

Tegueste, enlazaba con un ramal que descendía hasta Tegueste el Viejo, Valle Guerra, Tejina y Punta del Hidalgo<sup>64</sup>.

La red de caminos rodeaba Tenerife permitía incluso circunvalar el macizo de Anaga a través de un largo sendero que recorría todo el perímetro costero de Anaga y que aparece señalado en los mapas de S. Berthelot (1837) y F. Coello (1848), pero se trataba de una mala senda que servía sólo de vía de comunicación a la población escasa de los valles de Anaga y que únicamente tenía alguna relevancia en el tramo que comunicaba el puerto de Santa Cruz con San Andrés, abierto en 1515 pero que quedó inservible a partir de 1669 con motivo de las obras del castillo de Paso Alto, de manera que el resto del camino hasta San Andrés era una senda peligrosa<sup>65</sup>.

## LOS CAMINOS DE BANDA A BANDA

Si el proceso de colonización estableció los asentamientos de población y consecuentemente la configuración el anillo de caminos reales alrededor de Tenerife, la orografía insular determinó la constitución de una red alternativa de caminos de banda a banda que, atravesando la cordillera dorsal desde sus extremos norte y sur, constituía una alternativa mucho más rápida para el transporte de mercancías y el tráfico de personas entre ambas vertientes. La extensa cordillera dorsal de Tenerife ofrece importantes dificultades para el transporte de grandes cantidades de mercancías entre las bandas del norte y del sur, pero, dado que la mayor parte del tráfico pesado podía hacerse por vía marítima, los caminos de banda a banda, utilizados básicamente para el tráfico de personas, ganados y pequeñas cantidades de productos, presentaba una posibilidad efectiva de comunicación entre ambas vertientes, mucho más rápida que el largo periplo de circunvalación a través del camino real que daba la vuelta a la isla.

Estos caminos de banda a banda eran en realidad sendas arrieras, sólo practicables para animales de carga y caminantes, pues dado lo escabroso del terreno y lo pronunciado de las pendientes en muchos de sus tramos no podían transitarse con carretas, e incluso era arries-

<sup>64</sup> En una representación de fines del siglo XVIII el Síndico Personero de Tegueste señalaba que si bien el Cabildo de la isla había ordenado entregar unas cuantas fanegas de trigo para la composición del camino de Tegueste el Nuevo desde el Portezuelo, debería atenderse también a la reparación del otro camino que conduce a Tegueste el Viejo «...por vivir allí la maior parte pues por él se ba a la iglesia parroquial lo que causa maior y más continuo tránsito. Por el mismo camino se sirven los pueblos de Texina y Baxamar, Punta del Hidalgo y otros pagos, de cuías razones resulta la precisa necesidad de su composición por hallarse totalmente arruinado, de tal manera, que aún tiene más necesidad de repararse y componerse que el otro...». AMLL. *Fábricas públicas-VI*. n.º 30. (s. f.).

<sup>65</sup> CIORANESCU, A. *Historia de Santa Cruz...op. cit.* Tomo I, p. 210.



*Campeñinos de Tenerife del siglo XIX. LA CRUZ  
RODRÍGUEZ, J. Textiles e indumentarias de Tenerife.  
Santa Cruz de Tenerife, 1995.*

gado el tránsito a lomos de mula o caballo en algunos puntos. Estos caminos que cruzaban la isla de norte a sur tuvieron un importante significado económico hasta pleno siglo XX pues, a pesar de la construcción de los diferentes tramos de las carreteras generales que circunvalaban la isla, el escaso parque de vehículos a motor y los largos trayectos de circunvalación para pasar del norte al sur de Tenerife seguían dando cierta ventaja a estos caminos de banda a banda.

A pesar de las fuertes pendientes que tenían que superar los caminos de banda a banda para coronar los pasos o

degolladas de la cordillera dorsal o del macizo de Anaga, lo cierto es que estas rutas que atravesaban la cumbre, presentaban la ventaja de un trayecto más corto que la circunvalación y permitían esquivar mejor los cauces de los barrancos, tomando por las lomadas de los interfluvios y superando los cauces por su cabecera, donde el escarpe era menos pronunciado.

La información disponible para estudiar estos caminos resulta muy escasa y se limita prácticamente a las guías turísticas, los relatos de viajeros y las descripciones geográficas publicadas a fines del siglo XIX y comienzos del XX. No es frecuente hallar expedientes de obras y de composición de tales caminos, o cualquier otro tipo de documento ofi-

cial en los archivos municipales y ello a pesar de que tales caminos eran ciertamente importantes para la población.

Las primeras referencias escritas que citan la existencia de estos caminos resultan muy tardías y se remontan, como mucho, a fines del siglo XVI, cuando comienza a expandirse el poblamiento castellano en las bandas del sur. A pesar de ello es seguro que los caminos que comunicaban el norte y el sur de Tenerife a través de las cumbres existían desde antes de la conquista y eran una ruta frecuente en la trashumancia estacional que practicaban los guanches con sus ganados, llevando los rebaños desde el norte de Tenerife y Las Cañadas hasta los pastos de invierno en las bandas del sur, rutas ganaderas que siguieron existiendo durante siglos.

Estos caminos de banda a banda tenían un equivalente más reducido en la comarca de Anaga donde los valles de las vertientes norte y sur pueden comunicarse todavía por rutas que atraviesan el macizo de Anaga y que constituían en el pasado un soporte básico de las comunicaciones en aquella comarca. Ahora bien, los más importantes caminos de banda a banda eran los que, atravesando la cordillera dorsal de Tenerife y Las Cañadas, comunicaban el valle de La Orotava con el valle de Güímar y con los lugares de Arico, Granadilla y Chasna.

De entre ellos el más conocido, y seguramente el de mayor importancia, era el camino de Chasna que partiendo de la villa de La Orotava ascendía hasta El Portillo para luego bordear el circo de Las Cañadas, atravesar la vertiente en la degollada de Guajara y luego descender por dos ramales hasta Granadilla y Vilaflor (Chasna), desde donde se podía seguir la ruta hasta los restantes pueblos de esa banda de la isla.

Otro de los caminos de banda a banda más utilizados era el camino de Candelaria que permitía llegar directamente desde La Orotava hasta el valle de Güímar en cuya costa se encuentra situado el santuario de Nuestra Señora de Candelaria. Este camino tenía una gran importancia dentro del sistema de comunicaciones de Tenerife por la frecuencia con que era utilizado como trayecto devocional por los peregrinos que acudían desde La Orotava hasta el santuario. A pesar de que la devoción a la Virgen de Candelaria era seguramente la más extendida en toda la isla, las vinculaciones de la población del valle de La Orotava con el culto a la Candelaria eran más patentes, si cabe, que en otros lugares. Ya en 1668 se había planteado el traslado del santuario y convento dominico de Candelaria a los llanos de La Paz, en la costa del valle de La Orotava, dado el peligro de un saqueo pirático en las despobladas costas de Candelaria<sup>66</sup>. Con posterioridad a esa fecha el Concejo adjudicó al convento dominico de Candelaria una data de tierras en la dehesa de La Caleta para fabricar

<sup>66</sup> VIERA Y CLAVIJO, J. *Noticias de la Historia General...op. cit.* Tomo II, p. 754.



Santuario y convento de Candelaria (circa 1910). «Tenerife en el recuerdo...op.cit.

una ermita y casa donde residiese el limosnero del convento encargado de recoger las frecuentes ofrendas de los devotos de aquella zona<sup>67</sup>.

Las peregrinaciones al santuario de Candelaria para cumplir promesas comenzaron a practicarse desde los primeros de la colonización, pero ya en el siglo XVII la romería de Candelaria era una peregrinación realmente masiva que congregaba a gentes de toda la isla. La concurrencia de gente a la fiesta del 15 de agosto era tan numerosa que desde Gran Canaria se fletaban navíos con mercancías y ganado para vender «...en la feria que se haze por Nuestra Señora de Canelaria...»<sup>68</sup>. En las *Miscelaneas* dedicadas por S. Berthelot a relatar algunas de sus excursiones por Tenerife durante el primer tercio del siglo XIX se describe de forma colorista y detallada el ambiente de la romería de Candelaria.

«Estuve en Candelaria el día de la Asunción, hace ya trece años de esto [en 1826]. Núnca espectáculo más ruidoso ni más

<sup>67</sup> *Escritura de reconocimiento de la data concedida por el Cabildo al Convento de Nuestra Señora de Candelaria por una suerte de 3 fanegas de tierra en La Montañeta*. AMLL. Sección primera. A-XXI. n.º 11. (1738).

<sup>68</sup> *Provisión de la Real Audiencia de Canarias por la que se ordena que no se cobren derechos de almojarifazgo por las mercancías que se traen desde Gran Canaria a Tenerife con motivo de la feria de Candelaria*. (12-1-1639). AMLL. Sección primera. Leg. P-XVI. n.º 35.

animado había impresionado tanto mi vista, ni resonado tanto en mis oídos. La multitud de peregrinos se apretujaba en torno al templo; el tumulto no cesaba, no se oía más que gritos de júbilo y alegres cantos, un rumor confuso y ensordecedor que mil sonidos distintos hacían todavía más extraño: los tambores, el cañón, la música, los cantos litúrgicos a los cuales venían a mezclarse los clamores de los romeros. De todos lados llegaban grupos de jubilosos peregrinos, unos a caballo, otros en burro, en mulo o en camello. Los más devotos habían hecho el camino a pie; se descalzaban al acercarse a la playa y se arrastraban de rodillas hasta el altar de la Virgen para depositar allí su ofrenda. Todos llevaban en su sombrero la estampa de la patrona, rodeada de largas cintas rojas y verdes. Se hacía cola a la puerta de la capilla para la bendición de los cirios. La iglesia, adornada para la fiesta, estaba alfombrada de flores, y los mil velones que iluminaban el interior del templo permitían descubrir a la multitud de peregrinos arrodillados ante la santa imagen.<sup>69</sup>

El camino entre La Orotava y Candelaria sigue utilizándose hoy como trayecto de peregrinación por los «romeros de la Villa» en la festividad de la Virgen de Candelaria, de manera que su trazado primitivo no ha variado sustancialmente desde los primeros tiempos y se recoge con precisión en los planos de la serie 1:25.000 editados por el Servicio Cartográfico del Ejército en 1959.

