

La Red Caminera de Tenerife

José Juan Cano Delgado Granadilla de Abona, Tenerife, 15 de diciembre de 1976.

Es Doctor en Geografía con Mención Internacional por la Universidad de La Laguna (ULL) con la tesis doctoral titulada: "La recuperación de las redes camineras: instrumento para el desarrollo territorial en la isla de Tenerife".

Desde el año 2012 es académico correspondiente de la Academia de Geografía e Historia de Guatemala. Es profesor-tutor del Grado de Turismo y del Curso de Acceso de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) desde el año 2005 y coordinador del Aula Comarcal de la UNED en Granadilla, desde el año 2009.

Ha sido profesor invitado al Máster Internacional en Rehabilitación, Conservación y Restauración del Patrimonio Construido de la Fundación CICOP; al Curso de Estudios para Personas Adultas; y tutor de prácticas externas y de cursos de extensión de la ULL y de la UNED.

Ha realizado más de una decena de visitas y estancias internacionales a Francia, Austria, Italia, Portugal, Marruecos, México y Guatemala, participando como profesor e investigador.

Como datos profesionales destaca que es miembro del grupo de trabajo del Consejo Estatal sobre Patrimonio Natural y Biodiversidad, y geógrafo colegiado nº 2.048.

Ha participado en proyectos del Ministerio de Industria, Energía y Turismo y de la Agencia Canaria de Investigación, Innovación y Sociedad de la Información.

Es miembro del Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio (CICOP).

Sus principales líneas de investigación tratan el desarrollo territorial, el patrimonio y el turismo alternativo. Es autor o coautor de más de cincuenta artículos de investigación y capítulos a escala nacional e internacional.

Es consejero honorario de la Agrupación Californios Amigos de la Historia y los Estudios Locales A.C. (CAHEL, A.C.), México. Ha sido Vicepresidente de la Asociación de Amigos del Museo de la Naturaleza y el Hombre de Tenerife siendo, actualmente, secretario de la citada entidad. Coordina el proyecto de recuperación del Camino del Hermano Pedro.

Revalorización, conservación y articulación territorial

· La Red Caminera de Tenerife · Revalorización, conservación y articulación territorial



La Red Caminera de Tenerife

Revalorización, conservación y articulación territorial

La Red Caminera de Tenerife

Revalorización, conservación y articulación territorial

José Juan Cano Delgado



Agradezco sinceramente el apoyo e impulso tanto de la Consejería de Patrimonio Histórico del Cabildo Insular de Tenerife como de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Canarias, en la edición de este libro y del Atlas Temático. De igual manera, a la Universidad de La Laguna por ser la institución académica de referencia.

También quisiera agradecer, con carácter general, a todas aquellas personas y entidades que han hecho posible que se haga realidad esta publicación sobre el patrimonio caminero de Tenerife.

Diseño de cubierta e interior del libro

PHENOMENAL STUDIO

Impresión

LITOGRAFÍA ROMERO

Fotografías

DEL AUTOR

ISBN: 978-84-15012-12-2

Depósito legal: TF 199-2018

Todos los derechos reservados ©

Uno de los inventos que cambió la historia del ser humano fue la rueda. Pero la rueda se hizo para transitar por caminos. Y da igual que fuera una calzada romana o un camino de cabras, el ser humano ha trazado rutas que comunicaban de forma segura unos núcleos habitados con otros.

La historia de nuestra sociedad es paralela a la evolución de las comunicaciones. Y conforme éstas cambiaban, cambiaba aquella. En el Tenerife preindustrial, las comunicaciones se hacían con caballerías y carromatos y el trayecto entre el Sur y el Norte podía llevar dos jornadas de viaje. Llegaron los vehículos a motor y el desarrollo económico y a lo largo de nuestra isla creció la llamada “carretera general”, a la que hoy denominamos “carretera vieja”. A ambos lados de esta vía, por la que circulaban los medios de transporte, crecieron los pueblos de medianías que florecieron gracias a esa carretera. Por ella transportaban sus productos agrarios hacia la capital y por ella recibían los productos que necesitaban.

Luego llegó la gran autopista, que se acercó a la costa, y los pueblos de las medianías languidieron. Fue la explosión de las zonas residenciales cercanas al mar y el desarrollo del turismo. Una vez más, el cambio de la economía fue paralelo al cambio de las infraestructuras de transporte.

Nuestra isla está llena de restos de veredas creadas por los caminantes y caminos de carro o caminos de herradura para el transporte con animales. Tenemos aún vestigios de los viejos caminos vecinales o de los más relevantes caminos reales, estos últimos del ancho de una soga toledana (unos siete metros) propiedad de la Corona y cuya apertura y mantenimiento se encargó al Cabildo Insular de Tenerife. El mapa de estos caminos, tanto como el de nuestros senderos, entrelaza y funde las nuevas rutas que crearon los conquistadores para el transporte de sus avituallamientos y comunicaciones con las ya existentes que utilizaban los aborígenes.

El desarrollo que han alcanzado en los últimos años las actividades que ponen a la sociedad en contacto con la naturaleza ha revalorizado de manera muy importante actividades como el senderismo. Y con él, regresa el interés por la conservación de esos viejos caminos que son las venas y arterias de nuestra antiguo sistema de comunicaciones.

La red de caminos reales, caminos de herradura y caminos vecinales, son un recurso patrimonial y turístico que debemos cuidar y, en su caso, rescatar. No sólo porque sea una pieza de nuestro pasado sino porque constituye la puesta en valor de una manera diferente de acercarnos a la naturaleza.

“La red caminera de Tenerife. Revalorización, conservación y articulación territorial” es un ingente trabajo de estudio, inventariado y descripción de nuestros viejos sistemas de comunicación. Pero es mucho más que eso. Es una propuesta de José Juan Cano para rescatar del olvido un patrimonio precioso y una pieza de nuestra historia. Y para lograr, como dice el autor en uno de sus muchos trabajos, “que se avance hacia un turismo de cuidado” y hacia la “revalorización” del paisaje cultural de Tenerife. No pueden existir dos mejores objetivos.

Carlos Alonso
Presidente del Cabildo Insular de Tenerife.

La reflexión contenida en esta publicación, del doctor en Geografía y autor de la tesis La recuperación de las redes camineras, José Juan Cano, es coincidente con el proyecto de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Canarias para estudiar y recuperar los senderos históricos que han caído en el olvido por su desuso en las Islas.

Una iniciativa necesaria y pionera, en la que el Ejecutivo ya está trabajando, para dar vida de nuevo a algunos de estos pasos que tras su rehabilitación se convertirán en senderos didácticos. Esta investigación abordada por el doctor Cano ha sido la mejor herramienta para ponernos en marcha.

Testigos del paso del ganado de un pueblo a otro, por sus piedras transitaba la Corona española con el objetivo de unir territorios y, a menudo, constituían la única vía de comunicación para los canarios de antaño. Estas rutas forman parte de nuestra memoria colectiva como símbolos del esfuerzo de los hombres y mujeres de Canarias. Por lo tanto, estamos obligados a transmitir a las nuevas generaciones su importancia adecuándolos a los usos actuales, haciéndolos transitables y poniendo en práctica el desarrollo de programas alternativos económicos y sociales sustentados en la promoción de nuestro patrimonio bajo una estabilidad medio ambiental e integración de la ciudadanía en el proceso.

Establecer líneas de acción conjunta con la Universidad de La Laguna, cabildos y ayuntamientos para integrar en la realidad social actuaciones, fundamentadas en el desarrollo científico al servicio de las necesidades de nuestra población local y los visitantes que llegan a nuestro territorio potenciará, además, el crecimiento sostenible y la evolución de nuestra sociedad innovando con la sensibilidad de nuestra identidad. Una herramienta para la humanización de nuestro patrimonio, además de instrumento para el desarrollo de áreas, con frecuencia localizadas a poca distancia de los núcleos turísticos, para la dinamización socio económica y una oportunidad de empleo que favorece el arraigo de la población local.

Por este motivo nuestra enhorabuena al autor, José Juan Cano, por la dedicación y pasión que demuestra en estas páginas que son terreno firme en el que apoyarnos para la humanización de nuestro

patrimonio y de los lugares de interés y la historia de nuestros pueblos.

Miguel Ángel Clavijo Redondo
Director general de Patrimonio Cultural
Gobierno de Canarias

Los caminos viejos son el único patrimonio que para ser conservado, debe ser pisado.

Estos son un fiel reflejo del sistema social y económico que se plasma en el territorio y que desde la época aborígen se establecieron rutas de comunicación que sufrieron transformaciones hasta la llegada de los conquistadores. Sin embargo, se ha podido constatar, en las primeras décadas de la colonización castellana de Tenerife, el uso de caminos tradicionales procedentes de la época guanche.

Son muy frecuentes las menciones de estas vías aborígenes y que se solían designar en las datas como “caminos viejos de los guanches” o “caminos viejos”.

Los caminos que atravesaban la cumbre eran fundamentales para la comunicación entre el norte y sur de la isla hasta bien entrado el siglo XX.

Tenemos una herencia caminera: caminos aborígenes y caminos reales, pero también hemos creado y demandado nuevos caminos y senderos que van dejando su huella en el paisaje.

Necesitábamos plasmar esa riqueza y variedad de nuestra Isla y explicar las razones de esas comunicaciones necesarias, del espacio vital, por donde nos desplazábamos hace siglos y que, en la actualidad, son los diferentes caminos que cruzan nuestro territorio.

Esta investigación de José Juan Cano, nos deja un libro, bueno mejor dos, porque añadimos el Atlas donde se refleja toda esta red de caminos.

Creemos en esta línea de trabajo de divulgación y recopilación, que por primera vez, se hace realidad para conocimiento de toda la ciudadanía.

Por último, agradecer a las instituciones que también se han embarcado en este proyecto, Gobierno de Canarias y Universidad de La Laguna.

Josefa María Mesa Mora
Consejera insular de Patrimonio Histórico

Caminando construimos futuro

La movilidad intrainsular se ha convertido en una cuestión crucial para el proceso de desarrollo de Tenerife, de modo que supone un tema de tratamiento habitual y forma parte esencial del debate social y la agenda política. Más personas desplazándose por la isla continuamente, primando un modelo en el que la motorización se ha impuesto al tránsito pedestre desde hace décadas, ocasiona que se alcancen gradualmente determinados umbrales de saturación en las principales vías de comunicación, sobre todo aquéllas concebidas para generar una circulación y conexión más rápida entre las áreas urbanas más pujantes. También afecta a determinados circuitos intraurbanos, porque el vehículo privado constituye el instrumento fundamental para ir de acá para allá. Caminar es anecdótico en nuestra vida cotidiana; se reserva más bien para el tiempo de deporte, ocio y esparcimiento.

