

CAPÍTULO II
LAS COMUNICACIONES
TERRESTRES EN TENERIFE

Juan Ramón Núñez Pestano
Rosa Hernández Hernández

LOS SISTEMAS DE COMUNICACIONES TERRESTRES EN TENERIFE DURANTE LOS SIGLOS XVI-XIX

La primera fase de la colonización europea de Tenerife, llevada a cabo mediante los repartimientos de tierras que hizo Alonso Fernández de Lugo entre 1497 y 1525, implantó una nueva organización económica y modificó el primitivo sistema de rutas terrestres que utilizaban los aborígenes. Si bien los primeros colonizadores castellanos utilizaron inicialmente las rutas y veredas de los guanches, las notables diferencias de orden técnico y económico entre las necesidades de los nuevos pobladores europeos y la sociedad aborígen comportaron modificaciones en el trazado y los usos del sistema viario preexistente.

Las nuevas vías de comunicación terrestre se desarrollaron lentamente hasta dar lugar a un sistema viario de carácter híbrido, que integraba las antiguas rutas prehispánicas y los caminos que se iban abriendo para comunicar los nuevos núcleos de poblamiento, para realizar la explotación maderera o para facilitar el transporte de productos agrícolas. La documentación más antigua disponible aporta alguna información acerca de las vías de comunicación utilizadas a fines del siglo XV y en los primeros años del XVI y así podemos constatar el uso de caminos antiguos procedentes de la época aborígen por parte de los nuevos pobladores. En las primeras décadas de la colonización castellana de Tenerife los documentos aportan referencias al camino viejo de Tigaiga, al camino de La Laguna, o al camino viejo de los Guanches¹; pero en estas mismas fechas se comienzan a crear caminos nuevos, abiertos para facilitar la comunicación entre los lugares que están comenzando a poblarse a lo largo de la vertiente norte de la isla. Este es el caso del camino carretero que llevaba desde La Laguna a Santa Cruz, o del camino que llevaba desde La Laguna a las canteras de Tegueste, donde se labraban los blo-

¹ Este camino viejo de los Guanches atravesaba los términos de Tacoronte y Acentejo por las faldas de la cordillera dorsal y servía para comunicar La Laguna con el valle de Taoro.

ques de piedra para la edificación las primeras casas en la villa de La Laguna².

El sistema viario de Tenerife entre los siglos XVI-XIX se fue configurando mediante la combinación de rutas antiguas, diseñadas en función de las prácticas económicas de los aborígenes y que se mantuvieron en uso mucho tiempo, y de nuevos caminos que iban surgiendo a medida que se extendía el poblamiento a lo largo de la isla. Este sistema viario pervivió con escasas variaciones hasta mediados del siglo XIX, cuando se iniciaron los primeros planes generales de carreteras³. Durante este periodo coexistieron cuatro grandes sistemas de caminos, que, enlazados entre sí, constituían el conjunto de rutas principales con que contaba la isla:

(1) El *anillo de caminos reales* que dan la vuelta a la isla comunicando cada pueblo con las localidades vecinas. Tomando como punto de partida la ciudad capital de La Laguna, estos caminos reales rodeaban la isla conectando los diferentes pueblos. Por la banda norte el camino real permitía llegar desde La Laguna hasta el pueblo de Buenavista, para luego conectar con las bandas del sur por el camino que llevaba hasta el valle de Santiago y Guía de Isora, retornando hasta Santa Cruz o La Laguna a través de una larga ruta que conectaba a casi todos los pueblos del sur.

(2) Los *caminos de banda a banda* que comunicaban algunas comarcas del norte y sur de Tenerife atravesando la cordillera dorsal por los pasos de montaña o *degolladas*.

(3) Los *caminos de mar a cumbre* que comunicaban las tierras altas y las medianías con las caletas y embarcaderos de la costa. Estos caminos tenían un uso exclusivamente comarcal y en ocasiones servían para comunicar lugares costeros con los pueblos situados en cotas más altas. Tales caminos constituían la principal vía de comunicación comercial de Tenerife, dado que el tráfico local se efectuaba fundamentalmente por vía marítima a través de pequeños embarcaderos en puertos o caletas.

(4) Los *caminos de cresta* que recorrían el macizo de Anaga y la cordillera dorsal de Tenerife siguiendo aproximadamente el

² Acuerdo del Concejo para que las carretas que van a cargar piedra vayan por el camino real de San Francisco hasta la Cantera. SERRA RAFOLS, E. y LA ROSA OLIVERA, L. *Acuerdos del Cabildo de Tenerife (1508-1513)*. La Laguna, 1952, p. 179. (7-3-1513).

³ La bibliografía disponible sobre los antiguos sistemas de comunicaciones terrestres en Canarias es muy escasa, pues hasta fechas muy recientes este tema ha despertado poca atención historiográfica. Entre los trabajos disponibles hay que citar los siguientes: MORENO MEDINA, C.: *Los caminos de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria, 1997. NÚÑEZ PESTANO, J. R.: «Caminos reales». Publicado en *Enciclopedia Canaria*. La Laguna, 1994. Tomo III, pp. 742-746.

filo de las cumbres. Los ejemplos más importantes eran el camino que iba desde La Laguna a Taganana y el camino de La Laguna hasta El Portillo, en Las Cañadas.

EL ANILLO DE CAMINOS REALES DE TENERIFE

A partir del siglo XVI se fue configurando un sistema de caminos reales que, uniendo los diferentes pueblos de Tenerife, acabó por rodear todo el perímetro insular formando un anillo de comunicaciones que constituía el conjunto más complejo y amplio de caminos de la isla. Construido a medida que se iba extendiendo el poblamiento hacia los lugares más lejanos y apartados, el anillo de caminos reales no estuvo completo hasta que la colonización tardía de las bandas del sur dio lugar a la formación de los pueblos de Guía de Isora, Adeje, Vilaflor, Granadilla, Arico y Fasnia. Fue entonces cuando surgió la necesidad de abrir esas vías de comunicación entre los nuevos pueblos del sur, vías que debieron abrirse entre mediados del siglo XVI y comienzos del siglo XVII.

El sistema de comunicaciones en anillo que bordeaba la isla estaba formado por vías con un trazado y un uso muy desigual, pues si bien los tramos del camino real que iba desde Santa Cruz a La Orotava podían soportar el tráfico de carretas, el resto de este sistema de caminos reales estaba formado por simples vías arrieras, que sólo en algunos tramos cortos permitían el tráfico rodado. Las diferencias de calidad de los caminos reales que permitían rodear la isla explican por qué los primeros mapas de Tenerife, como el de Antonio Riviere (1740) o el de Tomás López (1779), no representan el trazado de todo el anillo de comunicaciones⁴; sus autores debieron entender que algunos tramos de la ruta tenían un trazado y unas condiciones tales que no se les podía atribuir la categoría de caminos reales, pues un criterio riguroso obliga a considerar como caminos reales sólo a aquellos que admiten el tráfico de carretas. Fue en los mapas de Tenerife levantados en el siglo XIX cuando empieza a representarse con claridad este anillo de caminos que rodeaban la isla en su conjunto, si bien tales caminos existían desde tiempos más antiguos.

A pesar de que el anillo de caminos de Tenerife constituía el sistema de rutas terrestres más importante de la isla, el interés por la conservación y la mejora de los diferentes tramos que lo componían era muy desigual, al menos desde el punto de vista de las autoridades insulares que residían en la ciudad capital de La Laguna. Tal como expresaba el corregi-

⁴ Los mapas y planos citados han sido reproducidos en TOUS MELIÁ, J.: *Tenerife a través de la cartografía (1588-1899)*. Tenerife, 1996.

dor de Tenerife en el informe de 1787 sobre el estado de los caminos de la isla, la prioridad de la política oficial de conservación y mejora de caminos debía centrarse en la vía que comunicaba el puerto de Santa Cruz con La Laguna y el valle de La Orotava⁵. Este criterio de prioridad en favor de la ruta que comunicaba las áreas más ricas y pobladas de la isla, se mantuvo en el siglo XIX, cuando se puso en marcha el del plan general de carreteras, iniciado con la construcción de la carretera general entre Santa Cruz y La Orotava.

El tramo más importante del anillo de caminos reales de Tenerife era el camino de Santa Cruz, que comunicaba la capital de la isla (La Laguna) con su puerto principal. Tal como se señala en los autos de residencia seguidos contra el Adelantado en 1509, la apertura del camino real de Santa Cruz fue promovida por Alonso Fernández de Lugo cuando mandó a abrir nuevos caminos en la isla que permitiesen comunicar Santa Cruz-La Laguna-La Orotava-Icod y Daute⁶. En el siglo XVI el camino de Santa Cruz partía desde la línea de costa para salvar el obstáculo natural del barranco de Santos en su desembocadura, donde la altura de las paredes del barranco era menor y se podía vadear su cauce y subir las laderas sin grandes problemas. Desde allí el camino ascendía un corto trecho paralelo al barranco, hasta la altura de la ermita de San Sebastián, para luego apartarse del borde del barranco y trepar hasta la ciudad de La Laguna⁷. El camino de Santa Cruz, denominado también «camino de Las Carretas» constituyó siempre la principal prioridad del Concejo de Tenerife en cuanto a la conservación de las comunicaciones terrestres de la isla. De vez en cuando se destinaban algunas cantidades de trigo para pagar los jornales de los peones y canteros a los que se encomendaba alguna reparación ocasional, e incluso, se llegaron a contratar costosas composiciones en el empedrado y acondicionamiento de la vía⁸.