En la minuciosa descripción de Tenerife realizada por Juan López Soler (1906) se describe con detalle la ruta que seguía el camino entre La Orotava y Candelaria: el camino parte desde el casco urbano de La Orotava, atraviesa el caserío de Agua Mansa y se dirige por la derecha del barranco de Chimiche hasta la loma de Pedro Gil, continuando por el llano de Maja para cruzar al valle de Güímar por la degollada de Pedro Gil y Las Arenas Negras, descendiendo luego hasta Arafo y Candelaria<sup>70</sup>. El trayecto solía cubrirse en seis o siete horas a lomos de mula, según informaban las primeras guías turísticas de Tenerife y tal como se indica en los relatos de algunos viajeros de comienzos de la centuria pasada que realizaron el recorrido desde La Orotava hasta el valle de Güímar<sup>71</sup>.

Aunque mucho menos frecuentado, existía otro camino que comunicaba la vertiente norte de la isla con el valle de Güímar a través de Igueste de Candelaria. La antigua trama urbana de este caserío recuerda

<sup>69</sup> BERTHELOT, S.: *Misceláneas canarias*. La Laguna, 1997, pp. 93-94.

<sup>70</sup> LÓPEZ SOLER, J. *La Isla de Tenerife...op. cit.*, pp. 71-72.

<sup>71</sup> D'ESTE, M. *In the Canaries with a Camera*. Londres, 1909, pp. 104-109. DU CANE, F. *Las Islas Canarias (1911)*. Canarias, 1993, pp. 103-114.

perfectamente su distribución tradicional de pueblo calle, donde las casas se establecían en una larga fila a lo largo del camino. El camino de Igueste permite salir del valle de Gúimar en dirección hacia Tacoronte, ascendiendo por el barranco hasta llegar al paraje de Las Lagunetas, para luego tomar varias direcciones y especialmente la que conduce al lugar de Tacoronte, a donde eran frecuentes las peregrinaciones con el objeto de acudir al santuario del convento agustino en el que se veneraba la imagen del Cristo de Tacoronte y donde se encontraba una copia de la imagen primitiva de la Virgen de Candelaria<sup>72</sup>.

Los diferentes caminos que, partiendo desde varios lugares del valle de La Orotava, permitían comunicarse con los pueblos del sur confluían en el camino de Siete Fuentes cuyo arranque se situaba en las cumbres de Fasnía. El comienzo del camino de Siete Fuentes era un auténtico nudo de comunicaciones desde donde partían diferentes ramales que conectaban la ruta de Candelaria y el camino de Chasna con los lugares de Fasnía, Arico y Granadilla. Estos ramales eran simples senderos que discurrían por los montes de la banda sur y descendían hasta los pueblos. Los diferentes ramales que desde los lugares del sur confluían en el volcán de Siete Fuentes, conectaban con el camino que atravesaba el llano de Maja y a partir del enlace con El Portillo se podía descender hasta el valle de La Orotava.

Este sistema de caminos quedó claramente representado en el mapa de Tenerife elaborado en 1911 por M. Peñuelas y Vázquez y tenía una variante conocida como camino de Chasna [no se trata del camino que iba desde La Orotava a Vilaflor] que permitía conectar las costas del valle de Gúimar con los altos del Escobonal y posteriormente enlazaba con la ruta de Siete Cañadas, convirtiéndose así en una alternativa al camino de Candelaria<sup>73</sup>.

En esencia, esta red de caminos que se concentraban en el volcán de Siete Fuentes respondía al sistema de trashumancias pastoriles que permitía conectar los pastos de primavera y verano de Las Cañadas con los montes del valle de La Orotava y los pastos de invierno situados en los montes concejiles del sur y en las costas de Arico y Granadilla, prácticas

<sup>72</sup> LÓPEZ SOLER, J. *La Isla de Tenerife...op. cit.*, pp. 55 y 146.

<sup>73</sup> En una representación del Síndico Personero del lugar de Gúimar sobre las usurpaciones de caminos pastoriles de aquella zona, señala la importancia que tenían estas rutas que comunicaban los pastos de las costas del valle con las tierras altas y Las Cañadas pues «...los criadores y pastores de todo género de ganados de dicho lugar y sus distritos se lamentan de que cada día se les está demandando judicialmente y haciendo muchas costas por algunos dabasos (sic) que causan en los sembrados y plantíos de particulares, cuyos agravios suceden las más veces por hallarse serrados los caminos reales y pasadas antiquísimas de los ganados, poniendo por ejemplo el camino antiguo de Chasna que comienza sobre la ladera de Gúimar y vaja (sic) a la punta que llaman de Magiñeñe y atrabiesa por el apartadero y por el poniente de las montañas de los Guirres y Archaco hasta Candelaria...». AMLL. Sección Primera. Leg. E-VIII. n.º 21. (9-4-1790).



pastoriles documentadas desde el mismo tiempo de la conquista y que pervivieron durante un larguísimo periodo<sup>74</sup>.

Aunque la conexión entre el noroeste y el sur de Tenerife podía hacerse a través de las dos variantes del camino real que, partiendo de Icod y de Buenavista, conducían hasta valle Santiago y más allá, el viaje desde Icod de los Vinos hasta Guía de Isora podía realizarse también a través de un largo y duro camino de cumbre, que ascendía desde Icod por el camino de la Vega mediante un trazado muy malo. A juicio de un buen conocedor de las rutas tinerfeñas como J. López Soler, era éste un «...camino muy malo, sólo utilizable para los naturales del país...»<sup>75</sup>. Dado que era una ruta larga y difícil era muy poco practicada, aunque tenemos una referencia interesante procedente del antropólogo R. Verneau quien realizó parte de dicho trayecto enlazando el camino de Icod-Guía desde La Orotava a través de volcán de Chahorra. El camino discurría en su mayor parte alejado de cualquier fuente y se tardaban 16 horas a caballo en conectar ambos puntos, por lo cual hemos de suponer que era una ruta que solía evitarse<sup>76</sup>.

## LOS CAMINOS DE MAR A CUMBRE

El sistema viario de Tenerife comprendía además numerosos caminos de corto recorrido que comunicaban las costas con las medianías y los montes. Estos caminos de mar a cumbre constituían en la mayor parte de los casos el soporte esencial de las comunicaciones locales, pues las necesidades de comunicación de la población campesina se organizaban sobre un espacio agrícola donde las variaciones climáticas altitudinales favorecía la dispersión de la propiedad y la consiguiente complementariedad económica de las producciones propias de las costas, medianías y tierras altas. A ello habría que unir las dificultades para el transporte terrestre de grandes cantidades de productos agrícolas, factor que tendía a privilegiar los caminos de mar a cumbre, pues por ellos se podían sacar las mercancías agrícolas y embarcarlas a través de las caletas y los puertos de la costa<sup>77</sup>. En algunas comarcas de Tenerife estos caminos constituían su principal ruta comercial con el exterior, por lo cual los caminos de mar a cumbre solían agruparse en una configuración radial que les

<sup>74</sup> NÚÑEZ PESTANO, J. R. *La propiedad concejil en Tenerife ...op. cit.*, pp. 310-314 y 318-319.

<sup>75</sup> LÓPEZ SOLER, J. *La Isla de Tenerife...op. cit.*, p. 113.

<sup>76</sup> VERNEAU, R. *Cinco años de estancia...op. cit.*, pp. 224-225.

<sup>77</sup> La importancia del cabotaje litoral como medio de transporte de mercancías en las islas ha sido señalada por CALERO MARTIN, C.G. *Las comunicaciones marítimas interinsulares*. Las Palmas de Gran Canaria, 1979.



llevaba a confluír en aquellos puertos y caletas de la comarca que disponían de mejores condiciones para el tráfico marítimo y el embarque de los productos<sup>78</sup>.

Los caminos de costa a cumbre constituían además una vía de comunicación de gran importancia para el traslado de ganados entre los baldíos y dehesas costeras, los pastos de «manchón» situados dentro del término agrícola y los montes. El traslado estacional de los ganados de una zona a otra formaba parte de una rotación anual de pastos que permitía aprovechar la abundancia de hierba en las costas durante el periodo invernal<sup>79</sup>.

En muchas ocasiones el trazado de estos caminos solía discurrir en línea recta y con fuertes pendientes desde el mar hasta las tierras altas. Este trazado ha quedado consolidado debido a su transformación en auténticas calles, en torno a las cuales se fue agrupando el poblamiento rural. La configuración de tales caminos es característica de los caminos de saca, construidos para extraer leña y madera de los montes. Donde todavía permanece el empedrado se aprecian signos del arrastre de troncos que se bajaban desde los montes con ayuda de yuntas. Su trazado rectilíneo se proyectaba para favorecer el descenso de los troncos, con lo cual los caminos solían esquivar los barrancos y vaguadas, discurriendo por la parte más alta de los interfluvios. Asimismo se comprueba que la toponimia local conserva en las inmediaciones del camino numerosos nombres asociados a su antiguo uso maderero como son los topónimos de «el arrastradero», «el aserradero», etc.