En este contexto tan complejo y difícil de abordar, y sobre todo de resolver, por sus múltiples dimensiones, la aparición de una publicación sobre las redes camineras insulares, haciendo énfasis en su conservación y revalorización, para avanzar hacia una más adecuada articulación territorial en Tenerife, supone una luz de esperanza en el horizonte. De esperanza, en cuanto recuerda que disponemos de una amplia —diría también que extraordinaria— malla de caminos que ya desarrollaron una trascendental función en el pasado, pero que, sin embargo, los nuevos tiempos y la nueva sociedad han ido relegando a un plano casi marginal en algunos casos. Y esto ha sido así, particularmente, si ese tejido viario no ha podido vincularse con el desarrollo de las actividades turísticas, o más recientemente, con las inquietudes de la propia población residente.

Esta publicación, producto del riguroso trabajo de investigación del Dr. Cano Delgado, presentado con éxito como tesis doctoral en la Universidad de La Laguna, aporta una visión enormemente positiva de la movilidad futura allí donde se considere el tránsito pedestre mediante la reactivación de las redes camineras que lo soportan. Redes camineras que articulan el territorio y contribuyen a sus procesos de desarrollo, sobre todo cuando su reactivación incluye a las poblaciones residentes mediante estrategias de participación comunitaria. Redes viarias con historia y enorme valor patrimonial, que facilitan la comunicación con carácter estructural, en el día a día de las personas y no sólo en su tiempo libre, y

que, además, suponen un aliciente para aquellos visitantes que llegan con el propósito de conocernos mejor. Redes físicas y emocionales, que permiten la recuperación de la memoria común y de actividades e incluso oficios tradicionales.

Redes de caminos —y senderos— para trazar un mejor futuro para la Isla, siempre que no lleguemos tarde a su adecuada recomposición e integración en el sistema general de movilidad. Y en esa tarea la investigación científica puede realizar una inmejorable contribución, sobre todo cuando sus conclusiones y resultados entroncan con la realidad y sus principales desafíos, descubriendo además propuestas e iniciativas ciudadana e institucionales que comparten los mismos fines. Esta publicación está planteada para ofrecer respuestas, para construir alternativas, para visibilizar líneas de trabajo, sobre todo colectivo, que conjuguen la idea de progreso con la necesidad de utilizar para ello todo nuestro potencial, también el de los viejos y no tan viejos caminos. Incluso en su peor momento, muchos de ellos pueden seguir coadyuvando a nuestro avance social y económico, aunque debemos considerar su adecuación y mantenimiento permanente, siempre que sea posible con perspectiva comunitaria.

Una publicación inspiradora... Obligada lectura para un público muy amplio, desde personas con responsabilidad política que deben tomar decisiones más o menos relacionadas con una cuestión enormemente transversal, hasta familias que buscan conocimiento sobre el valor de nuestros caminos y el patrimonio que hilvanan. Técnicos y profesionales que se vinculan con la planificación y gestión del territorio y sus elementos constitutivos; empresariado que persigue diversificar su actividad en distintos sectores recuperando antiguas sensaciones y vivencias; otras investigadoras y científicos que pretendan profundizar en un tema amplio y con aspiración multidisciplinar. En definitiva, todas aquellas personas que identificamos en nuestra malla de caminos una oportunidad para construir un futuro mejor, como le ha ocurrido a José Juan Cano Delgado. Él ha logrado compartirlo, con la colaboración del Cabildo Insular y el Gobierno de Canarias, por eso queremos felicitarles.

Dr. Vicente Manuel Zapata Hernández
Geógrafo, Profesor Titular de Geografía Humana
de la Universidad de La Laguna

El trabajo que prologamos forma parte de una investigación más extensa, una tesis doctoral, pero también es el resultado de una línea de trabajo desarrollada en torno a la caminería a lo largo de una década, con notable éxito.

El Doctor José Juan Cano Delgado con su investigación trata, no sólo de estudiar la caminería en la isla de Tenerife, sino de ponerla en conexión, integrarla en otros modelos viarios desarrollados a lo largo de la historia en otros lugares y en otras culturas, así como trasladar y aplicar a la Isla las experiencias que en torno a su estudio y reactivación se han desarrollado. Por tanto, recurre el autor al análisis de la caminería romana, de la ruta de las misiones en California o de la red caminera de Guatemala, por citar algunas, tratando de establecer los vínculos económicos, sociales, políticos o religiosos que están en su génesis, así como la influencia que el medio natural tuvo en su trazado.

Esta publicación, bajo el título “La red caminera de Tenerife, revalorización, conservación y articulación territorial”, recoge una gran parte de lo investigado por Cano Delgado. Centrada en Tenerife, contiene novedosas e interesantes aportaciones, especialmente en el ámbito de la cartografía caminera insular. Pero, su gran mérito es el tratar de divulgar un exhaustivo trabajo, no sólo entre la comunidad científica, sino entre el gran público, pues utilizando un lenguaje claro y cercano resulta asequible para los distintos ámbitos o colectivos interesados. Y, es que, la clasificación, el análisis de la variada tipología caminera existente, así como de los modelos que expone cara a una futura recuperación, revitalización y dinamización, pueden interesar a un amplio espectro de la sociedad, comenzando por las instituciones públicas –como lo evidencia esta misma publicación–, preocupadas por conocer, proteger e impulsar cuantas medidas favorezcan la recuperación y protección del patrimonio histórico, e interesadas, desde una óptica de rentabilización económica, en unos bienes de gran valor promocional en el modelo económico implantado en las Islas, bien por la valoración del paisaje, por la oferta de un ocio alternativo ligado a la naturaleza, etc.

De lo dicho, se infiere que el trabajo realizado por el Doctor Cano Delgado resulta una herramienta útil para el motor económico de la Isla, es decir, para el sector turístico, siempre preocupado por la

diversificación de la oferta. La naturaleza resulta un reclamo excepcional, y en esa línea promocional puede resultar estratégica la revitalización de la red caminera tradicional. Pero, incluso el modelo de sociedad existente, desarraigada del medio rural, de espaldas a los valores de la naturaleza y en general estresada, comienza a demandar espacios de ocio y calidad ambiental que encuentra en las prácticas deportivas al aire libre su mejor aliado. El desarrollo del senderismo, practicado de forma individual o colectiva, la publicación de libros y folletos sobre senderos y rutas en las últimas décadas así lo corroboran.

Analiza en esta obra José Juan Cano la red caminera tradicional, la diferente tipología existente, entendiéndola como fruto de una realidad orográfica, de unas prácticas económicas, de una organización política y eclesiástica, y, en definitiva, como un elemento articulador del territorio, como un instrumento de cohesión y de vertebración de una sociedad. El volcanismo, el abarrancamiento, las fuertes pendientes y el grado de poblamiento marcaron el ritmo de colonización del territorio. Con el tiempo, la organización religiosa, con centros de especial veneración; la organización administrativa y judicial, derivada de las capitalidades locales, insular, provincial, etc.; las prácticas económicas, ya fueran ganaderas, agrícolas o mercantiles, y las propias necesidades del ser humano de relacionarse con su entorno, terminan por configurar una rica malla caminera.

En el siglo XX los nuevos medios de comunicación, con su exigencia de nuevas vías, desde las primitivas pistas a las actuales autopistas, fueron relegando muchos de esos antiguos caminos. Reconvertidos algunos en carreteras, absorbidos otros por las fincas colindantes, rotos en su trazado por el cruce de carreteras, invadidos por la vegetación, arrasados por las escorrentías y, en general, infravalorados, olvidados, cuando no despreciados por la comunidad, su estado podemos calificarlo de altamente sensible.

Aunque la legislación los protege, aunque las administraciones son responsables de ellos, lo cierto es que lo esencial, la valoración comunitaria, se había ido diluyendo, en tanto habían perdido sus tradicionales usos. Y es en este terreno en el que se centran las últimas tendencias sobre la revalorización

y recuperación caminera. El trabajo de José Juan Cano Delgado ofrece la posibilidad de contemplar estrategias para la revitalización de esas redes, lo que pasa desde una vinculación festiva-religiosa, a la creación de una red de senderos que ofrezcan al caminante no sólo la contemplación del espacio natural, sino el conocimiento de elementos etnográficos asociados a nuestro pasado histórico. En este proyecto de recuperación nos presenta la reactivación lograda en caminos históricos como el de Candelaria, o el ahora denominado Camino de Hermano Pedro, que no es otro que el que unía Vilaflor con Granadilla y su costa, planteando nuevos retos cara a la recuperación de otros de especial interés, ya sea el antiguo Camino de Chasna, que unía el Sur con La Orotava, los caminos litorales, aprovechando la existencia de elementos costeros singulares, el Camino de Las Lecheras, por su interés etnográfico, etc.

Por lo dicho, creemos que la aportación que el autor de esta publicación realiza puede resultar esencial no sólo para conocer la red caminera y su estado en la actualidad, de sus niveles de reactivación y valoración, sino para en un futuro seguir desarrollando una concienciación patrimonial, y la implementación de estrategias que supongan una dinamización económica de las poblaciones y comunidades instaladas en su entorno.

Esta publicación es parte de la tesis doctoral con mención internacional titulada: “La recuperación de las redes camineras: instrumento para el desarrollo territorial en la isla de Tenerife”, defendida en febrero de 2016 por el autor del presente libro y en el marco del Programa de Doctorado en Desarrollo Regional de la Universidad de La Laguna, y cuya dirección corrió a cargo del Dr. Vicente Manuel Zapata Hernández y de la Dra. Carmen Rosa Pérez Barrios.

Dicho documento fue, en gran parte, el resultado de la simbiosis que desde hace años ha desarrollado el autor entre investigación, trabajo profesional y pasión por la Geografía.

El análisis de la recuperación de las redes camineras como instrumento para el desarrollo territorial es una línea de investigación que no se ha abordado lo suficiente. En este sentido, se creyó conveniente que el marco temporal de la citada tesis doctoral se iniciara desde la aprobación de la Ley 15/1975, de 2 de mayo, de espacios naturales protegidos, como punto de partida que supuso crear un marco legal en el que aparecían acciones relacionadas con la recuperación de antiguas vías de comunicación como factor de desarrollo territorial y en beneficio de las propias comunidades locales.