Los escollos principales del camino estaban representados por el barranco de Santos, la pendiente de La Cuesta y el escarpe de la curva de Gracia. El plano de Torriani (1588) no muestra puente alguno para atravesar el barranco de Santos, por lo cual debemos suponer que durante todo el siglo XVI el tránsito de este mal paso se realizaba vadeando el barranco. Pero desde fines del siglo XVII existía ya un puente

⁵ «El camino de Santa Cruz a esta capital y desde ella a la Villa y Puerto de La Orotava son (sic) de distinto orden y merecen todo desvelo, fatiga y dispendio porque pende dello la prosperidad de la isla...» Archivo Municipal de La Laguna [AMLL]. Sección Primera. *Provisiones de la Real Audiencia-XIV*. Exp. 29. Fol. 5 R. (28-5-1787).

⁶ AZNAR VALLEJO, E. *La Integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526)*. Sevilla-La Laguna, 1983, p. 334.

⁷ CIORANESCU, A. *Historia de Santa Cruz de Tenerife*. S/C de Tfe., 1976. Tomo I, pp. 208-215.

⁸ *Ibidem*.

de mampostería a la altura de la parroquia de La Concepción, que fue destruido por las avenidas del barranco y reconstruido con maderas hacia 1750⁹. El plano de Santa Cruz levantado por Miguel Tiburcio Rossel y Lugo en 1701 muestra la existencia del puente de madera de la Concepción, pero la destrucción del puente debida a una crecida del barranco obligó a realizar un nuevo desvío del camino, que volvió al antiguo sistema de vadear el barranco por su punto más accesible, esta vez a la altura de la ermita de San Sebastián, saliendo de Santa Cruz a la altura del barrio de Vilaflor (la zona actual de Miraflores)¹⁰.



Puente de La Concepción a la salida del camino real a La Laguna desde Santa Cruz, según la «Descripción de la marina y lugar de Santa Cruz de Miguel Tiburcio Rossel y Lugo [1701]». TOUS MELLÁ, J. Santa Cruz de Tenerife a través de la cartografía (1588-1899). Santa Cruz de Tenerife, 1994.

El trazado del camino se modificó a mediados del siglo XVIII con la construcción del puente de Zurita, proyectado en 1752 debido a la destrucción del puente antiguo de La Concepción. Con este nuevo puente se pretendía evitar la cuesta de San Sebastián, enlazando el

⁹ MURCIA NAVARRO, E. *Santa Cruz de Tenerife un puerto de escala en el Atlántico. Estudio de Geografía Urbana*. S/C. de Tfe., 1975, p. 34.

¹⁰ *Descripción de la Marina y Lugar de Santa Cruz, por Miguel Rossel (1701)*. TOUS MELIA, J. *Santa Cruz de Tenerife a través de la cartografía (1588-1899)*. S/C de Tfe., 1994, p. 19.

camino de La Laguna en una cota más alta, por lo que se acordó construirlo en el paraje conocido como *Ilanada de Sorita*, por donde se podía enlazar fácilmente con el camino de Los Coches, que circunvalaba el lugar a la altura de Las Ramblas actuales¹¹. El nuevo ramal, creado a partir del puente de Zurita, enlazaba con el camino real de La Laguna a la altura de la Cruz del Señor y a partir de allí se vuelven a distinguir dos rutas: el antiguo camino de Ofra que seguían las carretas, superando La Cuesta por medio de pendientes en zigzag, y el camino de Las Pescaderas, que coincide con la actual Cuesta de Piedra, mucho más pendiente y apto sólo para arriería y peatones. En su ascenso hacia la ciudad el camino volvía a afrontar un nuevo escarpe en la subida de Santa María de Gracia, que sólo llegó a resolverse tras la construcción de la nueva carretera en 1855¹². El camino de Santa Cruz entraba en la ciudad de La Laguna a la altura de la ermita de San Cristóbal, donde existía un puente de madera para superar un pequeño barranco.

Desde La Laguna el camino real permitía seguir la ruta hasta Buenavista, atravesando las comarcas de Tacoronte-Acentejo, el valle de La Orotava, Icod y Daute, para luego bordear la isla por el sudoeste y volver por las bandas del sur. Ya a comienzos del siglo XVII se habían formado todos los pueblos de la banda norte de Tenerife y el camino había ido concentrando un poblamiento bastante denso y continuado a lo largo de su recorrido. Por supuesto, el camino real del norte de Tenerife atravesaba por algunos parajes despoblados, e incluso se internaba en áreas de monte, pero en general el camino unía muchos pueblos cercanos, pues discurría por medio de las tierras de medianías del norte de Tenerife (las

¹¹ Se trató en el Cabildo «... sobre la fábrica del puente que se ha de construir en el barranco que llaman de Santos del lugar y puerto de Santa Cruz y en su ejecución y cumplimiento nombró luego diputados que pasaron a su reconocimiento con peritos que nombraron de mampostería y carpintería, y en vista de los paraxes donde debía informarse con asistencia del Syndico Personero General y del apoderado de dicho lugar, resolvieron ser más conveniente hazerlo en el camino que baxa por San Sebastián y es el mismo por donde se comunica no sólomente esta ciudad sino toda la Isla con dicho lugar, pero despues del Exmo. Señor Governador y Comandante General de estas Islas en 7 de este mismo mes escribió a los dichos diputados en que hizo presentes barios inconvenientes que resultaban de hacerse en dicho paraxe de San Sebastián y que debería reedificarse en el mismo sitio antiguo donde estaba la que se llevó la abenida de dicho barranco y haziendo el cómputo del costo regularon el todo de la obra en 1.505 reales...» AMLL. Leg. F-I. n.º 33. (14-7-1752). La edificación acabó realizándose, sin embargo, en el lugar que ahora ocupa el puente de Zurita después del reconocimiento de la zona efectuado por el ingeniero militar Sebastián Creagh el 15 de marzo de 1753. El coste final de la obra que se culminó en 1754 fue de 21.000 pesos corrientes. DARIAS PADRÓN, V. «El Puente de Zurita». *La Tarde*. Santa Cruz de Tenerife, (25-11-1940), p. 2 y (9-12-1940), p. 2.

¹² «...se está actualmente construyendo el trozo de camino que suprime la brusca subida de Santa María de Gracia, y hecho que esté, quedará definitivamente concluido esta importante sección de la carretera que ha de ir a parar hasta Garachico...». «Las Carreteras». *El Eco del Comercio*. n.º 344. (1-8-1855).

más pobladas de la isla). Por ello el caminante que viajaba desde La Laguna hasta Buenavista tenía cierta impresión de hallarse ante un auténtico pueblo-calle donde numerosas agrupaciones de casas jalonaban los bordes del camino. Este rasgo del paisaje a lo largo del camino que cruzaba el norte de Tenerife difiere mucho del que se podía observar en el sur de la isla, allí los núcleos de poblamiento se encontraban más alejados y el caminante podía recorrer bastantes kilómetros sin encontrar una sola casa.

A partir de La Laguna salían dos caminos que permitían llegar hasta el valle de La Orotava, si bien se unían en una sola ruta a la mitad de su recorrido. Ambos caminos nacían en el lado norte de la ciudad, a la altura de la ermita de San Benito.

El primero de ellos era el camino real de la Villa [recibía tal nombre por la villa de La Orotava, población que obtuvo el título de villazgo en 1648] y fue un camino que entró en desuso como vía de comunicación entre La Laguna y La Orotava desde que se construyó la carretera general del norte a mediados del siglo pasado¹³. Ya en este siglo el camino real de la Villa quedó cortado debido a la construcción de las pistas del aeropuerto de Los Rodeos, aunque todavía hoy conserva una parte importante de su trazado en los altos de Tacoronte, El Sauzal y La Matanza y mantiene incluso tal denominación. Las actas del Concejo de Tenerife citan este camino real de la Villa desde 1498, denominándolo «camino alto de Tahoro»¹⁴ en referencia a su trazado que discurre por las faldas de la cordillera dorsal para descender a cotas más bajas en el lugar de La Matanza de Acentejo. El trazado originario del camino real de La Orotava discurría paralelo al «camino viejo de los Guanches» y tenía la ventaja de superar algunos barrancos de los términos de Tacoronte, El Sauzal y La Matanza en su cota más alta, donde el escarpe resultaba menos pronunciado. Esta circunstancia explica por qué el primer camino que comunicó La Laguna con el valle de La Orotava atravesaba por las tierras altas y boscosas de Tacoronte y Acentejo, en vez de internarse en la amplia zona agrícola de las medianías, donde se situaban las grandes fincas

¹³ Tal como señala J. López Soler en su descripción geográfica de la isla de Tenerife, la construcción de la carretera de La Orotava a mediados del siglo XIX supuso el abandono del antiguo camino real de La Orotava, que quedó intransitable en parte de su recorrido: «El camino que sube a este cerro (de las Ovejas en Santa Ursula) se utiliza principalmente para el aprovechamiento de sus montes; atraviesa, poco después de su arranque en la carretera, al antiguo [camino] real que bordeaba toda la isla, y que desde la construcción de la carretera se puso completamente intransitable en muchos de sus tramos, y en otros desapareció por completo.» LÓPEZ SOLER, J. *La Isla de Tenerife. Su descripción general y geográfica*. Madrid, 1906, p. 61.