Hemos podido documentar que muchos de los caminos abiertos en la isla durante las primeras décadas del siglo XVI, se trazaron como caminos de saca para extraer leña, madera y brea de los montes. En un acuerdo del Condejo de Tenerife del año 1500 se puede localizar uno de estos primeros caminos utilizados para la explotación forestal, pues la ordenanza municipal prohibía a los pegeros la fabricación de brea en los pinares del valle de La Orotava, vedando un sector de monte situado entre el «...camino de las syerras que va a dar al Teyd[a], e por la misma lomada que va a Icode fasta la mar...» que quedaba acotado para la extracción de leña y madera que precisaban los ingenios azucareros<sup>80</sup>. Es probable que este «camino de las sierras que va a dar al Teide» sea el primer tramo del

<sup>78</sup> Aunque todas las playas y ensenadas de la isla se usaban ocasionalmente como embarcaderos de tráfico lícito o ilícito, cargándose las mercancías por medio de pequeñas lanchas que conducían el producto desde la costa hasta el navío de tráfico, algunas de estas ensenadas y puertos eran de uso más frecuente. Una relación de las caletas y embarcaderos más importantes de la isla se encuentra en VARELA ULLOA, J. *Derrotero y descripción de las Islas Canarias*. (ed. Facsimil) Canarias, 1986.

<sup>79</sup> NÚÑEZ PESTANO, J. R. *La propiedad...op. cit.*, pp. 302-303.

<sup>80</sup> SERRA RAFOLS, E. y LA ROSA OLIVERA, L. *Acuerdos del Cabildo de Tenerife (1497-1507)... op. cit.*, p. 191. (18-8-1500).

camino de Chasna, si bien lo escueto de la referencia no permite asegurar tal hipótesis, lo que si parece más seguro es que el otro lindero de la zona vedada para la extracción de brea era la loma de Tigaiga, identificada en los primeros tiempos con el topónimo de Icod de los Trigos, actualmente Icod el Alto. En los años siguientes el Concejo impulsó una política de apertura de nuevos caminos desde la costa hasta los montes cuyas obras pagaba con la concesión de licencias de saca para la explotación maderera. En la licencia concedida a los frailes de San Francisco de La Laguna en 1521 para hacer cortes de madera en los montes de Güímar se les ponía como condición «...hacer un camino, que es muy provechoso a la isla y se excusan costes...»<sup>81</sup>. Esta misma condición se planteó en 1522 respecto a la licencia de madera concedida al convento de Santo Domingo de Candelaria<sup>82</sup>. La experiencia de supeditar las licencias de saca de maderas a la construcción de caminos en el valle de Güímar parece que resultó alentadora, puesto que pocos meses después se planteó hacer lo mismo en los remates de madera de Agache y con las licencias de extracción de leña para ingenios en Anaga<sup>83</sup>. En 1525 se volvió a establecer el mismo requisito en la licencia de corte de maderas que se otorgó al regidor Jaime Joven encima de «la venta del malpaís» en Icod<sup>84</sup> y en 1531 este regidor repite el mismo concierto con el Concejo, comprometiéndose a fabricar el camino de Agache para efectuar por él la saca de madera que le habían adjudicado<sup>85</sup>. A pesar de que el regidor Joven decía tener listo el «...aparejo de maestros para hacer los caminos y sacar la madera...» en los montes de Agache, no llegó a construir el camino, pues en 1539 el Concejo de Tenerife sacó a subasta la construcción de un camino «de mar a montaña» en los pinares de Agache, pagando el coste de la obra con una licencia de saca de madera<sup>86</sup>. La referencia más tardía que tenemos sobre estos caminos madereros corresponde al año 1559 cuando se remató la saca de 5.000 cargas de leña en el valle de Igueste de San Andrés a cambio de «...hazer camino y serventía de dicha montaña a la mar...», camino que desembocaría en San Andrés, pues los documentos indican que el arrendador estaba obligado a embarcar la leña en el valle de Salazar, antiguo nombre del barrio de San Andrés<sup>87</sup>.

Estos caminos de mar a cumbre, cuyo origen se encuentra en muchos casos en vías abiertas para la saca de leña y madera de los mon-

<sup>81</sup> SERRA RAFOLS, L. y LA ROSA OLIVERA, L. *Acuerdos del cabildo de Tenerife, 1518-1525...op. cit.*, p. 85. (21-3-1521).

<sup>82</sup> *Ibidem*, p. 143. (6-6-1522).

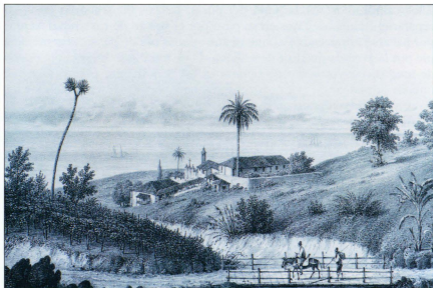
<sup>83</sup> *Ibidem*, p. 156. (2-8-1522).

<sup>84</sup> LA ROSA OLIVERA, L. y MARRERO RODRÍGUEZ, M. *Acuerdos del cabildo de Tenerife (1525-1533)*. La Laguna, 1986, p. 82 (20-10-1525).

<sup>85</sup> *Ibidem*, p. 333. (24-11-1531).

<sup>86</sup> AMLL. *Actas capitulares*. Libro 7°. (Oficio 1°). Fol. 122 V. (5-5-1539).

<sup>87</sup> AMLL. Sección primera. Leg. L.V. n.º 3. (13-11-1559).



*Camino de Icod de los Vinos a Garachico sobre la hacienda de La Coronela, según grabado de Willtams [1837]. BAKER-WEBB, P. y BERTHELOT, S: Histoire Naturelle... op. cit.*

tes, acabaron convirtiéndose en el primer tramo del camino de banda a banda que comunicaba a los pueblos de las dos vertientes de la isla, pues a medida que se fue haciendo más intensa la comunicación entre las comarcas de ambos lados de la isla, el camino de la cumbre era la vía apropiada para llegar hasta las montañas centrales de la isla y desde allí dirigirse a enlazar con las degolladas y puertos de montaña que conducían a la otra banda.

A la vista del escaso interés que mostraba el Concejo respecto a la conservación de los caminos reales de la isla, hay que suponer que los caminos de mar a cumbre, como eran vías de comunicación exclusivamente locales o comarcales, estaban muy poco atendidos por el municipio insular y hasta la constitución de ayuntamientos independientes en los lugares, durante la primera mitad del siglo XIX, su reparación y conservación dependía únicamente de las labores que realizaban los vecinos. Ahora bien, estos caminos que atravesaban de arriba a abajo el término agrícola constituían la principal vía económica de muchas localidades, que solían atender ocasionalmente la composición de los caminos de su término con fondos procedentes de los pósitos locales. Estos pósitos eran instituciones de crédito que prestaban simiente a los labradores y que disponían de fondos procedentes de la venta anual de granos y de los intereses percibidos por los préstamos de grano y dinero que hacían

a los campesinos. Así, la junta del pósito de Los Silos acordó en 1698 reparar el camino de Erjos en su paso por el volcán de Las Arenas Negras por hallarse intransitable «...que ni aún apenas puede passar la gente de a pie por la avenida que lo a destruido...»<sup>88</sup>, en tanto que la junta del pósito de Icod de los Vinos acordó reparar en 1779 el puente «...por donde se transita al puerto de la caleta de este lugar, por donde entran todos los viveres para el alimento de aquel lugar...»<sup>89</sup>.

## LOS CAMINOS DE CRESTA

Ya hemos visto como en parte de su recorrido los caminos de banda a banda seguían durante largos tramos el filo de las cumbres para esquivar las cuencas de los grandes barrancos y pasar al otro lado por las degolladas que permitían tomar la ruta de descenso. Es por ello que los caminos que discurrían por el filo de las cumbres constituían, en muchos casos, simples tramos de caminos de banda a banda y por ello una vía de enlace entre rutas. Este tipo de trazado tiene en la isla de Tenerife dos ejemplos fundamentales: el camino de Taganana y el camino que iba desde La Laguna hasta El Portillo de la Villa, en Las Cañadas.

La construcción del camino de Taganana se trató por primera vez en 1507 mediante un concierto de los vecinos de los valles de Taganana, Benijo, Afur y Lucía con Hernando Gallego, quien se comprometía a construir un camino de dos varas de ancho desde La Laguna hasta el ingenio azucarero de Taganana<sup>90</sup>. El camino de Taganana, conserva aún hoy una parte del trayecto primitivo en el tramo conocido como «camino de las Vueltas de Taganana». Antiguamente este camino partía desde Las Mercedes siguiendo las cumbres del macizo de Anaga hasta llegar a las casas de Afur, donde comenzaba un serpenteante descenso hasta el valle de Taganana. El camino fue ampliado para que llegase hasta la Punta de Anaga en 1529 al tiempo que se componía la obra que ya estaba hecha<sup>91</sup>.

Dadas las dificultades que comportaba la navegación de cabotaje entre Taganana y el puerto de Santa Cruz, debido a las peligrosas corrientes

<sup>88</sup> PÉREZ BARRIOS, U. *Los trigales de Los Silos. Crónica de ciento cincuenta años de vida municipal a través de los acuerdos de la Albóndiga*. Los Silos, 1988, p. 115.

<sup>89</sup> Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife. Leg. 2.706. *Papeles sueltos*. 1779.

<sup>90</sup> MARRERO RODRÍGUEZ, M. *Protocolo del escribano Juan Ruiz Berlanga. La Laguna 1507-1508*. La Laguna, 1974, pp. 83-84.

<sup>91</sup> LA ROSA OLIVERA, L. y MARRERO RODRÍGUEZ, M. *Acuerdos... (1525-1533)... op. cit.*, p. 208. Acuerdo sobre la composición del camino de Santa María de las Nieves y Benijo y que se saque hasta la Punta de Anaga, por resultar conveniente para sacar madera y leña. (14-6-1529), p. 215. Pregón de las obras del camino de Taganana y Roque de Anaga (20-8-1529).