Por último, y siempre en el marco del análisis de la Geografía, teniendo en cuenta el interés continuo que nos ha suscitado el estudio del territorio que nos rodea, los motivos que han justificado la realización de la presente publicación está referida a los aspectos siguientes:

- Interés por estudiar y analizar el desarrollo territorial y su repercusión sobre la población local en la Isla.
- Interés por investigar la caminería, en general, y el patrimonio caminero, en particular, en ámbitos en los que *grosso modo* no se ha trabajado hasta la actualidad en esta materia.
- Interés por la realización de investigaciones sobre el territorio y la implementación de estudios comparativos, en este caso, en ámbito insular así como en espacios de especial referencia para el análisis de la caminería a diferentes escalas.

- Y, por último, interés por encontrar fórmulas novedosas que vinculen el territorio con sus procesos de desarrollo, analizando su pasado, presente y proyectando hacia el futuro.

La citada tesis doctoral se ha fundamentado en un trabajo comparativo y analítico en el marco de diferentes estancias académicas y técnicas realizadas por el autor en los últimos diez años a México, Guatemala, Italia, España y Portugal. En esta publicación se aborda específicamente el trabajo geográfico desarrollado para la isla de Tenerife.

ÍNDICE

Pág. 1_ 1. Introducción y justificación

- Pág 1 1.1. La caminería como objeto de estudio.
- Pág 4 1.2. El marco teórico.
- Pág 6 1.3. Apuntes sobre el marco legal del patrimonio caminero en España.

Pág. 9_ 2. Los caminos en la articulación y desarrollo de los territorios

- Pág 9 2.1. La investigación geográfica en la revalorización caminera.
- Pág 12 2.2. El patrimonio caminero nacional y su implantación en ámbitos insulares españoles.
- Pág 15 2.3. Estudio de las antiguas redes de comunicación en las Islas Canarias: breves aportaciones.

Pág. 19_ 3. La red caminera de Tenerife

- Pág 19 3.1. El marco físico.
- Pág 21 3.2. La relación de las redes camineras con el modelo de ocupación y de articulación del territorio insular.
- Pág 26 3.3. El marco legal de la red caminera insular.
- Pág 27 3.4. Tipología de la caminería: funcionalidad, uso y vertebración territorial.
- Pág 28 3.5. Las vías de comunicación tradicionales en la vertiente meridional de Tenerife. Aportaciones para un sector insuficientemente investigado.
- Pág 30 3.6. El Convenio Europeo del Paisaje y su relación con el patrimonio caminero de Tenerife.
- Pág 33 3.7. La Educación Ambiental y su relación con la puesta en valor de las redes camineras de Tenerife.
- Pág 40 3.8. La Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y su relación con los caminos y senderos de Tenerife.
- Pág 51 3.9. Principales figuras de protección aplicadas a las redes de comunicación de Tenerife
- Pág 78 3.10. Principales figuras de protección camineras con posibilidad de aplicación en Tenerife.
- Pág 88 3.11. Caminos costeros y senderos litorales de Tenerife: una vertebración territorial incompleta.
- Pág 91 3.12. Elementos patrimoniales costeros asociados a la red caminera insular.

Pág. 99_ 4. La recuperación de la red caminera de Tenerife

- Pág 99 4.1. Repercusiones socioeconómicas y territoriales del patrimonio caminero como factor de desarrollo en Tenerife.
- Pág 111 4.2. La Unidad de Caminos y Senderos Históricos de la Fundación CICOP
- Pág 114 4.3. Recuperación de oficios tradicionales relacionados con las redes camineras de Tenerife: la figura del peón caminero.
- Pág 118 4.4. Análisis de la oferta, demanda y comercialización de las actividades relacionadas con el senderismo en Tenerife.
- Pág 121 4.5. La participación comunitaria en la recuperación de la red caminera de Tenerife.

Pág. 135_ 5. Conclusiones, propuestas y recomendaciones

- Pág 135 5.1. Conclusiones sobre el estudio de la red caminera insular.
- Pág 136 5.2. Aportaciones y propuestas para el patrimonio caminero de Tenerife.
- Pág 148 5.3. Prospectiva de los caminos estructurantes a pie de Tenerife.
- Pág 150 5.4. Recomendaciones en relación a la red caminera insular.

Pág. 151_ 6. Fuentes y bibliografía

- Pág 151 6.1. Listado de acrónimos.
- Pág 152 6.2. Relación de fuentes documentales consultadas.
- Pág 152 6.3. Referencia bibliográfica general y temática.
- Pág 157 6.4. Referencia bibliográfica regional.
- Pág 159 6.5. Referencia bibliográfica insular.

Capítulo 1

Introducción y justificación

1.1 La caminería como objeto de estudio

Sobre el término camino y *caminería*¹ pueden encontrarse, siguiendo a la Real Academia Española de la Lengua, diferentes acepciones de *camino*, destacando las de:

- Tierra hollada por donde se transita habitualmente.
- Vía que se construye para transitar.

En su edición anual el II Congreso Internacional de Caminería Hispánica, celebrado en 1994, se definió el concepto de caminería como:

- Suma de los elementos que componen el camino, el caminante y su entorno.
- Estudio de las vías de comunicación, de su relación con el entorno geográfico y social y con los itinerarios históricos y literarios.

Los caminos durante siglos han sido testigos de la vida de nuestros antecesores, recordemos como en 1497 los Reyes Católicos en Medina del Campo, mandaban a las Justicias y Concejos tener abiertos, reparados y corrientes los caminos carreteros de sus términos: *Fagan abrir y adobar los carriles y caminos por do pasan los carros en sus términos, por manera que sean del ancho que deban y que no consientan dichos Concejos que sean cerrados ni atados, ni ensangostados, so pena de diez mil maravedies.*²

El interés por esos entramados viarios históricos ha llevado a realizar estudios específicos, pudiendo citarse para Tenerife publicaciones como las realizadas por los siguientes autores: Nuñez Pestano, Delgado Gómez, Arnay M. o Pérez Barrios, C.R., entre otros³.

Si nos referimos al estudio de la caminería en España y Latinoamérica, cabe destacar el trabajo que desde hace años se viene desarrollando en el marco del Congreso Internacional de Caminería con sede en Madrid, y que, una vez al año, ha congregado a

¹ El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española recoge la palabra *caminería* en el que aparecen dos acepciones, por un lado, conjunto de caminos y, por otro, estudio de las vías de comunicación en relación con su entorno geográfico y cultural.

² *Novísima Recopilación, Tomo III, libro VII, Título XXXV, p. 677.*

³ Para mayor información consultar: ARNAY M, V. FEBLES, NÚÑEZ PESTANO J.R., HERNÁNDEZ R. V. M.: *Estudio Histórico del Camino Real de Chasna, Ministerio de medio Ambiente, Madrid, 2003*; MELO DAIT, R. E.: *Caminos reales y comunales. Las antiguas comunicaciones terrestres entre los pueblos de Tenerife, Tenerife: 2005, p.1*; PÉREZ BARRIOS, C. R.: *Las redes de comunicación terrestre en Arona (Tenerife): Precariedad viaria, Llanoazur ediciones, Tenerife, 2004.*

decenas de investigadores en torno a la caminería hispánica, coordinado por la Asociación Internacional de Caminería.

Muestra de las publicaciones que en España se han realizado son los trabajos de Menéndez Pidal, García Ortega, Santos Madrazo, Uriol Salcedo, Soria y Puig, Torres Luna, Pérez Alberti y Lois González, entre otros.⁴

La evolución histórica de la caminería podemos apreciarla en el índice cronológico, que elaboramos, en el que se destacan aquellos hitos que han supuesto un avance tanto en el propio concepto como en la funcionalidad y uso a lo largo de los siglos (Tabla 1):

4 GARCÍA ORTEGA, P.: *Historia de la Legislación española de caminos y carreteras*, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Secretaría General Técnica, Servicio de Publicaciones, Madrid, 1982, pp. 277-229; MADRAZO, S.: *La edad de oro de las diligencias: Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril*, Ed. Nerea, 1991, pp. 274; MENÉNDEZ PIDAL, G.: *Repertorio de todos los caminos de España (hasta ahora nunca visto)*. Madrid. 1951; MENÉNDEZ-PIDAL, G.: *España en sus caminos*, Madrid, Caja de Madrid, 1992, pp. 4-5; SORIA Y Puig, A., et al.: *El camino de Santiago. Vías, estaciones y señales*, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Serie monografías, 1993; TORRES LUNA, M.P, PÉREZ ALBERTI, A. y LOIS GONZÁLEZ, R.C.: *Los Caminos de Santiago y el Territorio*, En Congreso Internacional de Geografía. Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 1993; URIOL SALCEDO, J.I.: "Historia de los caminos de España", Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1992, pp. 468; -- *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. 2 Vols. Madrid: Ediciones Turner, 1984.

Tabla 1: Índice cronológico de la caminería en España.

<p>I. Las primeras vías de comunicación: las veredas y ríos. No quedan restos de este tipo de vías, en general, sólo suposiciones lógicas de posibles rutas.</p> <p>II. Las vías imperiales: las calzadas, vías romanas y/o vías consulares. (-IV) -312 Vía Apia. (-III) -218 Vía Hercúlea o Heráclea. (-I) -80 -70 Sertorio primeras calzadas romanas. Vía de la Plata y vías fluviales del Ebro y Guadalquivir. (I) 0 Augusto red de calzadas hispanas 2.000 Km. (III) 280 Itinerario Antonino 10.000 kms. de calzadas hispanas.</p> <p>III. Las vías en la Edad Media: los caminos. (V) 400 Invasiones bárbaras degradación y a lo sumo mantenimiento de la red viaria. Se degrada el ancho por la utilización del estribo y la herradura. (VIII) 711 Invasión árabe, sus vías se denominaban arrecifes “libros de los caminos” <i>Al-Razi Al- Idrisi</i>. (X) Peregrinaciones en el Camino de Santiago. (XII) 1.154 “Geografía de España” <i>Al-Idrisi</i>. 1.173 <i>Codex Calixtinus</i> primera guía de peregrinos <i>Liber Sancti Iacobi</i>. (XIII) 1.273 Honrado Concejo de la Mesta (XIX 1.836).</p> <p>IV. Las vías de las carretas: las carreteras. (XV) 1476 Se crea La Santa Hermandad y la Real Cabaña de Carreteros. (XVI) 1546 Repertorios de todos los Caminos Juan Villuga con 5.900 leguas que son 38.000 km. 214 ventas 21 puentes y 6 pasos de barca. 1576 Repertorio de Caminos Alonso Meneses. Sigue el predominio del transporte a lomo. (XVII) Auge de la construcción de puentes. (XVIII) 1720 Reglamento de correos. 1758 Repertorio de caminos de J. Escribano 25. 000</p>	<p>kilómetros para rueda y herradura.</p> <p>V. 1761: El primer plan de carreteras de España se elaboró durante el reinado de Carlos III. (1759-1788). 1769 Medir las carreteras en leguas carolinias de 6.687 metros desde Madrid señalizándola con mojones. 1787 Primeras normas de tráfico. (XIX) 1844 Se crea la Guardia Civil para erradicar el bandolerismo en campos y caminos. 1856 Introducción del sistema métrico decimal en la red de carreteras españolas, desplazando a los hitos de distancia en leguas o leguarios, aunque estos permanecerán aún en los caminos. 1860: El Plan de Carreteras de 1860 fue desarrollado por el ministro marqués de Corbera. Sería el segundo Plan 1877: Se promulgó la Ley de Carreteras. En ella se reguló el marco en el que se desarrolló toda la actividad viaria hasta 1974.</p> <p>VI. Las vías de los vehículos: las carreteras de asfalto. (XX) 1902 A partir de este año se inicia el empleo de asfaltos destilados de petróleo en la construcción de carreteras. Se instalan los surtidores de gasolina. 1914: Este plan de carreteras, (III) conocido como Plan Gasset. 1926: El Circuito Nacional de Firms Especiales (IV) Conde de Guadalhorce fue el proyecto que permitió la utilización de nuevos firms, la supresión de los pasos a nivel y la mejora de travesías, se peraltaron los bordes exteriores para contrarrestar la fuerza centrífuga. 1939-41: El Plan General de Carreteras de 1939-41, conocido por el Plan Peña. (V) A este Plan Peña se debe el actual sistema de nomenclatura de las carreteras españolas.</p> <p>VII. Las vías de los automóviles: las autovías. 1970 Autopistas y Autopistas de Peaje.</p>
---	---