¹⁴ SERRA RAFOLS, E. *Acuerdos del Cabildo de Tenerife (1497-1507)*. La Laguna, 1949, p. 7. Acuerdo de 9 de marzo de 1498.



Casas campesinas en los llanos cerealísticos de La Laguna. ALEMÁN, G. El ganado de los isleños. Santa Cruz de Tenerife, 1998.

cerealísticas de Alonso Fernández de Lugo y otros vecinos influyentes de la ciudad de La Laguna¹⁵.

En las primeras décadas del siglo XVI la comarca de Tacoronte-Acentejo era todavía una zona poco poblada. Si bien se había convertido en una zona de grandes explotaciones cerealísticas y ganaderas, los habitantes que residían en aquellas tierras eran mas bien escasos, pues la mayoría de sus propietarios y trabajadores residían en La Laguna. A pesar de que todavía no existían pueblos de cierta consideración en las medianías de Tacoronte y El Sauzal, desde fechas muy tempranas se abrió un nuevo ramal del camino a La Orotava que atravesaba por estas tierras más bajas y se unía al camino real de la Villa a la altura del pueblo de La Matanza. La apertura de este segundo ramal del camino que conducía a La Orotava no se debió tanto a la aparición de núcleos de importancia en las media-

¹⁵ Aún a comienzos del siglo XVI no había lugares poblados en Tacoronte y Acentejo, pues aunque la roturación de las tierras del término de Tacoronte se llevó a cabo muy pronto para dedicarlas a las grandes explotaciones cerealísticas, no se habían formado grandes lugares poblados en toda esa comarca. Al respecto la *tazmia* de 1531 no señala, todavía, la existencia de lugares poblados entre La Laguna y La Orotava, seguramente porque las tierras cerealísticas de Tacoronte y Acentejo se cultivaban con mano de obra residente en la villa capitalina de La Laguna. LA ROSA OLIVERA, L. «Tazmia de Tenerife en 1531». *Instituto de Estudios Canarios. 50 Aniversario*. La Laguna-S/C. de Tfe., 1982, pp. 579-584.

nías, sino más bien a necesidades agrícolas, pues era preciso unir las ricas tierras cerealeras situadas en los términos de Tacoronte y Acentejo con la ciudad capital. La construcción de este segundo ramal del camino a La Orotava se inicia en 1517, cuando el cabildo de Tenerife encomendó a los regidores Guillen Castellano y Las Hijas que dirigiesen la construcción de un camino que condujese desde La Laguna al pago del Peñol, atravesando así la dehesa que rodeaba la ciudad hasta su lindero más alejado (el peñol de Maldonado) con dirección a las tierras de Tacoronte¹⁶.

La puesta en cultivo de la dehesa de La Laguna (iniciada a partir de 1521) obligó a definir de manera más precisa el trazado de los caminos que conducían desde la capital de la isla hacia Tacoronte y La Orotava. Desde entonces fueron frecuentes las ordenanzas y acuerdos del Concejo de Tenerife que mandaban a vallar los caminos de La Orotava y Tacoronte a lo largo de su tránsito por las tierras de la dehesa concejil. Si hasta aquel momento ambos caminos no tenían un trazado fijo y podían mudarse hacia un lado u otro atravesando las tierras llanas de San Lázaro y Los Rodeos para esquivar algún corrimiento de tierras o alguna hondonada, la puesta en cultivo de la antigua dehesa de La Laguna, obligó a delimitar de forma precisa los caminos y a cercarlos, con el fin de evitar que el ganado entrase en los sembrados, e impedir además que los arrendatarios de las suertes de la dehesa extendiesen el sembrado a costa del camino¹⁷. Es por ello que a partir de mediados del siglo XVI el Cabildo impone a sus arrendatarios el vallado (con empalizadas de troncos y horcones de madera) de las suertes que lindan con el camino y obliga a aquellos colonos cuyas suertes no limitan con el camino a contribuir a la obra que había proyectado el Concejo, consistente en levantar las paredes laterales de piedra en los caminos de La Orotava y Tacoronte¹⁸.

A la altura del casco actual de La Matanza ambos caminos (el camino real de la Villa y el camino de Tacoronte) se unían en uno solo que atravesaba los lugares de La Victoria y Santa Ursula, donde se internaba en los montes para tomar altura y descender a La Orotava por el paraje conocido como El Pino, en la ladera del valle.

Las primeras obras de envergadura para fijar el trazado y acondicionar el camino de La Orotava se iniciaron en 1525 cuando el Concejo acordó abrir un camino «...bueno e fixo e durable...» desde La Laguna hasta La Orotava,

¹⁶ SERRA RAFOLS, E. y LA ROSA OLIVERA, L. *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, (1514-1518)*. Fontes Rerum Canariarum. La Laguna, 1965, p. 183. (6-2-1517).

¹⁷ *Representación del personero Bartolomé Joven acerca del arrendamiento del cercado nuevo del Rodeo*. Cuando se dió en arrendamiento a los labradores se dejó abierta una cañada para yuntas y ahora se ha concedido dicha cañada a Juan de Ancheta a cambio de haber cedido unos solares que tenía en la dehesa, con lo cual se corre el peligro de que se cierre la cañada. AMLL. *Actas capitulares*. Oficio 1°. Libro 8°. Fol. 221 R. (22-10-1543).

¹⁸ AMLL. *Actas capitulares*. Oficio 1°. Libro 9°. Fol. 374 V. (16-12-1552).

por el que cupieran dos carretas, para permitir el tráfico de mercancías y provisiones entre ambos lugares¹⁹. Los ingresos que estaban comenzando a generar los arrendamientos de tierras en la dehesa concejil permitieron al Concejo financiar la construcción de un camino transitable para carretas que llegase hasta el valle de La Orotava, aunque estas obras que se proyectaron en 1525 se retrasaron algunos años. Hasta 1530 no se pusieron en pregon las contratas con los oficiales que habrían de construir el camino y todavía en 1532 no se habían comenzado las obras debido a la falta de fondos²⁰.

Al tratarse de uno de los caminos principales de la isla y de importancia comparable al que comunicaba Santa Cruz y La Laguna, el Concejo intentó acondicionar en varias ocasiones esta ruta para hacerla transitable al tráfico rodado. Estas composiciones, sin embargo, resultaban poco eficaces ya que el sistema de empedrado utilizado era poco duradero y las lluvias acababan abriendo grandes socavones en la vía. Hacia finales del siglo XVI el camino se encontraba muy deteriorado y el Concejo acordó contratar el empedrado del camino con el cabuquero Pedro González, ordenándole que usase la piedra más grande posible, a fin de construir un empedrado duradero para carretas que pudiese resistir las barranqueras producidas por las lluvias²¹. Las reparaciones del camino mediante contratas financiadas por el Cabildo van desapareciendo progresivamente, al tiempo que se impone la costumbre de reparar el camino acudiendo a la prestación personal de los vecinos de las inmediaciones, encomendando a los alcaldes reales de los lugares por donde discurría el camino el acondicionamiento de la vía. A medida que la comarca Tacoronte-Acentejo comenzó a tener una importante población local (desde mediados del siglo XVI) la reparación del camino de la Villa pasó a depender de los vecindarios de los lugares y así comprobamos como en la constitución del arca de misericordia de Tacoronte se señaló que la inversión de los sobrantes de granos de la alhóndiga deberían compartirse entre la fábrica de la iglesia del lugar y «...haser carsel y remediar las fuentes y caminos y abrevaderos para ganados y otras obras pías y nesarias...»²². Ahora bien, las autoridades locales se mostraban remisas a obligar a sus vecinos a realizar el trabajo forzoso de composición del camino, argumentando que se trataba de un camino general de la isla y no particular de aquellos pueblos, como se comprueba en el expediente incoado por el Corregidor de Tenerife (1775) para que el

¹⁹ LA ROSA OLIVERA, L. y MARRERO RODRÍGUEZ, M. *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, (1525-1533)*. Fontes Rerum Canariarum. La Laguna, 1986, p. 94.

²⁰ *Ibidem*, p. 222. (14-1-1530) y p. 377 (19-9-1532).

²¹ AMLL. Sección Primera. *Protocolo de escrituras ante el Escribano Simón de Açoca*. Fol. 7 R.-7 V. (12-9-1593).

²² *Real cédula aprobando la constitución y ordenanzas del pósito de misericordia de Tacoronte, (6-7-1633)*. Archivo Municipal de Tacoronte. *Libros de Actas (1715-1744)*. Sin Fol.



Camino real de la Villa a la entrada en el lugar de La Matanza, según grabado de Williams [1837]. BAKER-WEBB, P. y BERTHELOT, S: Histoire Naturelle des Iles Canaries. Paris, 1839. [Biblioteca de la Universidad de La Laguna].

Alcalde Real de Tacoronte llevase a cabo la composición de algunos pasos difíciles del camino, situados en la parte alta de su término²³.