*Camino de La Laguna a Taganana a la entrada del monte de Las Mercedes (circa 1910). «Tenerife en el recuerdo...op.cit».*

tes de la Punta de Anaga, el camino tuvo siempre una gran importancia para realizar el pequeño tráfico de salida de productos agrícolas desde el interior de la comarca de Anaga hacia La Laguna y Santa Cruz. Al discurrir por las cumbres del macizo, el camino de Taganana permitía enlazar con todas las sendas que llevaban hasta los caseríos dispersos de los valles. Además hay que considerar que algunos de aquellos valles como Afur y Las Palmas de Anaga pertenecían a regidores del Concejo capitalino y existía cierto interés de los regidores en la composición de aquella antigua vía de comunicación, tal como se aprecia en un documento de 1588, cuando fueron entregadas varias fanegas de trigo al Alcalde Real del lugar de Taganana para ayudar a la composición del camino<sup>92</sup>.

Hasta la apertura, en 1945, de la pista que llegó a la cumbre de El Bailadero (situada sobre Taganana) todo el tráfico de aquellos pagos se realizaba por el camino de Taganana cuyos hitos más importantes eran los descansaderos situados en: la crucita del Molino, al final de la subida del camino de Las Vueltas, la Cruz de Taganana, Panzosa, la Cruz de Afur, la Cruz del Carmen, Las Mercedes y a la entrada de La Laguna. Estos descansaderos eran los lugares habituales donde se paraban los viajeros y las

<sup>92</sup> AMLL. Sección Primera. *Protocolo de Alonso Cabrera Rojas (1580-1590)*. Fol. 381 R. (29-7-1588).

bestias de carga para recuperarse y tomar aliento después de superar las fuertes cuestas y los tramos más difíciles, pues el camino completo suponía un recorrido de muchas horas de duración<sup>93</sup>.

El otro camino de cumbre importante era el que comunicaba La Laguna con El Portillo y Las Cañadas. Este camino se construyó en 1595, cuando el Cabildo contrató la obra para abrir un camino que permitiese enlazar directamente y de manera más rápida la capital con el lugar de Vilaflor a través de las cumbres de Tenerife. En su origen, el trazado que se dio al camino partía de la fuente del Adelantado, subía hasta la fuente de Los Castrados y la fuente de la Roza y enlazaba con el camino de Chasna a través del llano de Maja<sup>94</sup>.

Era ésta una ruta que permitía enlazar la capital con las bandas del sur y con el valle de La Orotava, recorriendo toda la cordillera dorsal por las cumbres hasta enlazar con en El Portillo, para desde allí tomar el camino de Chasna, por el cual se podía descender hasta La Orotava o continuar hasta Vilaflor. A lo largo de este camino de La Laguna a El Portillo partían numerosos ramales que descendían a izquierda o derecha hasta los pueblos de las dos vertientes. A comienzos de este siglo el camino comenzaba en la fuente del Adelantado, paraje situado en el centro del casco urbano actual de La Esperanza, subía hasta las fuentes de los Berros, continuaba hasta las fuentes de los Chupaderos y de Joco y llegaba a las cumbres de Izaña y al Portillo<sup>95</sup>. En realidad era una ruta poco transitada, como no fuera para usar alguno de sus desvíos hacia los pueblos del norte o del sur, dado que discurría por parajes absolutamente despoblados. Su trazado coincide aproximadamente con la carretera C-824, comenzada a por el Cabildo Insular de Tenerife en 1930 y que fue incluida posteriormente en el Plan de Carreteras del Estado, terminándose en 1947.

## LA CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS Y LA MODERNIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA VIARIA

Las condiciones y el trazado de las vías que componían la red de caminos de Tenerife venían impuestas, básicamente, por la accidentada orografía insular. En muchos de sus tramos los caminos reales eran impracticables para otro tráfico que no fuese el de viandantes y bestias de carga. A pesar de ello, el Concejo de la isla estableció desde el

<sup>93</sup> GALVÁN TUDELA, A. *Taganana. Un estudio antropológico social*. Santa Cruz de Tenerife, 1980, p. 230.

<sup>94</sup> RODRÍGUEZ YANES, J. M.: *La Laguna durante el Antiguo Régimen...op. cit.*, p. 94.

<sup>95</sup> LÓPEZ SOLER, J. *La Isla de Tenerife...op. cit.*, pp. 149-155.



*Trazado actual del camino viejo de Candelaria, construido por el Cabildo en 1531, en el tramo correspondiente a los Baldíos de Geneto.*

siglo XVI una serie de ordenanzas que trataban de uniformizar el trazado y características de los caminos insulares, si bien en pocas ocasiones se podían cumplir estas condiciones. El título VIII de las ordenanzas del Concejo de Tenerife se refería precisamente a los caminos y calles y señalaba que los caminos deberían tener un ancho mínimo de una soga toledana (7 mts. aproximadamente); que debían estar protegidos por cercas por ambos lados; que el trazado de los caminos debía procurar que las cuestas se superasen con vueltas en zigzag, para que el camino resultase más llano; prohibía además que se entulasen los caminos con escombros y piedras, o que se hiciesen canteiras para extraer piedra en los caminos; por último, obligaba a los vecinos colindantes a costear el empedrado de las calzadas cuando se decidiese deshacer el firme para proceder a su reposición<sup>96</sup>. Ahora bien, estas disposiciones eran escasamente atendidas, e incluso las vías que construía el propio Concejo incumplían las normas de anchura y firme establecidas en las ordenanzas.

Si en el siglo XVI el Concejo mandó a ejecutar obras de reparación y empedrado de algunas vías y mantenía entre sus gastos ordinarios

<sup>96</sup> PERAZA DE AYALA, J. *Las ordenanzas de Tenerife y otros estudios para la historia municipal de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, 1976, pp. 120-122.

algunas partidas para «reparo caminos públicos comunes y concejiles»<sup>97</sup>. Tales inversiones tendieron a desaparecer en las centurias siguientes, a medida que las finanzas municipales se iban sobrecargando de gastos suntuarios y se iba imponiendo el endeudamiento crónico de la hacienda municipal<sup>98</sup>. Desplazadas las obras de conservación y mejora de los caminos reales a la exclusiva responsabilidad de los alcaldes pedáneos de los pueblos, el Concejo de la isla incluso tendió, sobre todo en el siglo XVIII, a relegar la prioridad tradicional que venía concediendo a la conservación del camino de Santa Cruz, tal como puede apreciarse en la reprimenda que dirigió la Real Audiencia a las autoridades municipales de Tenerife en 1753, por abandonar la reparación de dicho camino, prefiriendo destinar los fondos de propios a la reconstrucción de la casa de apeo en Candelaria, donde se alojaban los regidores de la ciudad cuando asistían a los festejos de la Virgen<sup>99</sup>. Esta dejación del Concejo respecto a la conservación de los caminos fue un factor de cierta relevancia en los conflictos que comienzan a producirse en el último tercio del siglo XVIII entre los lugares de la isla y el Concejo capitalino, dado el rechazo de las autoridades lugareñas a seguir realizando aquellas composiciones a costa de las prestaciones vecinales<sup>100</sup>.

Durante un corto periodo, enmarcado entre los años 1786 y 1798, la administración concejil comienza a mostrar mayor actividad en la composición de caminos. Esta iniciativa estuvo impulsada por la elección de Carlos Soler Carreño como Personero General de Tenerife, una elección

<sup>97</sup> LA ROSA OLIVERA, L. *Evolución del régimen local en las Islas Canarias*. Madrid, 1946, p. 161.

<sup>98</sup> Las políticas públicas relacionadas con la apertura y composición de caminos reales, a cargo de la hacienda municipal, que hemos visto en el siglo XVI, desaparecieron paulatinamente de modo que las mejoras en las vías pasaron a depender de las contribuciones y prestaciones de trabajo de los vecinos, tal como se aprecia en el bando del Corregidor de Tenerife, por el que se instaba al vecindario a contribuir en una custación pública para la reparación de diferentes caminos de la Isla. *Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife*. Fondo Rodríguez Moure, legajo de asuntos públicos y políticos, Tomo III, fol 51r.

<sup>99</sup> AMLL. Sección primera. *Fábricas Públicas-I*. Exp. 37. (11-8-1753).

<sup>100</sup> «El theniente capitán don Nicolás García Gomes, Síndico Personero del lugar de Tacoronte ... digo haverse notificado por el Alcalde de aquel lugar a muchos de sus vecinos concurrir para la composición de cinco calzadas que deven hacerse y el camino real que trancita toda la isla para poner corrientes sus pasos en el término de dicho lugar y nescesitándose para lo referido más de seis cientos pesos por ser presiso cabuqueros y herramienta y peones para arrancar la muchísima piedra que se necesita por de profundos los barrancos y muy grande costo conducir la piedra... no tiene aquel lugar fondos ni posible para lo referido pues componiéndose la maior parte de labradores bien notorio es los atrasos en que se hallan por la falta de cosechas ... y aviendo la estos ejemplares que acreditan la obligación que dicho Muy Ilustre Cabildo tiene de aplicar los propios de la isla en su mismo beneficio propio como no pudiendo negarse que el que se manda componer comienza desde Santa Cruz y atrabiesa toda la isla asta el valle de Santiago... A Vs pido y suplico que el Alcalde de dicho lugar suspenda los procedimientos que a compensado a practicar en orden a la composición ... y que ésta la execute el Muy Ilustre Cavildo de sus propios...» AMLL. Sección primera. *Fábricas públicas-III*. n.º 6 (5-12-1775).



que se hizo por medio de representantes de todos los lugares y no sólo por los vecinos de La Laguna, como había sido habitual hasta entonces. Este nuevo representante vecinal en el Concejo impulsó una política de obras públicas decidida a acabar con la tradicional malversación que practicaban los regidores con los dineros destinados a las fábricas públicas<sup>101</sup>. La pretensión de los síndicos personeros de los lugares para que se invirtiesen fondos municipales en la reparación de los caminos de sus pueblos dejaba estupefactos a los regidores del Cabildo, quienes consideraban tales inversiones como algo completamente inusual, tal como expresaron al personero Soler Carreño cuando solicitó que se destinase alguna partida de los fondos concejiles para la reparación del camino real de La Orotava y el empedrado de las calles de la Villa<sup>102</sup>.

