; PÉREZ ALBERTI, A. y LOIS GONZÁLEZ, R. C. (Edición) (1993): *Los Caminos de Santiago y el Territorio*. Congreso Internacional de Geografía. 20-23 de septiembre de 1993. Santiago de Compostela. Xunta de Galicia.
- TORRES SANTANA, E. (1991): *La burguesía mercantil de las Canarias Orientales (1600-1625)*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Colección Alisios n.º 4. Las Palmas de Gran Canaria.
- TORRIANI, L. (1978): *Descripción de las Islas Canarias*. Goya Ediciones Santa Cruz de Tenerife.
- URIOL SALCEDO, J. I. (1992): *Historia de los caminos de España*. Vol. II. Siglos XIX y XX. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería, n.º 41. Madrid.
- VERNE, J. (1993): *Agencia Thompson y Cia*. Circulo de Lectores. Barcelona.
- VERNEAU, R. (1982): *Cinco años de estancia en las Islas Canarias*. Edición J.A.D.L. La Orotava. Tenerife.
- VIERA Y CLAVIJO, J. de (1982 a): *Historia de Canarias*. 2 Vol. Goya Ediciones. Santa Cruz de Tenerife.
- VIERA Y CLAVIJO, J. de (1982 b): *Diccionario de Historia Natural de las Islas Canarias*. Excmo. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Editorial La Muralla. Madrid.
- VV.AA. (1977): *Historia General de las Islas Canarias*. 12 Tomos. Edirca. Santa Cruz de Tenerife.

Bibliografía

- VV.AA. (1991): *Historia de Canarias*. 4 Tomos. Editorial Prensa Ibérica, Sociedad Anónima. Valencia.
- VV.AA. (1984): *Geografía de Canarias*. 6 Tomos. Editorial Intersular Canaria. Santa Cruz de Tenerife.
- VV.AA. (1988): "Las Obras Públicas en el siglo XVIII. Carlos III y la Ilustración". *Revista MOPU*, n.º 356, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid.
- VV.AA. (1993): *El Camino de Andalucía. Itinerarios históricos entre la Meseta y el Valle del Guadalquivir*. Edición del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Madrid.
- VV.AA. (1993): *Geografía de Canarias*. 2 Tomos. Editorial Prensa Ibérica, Sociedad Anónima. Las Palmas de Gran Canaria.
- VV.AA. (1994): "Los sistemas de transportes y comunicaciones en España". *Boletín de la A.G.E.*, 2º semestre. Ed. Asociación Española de Geógrafos. Madrid.
- VV.AA. (1994): "Historia de las comunicaciones en España". *Revista MOPT*, n.º 422, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Madrid.
- VV.AA. (1995): *Notas históricas sobre la integración de la carretera en el medio ambiente*. Edición de la Asociación Española de la Carretera. Madrid.
- WHITFORD, J. (1890): *The Canary Islands, as a winter resort*. E. Stanford, London.

*RELACIÓN
DE FUENTES DOCUMENTALES*

**ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE LAS PALMAS
(AHPLP):**

A. Carpeta N.º 24: Caminos Vecinales, 1842-1925:

- Legajo 1: (Caminos 1, primera mitad), 1824-1864:
 - 1.-1824. Sobre composición del camino de la Cuesta de Las Palmas.
 - 2.-1847. Sobre composición de caminos vecinales en general.
 - 4.- 1848. Sobre abrir un camino por Arucas y Quintanilla.
 - 15.- Sobre composición del camino de la Vega de Santa Brígida.
 - 18.-1857. Sobre composición del camino de Telde.
 - 22.-1861. Sobre corregir el abuso de estrechar los Caminos de Tafira y Monte Lentiscal con bardos, piedras y otros materiales.
 - 24.-1861. Sobre reparación de caminos de travesía.
 - 28.-1864. Sobre trabajos en los caminos en 1865.
- Legajo 2: (2.ª parte del legajo antiguo 1 de Caminos Vecinales), 1859-1873:
 - 31.-1865. Cuenta de la recaudación de la prestación vecinal en el año.

32.-1865, 1869. Sobre estado de dinero, materiales y otros para los trabajos en caminos vecinales durante el año 1865 y el siguiente.

- Legajo 3: (Antiguo legajo 2.º de Caminos Vecinales), 1869-1913:

44.-1890. Sobre construir una parcela en el camino viejo de Marzagán.

B. Intereses Generales (1643-1928)

- Legajo I, Reg. Gral. 5.620, Doc. n.º 4.

C. Archivos privados y semipúblicos; 2)

**Archivos particulares: JUAN DE LEÓN Y CASTILLO
(1852-1916), n.º de inventario: 971:**

- 4. Obras Públicas (2): Canarias (excepto Puerto de la Luz):

4.4. Gran Canaria:

a) Carreteras:

C-2: Varios proyectos de obras públicas en Canarias (1859-1881). (En cuadernillos). Apunte y borradores de trabajo, con datos incompletos y desordenados:

2-3: Sobre obras 1864-68.

C-4: Minutas y copias de documentos e informes oficiales sobre diversas obras públicas canarias:

7-4: Borradores para el proyecto de carretera de Agaete por Guía.

ÍNDICE

	<u>Págs.</u>
PRÓLOGO	7
PRESENTACIÓN	11
INTRODUCCIÓN	15
LA INFLUENCIA DEL MEDIO EN LA CONFIGURACIÓN DE LA RED DE CAMINOS	19
TIPOLOGÍAS TRADICIONALES	27
EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA RED DE CAMINOS DE GRANCANARIA	39
Los caminos prehispánicos	42
El modelo preindustrial: siglos XV y XVI	51
La expansión y consolidación del modelo: siglos XVII y XVIII	64
El modelo puertofranquista: siglo XIX	74
LEGISLACION, GESTIÓN Y FINANCIACIÓN; USO Y ESTADO DE LOS CAMINOS	101

Índice

	<u>Págs.</u>
MEDIOS DE TRANSPORTE	127
LA REALIZACIÓN TÉCNICA DE LOS CAMINOS	133
Descripción de las técnicas y elementos constructivos .	137
Herramientas	144
Materiales	149
CONCLUSIONES	153
BIBLIOGRAFÍA	161
RELACION DE FUENTES DOCUMENTALES	171

ESTE LIBRO SE HA COMPULSTO EN NEW BASKERVILLE: CUERPO 10,5;
INTERLINEADO 12,75. EL PAPEL ES DE 90 GR.
IMPRESIÓN EN OFSET Y ENCUADERNACIÓN
CON HILO VEGETAL. LA CUBIERTA ESTÁ
PLASTIFICADA Y SE ACABÓ
EL 9 DE MAYO DE 1997.