Hacia fines del siglo XVIII el tránsito por el camino de La Laguna a La Orotava era especialmente difícil, al menos para caballerías y carretas. El expediente de 1788 sobre arreglo general de los caminos principales de la isla indica que los desperfectos en la vía eran especialmente graves en los siguientes puntos: atravesar el barranco del Rodeo a la salida de la ciudad se hacía imposible si no se construía un puente; era necesario reparar la calzada en todo el tramo que atravesaba los llanos de Los Rodeos y Tacoronte, pues en muchos lugares se habían desplomado los taludes de tierra de los márgenes de la vía, estrechando el camino y formando barranqueras; el tránsito volvía a

²³ *Expediente sobre la composición del camino de la villa en las cabezadas del lugar de Tacoronte [1795]. AMLL. Fábricas Públicas-III. Exp. 6. Sobre la reticencia de los alcaldes reales de los pueblos a hacerse cargo de la composición de los caminos de su demarcación exigiendo contribuciones en dinero y trabajo personal a sus vecinos vease además RODRÍGUEZ YANES, J. M.: *La Laguna durante el antiguo régimen. Desde su fundación hasta finales del siglo XVII*. La Laguna, 1997. Vol. I, pp. 94-95.*

ser peligroso en la cuesta de Los Havales o de Las Piedras (en el lugar del El Sauzal) y en la cuesta del Hospicio, en este punto el camino descendía bordeando el barranco de Cabrera hasta el lugar de La Matanza; el último paso difícil era la cuesta de La Matosa, en la jurisdicción de La Victoria, donde el camino era especialmente peligroso, pues el empedrado era tan defectuoso que obligaba a los jinetes a apearse de la montura ante el riesgo de una caída²⁴. A partir de la cuesta de La Matosa el camino real atravesaba la demarcación de Santa Ursula y descendía hasta La Orotava siendo su último obstáculo el cruce del barranco de La Arena²⁵.

A pesar de las quejas reiteradas de los síndicos de los lugares por donde atravesaba este camino real, lo cierto es que hasta bien entrado el siglo XIX no se comenzaron obras de cierta envergadura que permitiesen solucionar los pasos más peligrosos del camino real de La Orotava²⁶. Aunque hemos podido documentar la construcción de un pequeño puente de piedra en 1792 para atravesar el fondo del barranco de Cabrera (La Matanza) y ciertas obras de composición del camino que fueron llevadas a cabo por los prisioneros franceses en 1809²⁷, las primeras obras de consideración se iniciaron en 1835 cuando comenzaron a construirse varios puentes de madera para salvar los barrancos que debía atravesar el camino en la jurisdicción de La Laguna y se inició la composición a fondo el empedrado²⁸. El proyecto de construcción de una nueva vía entre La Laguna y La Orotava, que comenzó en 1845 para concluirse en 1864,²⁹ supuso el des-

²⁴ AMLL. *Fábricas Públicas-IV*. Exp. 2. Fol. 231 R.-233 V. (12-4-1788).

²⁵ «...a la izquierda de la carretera en el punto denominado El Calvario, lugar en donde se eleva una pequeña ermita; este camino, a la vez, es atajo de la carretera general; desprende a su derecha, otro, que después de pasar por entre diversas graderías, en las cuales se cultiva con preferencia, plátanos, viñas y tomates, va, salvando varios barrancos, siendo el principal el de la Arena, a internarse en los montes de Santa Ursula, para cruzarlos y luego unirse a uno de los pequeños trozos existentes del antiguo Real, que rodeaba a toda la Isla.» LÓPEZ, SOLER, J. *La Isla de Tenerife...op. cit.*, p. 71.

²⁶ En 1801 el síndico personero del lugar de La Matanza describía las dificultades que resultaba atravesar la cuesta del Hospicio: «...ya hace muchos años se está padeciendo por todos los vecinos de esta isla la grave incomodidad de no poder transitar sin peligro...en un pedazo de cuesta que hay en el camino que sigue de esta capital a La Orotava, cuyo trozo da principio en el barranco que dicen de Cabrera y sigue hasta el Hospicio que hubo en dicho lugar...» AMLL. *Fábricas Públicas-VI*. n.º 12. (24-4-1801).

²⁷ MARTÍNEZ DE FUENTES, F. «Diario de un viaje a España por Portugal. Año 1792». Publicado en BOCCACIO, G. *De Canaria y de las otras islas nuevamente balladas en el oceano allende España*, La Orotava, 1998. Apéndice, p. 182.

²⁸ La Comisión Municipal de Caminos de la municipalidad de La Laguna llegó a proyectar la construcción de puentes de madera de tres varas de ancho para atravesar el barranco del Rodeo en el camino de la villa y el barranco de Juana Blanca en el camino de Tacoronte. AMLL. Sección Segunda. *Caminos-II*. Exp. 59. (21-7-1835).

²⁹ PULIDO MAÑES, T. «El sistema de transporte y la organización del espacio insular». Publicado en *Canarias ante el cambio*. La Laguna, 1981, p. 446.



Camino de la Villa. ALEMÁN, G. El ganado...op. cit.

mantelamiento parcial del antiguo camino de la Villa, que a partir de entonces fue utilizado tan sólo por la población de los barrios y case-ríos ubicados a lo largo del camino, o como vía de acceso a las tierras cercanas. El trazado de la nueva carretera ocupaba algunos tramos de la antigua calzada del camino de La Villa, pero en su mayoría, discurrió por el ramal inferior de Tacoronte, abandonando el recorrido antiguo que atravesaba las cabezadas de Tacoronte, El Sauzal y La Matanza.

La travesía del valle de La Orotava podía realizarse por tres caminos principales que comunicaban los principales núcleos de población de la comarca. Cercano a la costa, el camino del Realejo comunicaba los lugares del Puerto de La Orotava y El Realejo de Abajo. A una cota más alta y bordeando los linderos de la antigua dehesa de La Caleta discurría el camino de la Luz, que comunicaba La Orotava y Los Realejos; en tanto que los case-ríos y barrios de la zona alta del valle se comunicaban entre sí por el camino de Higa o de La Perdoma, que unía el barrio de El Farrobo, en la parte alta de La Orotava, con el barrio de La Cruz Santa, perteneciente a la jurisdicción de Los Realejos³⁰.

³⁰ RODRÍGUEZ MESA, M. *Higa*. S/C. de Tfe., 1987, pp. 20-21.



*Camino del Puerto de la Cruz a La Orotava, según grabado de Williams [1837].
BAKER-WEBB, P. y BERTHELOT, S: Histoire Naturelle... op. cit. .*

Continuar la travesía desde el valle de La Orotava hasta Icod y Daute, en el extremo noroeste de Tenerife, resultaba mucho más penoso. Los caminos entre el valle de La Orotava y la comarca de Daute eran en realidad sendas arrieras que no permitían el tráfico rodado y siempre fueron considerados como vías secundarias del sistema de comunicaciones insulares, a pesar de que el extremo noroeste de la isla constituía una zona muy poblada. La dificultad que suponía rebasar la ladera de Tigaiga, cuyas estribaciones se proyectan hasta el borde del mar, hacía preferible el tráfico marítimo, pues los lugares situados al oeste de San Juan de la Rambla disponían de numerosas caletas en las cuales solían embarcarse sus productos.

Debido a las malas condiciones del camino real, si el viajero deseaba continuar por tierra para ir desde el valle de La Orotava hasta Icod y Daute, debía conformarse con un viaje mucho más difícil, e incluso más peligroso. Los dos caminos principales que debía seguir para realizar esta travesía tenían que salvar el fuerte escarpe de Tigaiga: bien por la orilla del mar a través del peligroso paso de El Callao, o bien trepando por una estrecha senda a lo largo del risco (el camino de las Vueltas de Tigaiga) para dirigirse a Icod el Alto.

Las tierras altas situadas entre la ladera de Tigaiga e Icod de los Vinos estuvieron poco pobladas hasta bien entrado el siglo XVI y constituían



Camino del Realejo de Arriba y ladera de Tigaiga [circa 1910]. «Tenerife en el recuerdo». Canarias 7.

una amplia región boscosa dominada por el pinar, tal como se señala en el relato del caballero Scory, quien debió visitar la zona en torno a 1582³¹. De hecho, uno de los principales pinares de la isla se localizaba en ese tramo de las medianías de Tenerife, hasta el punto que el Concejo se reservó los pinares de Santa Catalina, San Juan e Icod para la venta de maderas para la exportación y para la explotación de la brea³². Por ello, el camino que iba desde la ladera de Tigaiga hasta Icod de los Vinos pasando por Icod el Alto y La Guancha comportaba un largo trayecto en medio de una zona deshabitada y boscosa, algo que no resultaba especialmente alentador para el viajero. Desde comienzos del siglo XVII esta ruta resultaba aún más problemática debido al cierre del Camino Nuevo por los administradores de la hacienda de los Príncipes. Este paso que salía desde el Realejo de Abajo para conectar con el camino de las Vueltas

³¹ «...caminando de La Orotava para Garachico, pásase por un medio de un bosque lleno de tales árboles ... hay tanta abundancia de éstos árboles, que los toneles para el vino y otros vasos para el servicio de las casas son fabricados con ellos...». «Observaciones del caballero inglés sir Edmond Scory acerca de la Isla de Tenerife y del Pico del Teide». *El Museo Canario*. n.º VIII, (1936), p. 55.