Fuente: elaboración propia a partir del I Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería (2013)⁵

5 http://www.revistacodice.es/publi_virtuales/I_C_H_CAMINERIA/index.htm

Si bien el término de caminería se incluyó hace unos años en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, el vocablo camino ha evolucionado en el uso cotidiano pasando a denominarse en ocasiones como sendero.⁶

En contraposición al término de caminería, en los últimos años se ha generalizado el término de senderismo y, por ende, el de sendero. Según la Real Academia Española de la Lengua, el senderismo es “una actividad deportiva que consiste en caminar por el campo siguiendo un itinerario determinado”. Se trata de una actividad deportiva no competitiva, es decir, en la que se realiza ejercicio físico deportivo y cuyo fin es, además de la propia actividad física, el acercamiento a lugares de alto valor natural y cultural.

El senderismo utiliza, en su mayor parte, las vías de comunicación tradicionales, como caminos vecinales, cañadas u otros, que normalmente han sido señalizados u homologados y señalizados por el organismo competente en materia territorial. El senderismo se entiende como actividad pedestre, ya que no se puede entender el senderismo bajo medios mecánicos, puesto que uno de sus objetivos es ser respetuoso con el medio ambiente.

Si hablamos de modalidades en el senderismo, básicamente existen dos diferenciadas: el senderismo libre o autoguiado y el senderismo guiado. Se entiende por senderismo libre aquél que se realiza sin acompañamiento de un profesional. Se trata de personas o grupos de personas que realizan el recorrido libremente, efectuando las paradas que consideren oportunas y sin asesoramiento personalizado.

Dentro de esta modalidad existen las rutas o senderos autoguiados a través de material específico, tales como folletos, mapas, guías en papel y otros medios que ayudan al usuario a reconocer el camino y a informarse sobre los atractivos o recursos interesantes vinculados a la ruta realizada.

Desde el punto de vista legal y de gestión, para que una vía o senda adquiera la condición de sendero debe ser homologado. Los senderos homologados son “instalaciones deportivas” para la práctica del senderismo, identificadas por las marcas registradas GR, PR y SL y siguen los criterios y el sistema acordado por la FEDME, y ésta a su vez, por la ERA (*European Ramblers Association*), principal asociación de senderistas de Europa.

1.2 *El marco teórico*

En un trabajo de investigación, del que deriva esta publicación, sobre desarrollo territorial y su vinculación con las redes camineras, es fundamental analizar el territorio que nos rodea. Por ello, se ha propuesto el estudio de las redes camineras de la isla de Tenerife en el marco de una estrategia de desarrollo territorial relacionada con el patrimonio caminero.

Hasta hace unos años, el patrimonio caminero en Canarias, y el patrimonio caminero en Tenerife, en particular, no era valorado como lo es actualmente tanto por la población local como por las autoridades. En este sentido, la recuperación de las redes camineras está íntimamente relacionada con el concepto de turismo cultural⁷ y su evolución conceptual en los últimos años; al igual que los productos turísticos demandados por los visitantes y las actividades relacionadas con el senderismo que cada vez se practican más por parte de la población residente en Tenerife.

Por lo general, este tipo de turismo en Tenerife era complementario al heliotrópico, comúnmente conocido como turismo de masas, de sol y playa⁸.

Es básico entender que el turismo rural, esto es, aquel relacionado con el mundo agrario, tenga en su desarrollo, un contenido importante, o cuando menos algunos aspectos de turismo cultural, ligado

⁶ Según recoge el Diccionario de la Real Academia de la Lengua, sendero se define con dos posibles acepciones: por un lado, senda, y por otro, procedimiento o medio para hacer o lograr algo.

⁷ Para mayor información consultar: ICOMOS: Carta Internacional sobre Turismo Cultural. *La Gestión del Turismo en los sitios con Patrimonio Significativo*, 1999. Recuperado de: http://www.icomos.org/charters/tourism_sp.pdf

⁸ SABATÉ BEL, F.: *Burgados, tomates, turistas y espacios protegidos. Usos tradicionales y transformaciones de un espacio del litoral del sur de Tenerife: Guaza y Rasca (Arona)*, Servicio de Publicaciones de la Caja General de Ahorros de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1993.

necesariamente a lo que en términos generales se considera como patrimonio cultural.

En este caso, el territorio objeto de estudio muestra un conjunto de elementos relacionados con la red caminera siendo el paisaje rural, vinculado con el sector primario, el más representativo y valorado por los visitantes, si sumamos los espacios naturales protegidos (en adelante E.N.P.); por lo tanto, prevalece un vínculo entre paisaje, entorno natural y patrimonio caminero con respecto al desarrollo territorial y el turismo alternativo en Tenerife.

Es de destacar que, el desarrollo de iniciativas de esta índole, requiere de la acción de todos los agentes involucrados en este tipo de acciones y muestra, como señala la O.M.T. (1993): "(...) un tipo de actividad económica que satisfaga las necesidades de los turistas actuales y de las regiones receptoras de hoy día, pero que también proteja y mejore las oportunidades del turismo futuro".

Por lo tanto, el turismo sostenible no puede funcionar solamente a base de imposiciones de la administración pública; es preciso, además, que el sector turístico privado acepte ese concepto y favorezca su ejecución, así como que las comunidades locales y los turistas mismos faciliten su colaboración al proceso.

En el marco de los nuevos productos relacionados con el turismo cultural cabe destacar, cada vez con más importancia, que en los últimos años en Canarias se ha ido consolidando un producto único y singular en el desarrollo de iniciativas, proyectos y actividades como son el senderismo y el redescubrimiento del patrimonio natural y cultural a través del establecimiento y desarrollo de iniciativas de turismo alternativo.

Según nos indica la FEDME⁹ el senderismo es una actividad deportiva no competitiva, en base a caminos balizados en el medio natural. De esta manera se busca acercar a la sociedad al medio natural y recuperar el sistema de vías tradicionales de comunicación.

El senderismo tiene por objetivo la mejora de las condiciones físicas y psíquicas de los individuos, a través del ejercicio de una actividad deportiva adaptable a la escala del practicante; busca también recuperar el paisaje para la persona y reencontrarlo con el sistema de vida tradicional, devolviendo al camino el concepto de lugar de encuentro, de intercambio, de superación de particularismos, que ha tenido a lo largo de la historia; todo desde un respeto escrupuloso al medio natural por el que discurre.

El territorio en el que se han desplegado estas redes viarias tradicionales ofrece en la actualidad renovado interés, y por ello, debe ser tenido en cuenta en el marco de nuevas estrategias de revalorización de los elementos del patrimonio tradicional, que pueden derivar en iniciativas viables de desarrollo local.

Por lo tanto, hay que estudiar las repercusiones y el impacto territorial que pueda tener la recuperación de antiguas redes de comunicación y si compensa la apuesta por un turismo menos masificado, en el que las variables territoriales, económicas, sociales y culturales se ponderen para poder desarrollar una estrategia para ofrecer una mejor oferta y un mayor desarrollo territorial, viendo la posibilidad de mejorar las rentas de las comunidades locales a la vez que se recupera un patrimonio vulnerable.

Estas redes de comunicación primarias¹⁰, que son elementos de nuestro patrimonio caminero y están relacionadas con la memoria colectiva de la población, pueden ser un factor a tener en cuenta en la implementación de iniciativas que creen economías de escala, siendo un modelo que podría servir de ejemplo en otros territorios.

En el caso particular del ámbito de estudio, se debe destacar la red caminera que desde la época prehistórica hasta nuestros días se entrelaza en el territorio insular.

El entramado de arterias de comunicación es, actualmente, muy heterogéneo en su funcionalidad y fisonomía. Su papel, antiguamente, era el de conectar los espacios habitados entre sí, con las tierras de producción y con los puertos de mar. Su estructura,

9 FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE DEPORTES DE MONTAÑA Y ESCALADA (FEDME). Recuperado de: <http://www.fedme.es/index.php?mmod=salaprensa>

10 Para mayor información consultar: PÉREZ BARRIOS, C.R.: *Las redes de comunicación terrestre en Arona (Tenerife): Precariedad viaria, Llanoazur ediciones, Tenerife, 2004.*

por tanto, se adaptaba a las necesidades cotidianas de la población y a la abrupta orografía de Tenerife.

Hasta la segunda mitad del siglo XVI, “sólo existía un camino que unía la antigua capital insular (San Cristóbal de La Laguna) con el Sur y que llegaba hasta el valle de Güímar, pero al irse colonizando Adeje y principalmente Granadilla y Arico, se comienza a construir un camino real que uniría estas poblaciones entre sí”¹¹.

A lo largo de los últimos decenios y por el paulatino abandono del campo en las medianías del territorio objeto de estudio, debido al cambio en el régimen económico, estas redes de comunicación primarias se han visto relegadas a un segundo plano.

En la actualidad, han desaparecido muchas de ellas o presentan un estado de abandono importante y la consiguiente invasión de vegetación o por la desaparición física de las redes de comunicación tradicionales para la ampliación de carreteras y urbanizaciones, entre otros factores.