Fue precisamente entre 1787 y 1788 cuando el tema de la reparación de los caminos reales de Tenerife comienza a considerarse como un asunto verdaderamente relevante. Las iniciativas promovidas por el Personero General, Carlos Soler Carreño<sup>103</sup>, y las representaciones del regidor Juan Bautista Castro Ayala<sup>104</sup>, fueron decisivas en 1788 para iniciar la composición de los tramos en peor estado del camino real que bordeaba la isla, posponiéndose el resto al considerarse que «...son menos recomendables, por que tienen el servicio de uno o dos lugares en particular...»<sup>105</sup>. A pesar de los arreglos que se habían comenzado a efectuar en algunos caminos la situación de las comunicaciones en la isla seguía

<sup>101</sup> NOREÑA Y SALTO, M. T. y NÚÑEZ PESTANO, J. R. «Reformismo y reacción en la administración local. Los conflictos entre el personero Carlos Soler Carreño y la oligarquía concejil de Tenerife (1796-1790)». *Coloquio Internacional Carlos III y su Siglo*. Madrid, 1990. Tomo I, pp. 454-456

<sup>102</sup> «Señalándose para ayuda de la reforma del empedrado de las calles de la villa de La Orotava mediante la súplica hecha por el actual Personero, mediante los motivos que representa ciento veinte pesos, sin exemplar, ni que esto sirva de regla ni forme acción para constituir a este ayuntamiento en obligación de otras iguales contribuciones...» AMLL. *Actas capitulares*. Oficio primero. Libro 40. Fol 154 R. (18-7-1786).

<sup>103</sup> En la representación de méritos elevada por el Personero ante el Corregidor de la Isla, éste señala los trabajos de composición de caminos que fueron llevados a cabo entre 1788 y 1789, indicando que hasta entonces los escasos presupuestos que se destinaban a composición de caminos se consumían con las dietas desorbitadas que cobraban los regidores por celar la marcha de las obras. Entre las obras realizadas en los dos años señala la construcción de «...ocho fuertes de piedra desde muy profundo en otros tantos barrancos, que se habían ahondado considerable y particularmente en el propio camino, y tan peligrosos que causaron diversas desgracias, se allanó la fuerte y peligrosa cuesta de los Havales y se abrió camino con calzada y fuertes paredes con la comodidad y subsistencia que está a la vista, se aplanó, hizo tageas y compuso del todo la peligrosa y larga cuesta de la Matosa que había algunos años estaban sin uso por intrancitable ... y aunque no principié el camino del Callao por no tener tiempo para ello, conseguí con Vmd. de que algunos vecinos se obligaran a contribuir ciertas cantidades para emprenderlo...» ARSEAPT. Fondo Rodríguez Mouré. *Asuntos Públicos*. Tomo I. Sign. 20/35. (6-7-1791).

<sup>104</sup> Archivo-Museo. Casa Ossuna. Leg. 97. n.º 17. S.F. (30-4-1787).

<sup>105</sup> *Informe del Corregidor sobre la composición de caminos*. AMLL. *Fábricas públicas-4*. Exp. 2. (12-4-1788).

siendo deplorable<sup>106</sup>, por lo que la Real Audiencia ordenó al Concejo de Tenerife que destinase una cuantiosa cantidad de los fondos municipales para la composición de calles y caminos en toda la isla<sup>107</sup>. Los síndicos personeros de los lugares elevaron al Concejo numerosas solicitudes pidiendo que se atendiera la composición de caminos en sus jurisdicciones con este nuevo presupuesto que había ordenado la Real Audiencia. Ahora bien, estas composiciones parciales, aunque mejoraron en algo la situación del transporte terrestre a fines del siglo XVIII, no supusieron una variación sustancial en la calidad de los caminos, que seguían teniendo unas condiciones penosas originadas por el antiguo trazado que bordeaba los accidentes del terreno y por la incapacidad financiera del Concejo para afrontar obras de nueva planta que corrigiesen estos defectos.

El derrumbe del sistema municipal del Antiguo Régimen y la aparición de ayuntamientos independientes en los lugares, durante el primer tercio de siglo XIX, no supuso una rápida mejora en el sistema de comunicaciones. Los nuevos ayuntamientos no disponían de fondos con los que llevar a cabo las obras de apertura de nuevas vías y, ni tan siquiera, para la reparación y mejora de las antiguas<sup>108</sup>.

En 1835 el Gobierno Civil de la Provincia ordenó a los ayuntamientos la creación de una Comisión de Caminos en cada municipio, que tendría a su cargo la planificación y supervisión de las obras de composición y mantenimiento de vías. No obstante, los trabajos de manteni-

<sup>106</sup> En el «derrotero y descripción de las Islas Canarias» escrito en 1788 por el capitán Varela Ulloa, quien había recorrido toda la geografía insular, se señalaba el pésimo estado de los caminos de las islas «Ningún pueblo de las Canarias tiene alumbrado, y los caminos de estas Islas son generalmente muy malos, así por la común aspereza de ellas, como por que no hay mas arte que estar formados los más a fuerza de transitarlos; en los pocos que en algunas Islas se han hecho a mano se nota no tener comodidad para carruajes, malísima dirección y ningún conocimiento del modo de fabricarlos, así son en Canarias tan frecuentes, en los caminos reales, los precipicios, tanto por el suelo del camino, como por que hay parajes en que es bastante ordinario caer sobre ellos piedras de los altos contiguos pudiendo sólo la costumbre ser capas de no intimidar a los naturales que pasan a caballo por tales parages». VARELA ULLOA, J. *Derrotero y descripción de las Islas Canarias*. [Ed. Fascimil ] Canarias, 1986. S. P.

<sup>107</sup> En la representación del Síndico Personero del Realejo de Abajo solicitando la reparación de los caminos y calles en aquella jurisdicción señalaba que «...hallándonos informados de que hay orden superior para que de la arca de propios se saque una crecida cantidad que distribuir en composición de calles y caminos y otros pasos de la isla...». AMLL. *Fábricas Públicas-6*. n.º 30. (s.f). Este documento, a pesar de no hallarse fechado debe corresponder al año 1798, al igual que otras peticiones similares de personeros de otros lugares que pedían la composición de los caminos reales. La «orden superior» a la que se hace referencia debe tratarse del «Plan formado a virtud de mandato del Regente de la Real Audiencia y de las rentas del Cabildo, sobrantes, cargas y atrasos (1797)», documento actualmente desaparecido del AMLL. con signatura R-XLIV. n.º 42.

<sup>108</sup> Una excelente muestra de las dificultades que pasaban los ayuntamientos de la primera mitad del siglo XIX para atender la composición de caminos, puede verse en la documentada obra de CALERO MARTÍN, CG. *La Laguna. Desarrollo urbano y organización del espacio*, 1800-1936. La Laguna, Ayuntamiento de San Critóbal de La Laguna, 2001, pp. 232-248

miento de los caminos seguían basados en la prestación personal de los vecinos, encomendándose a los alcaldes que atendiesen por este medio las reparaciones más necesarias, pues no habían fondos provinciales para atender tales necesidades. A falta de dinero para obras la instrucción dictada por el Gobierno Civil recomendaba recurrir al trabajo de los vecinos y a una buena policía de caminos que evitase las usurpaciones de la vía por los propietarios colindantes; debía procurarse la apertura de los antiguos cauces de las barranqueras de agua, que habían sido desviadas hacia los caminos para construir bancales y, en todo caso, debían promover los ayuntamientos la construcción de puentes de madera en aquellos barrancos que no podían ser vadeados con facilidad<sup>109</sup>. Aunque estas medidas dictadas por el Gobernador Civil de la Provincia, no preveían dotaciones económicas provinciales para la reparación de caminos, la constitución de las comisiones municipales de caminos debió dar algún resultado en cuanto a la mejora de las vías de comunicación, pues un autor contemporáneo de estos hechos, el diputado provincial Francisco María de León, señaló que las medidas dictadas en 1835 supusieron que los caminos «...por punto general mejoraron en parte...»<sup>110</sup>.

Fue en 1845 cuando se comenzó a trazar la primera carretera de Tenerife que modificaba el trazado de las antiguas rutas diseñadas desde el siglo XVI. La carretera Santa Cruz-La Laguna-La Orotava se completó en 1864, en tanto que la prolongación hasta Garachico se acabó de realizar en 1899<sup>111</sup>. Dado el retraso que hubo en las obras de prolongación de la carretera del norte desde el valle de La Orotava hacia Icod y Garachico, en tiempos del Capitán General Jaime Ortega (1854) se abrió un nuevo camino por el paso de El Callao, que permitía superar el paso por la montaña y así esquivar la peligrosa senda de la playa<sup>112</sup>. Por su parte, el plan de construcción de la carretera general del sur, que permitía culminar el anillo de carreteras alrededor de Tenerife, se comenzó en 1864 y terminó más de un siglo después, en 1970<sup>113</sup>.

El Plan de Carreteras del Estado, basado en la confluencia a la altura de Guía de Isora de las vías C-820 (carretera general del norte) y C-822 (carretera general del sur) se inició a mediados del siglo XIX y comportaba la formación de un nuevo anillo de circunvalación de Tenerife soportado por vías modernas, niveladas y que salvaban los obstáculos

<sup>109</sup> AMLL. *Fábricas Públicas*-2. Exp. 59. (7-4-1835).

<sup>110</sup> LEÓN, F. M. *Historia de las Islas Canarias, 1776-1868*. Santa Cruz de Tenerife, 1977, p. 242.

<sup>111</sup> PULIDO MAÑES, T. «El sistema de transporte y la organización del espacio insular». Publicado en *Canarias ante el cambio*. La Laguna, 1981, p. 446.