³² NÚÑEZ PESTANO, J.R. *La propiedad concejil en Tenerife durante el Antiguo Régimen. El papel de una institución económica en los procesos de cambio social*. (Tesis doctoral inédita). La Laguna, 1989, p. 121 y 132-134.

de Tigaiga, fue cerrado a partir de 1612 por el administrador del mayorazgo de los príncipes de Asculi para sembrar el terreno de viñedos, originándose un largo pleito ante la Real Audiencia entre los vecinos y el mayorazgo, que duró desde 1619 hasta la reapertura del camino en 1676³³.

Dadas las dificultades que presentaba el camino de la ladera de Tigaiga y que hasta fines del siglo XVI el poblamiento se concentraba preferentemente en la zona costera de la Rambla de Castro, San Juan de la Rambla, Santo Domingo y Santa Catalina, el camino principal para pasar desde el valle de La Orotava hacia Icod y Daute debía discurrir por los núcleos costeros, donde se situaban las grandes haciendas dedicadas a una próspera agricultura vitícola y algunos caseríos de población de cierta entidad. Por ello, el camino principal que conducía a Icod de los Vinos y Garachico era el de la costa y allí tenía que superar las dificultades que comportaba el paso de El Callao.

En el paso de El Callao, cercano al actual barrio de Las Aguas, el camino atravesaba directamente por la orilla del mar, pues la estrecha plataforma costera se hallaba ocupada y cercada por las grandes haciendas de viñedos que se habían establecido en la zona. El tránsito por la zona costera se hizo especialmente difícil en el siglo XVIII debido a la usurpación del camino viejo por parte de los grandes propietarios que tenían haciendas en la Rambla de Castro, quienes cortaron el antiguo camino real que atravesaba sus fincas y obligaban a los transeúntes a atravesar por una playa rocosa, o bien a decidirse a tomar el camino de la ladera de Tigaiga, lo que implicaba un gran rodeo³⁴.

³³ «El camino nuevo tiene su historia no poco accidentada: contemporáneo probablemente de los primeros pobladores y destinado a la comunicación del Realejo Alto con Tigaiga, Juan Sánchez de Bustamante lo incorporó a la hacienda y lo plantó de viña dando lugar a que Don Claudio Grimón, por sí y en nombre de los vecinos de arriba entablase un pleito que en 1619 se seguía en la Real Audiencia de Canaria, pero se debió a libre decisión de quien entonces administraba que el camino fuese abierto nuevamente en 1676». CAMACHO PÉREZ-GALDÓS, G. *La Hacienda de los Príncipes*. La Laguna, 1943, p. 59.

³⁴ En la provisión de la Real Audiencia por la que se ordenaba al alcalde del Realejo de Abajo que investigase el trazado del antiguo camino real que cruzaba las haciendas del marqués de Celada, del marqués de Villanueva del Prado y del teniente coronel don Gaspar de Ponte Jimenez se señala que el camino de El Callao provocaba numerosos accidentes de transeúntes a pie y a caballo, precipitándose o por que eran alcanzados por la caída de piedras desde los riscos, con lo cual los caminantes se ven obligados a dar un gran rodeo por el monte siguiendo otro camino que les producía grandes incomodidades. En la declaración de uno de los testigos del proceso se señala que «...la cuesta que está al bajar al Callao, que nombran [cuesta] de Grimón la abrieron estos cavalleros para mudar el camino por donde oy está, que es el del Callao, y que estos se obligaron a dar dicho camino por donde estava todas las vezes que el de avajo no pudiera pasarse y con esta misma publicidad cada vez que por la justicia se sitava el vezindario para componer el dicho camino del Callao se murmurava y se murmura que esta es obligación de los dichos grimones [la familia Nava y Grimón]...» (5-junio-1741). AMLL. Sección primera. *Provisiones de la Real Audiencia-XXIV*. n.º 6. El cierre del camino viejo de La Rambla trajo consigo la dinamización del camino de Tigaiga, que pasó a convertirse durante el siglo XVIII en

El paso de El Callao constituía un auténtico cuello de botella de las comunicaciones terrestres en la isla. Aunque atribuyamos a los informes locales y a las descripciones de los viajeros cierto grado de exageración respecto a los riesgos de esta travesía, la reiteración constante del mismo relato parece indicar que el tránsito era realmente peligroso. En el informe que elevó a la Real Audiencia de Canarias el Concejo de Tenerife para rebatir las acusaciones del Personero General de Tenerife, Matías Franco de Castilla, sobre malversación de los fondos destinados a la realización de obras públicas y el abandono de las reparaciones en los caminos se señalaba:



El paso de El Callao, según grabado de Williams [1837]. BAKER-WEBB, P. y BERTHELOT, S: Histoire Naturelle... op. cit. .

«...que sólo [con] el poder de Dios, retirando las aguas del mar y las sierras de los riscos, puede darse composición [de El Callao] ya que por la misma consideración el Exmo. Sr. don

la principal vía de comunicación desde el Realejo de Abajo hacia San Juan de la Rambla y La Guancha, tal como se desprende del relato del administrador del mayorazgo de los Príncipes, don Alejandro de Orea, «...por el pasaban las juntas [yuntas] con la leña y madera y todo el año empeso [en peso] para este lugar Puerto y Villa y Santa Ursula, como asimismo el traxin de las bestias con mostos, paja, pipas vacías y llenas, etc». CAMACHO Y PÉREZ GALDÓS, G. *La Hacienda...op. cit.*, p. 50.

Andrés Bonito mandó ingeniero y comprendiendo no poder tener efecto ocurrió a la solicitud de si lo tendría por el camino de Tigayga en lo que encontró varias dificultades invencibles y desistió de pensar en la materia...»⁵⁵

Las dificultades de comunicación a través del paso de El Callao llevaron en 1792 a los grandes propietarios de las haciendas costeras de la Rambla de Castro a realizar una suscripción en los lugares de La Orotava, Icod y Garachico para reparar el camino, pero las reformas no llegaron a concluirse, dado que el mayordomo de propios del Concejo se negó a entregar la recaudación⁵⁶. La situación parece no haber variado en los años siguientes pues en la petición remitida al Concejo en 1798 por el Alcalde Real del Realejo de Abajo se señala la necesidad urgente de reparar los dos caminos que conducen hacia Icod, pues:

«...se hallan casi intransitables y más deteriorados que en ningún otro lugar como que el camino de Icod el Alto y Callado de la Rambla, que están en este lugar y ambos muy peligrosos y descompuestos, son el único paso por donde casi toda esta isla se comunica...»⁵⁷

El paso de El Callao contaba además con un inconveniente adicional para su restauración y conservación. Dado que los propietarios de las haciendas habían cortado la antigua ruta que cruzaba los campos de cultivo, el camino discurría por la misma orilla del mar y el fuerte oleaje de la zona impedía pensar en cualquier reparación que mejorase la vía, pues los arreglos eran destruidos de inmediato por las marejadas. Carballo Wangüemert que atravesó este paso a mediados del siglo XIX ha dejado un curioso relato de las dificultades que presentaba este paso:

«El Callao abrazaba una gran distancia, y como la costa escarpada e impracticable comenzaba a elevarse a manera de alta muralla a muy pocos pasos del Océano, dejaba tan sólo al transeúnte una estrechísima faja en toda la extensión del mismo Callao. En el lleno de la marea aquella faja era cubierta del todo por las aguas, que llegaban y subían a los pies del

⁵⁵ Archivo Histórico Provincial de Las Palmas de Gran Canaria. Fondo Real Audiencia de Canarias. Leg. 5.187. (29-10-1761).

⁵⁶ «...sediendo a las instancias de diferentes patricios...y con especialidad a las del Sr. Marqués de Villanueva del Prado, Síndico Personero General de dicha Isla ha emprendido la reparación del camino nombrado El Callao de la Rambla que es la garganta general de la isla y un paso tan peligroso y arriesgado como que forman un continuado precipicio...que para la dicha obra estimuló al vecindario con una suscripción en pesos dispuesta del mismo Marqués de Villanueva del Prado...» AMLL. Sección Primera. *Fábricas Públicas -V. Exp. I.* (21-5-1792).

⁵⁷ AMLL. Sección Primera. *Fábricas Públicas-VI. n.º 30.* (1798).

impracticable antemural, y en aquellos momentos el que tenía la desgracia de pasar, llevaba la vida pendiente de un hilo, pues la ola soberbia y fuerte de esta costa podía arrastrarle hacia los dominios del dios Neptuno, habiéndose dado casos de haber perecido caballeros y caballerías. Este peligro, sin embargo, no carecía de un cierto género de aliciente, pues establecida una especie de competencia entre los viajeros y el inquieto oleaje, este avanzando para alcanzarlos, y aquellos apresurando el paso para burlar su persecución, el placer que seguía después era como el del triunfo alcanzado sobre un enemigo poderoso.»³⁸

Una vez atravesado este paso difícil, el camino de Icod era considerado como largo e incomodo, tal como nos refiere Viera y Clavijo en su descripción de los lugares de Tenerife³⁹. Tras atravesar el largo tramo volcánico del malpaís, el camino entraba por el paraje de Buen Paso y llegaba al lugar de Icod. Desde allí el camino real descendía hasta el puerto de Garachico por medio de la calzada de Alzola, situada frente a la hacienda La Acequia perteneciente a la familia Alzola⁴⁰. A partir de Garachico el camino discurría sin grandes dificultades hasta Los Silos y Buenavista utilizando las calzadas primitivas que se habían abierto con motivo de la colonización de la zona en el siglo XVI⁴¹.