En los últimos años, como se ha comentado, se observa un creciente interés por la conservación del patrimonio arquitectónico, por el desarrollo de actividades turísticas alternativas y, ligado a ello, por el peso específico cada vez mayor que paulatinamente tiene la promoción del turismo rural¹².

Si a esta realidad sumamos la práctica de deportes y el desarrollo de acciones vinculadas con el disfrute directo en la naturaleza y el paulatino interés de la población local, esto determina que estas actividades y el turismo vinculado a la revalorización de los elementos patrimoniales, deben constituir el soporte idóneo para un desarrollo turístico alternativo y un factor de desarrollo territorial fundamental para la población, que cuenta con un aliado: el camino.

La salvaguarda de la red caminera pasa, por lo tanto, por la reutilización y revalorización de la misma,

mediante la definición de nuevos usos compatibles con la normativa legal y que encajen dentro de las actuales tendencias de la sociedad: ocupación del ocio, turismo cultural, educación ambiental, entre otros.

Nuestro interés en realizar un trabajo de investigación como el que afrontamos, reside en parte en el potencial que ofrece este bien patrimonial, entendiéndolo como novedoso en trabajo que aborda desde esta perspectiva el ámbito objeto de estudio.

Es importante destacar que, en la actualidad, Tenerife registra una importante presencia de visitantes y cuenta con una red de comunicaciones antiguas¹³ de gran potencial que, en los últimos años, y poco a poco, se ha ido revalorizando.

En el marco del desarrollo territorial y su vinculación con el patrimonio caminero, cabe destacar cómo, siguiendo a Zamora Acosta (2001)¹⁴, deben existir estrategias que trasciendan de la simple transformación del patrimonio como recurso turístico a un elemento esencial y básico para entender el territorio.

1.3 Apuntes sobre el marco legal del patrimonio caminero en España

Los caminos públicos, correspondientes al ámbito territorial objeto de estudio, incumben a la escala local. Por lo tanto, son los Ayuntamientos los que con la legislación actual deben ser los garantes de su conservación, mantenimiento y vigilancia.

Los ayuntamientos están obligados a contar, según el artículo 17 de la Ley 7/1985, Reguladora de Bases del Régimen Local¹⁵, con inventarios de todos sus bienes y derechos, y tratándose de vías públicas, en

11 MELO DAIT, R. E.: *Caminos reales y comunales. Las antiguas comunicaciones terrestres entre los pueblos de Tenerife, Tenerife, 2005, p.1.*

12 Para mayor información consultar: ROYO-VELA, M.: *Rural-cultural excursion conceptualization: A local tourism marketing management model based on tourist destination image measurement, Tourism Management, 2009, 30(3): 419-428.*

13 NUÑEZ PESTANO, J.R.: “Caminos Reales”, *Gran Enciclopedia Canaria, Ediciones Canarias, T. III, 1995, pp. 743-744.*

14 ZAMORA ACOSTA, E.: “Sobre patrimonio y desarrollo. Aproximación al concepto de patrimonio cultural y su utilización en procesos de desarrollo territorial”, *En Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, Vol. 9, Nº 1, 2011, pp. 101-113.*

15 <http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1985-5392>

el inventario deberán constar los datos necesarios para su individualización, con especial referencia a los límites, longitud y anchura de estas redes viarias.

Desde el punto de vista del marco legal establecido en España sobre los caminos públicos, podemos afirmar que no existe un criterio homogéneo ni coordinado entre las administraciones locales, autonómicas y la administración general del estado. Ello se confirma si observamos la relación de principales normas relativas a los caminos públicos de España (Tabla 2):

Tabla 2: Principales normas de referencia relativas a caminos públicos en España.

<p><i>Normas específicas de regulación de caminos</i></p> <p>- Ley 12/2001, de 15 de noviembre, de caminos públicos de Extremadura.</p> <p><i>Normas reguladoras de carreteras.</i></p> <p>Leyes reguladoras de carreteras que contienen definición y competencias en materia de caminos rurales de Asturias (Disposición adicional primera de la Ley/1986, de 28 de noviembre, de Ordenación y Defensa de las Carreteras); Castilla-La Mancha (Artículo 1 Ley 9/1990, de 28 de diciembre de Carreteras y Caminos); País Valenciano (Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras); Aragón (Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras); Extremadura.</p> <p>(Ley 7/1995, de 27 de abril, de Carreteras) y Navarra (Ley Foral 11/1986, de 10 de octubre, de Defensa de las Carreteras).</p> <p><i>Normas específicas de protección de un tipo de camino</i></p> <p>- Ley 13/2000, de 21 de diciembre, del <i>Camí de Cavalls</i> de Menorca.</p> <p><i>Normativas relativas a la circulación y práctica de deportes con vehículos a motor en terrenos forestales y áreas de interés natural</i></p> <p>- Normas autonómicas que establecen regulaciones en relación al uso de caminos de todo tipo por parte de la circulación motorizada.</p> <p><i>Caminos y terrenos cinegéticos</i></p> <p>- Decreto 162/95, de 24 de octubre, (Castilla-La Mancha) sobre la libre utilización de los caminos y vías de uso público en terrenos sometidos a régimen cinegético especial.</p> <p><i>Normas de Ordenación del Territorio y Urbanismo</i></p> <p>- Las normas de ordenación del territorio de algunas Comunidades Autónomas contienen directrices de protección de los caminos.</p>
--

Fuente: elaboración propia a partir del I Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería (2013).

Los caminos públicos, como se ha destacado, deben ser gestionados por los ayuntamientos, que cuentan con un marco legal que los ampara y obliga. Según la legislación vigente deben ser estos los garantes de la conservación, mantenimiento y vigilancia del patrimonio caminero.

Por lo anteriormente expuesto, y basándonos en el documento denominado *Análisis de la normativa y legislación aplicable en España a nivel comunitario, nacional y autonómico*¹⁶, publicado por el Observatorio de Caminos Naturales e Itinerarios no Motorizados, podemos destacar los siguientes puntos:

- Los bienes de dominio público, como los caminos, son “inalienables, inembargables e imprescriptibles”.
- El camino tiene su base legal en la regulación estatal (regulación del suelo, del vial o del camino por el que se transita); sin embargo, la realidad nos dice que se gestiona por parte de las administraciones locales.
- Los caminos públicos constituyen un patrimonio único. En este sentido, el Código Civil vigente establece que los caminos son bienes de dominio y uso público, salvo que pertenezcan a particulares.
- La señalización de los caminos, se regula generalmente por las Comunidades Autónomas y, como en el caso de Canarias, a través de un decreto en relación a la red de senderos.
- Las Entidades Locales (entre ellas los Ayuntamientos) disponen de cuatro potestades, según el marco legal actual¹⁷: potestad de investigación, potestad de deslinde, potestad de recuperación de oficio y potestad de desahucio administrativo.

¹⁶ MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE, *Análisis de la normativa y legislación aplicable en España a nivel comunitario, nacional y autonómico*, FEADER, Madrid, 2014, p.79.

¹⁷ Para mayor información consultar: FERRIS, C.: *Los caminos de las montañas. Bases jurídicas y sociales del patrimonio viario*, Ediciones PRAMES. Zaragoza, 2004; NASARRE, J., HIDALGO, G., LUCIA, P.: *La vertiente jurídica del montañismo*, Ediciones PRAMES S.A, ISBN 84-8321-083-5. Zaragoza, marzo 2001; NASARRE, J., HIDALGO, G., LUCIA, P.: “Propuesta para una convergencia de la normativa autonómica sobre senderos”, *En Acciones e Investigaciones Sociales*, Nº 15, 2002, pp. 215-237, ISSN 1132-192X; PONCE, J.: *Régimen jurídico de los caminos y derecho de acceso al medio natural*, Marcial Pons Ed. Madrid-Barcelona, 2003; VILLALVILLA, A.: *Manual para la defensa de los caminos tradicionales*, Talasa Ediciones, Madrid, 2000.

Capítulo 2

Los caminos en la articulación y desarrollo de los territorios

2.1 La investigación geográfica en la revalorización caminera

A través de la ciencia geográfica, es posible aproximarse al estudio de la recuperación y puesta en valor de las redes camineras como instrumento de desarrollo territorial, lo que permite obtener un conocimiento integral de las múltiples repercusiones que se pueden derivar de la optimización del patrimonio caminero.

Cabe destacar la relación entre la ciencia geográfica y el desarrollo territorial. Una vinculación que revela la trayectoria de la Geografía en la búsqueda de interpretaciones a las transformaciones, conflictos o necesidades actuales del territorio. Por lo tanto, debe ser fundamental analizar las relaciones que se establecen en un marco territorial concreto y las combinaciones particulares de elementos que individualizan las distintas áreas de la superficie terrestre.¹⁸

La valoración de lo natural y lo cultural posibilita que la puesta en valor más reciente de las redes camineras se convierta en un instrumento de desarrollo de determinadas áreas, con frecuencia localizadas a poca distancia de los principales núcleos turísticos

y urbanos de cada territorio. Esta revalorización, relacionada con actividades del sector turístico, se sustenta en una conciencia social que demanda una mejora en la calidad de vida de las comunidades que residen en su entorno; de esta manera, el turismo se revela como un factor capaz de generar espacios de crecimiento y desarrollo territorial, y también, con la expansión de las actividades senderistas en el marco de un turismo más experiencial que valora su encuentro con el patrimonio de cada lugar.

Las antiguas redes camineras, calzadas, caminos, cañadas, senderos, entre otras categorías de vías, que se explicarán más adelante, aparecieron cuando el ser humano fijó su residencia como consecuencia de la revolución agraria del Neolítico. Ya en la antigüedad, la red imperial romana llegó a cubrir 8.500 km.¹⁹, y durante muchos siglos sus vías serán las principales arterias de la vida económica y cultural, entre otros países, de España. Se desarrolla así una red caminera sin parangón en la historia de Europa, que aún se conserva en algunos territorios y que sirvió de verdadero corredor para mercancías y personas. “Las carreteras (...) se encuentran en un estado excelente, debido a la configuración particular del suelo, mucho más llano en general que el de España, a la sólida y bien entendida construcción de

18 CAPEL, H. y URTEAGA, L. “Las Nuevas Geografías”, Salvat Editores, S.A., Madrid, 1991, pp. 96.

19 MENÉNDEZ-PIDAL, G.: *España en sus caminos*, Madrid, Caja de Madrid, 1992, pp. 4-5.

la calzada, y al crecido presupuesto destinado a su constante entretenimiento”.²⁰

En la mayoría de los ámbitos insulares canarios, con una orografía resultado de diferentes factores naturales²¹, estos han configurado un relieve abrupto, en el que, en general, ha sido imposible establecer otras vías practicables para medios de transporte evolucionados, pero dicha realidad no ha impedido que en la mayoría de dichos territorios el trazado de caminos aptos sea una realidad para los seres humanos, los ganados y las bestias de carga.