<sup>112</sup> CARBALLO WANGÜEMERT, B. *Las Afortunadas...op. cit.*, p. 76. LEÓN, F.M. *Historia de las Islas Canarias (1776-1868)*. Santa Cruz de Tenerife, 1978, p. 322.

<sup>113</sup> PULIDO MAÑES, T. «El sistema de transporte...op. cit.», p. 447.

mediante desmontes, terraplenes y puentes de piedra. Ahora bien, el largo periodo requerido para la culminación de las dos carreteras principales de la isla, supuso el desarrollo paralelo de nuevos sistemas viarios que, de hecho, acababan por modificar el esquema de comunicaciones planteado con la construcción de las dos carreteras generales del norte y del sur. En la década de 1920 inició la construcción de la carretera La Orotava-Vilaflor a través de El Portillo y Las Cañadas. Esta vía cerraba el perímetro de comunicaciones entre los tramos construidos de la carretera general del norte y la carretera general del sur, dejando marginadas las comunicaciones del sudoeste de Tenerife. Además, el retraso en la culminación de la carretera general del sur implicó la construcción de carreteras comarcales que comunicaban las caletas y puertos de aquellos pueblos con las cabeceras de sus respectivos términos municipales. Estas nuevas carreteras del sur que llevaban desde el interior a las caletas de la costa, contribuyeron a desplazar parte del tráfico que habían mantenido de las antiguas rutas de banda a banda. El tráfico de viajeros y mercancías contaba desde entonces con una ruta marítima que recalaba en estos embarcaderos, como parte de la travesía de los vapores que hacían el servicio entre Santa Cruz y San Sebastián de La Gomera.

El proceso de modernización viaria de Tenerife supuso además la incorporación del tranvía a las comunicaciones terrestres, proyecto que comenzó a esbozarse en 1887 y que acabó por fraguar en el tendido de



*El tranvía en la terminal de Tacoronte (1915). «Tenerife en el recuerdo, op.cit.*

la vía Santa Cruz-La Laguna, que entró en funcionamiento en 1901, y en la apertura de un segundo tramo hasta Tacoronte, inaugurado en 1904<sup>114</sup>. A comienzos de este siglo se plantearon además varios proyectos para ampliar los servicios del ferrocarril hasta el Valle de La Orotava, Icod de los Vinos y Güímar, si bien no llegaron a realizarse.

A pesar del avance que suponía la construcción de la nueva red viaria y del establecimiento de nuevos medios de transporte como el tranvía, las comunicaciones terrestres a nivel comarcal siguieron dependiendo, en gran medida, de los caminos antiguos. El transporte de viajeros y mercancías con animales de labor era mucho más barato que los billetes de las diligencias de pasajeros, del tranvía y de las primeras guaguas. Por ello, hasta mediados de este siglo una buena parte de la población seguía utilizando los mismos caminos y los mismos medios de transporte que antaño. Tales condiciones se prolongaron durante la década de 1940-50, debido al duro régimen de autarquía de la postguerra, cuando los tráficos intermunicipales estaban gravados por pesadas contribuciones fiscales y resultaba ventajoso comerciar por los caminos secundarios, menos controlados por la Guardia Civil.

## LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Dadas las condiciones de la red viaria los medios disponibles para el transporte de viajeros y mercancías resultaban rudimentarios y apenas si debieron sufrir transformaciones más allá de aquellas que consistían en la incorporación de componentes metálicos en ruedas y ejes de carreta.

El medio de transporte más usado para la gran masa de la población eran sus propias piernas. Muchas familias campesinas contaban con un burro para ayudarse en sus faenas agrícolas y para realizar sus pequeños acarreos, pero cuando se era demasiado pobre como para permitirse la compra de un jumento, la alternativa era llevar la carga uno mismo.

Algunas actividades practicadas por los más pobres siempre aparecen asociadas en los relatos de viajeros, en las ilustraciones y en las fotos antiguas con la imagen de un hombre o una mujer cargando las mercancías de su minúscula actividad comercial. La imagen tradicional de las «vendedoras» que iban de pueblo en pueblo comerciando con cintas de pasamanería, telas y medias se nos muestra indefectiblemente como una mujer con una cesta a la cabeza; igual sucede con las vendedoras de pescado, que recorrían la comarca vendiendo diariamente el pescado obtenido por los barcos de pesca de litoral, o con las alfareras, que llevaban a

<sup>114</sup> ALEMÁN, G. *La pequeña historia de un tranvía*. La Laguna, 1992.

cabo un recorrido mucho más amplio, vendiendo de pueblo en pueblo la loza basta del país, que ellas mismas fabricaban.

En el caso de las actividades de venta ambulante practicadas por hombres, la más característica era la venta de carbón y se asociaba normalmente a la imagen de un carbonero que acudía a los pueblos más importantes a vender su producto, cargado el carbón en un largo cesto que transportaba a la espalda sujeto por unas correas.

Cuando se trataba simplemente de viajar y no de transportar algo, lo más común era hacer el camino a pie, aunque también es cierto que raramente se viajaba por un motivo que no precisase llevar una carga. Los desplazamientos fuera del término municipal se emprendían para comer-

ciar, para pagar un tributo una renta, o para llevar un encargo. Los relatos de los viajeros que visitaron Tenerife entre los siglos XVII y XIX reflejan cierto grado de admiración por la agilidad y resistencia que demostraban los nativos del país para afrontar largas y penosas travesías a través de sendas y caminos impracticables. Enumerar las abundantes citas que atestiguan esta admiración de los forasteros resultaría abrumador y no indicaría nada que vaya más allá de la normal sorpresa que siente un extranjero respecto a la resistencia y habilidad de la población nativa en cualquier país montañoso. Ahora bien,



*Vendedora ambulante del Puerto de la Cruz, según grabado de Williams (1837). BAKER-WEBB, P. y BERTHELOT, S.: Histoire Naturelle... op. cit.*



*Vendedoras de loza de Candelaria, según dibujo de A. Diston (1824). LA CRUZ  
RODRÍGUEZ, J. Textiles e indumentarias de Tenerife...op. cit.*



*Vendedor de carbón de Tenerife, según grabado de Williams (1837). BAKER-WEBB, P. y BERTHELOT, S.: Histoire Naturelle... op. cit.*

merece la pena señalar una práctica peculiar en las islas, que permitía desplazarse a gran velocidad a los pastores y gentes del campo y que, por su espectacularidad, llamaba mucho la atención de los extranjeros. Tal habilidad consistía en el «salto del pastor», técnica utilizada seguramente por la población aborigen, que ha seguido practicándose por la población campesina hasta la actualidad y se ha convertido recientemente en una práctica deportiva vernácula. El salto del pastor permitía salvar rápidamente los pasos difíciles y descender los barrancos más escarpados mediante el uso de una lanza de largas dimensiones

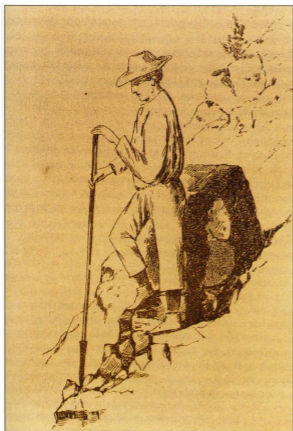
que se utilizaba para asegurar los descensos que se hacían a grandes saltos. Uno de los relatos más antiguos que describen esta práctica se debe al doctor Evan Pieugh, médico galés asentado en Tenerife durante muchos años, quien escribió una relación sobre las costumbres y usos locales en 1658. Entre las noticias sobre los usos del país que remitió a la *Royal Society* de Londres y que fueron publicadas por Thomas Sprats en 1667, se recogía la siguiente descripción del salto del pastor:

«El los ha visto saltar de roca en roca desde una altura verdaderamente prodigiosa, hasta llegar al fondo, haciendo a veces diez brazas de profundidad [18,20 mts.] de un solo



salto. La forma es esta: primero tercián su lanza, cuyo tamaño es de alrededor de media pica, o sea, la balancean en sus manos, luego dirigen la punta a un sitio cualquiera de la roca a la que intentan llegar, que a veces no llega a medio pie de

ancho. En su salto ponen los pies pegados a la lanza y así se trasladan en el aire. La punta llega primero al lugar, lo que frena la fuerza de su caída, luego se deslizan suavemente por el palo y dan con sus pies en el mismo sitio que al principio se propusieron. Y así, de roca en roca, hasta llegar al fondo. Los principiantes a veces se rompen el cuello aprendiendo»<sup>115</sup>.



Modo de utilizar la lanza por los campesinos de Tenerife según dibujo de CH. Edwardes (1887). EDUARDES, CH. Excursiones y estudios en las Islas Canarias. Las Palmas de Gran Canaria, 1998.

Una habilidad como ésta permitía acortar significativamente las distancias salvando los precipicios y barrancos sin grandes rodeos, con lo cual, el envío de avisos y comunicaciones oficiales era más rápido a pie que mediante una posta a caballo. Los mandamientos dictados

<sup>115</sup> «Relación sobre el pico de Tenerife, recogida por unos importantes mercaderes y hombres dignos de crédito que subieron a su cima». *Revista de Historia Canaria*, n.º 149 (1965). Esta práctica era habitual en otras tierras montañosas, tal como podemos observar en la descripción de la isla de Candía [Creta] que lleva a cabo el canario Ceverio de Vera en 1596, donde señala: «...son tan ligeros los hombres de aquella isla, que saltan de diez estados de alto, arrojándose en el aire con tal destreza, que tocando la lanza en el suelo, corren las manos por ella y caen de pies» [CEVERIO DE VERA, J. *Viaje de la Tierra Santa*. La laguna, 1964, p. 145.

por los corregidores a los alcaldes pedáneos, las órdenes militares convocando a las milicias para defensa del país en el caso de incursiones piráticas y, en general, cualquier tipo de comunicación de las autoridades, se expedía desde la capital por medio de peones verederos, o escoteros; gente práctica en el conocimiento de las sendas y pasos de cumbre, que podían llegar rápidamente a su destino.