Pese a todas la dificultades que hemos estado analizando, la apertura de la línea principal de caminos reales que discurrían a través de los pueblos de la banda norte de Tenerife se puede dar por concluida en las primeras décadas del siglo XVI, a medida que la ocupación de las datas entregadas en el repartimiento de tierras supusieron el establecimiento de los primeros grupos de colonos en los lugares más alejados.

El camino real del sur de Tenerife tardó más tiempo en completarse, al menos en aquellos tramos que se situaban al oeste del valle de Güímar. Los pueblos de las bandas del sur se colonizaron en fechas más tardías que los de la banda norte y por ello la apertura de la red de caminos en aquella zona es más reciente. En la primera mitad del siglo XVI los caminos que llevaban desde La Laguna hasta las bandas del sur eran los antiguos senderos aborígenes que discurrían por las cumbres y resultaban intransitables en invierno, de manera que en 1561 el Cabildo proyectó

³⁸ CARBALLO WANGÜEMERT, B. *Las Afortunadas*. Santa Cruz de Tenerife, 1990, pp. 76-77.

³⁹ «Icod de los Vinos. Dista dos leguas de mal camino de La Rambla y nueve de La Laguna...» VIERA Y CLAVIJO, J. *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, 1971. Tomo II, p. 413.

⁴⁰ «Este nombre tiene, aunque trastocado por el vulgo, el camino de herradura que conducía de Icod a Garachico en la parte fronteriza a la finca «la acequia»...» GUTIÉRREZ LÓPEZ, E. «Apuntes para la Historia de Tenerife». *Revista de Historia Canaria*. n.º 8 (1925), p. 233.

⁴¹ DÍAZ Y DORTA, N. *Apuntes históricos del pueblo de Buenavista*. S/C de Tfe. 1982, p. 17.



Calzada de Alzola en Icod de los Vinos (circa 1910). «Tenerife en el recuerdo...» op. cit.

una ruta más cercana a la costa que permitiera pasar desde el valle de Güímar hasta los términos de Abona y Adeje⁴².

El cerramiento del anillo de caminos reales por las bandas del sur hasta retornar a La Laguna suponía comunicar las zonas de Icod y Daute con el sudoeste y sur de Tenerife. Tal comunicación tenía dos variantes principales: bien partiendo desde Icod de los Vinos para ascender por el camino de la Vega y dirigirse al valle de Santiago a través de la Tierra del Trigo y el puerto de Erjos; o bien tomando el camino del Carrizal que, tras ascender desde Buenavista hasta el valle del Palmar, enlazaba con El Carrizal y Masca, en las cumbres de Teno, y desde allí se dirigía al valle de Santiago.

Si tenemos en cuenta que la colonización de las tierras de El Palmar y Masca en la zona alta del lugar de Buenavista fue más temprana que la ocupación de El Tanque y la Tierra del Trigo, podemos suponer que la ruta más antigua era el camino real que conducía desde Buenavista hasta El Palmar, El Carrizal y valle de Santiago. Desde comienzos del siglo XVI se concedieron numerosas datas de tierras en El Palmar, El Carrizal y Masca y se tiene constancia del asentamiento de pobladores en la zona en fechas muy tempranas, en tanto que el poblamiento del lugar de El

⁴² RODRÍGUEZ YANES, J. M.: *La Laguna durante el Antiguo Régimen...op. cit.* Vol. I, p. 94.



Vista del valle de Santiago del Teide desde la montaña de Bilma, según grabado de Williams [1837]. BAKER-WEBB, P. y BERTHELOT, S: Histoire Naturelle... op. cit. .

Tanque y la Tierra del Trigo, que podría originar el ramal desde Icod hasta valle Santiago, fue relativamente más tardío⁴³. El ramal que discurría desde Icod hasta La Vega, El Tanque, Tierra del Trigo, paso de Erjos, valle de Santiago y continuaba a los pinares de Guía de Isora estaba relacionado en el siglo XVI con la intensa explotación de la pez en los pinares de Isora, explotación que constituyó la primera actividad económica relevante de aquella comarca despoblada, tal como consta en la información testimonial presentada ante el Cabildo por Juan Clavijo para justificar la posesión de una data antigua que le había sido concedida por el Adelantado, según la cual se le había concedido el monopolio de la pez en el área comprendida entre las faldas del Teide y valle Santiago⁴⁴.

Hasta el último tercio del siglo XVII las comunicaciones terrestres desde el valle de Santiago hasta los demás lugares del sur de Tenerife

⁴³ Las tierras de El Tanque comenzaron a colonizarse mediante contratos de enfiteusis para sembrar cereales en la década de 1540-1550, proceso vinculado por la expansión del viñedo en la comarca de Daute que obligaba a desplazar el cultivo cerealístico a las tierras altas de El Tanque, Tierra del Trigo y Carrizal, donde comienzan a denunciarse usurpaciones de montes y pastos concejiles en la década de 1570-1580. RODRÍGUEZ YANES, J. M. *El Antiguo Régimen en la comarca de Daute*. Canarias, 1988, pp. 25 y 71-73.

⁴⁴ NÚÑEZ PESTANO, J. R. *La propiedad concejil en Tenerife*. op. cit., p. 131.

eran harto infrecuentes y los contactos desde el sur con los lugares de la vertiente norte se realizaban a través de los caminos de cumbre y, especialmente, a través del camino de Chasna que comunicaba el valle de La Orotava con Vilaflor, Granadilla y Adeje. Así, el valle de Santiago debió ser durante mucho tiempo el lugar más alejado a donde se podía llegar siguiendo los caminos reales por el norte de la isla, pues en el suroeste de Tenerife, hasta llegar a Adeje, no habían caminos practicables, como no fuesen sendas de ganados, o malas veredas conocidas solamente por la escasa población de pastores de aquellos términos.

Fue a fines del siglo XVII cuando se consolidaron algunos caseríos dispersos en los términos de Isora y se hizo necesario un conjunto regular de caminos que comunicasen los pasos de Erjos y El Carrizal (las salidas naturales de la comarca de Daute hacia el Suroeste de Tenerife) con los lugares de Adeje y Vilaflor, conectando así la población que se había asentado en los términos de Isora. La apertura de los caminos reales que conectaban el norte con el sur de Tenerife a través de los términos de Isora estuvo condicionada por el tardío poblamiento de esta zona⁴⁵. A este respecto la creación de la ermita de Nuestra Señora de Guía está asociada por la tradición a la apertura en 1670 del camino de Guía, cuyo descubrimiento como ruta practicable para atravesar los barrancos de Isora fue atribuido a la intervención milagrosa de la Virgen de Guía. La tradición oral recogida por Emeterio Gutiérrez López en 1928, señalaba que la ermita de la Virgen de Guía había sido fundada por la familia Ponte de Garachico una de cuyas descendientes, al ir a tomar posesión de una antigua data de tierras muy extensa que lindaba con las faldas del Teide, se adentró en la comarca de Isora:

«...ocurriósele adentrarse por el extenso valle de Izora, que no conocía partiendo, en unión de un fraile, su capellán, y un criado, conocedor del camino, hasta llegar al barranco de Izora, donde aún no existía camino ni vereda alguna. Guiando a dicha señora y atravesando un terreno cubierto de tabaibas, cardones, balos y otros diversos arbustos añosos, llegaron al sitio donde hoy se levanta la Iglesia parroquial del pueblo izorano. Allí hicieron alto, y se les apareció un pastor semi-sal-

⁴⁵ El proceso de colonización del sur de Tenerife ha sido un tema de interés en la última década, toda vez que han proliferado las investigaciones sobre esta zona, que hasta hace bien poco constituía la comarca más pobre y despoblada de la Isla. Por ello las aportaciones de nuevos datos sobre los comienzos de la colonización castellana en las bandas del sur se suceden continuamente. El trabajo de LÓPEZ GARCÍA J. S. («Los centros históricos de las Comarcas de Abona y de Adeje (Tenerife)» I *Jornadas de Historia del Sur de Tenerife*. Arona, Ayuntamiento de Arona, 1999) contiene una actualización bastante completa acerca de este proceso, aunque conviene tener en cuenta algún trabajo posterior como DÍAZ FRIAS, N. *La historia de Vilaflor de Chasna*, Vilaflor, Ayuntamiento de Vilaflor. Centro de la Cultura Popular Canaria, 2002, 2 vols.

vaje, al parecer. Interrogado por los osados viajeros, les indicó que allí mismo, cerca de él, existía una vereda o sendero, angosto y oculto, y que por dicho camino iba y venía a menudo, con mucha frecuencia, como queriendo indicar alguna cosa, un perro extraño. Guiados por éste, en aquella selva o matorral espeso e inexplorado, dirigieronse todos, siguiendo al perro misterioso, hasta llegar a un paraje, llano en que deteniéndose el can, fijaba sus ojos en un objeto que se divisaba dentro de una pequeña cueva rodeada de helechos y ramas silvestres. Arrodillándose todos, y entonces pudieron distinguir perfectamente una pequeña imagen de la Virgen María. Recogida esta, fue llevada a la choza del pastor que los guió.»⁴⁶

Aún a comienzos del siglo XVIII el término de Isora era un lugar poco poblado y las actividades económicas de aquella comarca eran el pastoreo extensivo de ganados y la extracción de madera y brea de los pinares de Guía⁴⁷. Fue tras la erupción del volcán de Garachico en 1706 cuando se comenzó a poblar con cierta intensidad esta comarca, debido a la emigración de pobladores de Garachico, que buscaban nuevas tierras para asentarse al haber perdido sus pequeñas propiedades y casas, sepultadas por el volcán.