Sin embargo, en las últimas décadas, en los países desarrollados y fruto del cambio en los usos del territorio y del apogeo de medios de transportes a motor más modernos (que requieren vías de comunicación adaptadas a la velocidad y volumen del tráfico), multitud de caminos han quedado sepultados bajo el asfalto y las construcciones, cuando no han sido objeto de interrupción por cerramientos de fincas; o simplemente se han ido desdibujando de forma progresiva por su escasa utilización.

La decadencia del sector primario²² en las islas, junto a la aparición de medios de transporte alternativo y, unido a ello, una profunda modificación en los usos y costumbres tradicionales, fueron y siguen siendo factores determinantes del progresivo abandono de estas históricas arterias de comunicación.

Consecuencia de la falta de valoración hacia estas redes camineras es el desconocimiento general sobre los llamados caminos tradicionales.

Estas antiguas vías de comunicación son elementos que conforman el patrimonio cultural del territorio insular, siendo conveniente aproximarse al mismo concepto de patrimonio cultural, que es considerado por la propia Ley de Patrimonio Histórico Español como un bien social, definiéndolo en su artículo primero como el conjunto de “los inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico, señalando que también forman parte del mismo, el patrimonio documental y bibliográfico,

los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques, que tengan valor artístico, histórico o antropológico”.²³

Por lo tanto, desde el marco legal establecido, el patrimonio caminero, entendido como cultural, se encuentra protegido y debe ser rehabilitado y conservado para el disfrute de las comunidades y de las generaciones futuras.

Ese proceso de recuperación y preservación ofrece una serie de derivaciones en cuanto a su impacto en el territorio de referencia, tanto en la esfera económica como social y cultural, sobretudo derivadas del uso que un número importante de personas realizan al practicar actividades deportivas y recreativas.

Las repercusiones suelen ser con frecuencia positivas y se suelen ordenar del siguiente modo (Tabla 3): repercusiones territoriales, repercusiones económicas, repercusiones sociales y repercusiones culturales.

20 MESONERO ROMANOS, R. DE (1841): *Recuerdo de viaje a Francia y Bélgica (1840-1841)*, Madrid, D. M. de Burgos.

21 ARAÑA, V, CARRACEDO, J.C.: *Los volcanes de las Islas Canarias*, Ed. Rueda, Madrid, 1978.

22 MARTÍN MARTÍN, V: *Agua y Agricultura en Canarias: El Sur de Tenerife*, Ed. Benchomo, La Laguna, 1991.

23 LEY 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español. Recuperado de: <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-12534>

Tabla 3: Principales repercusiones a través de la recuperación del patrimonio caminero.

REPERCUSIONES
Territoriales <ul style="list-style-type: none">- Recuperación funcional de las antiguas redes de comunicación y paisajística de algunos elementos asociados.
Económicas <ul style="list-style-type: none">- Revitalización y creación de empresas en los núcleos de población- Incremento en el número de visitantes.
Sociales <ul style="list-style-type: none">- Dinamización de los núcleos de población.- Revitalización de los colectivos sociales de los núcleos de población.- Mejora de las conexiones del transporte público entre los municipios por la demanda de estos servicios por parte de los nuevos usuarios.
Culturales <ul style="list-style-type: none">- Recuperación de la memoria colectiva, de la información oral y del patrimonio local.- Promoción y recuperación de elementos del patrimonio cultural.- Fortalecimiento de los colectivos ligados al montañismo y la ecología.- Posible aumento de la interrelación entre diferentes colectivos.

Fuente: elaboración propia a partir de CANO DELGADO, J.J., MORALES MARTÍN, T. M, 2010.

2.2 *El patrimonio caminero nacional y su implantación en ámbitos insulares españoles*

La vinculación de las redes camineras con el desarrollo territorial es una línea de investigación que, en la actualidad, adolece de estudios y publicaciones de donde poder extraer información; sin embargo, existe gran cantidad de bibliografía en relación al estudio histórico de la caminería en España, así como publicaciones relacionadas con la geografía histórica de los caminos.

Como es sabido, la aparición de los primeros signos de una organización caminera con cierta entidad en España, se combina con la construcción de los primeros monumentos megalíticos, entre otros vestigios, alineados a lo largo de algunas vías.

La importancia de los hitos del camino, se debe a su emplazamiento en lugares de especial significación territorial, de lo que son ejemplo las estelas mayas de los *sacbé* o caminos blancos. Más tarde, los caminos se conforman como enlace entre los asentamientos primigenios, creándose redes camineras.

Menéndez de Luarca (2004)²⁴ nos recuerda que “los geógrafos clásicos, dentro de una idealizada imagen triangular de la Península Ibérica, destacan en la primitiva red caminera un triángulo viario según trayectos paralelos a los tres costados marítimos: el que se convertiría en el Camino de Santiago al Cantábrico, la Vía Hercúlea al Mediterráneo y la Vía de la Plata al Atlántico”.

Los vértices de confluencia quedan señalados por tres hitos: la Torre de Hércules coruñesa, la que existió en Cádiz con igual denominación y el Mons

Júpiter (Monjuich). Ambos aspectos, viario y monumental, se atribuirían al “mito de Hércules”.

Los romanos, crean una verdadera red de vías consulares y que tienen como hitos de referencia los denominados miliarios.²⁵

Las vías romanas “en España tuvieron por lo común seis metros de ancho. Sus cimientos eran de grandes piedras irregulares, pero mayores siempre, y a veces labradas, las que se ponían en las márgenes o maestras (...)”²⁶

Hoy se conocen sus vestigios en varios trechos de las actuales carreteras, en muchos de los caminos²⁷ de herradura y en medio de las heredades, ya por los hitos gruesos que el tiempo y el hombre no han podido destruir, ya por las filas de majanos que han formado los labradores para desembarazar sus campos, ya por la faja guijarrea y arenisca, indicios seguros y ciertos de materiales, traídos de territorios de índole diferente de aquella en la que se hallan.

Será a partir del siglo XI cuando se produzca un espíritu unificador europeo, conducido por las grandes órdenes monásticas, dando lugar a importantes transformaciones en todos los órdenes: la escritura, la liturgia, la música, el arte, etc. Y será un camino, en este caso el Camino de Santiago, el camino por excelencia que articule ese movimiento europeo”²⁸ (Figura 1).

24 MENÉNDEZ DE LUARCA: *Op. Cit.*, pp. 248-254.

25 Un miliario o piedra miliar, palabra proveniente del latín *miliarium*, es una columna, generalmente, cilíndrica u oval que se colocaba en el borde de las calzadas romanas para señalar las distancias cada mil *passus* (pasos dobles romanos)

26 MENÉNDEZ DE LUARCA, *Op. Cit.*, pp. 248-254.

27 Para mayor información consultar: CARRILLO DE ALBORNOZ Y GALBEÑO, J.: *Los caminos reales, origen de la red moderna de carreteras españolas, y su relación con los ingenieros militares. Breve historia de la red de carreteras españolas desde sus orígenes romanos hasta la creación de la red radial en el siglo XVIII y su relación con el Real Cuerpo de Ingenieros, Academia de Ingenieros del Ejército, Madrid, 2003, p. 17; DE CABANES, F. J.: *Guía general de correos, postas y caminos del reino de España, (en línea), Imprenta de Miguel de Burgos, Madrid, 1830, p. 561.; PÉREZ GONZÁLEZ, M. L.: “Los caminos reales de América en la legislación y en la historia”. En *Anuario de Estudios Americanos, Universidad de Sevilla, Tomo LVIII, 1, 2001.***

28 MENÉNDEZ DE LUARCA, *Op. Cit.*, pp. 248-254.

Figura 1: Señalización turística y balizamiento del Camino de Santiago²⁹.



Fuente: Xunta de Galicia 2015.

Existe en esos momentos, desde el punto de vista de la articulación territorial de la Península Ibérica, una basculación de Este a Oeste; por ello, en esos puntos de cruce de caminos “surgen las principales ciudades donde se asientan las capitales políticas y religiosas: Jaca en Aragón, Pamplona y Nájera en Navarra, Burgos y Carrión en Castilla, Sahagún, León y Astorga en León, y, finalmente, Santiago en Galicia”³⁰.

La decadencia en parte de la caminería en España tiene que ver con el afianzamiento del poder de la burguesía en las ciudades, pues el paso de la Edad Media a la Moderna supone en parte el desmantelamiento del sistema de vida y articulación territorial vinculado al medio rural.

Esta realidad lleva a centralizar los principales caminos peninsulares, y produciéndose un gran impulso a la conexión entre *nodo - núcleo de población - producción - comercialización* (un patrón de eje vertebrador que se verá reflejado y que podremos conocer en el epígrafe sobre la relación de las redes camineras con el modelo de ocupación y de articulación del territorio insular), y que, en este caso, será el germen de los primeros planes de carreteras de la segunda mitad del siglo XVIII.

“Esa idea del territorio, concebido como un mero obstáculo que ha de superar el viajero (...)”³¹, nos plasma una nueva concepción del espacio y el tiempo que va a marcar hasta hace pocos años el devenir de la caminería

29 ORDEN de 5 de noviembre de 2015 por la que se modifica el Manual de señalización turística de Galicia aprobado por el Decreto 85/2012, de 16 de febrero, y se regula la imagen y señalética del Camino de Santiago. Recuperado de: http://doga.vlex.es/vid/orden-5-noviembre-2015-587464222?_ga=1.42608803.764335172.1448042293

30 MENENDEZ DE LUARCA, Op. Cit., pp. 248-254.

31 MENENDEZ DE LUARCA, Op. Cit..

como elementos invalorados y muchas veces destruidos, abandonados, aislados territorialmente o apropiados por manos privadas, privadas que usurpan su propiedad (Fotografía 1).

Fotografía 1: Placas en un callejón del centro histórico de Toledo donde se lee en una de ellas: “Esta calle es de Toledo”.



Desde el siglo XIX con el desarrollo de expediciones, visitas de viajeros y científicos, así como por la disposición de las clases aristocráticas a disfrutar del tiempo libre, comienza la revalorización parcial de la caminería, aunque fuera realizada por una minúscula parte de la población residente y visitante.

Si a lo anteriormente expuesto sumamos la creación y surgimiento de movimientos y grupos de montañeros y ecologistas, así como, de pensadores e investigadores que impulsan el estudio y análisis de las redes camineras en España, tenemos la base para el resurgir del redescubrimiento del patrimonio caminero y de su interés.