El transporte de mercancías pesadas por vía terrestre contaba con dos medios fundamentales: la carreta y la corsa. Tal como ya señaló en su día A. Cioranescu no parece que existieran en Tenerife carros de cuatro ruedas, pues en la documentación consultada sólo se mencionan carretas ligeras de un sólo eje, cuyas características esenciales fueron establecidas en diversas ordenanzas municipales a comienzos del siglo XVI<sup>116</sup>. Estas carretas generalmente estaban tiradas por bueyes de forma que hasta el siglo XIX, al menos, no debió incorporarse la mula como animal de tiro en la carreta. Las ordenanzas de la isla redactadas en torno a 1540 asocian la carreta con esta única especie de animales de tiro, situación que se reproduce en las ordenanzas de policía y buen gobierno dictadas por el Comandante General Urbina en 1768, donde se establecía que los palanquines o caleteros de servicio del puerto de Santa Cruz «...anden delante de sus carretas y corzas gobernando con su vara los bueyes...»<sup>117</sup>. Cabe, por tanto, suponer que la velocidad media de este medio de transporte era más bien lenta, sobre todo si atendemos a que en todos los casos se mandaba que el conductor de la yunta fuese a pie conduciendo a los animales.

La corsa era un medio aún más primitivo que no disponía de ruedas, consistía simplemente en un artilugio formado por dos maderos unidos por uno de sus extremos y que se arrastraba directamente por el suelo, tirado por una yunta<sup>118</sup>. Dado que la corsa no cuenta con ruedas y dado el estado de los caminos de Tenerife, resulta evidente que este medio de transporte se destinaba únicamente para los trayectos urbanos, donde el empedrado de las calles permitía el deslizamiento de las corsas y nunca para trayectos más largos de un pueblo a otro<sup>119</sup>.

<sup>116</sup> CIORANESCU, A. *Historia de Santa Cruz...op. cit.* Tomo I, p. 216.

<sup>117</sup> PERAZA DE AYALA, J. *Las Ordenanzas...op. cit.*, p. 122. AMLL. Sección primera. Leg. A-XIII. n.º 26. (12-4-1768).

<sup>118</sup> En su diccionario de voces provinciales Álvarez Rixo describe la corsa como «...una especie de trineo formado con dos maderos rústicos a lo largo de dos travesaños, el delantero de los cuales es más corto, por lo que casi figura el todo un triángulo isósceles, sobre cuya máquina sin ruedas acarrear pipas y grandes pesos una yunta de bueyes» ÁLVAREZ RIXO, J. A. *Voces, frases y proverbios provinciales de nuestras Islas Canarias con sus derivaciones, significados y aplicaciones*. La Laguna, 1992, p. 84.

<sup>119</sup> El uso de las corsas como transportes exclusivamente urbanos está ratificado al analizar las tarifas establecidas por el Real Consulado en 1802 para los transportes con corsas en Santa Cruz, pues las tres tarifas que se señalaron abarcaban únicamente hasta los límites de la población. Vid. CIORANESCU, A. *Historia de Santa Cruz...op. cit.* Tomo I. Nota 51. p. 414.



*El animal da la fuerza.*

*Corsa arrastrando un tonel en el Puerto de la Cruz (siglo XX). ALEMAN; G. El ganado de los isleños...op. cit.*



*Carruaje por el camino de Teñina, según oleo de A. Ossuna. (siglo XIX). VEGA DE LA ROSA, C. La Laguna. Paisajes de identidad. La Laguna, 1996.*

El uso de la corsa era más común en las poblaciones portuarias de Santa Cruz y Puerto de La Cruz donde el embarque y desembarque de mercancías provocaba un gran trasiego desde los muelles hasta los almacenes.

En cuanto a los vehículos para el transporte de personas, éstos eran realmente raros y su uso estuvo limitado a un pequeñísimo número de potentados, al menos hasta el siglo XIX, cuando los coches de caballos se fueron difundiendo mediante la implantación del ómnibus para el transporte colectivo y el coche de alquiler para servicios particulares. El coche y la carroza eran considerados hasta el siglo XVIII un simple elemento de ostentación, difícil de mantener dado el coste del tiro de caballos, por lo cual era un elemento de distinción social extraordinario al que sólo estaban obligados por su rango el Obispo y el Comandante General<sup>120</sup>. Los coches de caballos resultaban tan raros que algunos caminos abiertos por las autoridades para pasear en coche a través de un corto trayecto, quedaron para siempre con ese nombre de «camino de los Coches», como el abierto en Santa Cruz por el Capitán General Jerónimo de Benavente en 1662<sup>121</sup>, o el «camino del Coche» en el Puerto de

<sup>120</sup> *Ibidem*, p. 217.

<sup>121</sup> VIERA Y CLAVIJO, J. *Noticias de la Historia General...op. cit.* Tomo II, p. 243.

la Cruz. Aún a mediados del siglo XIX este medio de transporte era considerado un objeto raro y curioso, tal como nos refiere Álvarez Rixo en 1855, al señalar que la compra de un coche de caballos por el comerciante Juan Malling constituyó una gran novedad y que los muchachos seguían al carruaje cuando salía a la calle «...como si fuese una librea de carnaval...», pues desde el siglo anterior no se había visto otro coche en el pueblo<sup>122</sup>.

Por su parte, el transporte público de viajeros comenzó a introducirse lentamente desde mediados del siglo XIX, a medida que la construcción de nuevas carreteras permitió efectuar servicios regulares con diligencias. La empresa más antigua de transporte público de viajeros que se estableció en Tenerife fue la Compañía de Omnibuses de Hardisson Hermanos, que comenzó a funcionar en julio de 1854 con un carruaje de un solo caballo y con capacidad para cinco personas en un viaje diario de ida y vuelta desde Santa Cruz a La Laguna. A pesar de que en los meses siguientes se duplicó el número de salidas de la diligencia a dos viajes diarios, el trayecto no debía ser muy rápido porque se precisaba hacer una parada en La Cuesta para que descansasen las caballerías y se refrescase la boca el cochero. Como los precios del billete eran considerablemente altos florecieron en los años siguientes varias empresas más que hacían la ruta en omnibus desde Santa Cruz a La Orotava con el reclamo de la «velocidad extraordinaria de sus viajes»<sup>123</sup>.

En 1856 se abrió un nuevo servicio público de transporte mediante un coche de cuatro caballos, que comunicaba el Puerto con La Orotava dos veces al día<sup>124</sup> y en 1859 se estableció una compañía, fundada por varios socios capitalistas de La Orotava, que prestaba servicio en el trayecto Santa Cruz-La Orotava. El gracioso relato que nos ha dejado José de Olivera en sus memorias sobre uno de los viajes inaugurales de esta nueva empresa de diligencias, nos permite hacernos una idea de las condiciones del viaje:

«Viendo que eran muy pocos los pasajeros que conducía el charabán, que desde esta ciudad [La Laguna] partía para La Orotava a la una del día, determiné un viaje repentinamente al pueblo de La Victoria y salimos por esta calle de La Carrera, llamando la atención del público, por la rapidez y superioridad del carruaje y de las bestias; pero mis cálculos me engañaron y el caso es que el charabán volcó en un

<sup>122</sup> ÁLVAREZ RIXO, J. A. *Anales del Puerto de la Cruz de La Orotava (1701-1872)*. Puerto de la Cruz, 1994, p. 411.

<sup>123</sup> CIORANESCU, A. *Historia de Santa Cruz... op. cit.* Vol. III, pp. 430 - 431.

<sup>124</sup> ÁLVAREZ RIXO, J. A. *Anales... op. cit.*, p. 414.



*Diligencia que hacía el servicio de pasajeros entre Santa Cruz y La Orotava (siglo XIX). Diario de Avisos. (18-octubre-1992).*

mal paso que hay saliendo de Tacoronte para entrar en la jurisdicción del Sauzal, a efecto de la briosidad de las bestias y de la impericia del cochero. De los cuatro pasajeros yo fui el que salió más mal parado, pues aunque todos alcanzaron su porrazo, cual más, cual menos, el mío me imposibilitó a seguir porque me levanté de debajo del carruaje con una fuerte contusión en una pierna, que se me había introducido por entre los radios de una rueda. No tuve más remedio que hacerme traer por cuatro hombres en un catre de viento a mi casa de La Laguna y con el profundo disgusto de D. Antonio Díaz Flores, principal accionista, que fue uno de los cuatro desgraciados pasajeros, tanto por el golpe que llevó en el pecho, como por la mala inauguración de su empresa.»<sup>125</sup>

Hacia la década de los 70 del siglo XIX ya funcionaban estos servicios de ómnibus con mayor regularidad y se podía viajar fácilmente desde Santa Cruz hasta La Orotava por la carretera general del norte y hasta Güímar por la carretera general del sur.

<sup>125</sup> OLIVERA, J. *Mi album (1858-1862)*. La Laguna, 1969. Pag. 145.

Más que atraso de los medios de transporte cabría hablar de atraso en la red viaria que no admitía un tráfico rodado de grandes trayectos, bien a consecuencia de las malas condiciones de los caminos, o bien debido a la difícil orografía que debía salvar el trazado de la vía. Es por ello que la arriería constituía el método más cómodo y eficiente para el traslado de personas y mercancías, aunque presentaba una evidente limitación en el volumen de la carga que podía ser transportada.