Ya en el mapa de Tenerife publicado por Sabino Berthelot en 1837, se señalan dos caminos para comunicar el valle de Santiago con la localidad sureña de Adeje: una de estas rutas era el camino de Aponte que conectaba el valle de Santiago con Guía y los caseríos de Chío, Iboibo y Tijoco de Abajo

⁴⁶ GUTIÉRREZ LÓPEZ, E. «Apuntes para la historia de Tenerife. Místicos y fundadores». *Revista de Historia Canaria*. n.º 17 (1928), pp. 20-21. Sabemos, sin embargo que la existencia de dicha imagen era conocida desde fechas muy anteriores pues Fray Alonso de Espinosa señala en 1594 la existencia de esta imagen «Nuestra Señora de Guía está en el mal país de Isora, entre Santiago y Adeje...» ESPINOSA, A. *Historia de Nuestra Señora de Candelaria (1594)*. Santa Cruz de Tenerife, 1980, p. 80.

⁴⁷ El poblamiento del «malpaís de Isora» era muy escaso a mediados del siglo XVI, pues cuando se realizó la información testimonial de 1558 sobre la concesión de la casa fuerte de Adeje, el guanche Juan Bonilla indica que «es tierra despoblada, si no es alguna cueva o choza donde mora alguien y tiene su ganado cabruno u ovejuno». Ya desde fines del siglo XVII existía la ermita de Nuestra Señora de Guía, pero el poblamiento no pasaba de caseríos muy pequeños en Chío, Arguayo y Tamaimo. Sobre este proceso de poblamiento resulta de interés el trabajo de FRAGA GONZÁLEZ, M. C. *Cbío. Su historia y patrimonio*. La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 1994, pp. 15-30. El obispo García Ximénez recorrió aquella comarca en dos ocasiones a fines del siglo XVII, la primera en el año 1676 con motivo de una arribada de emergencia en las costas de Guía cuando volvía desde La Gomera a Garachico y la segunda en 1679 con motivo de su visita pastoral a las iglesias de Santiago del Teide, Adeje, Chasna, Granadilla y Arico. Aparte de la ilustrativa descripción de aquellos caminos que nos ha dejado al señalar que se trata de un «...sitio y terreno áspero y asperísimo...» podemos imaginarnos el despoblamiento de aquella comarca al comprobar como tuvo que pernoctar en la ermita de Nuestra Señora de Guía porque no había otra casa donde acogerlo. Colectivo Arguayo: «La fundación de la parroquia de San Fernando Rey». *Cbinyero*. n.º 2. (1992), pp. 83-85.

hasta llegar a la villa de Adeje⁴⁸; mientras que la segunda ruta debía ser una senda costera mucho menos transitada que descendía desde valle Santiago hasta Tamaimo y Puerto de Santiago para seguir luego la línea de costa hasta los embarcaderos de Alcalá y Adeje y subir hasta la villa de Adeje.

El retorno desde el sur de Tenerife hasta La Laguna era posible a través del camino real que comunicaba a todos los pueblos de las bandas del sur entre sí, aunque se practicaba muy poco este recorrido completo y el camino servía más bien para comunicar cada localidad con los pueblos vecinos, o conectar los diferentes caseríos y pagos de población que se alineaban en torno a la ruta dentro de cada término. Dado que las relaciones económicas de estas poblaciones del sur se establecían preferentemente con las localidades de la banda norte, el tráfico más importante de personas y mercancías solía realizarse a través de la cumbre, utilizando los caminos de banda a banda, que comunicaban los pueblos del sur con las comarcas de Daute, Icod y La Orotava.

Los profundos barrancos que debía salvar el caminante, la dispersión de las entidades de población, la escasez de fuentes y manantiales para el abrevaje de los animales y las distancias, hacían poco frecuentes las comunicaciones de largo recorrido a través del camino real del sur. Aún así, la necesidad de desplazamiento a lugares cercanos acabó por completar un anillo continuado de caminos que, al menos en teoría, permitía circunvalar la isla.

Todavía a fines del siglo XIX, se consideraba que recorrer el sur de la isla a lo largo del camino real resultaba cuando menos desaconsejable, tal como expresaba el antropólogo R. Verneau en su relación de viajes por las Islas Canarias.

«Nos habíamos propuesto volver a Santa Cruz bordeando las costas meridionales y orientales. La gente de la capital había intentado hacernos renunciar a este proyecto. Esta región, árida, accidentada en extremo, es la más temida de todas. En Guía quisieron también disuadirnos de este proyecto. Pero después del día que acabábamos de pasar estábamos bastante curtidos y, sobre todo, no podíamos pensar en volver por el mismo camino [La Orotava-Guía por la cumbre].»⁴⁹

Desde Adeje hasta el valle de Güímar el camino serpenteaba por las medianías del sur uniendo pueblos y pequeños pagos de población. Donde único se producía una ramificación importante de rutas era en la zona

⁴⁸ LAS CASAS, P. *Introducción a la historia de Adeje*. Tenerife, 1997, p. 222. Para este autor el camino de Aponte está relacionado con «el camino que va desde Daute hacia el Río de Adeje» citado en una data del año 1520.

⁴⁹ VERNEAU, R. *Cinco años de estancia en las Islas Canarias (1891)*. Trad. española. La Orotava, 1982, p. 225.

comprendida entre los pueblos de Adeje, Vilaflor, Arona, San Miguel y Granadilla. Los lugares más antiguos de esa zona, que se corresponde con los antiguos términos de «Adexe» y «Abona», eran Adeje y Vilaflor (comúnmente denominado Chasna), en tanto que Granadilla y Arico fueron lugares surgidos en el siglo XVII y Arona y San Miguel fueron lugares que se segregaron de Vilaflor a fines del siglo XVIII. En los siglos XVI y XVII los términos de Adeje y Abona se comunicaban con la zona norte y con la capital de la isla casi únicamente a través del camino de Chasna, por lo cual las rutas de comunicación principales de la comarca consistían en una red radial de caminos que conectaban los primitivos núcleos de población con Vilaflor, punto desde donde arrancaba el camino hacia el norte de la isla. Pero a medida que aumentó la población en los caseríos más cercanos a la costa, como Arona y San Miguel, se estableció un camino real (el camino de las Vueltas de Adeje) que conducía desde Adeje a Granadilla pasando por la zona costera y sin necesidad de subir hasta Vilaflor.

La ruta principal desde Adeje a Vilaflor se hacía por medio del camino de Carrasco y desde allí se podía continuar hasta Granadilla, tramo que era considerado como aceptable, si nos atenemos a la referencia que nos da Viera y Clavijo⁵⁰, no obstante, el tramo correspondiente a las jurisdicciones de Arico y Fasnía era muy incómodo debido a los profundos barrancos que debía atravesar. A este respecto el relato de Ch. Edwardes sobre sus excursiones por el sur de Tenerife, realizadas en el año 1887, resulta sumamente expresivo:

«A lo largo de las nueve millas de recorrido entre Granadilla y Arico pasamos principalmente por un terreno caliente y pedregoso, carente de árboles....Antes de entrar en el pueblo de El Río [de Arico], a unas seis millas de nuestro viaje, tuvimos que cruzar un profundo barranco. Cualquiera podría alcanzar el otro lado de una pedrada, más nosotros invertimos una hora en descender por su empinada ladera hasta la estancada agua amarilla del fondo, para luego ascender con dificultad por las rocas de color marrón claro del lado contrario.»⁵¹

Desde Fasnía el camino real del sur de Tenerife enlazaba con el valle de Güímar tras el difícil descenso de la ladera de Anocheza, comunicando seguidamente los lugares de Güímar y Candelaria⁵².

⁵⁰ «Dista de Chasna dos leguas de buen camino» VIERA Y CLAVIJO, J. *Noticias de la Historia General...op. cit.*, p. 416.

⁵¹ EDUARDES, Ch. *Excursiones y estudios en las islas Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria, 1998, p. 154.

⁵² En su relación del viaje a la isla de Tenerife A.P. Ledru describe este tramo del camino del sur de Tenerife como un camino malo y desolado «La carretera es más penosa que la de Santa Cruz (a La Laguna), atravesando igualmente un campo desnudo y árido...» LEDRU, A. P., *Viaje a la isla de Tenerife (1796)*. La Orotava, 1982, p. 64.



Vista de la villa de Adeje, según grabado de Williams [1837]. BAKER-WEBB, P. y BERTHELOT, S: Histoire Naturelle... op. cit. .



Vista parcial de la villa de Adeje (1918). «Tenerife en el recuerdo...op. cit.».



Vista del lugar de Güímar, según grabado de Williams [1837]. BAKER-WEBB, P. y BERTHELOT, S: *Histoire Naturelle...* op. cit. .