Y ese despertar coincide con la nueva sensibilidad que respecto a la naturaleza aportan los movimientos ecologistas.³²

Por todo ello, se impulsará tanto desde entidades civiles y sociales como desde las administraciones inversiones públicas para la recuperación de las redes camineras; si bien es cierto que depende de la escala de análisis que realicemos porque existen diferencias muy marcadas entre administraciones regionales y municipales.

³² MENÉNDEZ DE LUARCA. *Op. Cit.*

2.3 Estudio de las antiguas redes de comunicación en las Islas Canarias: breves aportaciones

Las Islas Canarias³³, poseen formas de relieve muy diversas, consecuencia de la acción de diferentes factores naturales, como principal la actividad volcánica y la erosión, principalmente, que crean un relieve abrupto en el que durante siglos fue imposible construir adecuadas vías de comunicación, pero que no impidió el trazado de caminos aptos para bestias de carga y seres humanos.

Pese a su decadencia durante décadas, existen en Canarias multitud de caminos³⁴, sendas y veredas que discurren articulando en muchos casos su quebrado territorio, más visibles en el mundo rural y cada vez más presentes en el marco de los espacios naturales protegidos por acción de la Administración, susceptibles de ser recorridos paso a paso por un creciente número de amantes de las actividades senderistas en sus diversas modalidades.

Surge, pues, la posibilidad de aprovechar responsablemente el medio y los recursos naturales y culturales como espacio deportivo, lúdico y turístico; al mismo tiempo que la obligación de preservarlo mediante el establecimiento de un régimen de protección, así como de iniciativas y actuaciones tendientes a poner freno a la paulatina desaparición o pérdida del sistema caminero.

En el caso particular de Tenerife, cabe destacar la red de comunicaciones que desde la época prehistórica hasta nuestros días entrelaza todo el ámbito insular. Las sendas, caminos y veredas, que en épocas pretéritas tuvieron una utilidad vital para los habitantes de este territorio.

A lo largo de los últimos decenios y por el paulatino abandono del campo debido al cambio en el sistema productivo, estas redes de comunicación primarias se han visto relegadas a un segundo plano, cuando no han quedado en situación marginal o han desaparecido. Su abandono ha sido importante, bien por la ausencia de sus transeúntes habituales y la consecuente invasión de vegetación, bien por

la desaparición física de las redes de comunicación utilizadas derivado de la ampliación de carreteras modernas, bien por la construcción de urbanizaciones, entre otras causas.

Por lo tanto, los principales elementos asociados a las antiguas redes de comunicación de Tenerife se encuentran, en algunos sectores, en un estado de deterioro y abandono importantes, lo que hace que sea imposible la recuperación de su traza original.

Cientos de kilómetros de caminos y veredas en desuso, perdidos trazados de caminos vecinales, cañadas, veredas, cordeles, caminos costeros y caminos reales e históricos, y más recientemente, también carreteras paisajísticas, constituyen el legado que hemos heredado de nuestros antepasados.

Ante esta realidad, pretendemos con esta publicación crear un soporte adecuado para difundir el estudio científico de las redes de comunicación en relación con los procesos de desarrollo territorial, centrando la atención en la isla de Tenerife (Tabla 4).

En los últimos años, se observa una mayor atención hacia la conservación del patrimonio en sus distintas vertientes, tanto natural como cultural, derivado, por una parte, del desarrollo de actividades turísticas en nuevos espacios y, por otra, de la promoción del turismo rural, como es el caso de las medianías de Tenerife.

33 TERÁN, M., SOLÉ SABARÍS, L. ET AL: *Geografía regional de España*, Ed. Ariel, Barcelona, 1987, pp. 556.

34 NUÑEZ PESTANO, J.R.: "Caminos", *Gran Enciclopedia Canaria*, Ediciones canarias, T. III, 1995, pp. 742-746.

Tabla 4: Diagnóstico general de las antiguas redes de comunicación de Tenerife³⁵.

DEBILIDADES GENERALES	FORTALEZAS GENERALES
<ul style="list-style-type: none"> • Inexistencia de cooperación intermunicipal, y entre colectivos a escala insular de manera generalizada para fomentar el conocimiento de los caminos. • Deterioro y mal estado de conservación de multitud de caminos históricos. • Existencia de escombros, vegetación invasora, basuras en los propios caminos o su entorno. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimiento de la concienciación ciudadana sobre la conservación y rehabilitación del patrimonio caminero. • Travesía de los caminos históricos por núcleos de población que mantienen un importante patrimonio cultural. • Permanencia en la memoria colectiva de los caminos o redes de comunicación (patrimonio intangible).
AMENAZAS GENERALES	OPORTUNIDADES GENERALES
<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de las zonas de suelo urbano y urbanizable a lo largo del trazado original, y también de infraestructuras viarias. 	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperación de rutas seculares en sectores deprimidos. • Acciones para la implicación social en la conservación del medio ambiente y de las antiguas redes de comunicación. • Incremento de visitantes debido al senderismo y las actividades complementarias. • Posibilidad de incluir los caminos históricos o algunos de sus tramos, dentro de una red municipal, comarcal o insular de senderos o en redes de itinerarios culturales.

Fuente: elaboración propia a partir de CANO DELGADO, J.J.: (2009)

La práctica de deportes y actividades que se desarrollan en contacto directo con la naturaleza, junto a la creciente atención a ésta por capas cada vez más amplias de población, determina claramente que las llamadas “actividades deportivas blandas”³⁶ y el turismo ligado a la revalorización de los elementos patrimoniales de las

³⁵ Diagnóstico DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades): es la herramienta estratégica por excelencia más utilizada, aunque a veces de forma intuitiva y sin conocer su nombre técnico. (Ministerio de Fomento, 2005:2).

³⁶ Para mayor información consultar: FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE DEPORTES DE MONTAÑA Y ESCALADA (FEDME); Recuperado de: <http://www.fedme.es/index.php?mmod=salaprensa>

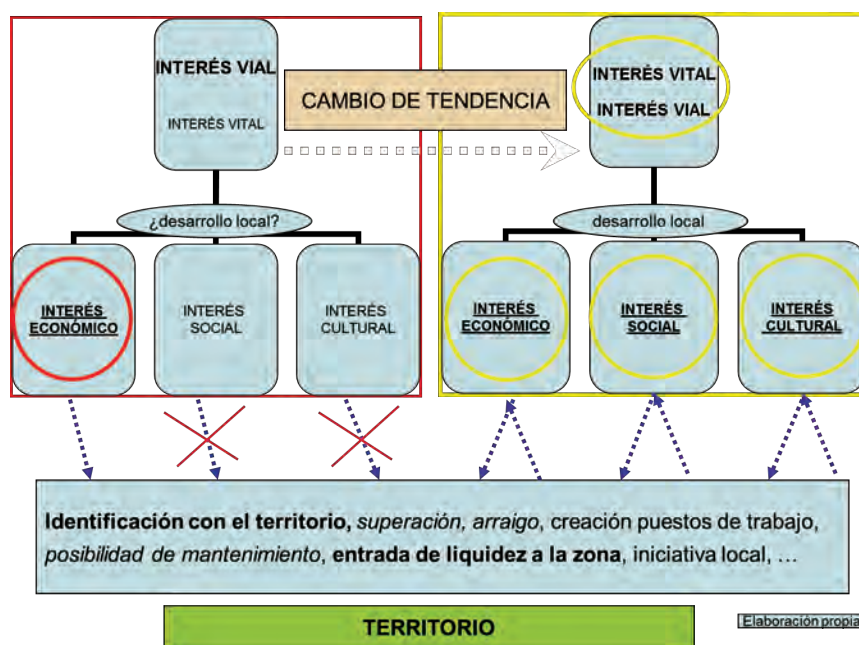
medianías, deben constituir el soporte idóneo para un desarrollo turístico alternativo, y además, un factor de desarrollo territorial fundamental para las poblaciones locales de los diferentes sectores de Tenerife.

Como argumentaremos a lo largo de estas páginas, es importante conservar estos corredores de comunicación a través de usos alternativos y que puedan ser compatibles con los pretéritos, tanto por el beneficio de todo tipo para la sociedad en su conjunto, como por la eventualidad de que, en cualquier momento, las condiciones económicas hicieran otra vez rentable el uso de dichas vías para mejorar futuros usos del territorio y asentamientos poblacionales.

Ciertamente, la estabulación de la ganadería, la aparición de medios de transporte alternativos y la profunda modificación de usos y costumbres tradicionales del territorio, han sido factores decisivos para el progresivo abandono del patrimonio caminero. No obstante, en los últimos años, se observa que diferentes actores en el territorio, como de la población residente, administraciones locales, empresas privadas, organizaciones de senderistas y montañeros, instituciones académicas y universitarias, entre otros, están formalizando acciones para la mejora paulatina de las redes camineras.

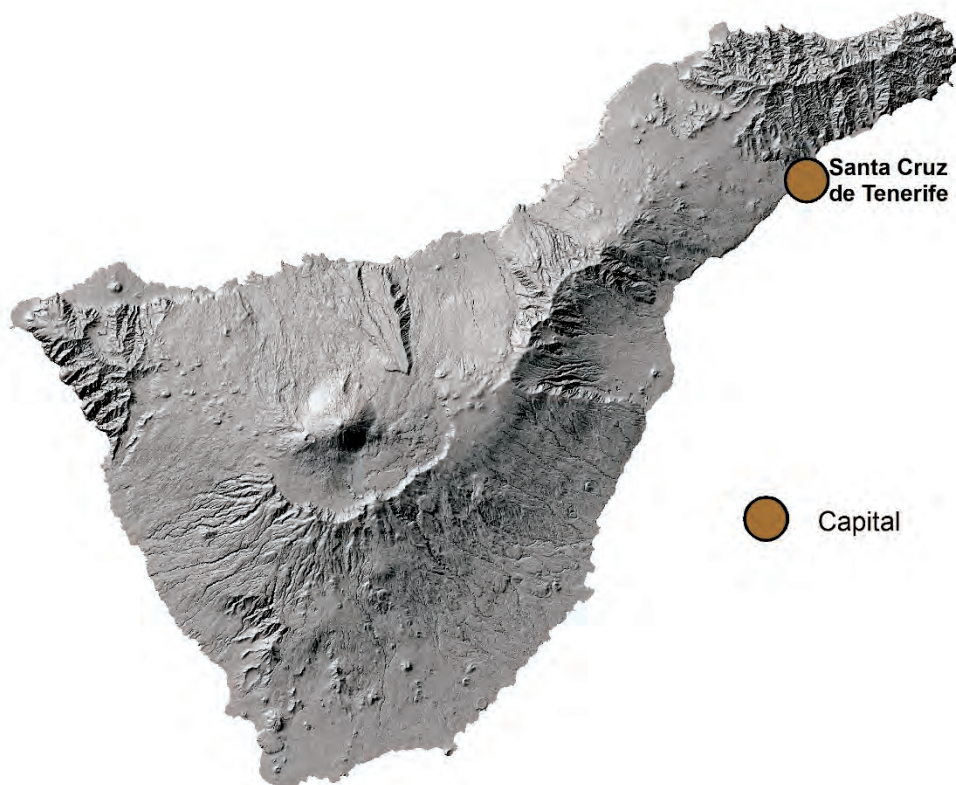
En efecto; actividades como el senderismo, rutas a caballo, itinerarios naturales y culturales, entre otras, participan del carácter ecológico que demandan de forma creciente amplios sectores de visitantes y la propia población residente. De hecho, la importancia creciente de las actividades relacionadas con el turismo sostenible está induciendo la implementación de acciones encaminadas a dar un uso alternativo a aquellas infraestructuras que están abandonadas o en proceso de estarlo y se observa *grosso modo* un cambio de tendencia (Tabla 5).