Los extranjeros que visitaron Tenerife en el siglo XVIII y en la primera mitad del siglo XIX relatan en sus crónicas de viaje que casi el único medio de transporte para moverse en la isla consistía en ir montado a lomos de un caballo, mula o burro. En las «Cartas desde la isla de Tenerife (1764)», la señora Kinderley señalaba las formas tradicionales de viajar en la Isla y las ventajas de viajar a lomos de animal frente al uso del carruaje:



*Mujer de Tacoronte, según dibujo de A. Diston (1824).  
LA CRUZ RODRÍGUEZ, J. Textiles e indumentaria de  
Tenerife...op. cit.*

«Imagíneme montada mansamente en un burro, que es la manera de viajar aquí a causa de las erupciones que sacudieron antiguamente la Isla, que en algunos lugares lanzaron montones prodigiosos de grandes piedras y en otros abrieron tanto el terreno que es imposible que un carruaje circule por él y peligroso en extremo arriesgarse en un caballo; por esta razón,



Arrieros por la carretera del sur, a la entrada de Gúlfar (circa 1910). «Tenerife en el recuerdo...op. cit».

todas las mujeres montan en burro y los hombres en mulas...»<sup>126</sup>.

Incluso después de la construcción de las primeras carreteras llevar las mercancías a lomos de un animal seguía siendo la forma de transporte más habitual, tal como describía Olivia Stone en la crónica de sus viajes a través de Tenerife, realizados en el año 1885:

«En todas partes las cargas se transportan en lugar de remolcarlas y el único carromato que he visto fue un carro tirado por bueyes en La Laguna que se usaba, creo, para transportar hojas de tabaco. La gente no se ha acostumbrado aún a las buenas carreteras y conservan los primitivos medios de locomoción que son necesarios cuando los caminos son sólo senderos.»<sup>127</sup>

Dadas las notables diferencias que presentan las estadísticas ganaderas de Tenerife y las dudas acerca de la fiabilidad de tales datos, resulta arriesgado hacer una valoración de la cabaña ganadera que servía como animales de tiro y carga para el transporte terrestre. En general las estadísticas disponibles indican que el animal de tiro más frecuente era la res

<sup>126</sup> KINDERLEY, P. y otros. *Cartas desde la isla de Tenerife (1764)*. La Orotava, 1990, p.17.

<sup>127</sup> STONE, O. *Tenerife y sus seis satélites*. Las Palmas de Gran Canaria, 1995. Tomo I, p. 71.



vacuna, que se solía utilizar mayoritariamente como ganado de arada en los campos y constituía también el animal de tiro preferido para las carretas y corsas debido a su mayor fuerza. Tratándose de un animal polivalente, que servía tanto para el acarreo como para el trabajo en el campo y para la producción de leche, cueros y carne, es comprensible que fuese el animal de tiro más abundante.

TIPO DE GANADO	1776	1788	1804
CABALLAR.....	1.136	1.292	732
CAMELLAR.....	67	50	73
MULAR.....	958	810	1.598
ASNAL.....	3.019	2.481	2.482
VACUNO.....	4.275	3.845	6.024

En cuanto a los animales usados como bestias de carga, el más apreciado para el transporte era el ganado mular. En la estadística de F. Escolar y Serrano (1804) se comprueba como los precios de los machos y mulas eran significativamente más altos que los de caballos y yeguas, seguramente debido a que se prefería el mulo por su mayor seguridad en los malos caminos de Tenerife<sup>128</sup>.

El uso del camello era mucho más limitado. En el siglo XVIII sólo habían en Tenerife unos cuantos ejemplares en el lugar de Adeje, pero la utilización del camello como animal de carga se difundió a lo largo del siglo XIX, pues que debido a su fuerza resultaba el animal idóneo para el transporte de tierra en las sorribas de terrenos volcánicos y áridos de las costas. Las tierras arenosas y los malpais de las zonas costeras se valorizaron mucho desde mediados del siglo pasado como consecuencia de la expansión del regadío provocada por la perforación de galerías y la posibilidad de conducir los caudales de agua a largas distancias por medio de acueductos y atarjeas de argamasa. La sorriba de terrenos en Santa Cruz y en el Puerto de la Cruz, hizo que estos animales resultasen frecuentes para trabajos de preparación de las tierras costeras, pues se necesitaba una bestia de carga poderosa, capaz de transportar arena y tierra en cantidades apreciables, tal como indica el mayor A. Burton Ellis en la crónica de sus estancias en

<sup>128</sup> En su crónica de la estancia en Canarias durante el año 1776 el capitán J. Cook señalaba que «Las mulas hacen la mayoría de las labores duras; nos imaginamos que los caballos son escasos y destinados principalmente para el uso de los oficiales; son de una talla pequeña, pero de una hermosa forma y llenos de brío. Los habitantes utilizan los bueyes para llevar los toneles sobre una carreta muy tosca y le ponen el yugo en la cabeza; nosotros los uncimos por los hombros y su método no parece preferible al nuestro». COOK, J. *Tercer viaje*. Incluido en la compilación de textos sobre viajeros extranjeros en Canarias editados por J. A. Delgado Luis en KINDERLEY, P. y otros. *Cartas desde la Isla de Tenerife*. La Orotava, 1990, p. 35.



*Albarda con artolas utilizada en Tenerife, según dibujo de A. Diston (1824). LA CRUZ RODRÍGUEZ, J. Textiles e indumentaria en Tenerife...op. cit.*

Canarias, donde recoge las impresiones de sus viajes por las islas entre 1870 y 1885:

«Es maravilloso contemplar la forma en que cada pequeño trozo de terreno aluvial es excavado y llevado a un jardín. Casi a diario se puede ver como llegan a la ciudad grandes procesiones de camellos, cada uno con un gran cajón de tierra en su lomo. Esta tierra se utiliza para hacer terrazas de los jardines.»<sup>129</sup>

Por lo general las bestias de carga estaban herradas, pero en aquellas comarcas donde los caminos eran especialmente escabrosos

los animales se tenían sin herrar, o a lo más se les ponía tan sólo un par de herraduras<sup>130</sup>. La utilización de caballerías sin herrar en los malos caminos de la isla permitía mejorar la seguridad en el paso de los animales cuando había que llevarlos a través de pasos accidentados y peligrosos, donde la bestia se sentía más confiada si andaba sin herraduras. Para evitar los daños en los cascos de los animales se solía utilizar una técnica local que conseguía hacerlos más resistentes al desgaste y a las heridas, consistente en untar los cascos con un sebo muy espeso y fundir la grasa

<sup>129</sup> ELLIS, A. B. *Islas de Africa occidental. (Gran Canaria y Tenerife)*. La Orotava, 1993, p. 73.

<sup>130</sup> «El medio de transporte principal suele ser el mulo, generalmente desherrado, y también el burro y unos caballos de corta alzada que los traen de la Isla de La Palma; en la banda sur, principalmente en La Granadilla, San Miguel y Arona, se emplea con frecuencia el camello...». LOPEZ SOLER, J. *La Isla de Tenerife...op. cit.*, pp. 21.

con un hierro caliente, a fin de que penetrase en el tejido corneo de los cascos dándoles mayor dureza<sup>131</sup>.

Los pocos caballos pertenecientes a las elites solían utilizarse con silla de montar, pero la mayoría de las caballerías se destinaban indistintamente como cabalgaduras y para los trabajos del campo y la arriería. Dado que los animales de carga eran utilizados indistintamente para el transporte de mercancías y personas, el arreo habitual solía consistir en una simple albarda muy alta y gruesa, forrada de cuero o tela de cordoncillo, si bien, cuando se precisaba cargar mercancías pesadas, se adaptaban sobre la albarda unas angarillas, que permitían asentar firmemente los grandes cestos y cajones utilizados para llevar la carga. Aparte de la albarda y la silla se usaba también un tipo de artolas especiales para el uso de las mujeres, consistentes en unos palos cruzados que se adaptaban sobre la albarda y les permitían ir sentadas de lado sobre un cojín, sujetándose a este armazón para soportar los vaivenes de la bestia sin caerse<sup>132</sup>.

La modernización en los medios de transporte fue en Tenerife un proceso reciente, pues la aparición de los primeros vehículos de tracción mecánica que sustituyeron a los viejos sistemas de tracción animal se produjo a comienzos del siglo XX con la inauguración en 1901 del primer tranvía y la importación en 1902 de la primera guagua, perteneciente a la empresa del Hotel Camacho y que hacía el trayecto Santa Cruz - La Orotava, vehículo que se adelantó en algunos meses al primer automóvil que hubo en Tenerife<sup>133</sup>.

<sup>131</sup> STONE, O. *Tenerife y sus seis satélites...op. cit.* Tomo I, p. 469.

<sup>132</sup> «...tanto el mulo como el caballo y la burra o burro, siempre llevan puesta una gran albarda, que tiene la particularidad de que sus borrenes delantero y trasero son sumamente altos, lo que hace que el jinete vaya completamente encajado en ella sin poderse mover ni hacia adelante ni hacia atrás. Cuando son mujeres las que hay que conducir de un lugar a otro, entonces se ponen artolas y van dos a la vez sentadas en ellas, una en el costado izquierdo y otra en el derecho. Los camellos siempre llevan artolas y van tres en cada una, dos en sus costados y uno montado en el centro de la albarda, que es parecida a la que se pone a los demás animales. Los camellos por lo regular van conducidos en parejas, y se les obliga a que lleven constantemente puesta una campanilla al cuello, a fin de que siempre se pueda saber por donde marchan, con objeto de que no puedan asustar a nadie con su rápida aparición». *Ibidem*, p. 22. En las «Cartas desde la Isla de Tenerife [1764]» la señora Kinderley describe el tipo de montura que solían usar las mujeres del país cuando viajaban: «Se fijan dos palos cruzados en el pezcuelo del animal y dos en la parte trasera, con un cojín extendido en medio, lo que significa que va sentado casi como un carruaje». KINDERLEY, P. y otros. *Cartas desde la Isla de Tenerife (1764) y otros relatos*. La Orotava, 1990, p. 17.

<sup>133</sup> CIORANESCU, A. *Historia de Santa Cruz... op. cit.* Vol. III, p. 431.