El valle de Güímar se comunicaba con La Laguna y Santa Cruz a través del camino de Candelaria, vía de gran importancia debido al papel religioso que tenía la veneración de la imagen de Candelaria y que podemos documentar desde fines del siglo XV. Dada la antigüedad de las referencias que hablan del «camino de Nuestra Señora de Candelaria»⁵³, es seguro que en los primeros tiempos de la colonización el único camino consistía en la antigua ruta aborigen, cuyo uso fue abandonándose a medida que se abrieron otros trazados más practicables que salvaran los pronunciados accidentes naturales que separan el valle de Güímar y La Laguna. Este camino primitivo debía ser muy accidentado puesto que entre los testimonios de fray Alonso de Espinosa sobre hechos milagrosos atribuidos a la Virgen de Candelaria se relata la curación milagrosa, en el año 1511, de un hombre accidentado en La Laguna, que fue trasladado por varios hombres hasta el santuario, tardando tres días en el viaje porque aún no se había abierto un camino practicable⁵⁴.

La importancia religiosa que tenía este camino llevó al Concejo de la isla a ordenar la composición del «camino viejo de Candelaria» en 1531, fecha que coincide con bastante aproximación con el traslado de la ima-

⁵³ SERRA RAFOLS, E. *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, 1497-1507*. La Laguna, 1949, p. 24. (13-10-1499).

⁵⁴ ESPINOSA, A. *Historia de Nuestra Señora de Candelaria*. Santa Cruz de Tenerife, 1980, p. 196.



Tramo del camino viejo de Candelaria a la altura de la ermita de San Amaro, al fondo ruinas de la casa de los Mesa o «casa del pirata» (1999).

gen al lugar de Candelaria desde el primitivo emplazamiento de Chimisay (Güímar) y su establecimiento definitivo en el convento dominico fundado en aquella localidad⁵⁵. La larga jornada de dos días que se tardaba en llegar al santuario desde La Laguna supuso además la construcción (antes de 1534) de la ermita de San Amaro y de Nuestra Señora del Rosario en el pago del Machado, donde podían guarecerse los peregrinos que a lo largo del camino viejo de Candelaria se dirigían en romería hasta el santuario⁵⁶. El camino viejo de Candelaria discurría en dirección a La Laguna hasta la ermita del Rosario y el salto del Pino para llegar hasta Los Baldíos y entrar en la ciudad, pero este trazado fue modificado en 1677 con motivo del retorno de la imagen al santuario⁵⁷.

⁵⁵ LA ROSA OLIVERA, L. y MARRERO RODRÍGUEZ, M. *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, 1525-1533*. La Laguna 1986, p. 307, (5-7-1531) y p. 337, (11-12-1531).

⁵⁶ REIG RIPOLL, C. *La ermita de Nuestra Señora del Rosario y la casa del pirata o casa de los Mesa*. Santa Cruz de Tenerife, 1991, pp. 18-19.

⁵⁷ «En esta memorable traída condujose la imagen por el antiguo camino de la ermita del Rosario y Salto del Pino a Los Baldíos de la ciudad; pero como la subida al Rosario, ya lo hiciera por Iguete o por Barranco Hondo, era agria y pesada, el Cabildo acordó formar otro camino que empalmara el de los genetos con el de La Tabaibilla por las cuestas de Matasanos [Mata Asnos] y Las Tablas de forma que al retornar la imagen a su santuario de esta traída a La Laguna, lo inauguró con la alegría de todos, por la mayor comodidad que prestaba». DARIAS PADRÓN, D.; RODRÍGUEZ MOURE, J.; BENÍTEZ INGLOTT, L. *Historia de la religión en Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, 1957. Vol I, p. 353.

Desde muy antiguo existía un segundo ramal del camino que partiendo desde el paraje de San Isidro (El Chorrillo) se dirigía hacia Santa Cruz⁵⁸. Este segundo ramal del camino a Candelaria debió sustituir progresivamente al «camino viejo» tal como se puede comprobar en el mapa de Tomás López (1779) donde se representa el camino a Santa Cruz y no la ruta primitiva que llevaba a través de los baldíos de Geneto hasta La Laguna.

El camino de Candelaria era una de las vías que recibía más atención del Concejo de Tenerife debido a que el Corregidor y los regidores acudían anualmente a celebrar aquella festividad en función del patronato que ejercía el Concejo tinerfeño sobre el convento de Candelaria⁵⁹. En el archivo municipal de La Laguna se encuentran numerosos expedientes de reparación de este camino correspondientes a los años 1633, 1657, 1677, 1777, 1796, 1797 y 1798 que atestiguan la importancia preferente que se le otorgaba por el Concejo. A pesar de los gastos que ocasionaba la reparación periódica de este camino, se trataba esencialmente de una vía de herradura que sólo soportaba el tráfico de carretas en el tramo de Los Baldíos. El tránsito por el camino era especialmente peligroso en la cuesta de Mata Asnos, que luego se denominó cuesta de las Tablas debido al barandal de tablas que se construyó para evitar la caída de los transeúntes al precipicio⁶⁰. En este punto el camino sólo se había podido construir utilizando barrenos de pólvora y taludes de piedra, con los que se creó una débil plataforma para descender a lo largo del escarpe⁶¹.

En general el sistema de caminos reales que bordeaba la isla de Tenerife se limitaba al conjunto que hemos ido analizando en las páginas anteriores y que comunicaban la ciudad capital y su puerto con los lugares del norte y del sur de Tenerife a lo largo de una extensa ruta. Este sistema de comunicaciones se completaba, no obstante, con la variante que permitía comunicar la ciudad con los lugares de Tegueste, Tejina, Valle Guerra y Punta del Hidalgo, que quedaban relativamente al margen de la ruta de La Laguna-Tacoronte-La Orotava. El acceso al valle de Tegueste se realizaba por dos vías: el camino principal atravesaba el llano de La

⁵⁸ Este ramal existía al menos desde 1565 puesto que en las actas del Concejo tinerfeño se hace referencia en dicho año a que el camino ha sido cerrado, aparentemente por los propietarios de tierras colindantes. CIORANESCU, A. *Historia de Santa Cruz...op.cit.*, p. 211.

⁵⁹ «La carretera de Santa Cruz a Candelaria es una de las más penosas de la isla hasta llegar al lugar en que alcanza a la de La Laguna, que se repara todos los años, con grandes gastos, por orden del corregidor de esta última ciudad, obligado a asistir a la fiesta». LEDRU, A. P. *Viaje a la isla...op. cit.*, p. 64.

⁶⁰ «El Cabildo ha emprendido la composición del camino de Candelaria y en la cuesta que llaman de Las Tablas, se taja parte del risco y hace un murallón de piedra por la parte del mar que estuvo de tablas, de lo que tomó la cuesta esta denominación, pero los caminantes las fueron quitando [1774]». GUERRA Y PEÑA, L. A.: *Memorias. Tenerife en la segunda mitad del siglo XVIII*. Las Palmas, 1951-1970. Vol. II, p. 64.

⁶¹ AMLL. *Fábricas Públicas-V*. n.º 20. (3-1-1797).



Camino de Santa Cruz a San Andrés a la altura del Bufadero, según grabado de Williams [1837]. BAKER-WEBB, P. y BERTHELOT, S: Histoire Naturelle... op. cit. .

Laguna por el camino de San Francisco⁶² hasta llegar cerca de la ermita de Las Mercedes para luego atravesar la cumbre por el paso de Las Canteras y descender hasta llegar al caserío de Tegueste el Nuevo por un camino difícil conocido como cuesta de San Bernabé⁶³; o bien a través del camino de La Laguna-Tacoronte, que, a la altura de El Portezuelo de

⁶² Dado que a comienzos del siglo XVI el llano de La Laguna era aún una dehesa de pastos que no se cultivaba, el tránsito hasta las canteras podía realizarse libremente a lo largo del llano, pero ya entonces existía un camino establecido para ir desde La Laguna hacia Las Canteras y las montañas del Obispo, tal como se refleja en el acuerdo del Concejo de 1513 al ordenar «...que los carreteros no atraviesen la dehesa porque no dañen la yerba ... que las carretas vayan por el camino real de San Francisco que va a dar a la Cantera...» SERRA RAFOLS, E. y LA ROSA OLIVERA, L. *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, 1508-1513*. La Laguna, 1952, p. 179.

⁶³ El tramo del camino que llevaba desde la ciudad hasta La Cantera [Las Canteras] existía desde comienzos del siglo XVI, tal como se refiere en las actas del Concejo de Tenerife y era de tráfico frecuente para las carretas que iban a aquel paraje para cargar cantería para las edificaciones de la ciudad. El camino de Tegueste a través del paso de Las Canteras debía ser también la ruta más frecuentada para el tráfico de mercancías y personas desde Tegueste, Tejina, Punta del Hidalgo y Pedro Alvarez al resultar más directo que la ruta que conducía al Portezuelo de Tegueste. Al menos esto parece desprenderse de la representación del Síndico Personero de Tegueste al Concejo de la isla en 1782 al señalar el estado deplorable del camino «...de dicho mi pueblo que transita a esta ciudad por la cantera....llegando el caso a tanto continuo lamento, no sólo de mi pueblo, sino también del lugar de Texina, Punta del Ydalgo y Pedro Alvarez que ya es incapaz de pasarse sin peligros...» AMLL. *Fábricas públicas-III*. n.º 27. (8-3-1782).