Tabla 5: Interés vial frente a interés vital del patrimonio caminero.



En definitiva, la salvaguarda del patrimonio caminero pasa necesariamente por la reutilización del mismo, mediante la definición de usos compatibles con el marco legal establecido y que encajen dentro de las actuales tendencias de la sociedad: ocupación del tiempo de ocio, desarrollo del turismo rural y ecológico, educación ambiental e interpretación del patrimonio, entre otros; sin olvidar, el uso primitivo y por el que se forjó a lo largo de los años el patrimonio caminero de un territorio.

Figura 2: **Ámbito de la investigación: Tenerife**³⁷.



Fuente: Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.



0 10 20 Km

En definitiva, contemplamos a Tenerife como un excepcional laboratorio, donde podemos demostrar que las redes camineras son una palanca para el desarrollo territorial. En este sentido, se produce un conjunto de características que, sucintamente, pasamos a detallar: en primer lugar, la isla como entidad geográfica bien definida; en segundo lugar, su territorio ha ido conformando un sistema de comunicaciones primarias desde los tiempos de sus primeros pobladores; en tercer lugar, porque en los últimos tiempos, como destino turístico a escala internacional atrae a decenas de miles de visitantes para realizar actividades relacionadas con el turismo activo y de naturaleza.

³⁷ Mapa 01, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Capítulo 3

La red caminera de Tenerife

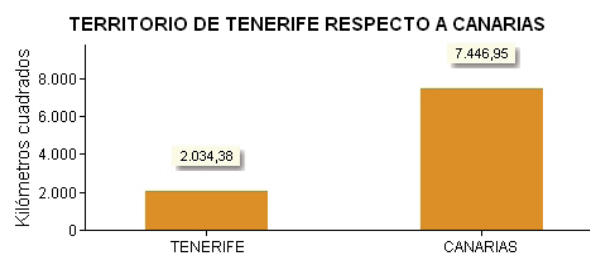
3.1 El marco físico

Tenerife con una superficie de 2.034 km² (Figura 3) es la mayor de las Islas Canarias. Se trata de un territorio en dorsal, es decir, un edificio volcánico a dos aguas, con una configuración triangular y piramidal coronada por el Pico Teide con 3.718 m. de altitud, y punto más alto de toda la geografía española. El Teide se localiza en el interior de Las Cañadas, una gran caldera volcánica, abierta en su flanco septentrional y por la cordillera dorsal, cerrada en el meridional. Debemos destacar que, al norte, existe una pendiente pronunciada.

La isla se localiza en las siguientes coordenadas:

- Latitud Extremo septentrional 29° 24' 40" N
- Extremo meridional 27° 38' 16" N
- Longitud Extremo oriental 13° 19' 54" O
- Extremo occidental 18° 09' 38" O ³⁸

Figura 3: Superficie de Tenerife con respecto a Canarias.



Fuente: elaboración propia a partir de los datos del ISTAC.

Como datos principales de la geografía insular destacamos:

- Área (Km²): 2.034
- Altitud (metros): 3.718
- Perímetro costero (Kilómetros): 269
- Distancia al continente (Kilómetros): 284
- Edad (millones de años): 7,5 ³⁹

³⁸ Para mayor información consultar: GARCÍA MORAL, R.: "Erupciones históricas en Tenerife", En Los Volcanes y la Caldera del Parque Nacional del Teide, Tenerife, Islas Canarias, 1989, pp. 235-249. HERNÁNDEZ-PACHECO, A.: "El vulcanismo histórico en las Islas Canarias", En Síntesis de la actividad volcánica de las Islas Canarias. Instituto de Estudios Canarios, 1985, pp. 28-38.

³⁹ ISTAC (2015) <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/>

El ámbito objeto de estudio presenta un relieve irregular interrumpido por la altiplanicie de Los Rodeos (600 m. de altitud) y los dos principales valles, el de La Orotava al Norte y el de Güímar, aunque hay otros con un peso específico en el territorio insular como el Valle de San Lorenzo al Sur o el Valle de Tegueste al Norte, y los grandes barrancos de los macizos antiguos.

La topografía es resultado de los procesos erosivos que corresponden a las zonas más antiguas de la Isla (Macizos de Anaga y Teno), donde se han originado profundos abarrancamientos y retroceso de la costa con grandes cantiles, y procesos de construcción del edificio insular en las zonas aledañas a las dorsales de la Esperanza (Noreste), de Teno (Noroeste) y de Chasna (Sur).

De éstas dorsales parten multitud de barrancos con una marcada morfología múltiple como respuesta a influencias morfológicas y estructurales.

El relieve insular presenta una clara morfología, que podríamos denominar, de *techo a dos aguas*.

La superficie, disposición, volumen y rasgos generales del relieve se deben al tamaño del bloque de corteza en que se levanta y a la cantidad y naturaleza de los materiales efusivos que la han venido construyendo ininterrumpidamente desde hace 7 millones de años, aproximadamente.⁴⁰ Desde un punto de vista metodológico podemos destacar como unidades morfológicas más representativas:

- Macizos: Anaga, Teno y relieve antiguo de Adeje.
- Dorsales: Cordillera dorsal o dorsal de Pedro Gil, la dorsal de Abeque, y la dorsal Sur o de Adeje.
- Valles: Güímar, La Orotava, Icod, Tegueste, Santiago, San Lorenzo...
- Barrancos: Tomadero, Afur, Taborno, San Andrés, Tahodio, Carrizal, El Natero, de

Masca, de Acentejo, de la Arena, Ruiz, de las Ánimas, del Castillo, de Santos, del Rey, del Infierno, del Agua, Erques, de Guía, entre otros.

- Edificio central: Teide-Pico Viejo y el Circo de Las Cañadas.
- Costas y playas: La Tejita, El Médano, Las Vistas, de Troya, La Enramada, El Duque, La Arena, La Caleta, El Médano, Benijo, Almáciga, Taganana, del Arenal, de la Arena, del Rincón o Los Patos, del Bollullo, de Martiánez, Jardín, San Marcos, entre otras.⁴¹

Por tanto, es evidente que la orografía⁴² ha sido una componente limitante en cuanto a la distribución de la red caminera insular, sin embargo, secularmente en el ámbito insular se ha desarrollado una malla caminera que se traduce en multitud de rutas pastoriles y una dinámica poblacional que son la génesis de la red caminera de Tenerife.

La pendiente es uno de los rasgos principales del ámbito de estudio, reflejado en un rápido ascenso altitudinal entre la cota cero y los 400 metros. De esta manera, la rápida pendiente, los valles y los profundos barrancos limitan el trazado radial y favorecen los periféricos.

Desde un punto de vista climático, las dos grandes vertientes de la Isla tienen un clima totalmente contrastado; la vertiente asociada a barlovento, templada y húmeda, y la vertiente de sotavento, mucho más cálida y seca.

Por todo ello, el espacio de desarrollo de los cultivos y zonas de producción ha sido históricamente el de las medianías, donde por clima, presencia de agua y suelos más o menos ricos, sobre todo en la vertiente norte, y por lejanía de zonas de posibles ataques, ha favorecido el establecimiento del viñedo, del trigo y otros cereales, representativos del autoconsumo.

⁴⁰ <http://www.gevic.net> (Gran Enciclopedia Virtual de Canarias).

⁴¹ <http://www.gevic.net> (Gran Enciclopedia Virtual de Canarias).

⁴² Para mayor información consultar: TERÁN, M., SOLÉ SABARÍS, L. ET AL. *Geografía regional de España*, Ed. Ariel, Barcelona, 1987; AFONSO L.: *Esquema de Geografía Física de las Islas Canarias, (Territorio Canario)*, Tenerife, Ediciones Idea, 1952-reedición 2004, pp. 21 y 95.

3.2 *La relación de las redes camineras con el modelo de ocupación y de articulación del territorio insular*

La distribución del poblamiento, la ocupación del mismo y, por ende, la articulación del territorio insular, han estado influidos de manera evidente por la realidad del medio físico y natural, tanto en sus aspectos climáticos como geomorfológicos. Sin embargo, no debemos obviar que el factor que también irá, definitivamente, en la localización y distribución del poblamiento y la actividad agrícola será el sistema de explotación económica que a partir del siglo XV traerá consigo la conquista castellana de la Isla.

Partimos de la idea de una sociedad aborígen que en dos milenios de historia tuvo que ajustar su modo de vida de acuerdo a las necesidades que les planteaba su propia reproducción como grupo.⁴³ Desconocemos las características del colectivo humano que arribó a la isla pero, con toda probabilidad, su número debió ser sensiblemente menor que la población atraída después de la conquista castellana. Estas gentes, debieron continuar con el mismo tipo de organización social que tenían en el lugar desde donde partieron.

Deducen los autores citados que, inmediatamente, tuvo que producirse un proceso de apropiación de los recursos y por lo tanto del espacio que, en un contexto insular hasta ese momento deshabitado, no debió ofrecer grandes problemas para establecer los límites espaciales de un territorio que coincidirá con los límites físicos de la isla.

Por lo tanto, la adaptación al medio fue una realidad hasta la llegada posterior de los castellanos. En el ámbito insular, el poblamiento estaba localizado en puntos aislados o distribuido en núcleos de pequeña entidad, condicionados por la orografía del territorio y, por ello, la ulterior ocupación humana hasta unos siglos posteriores.

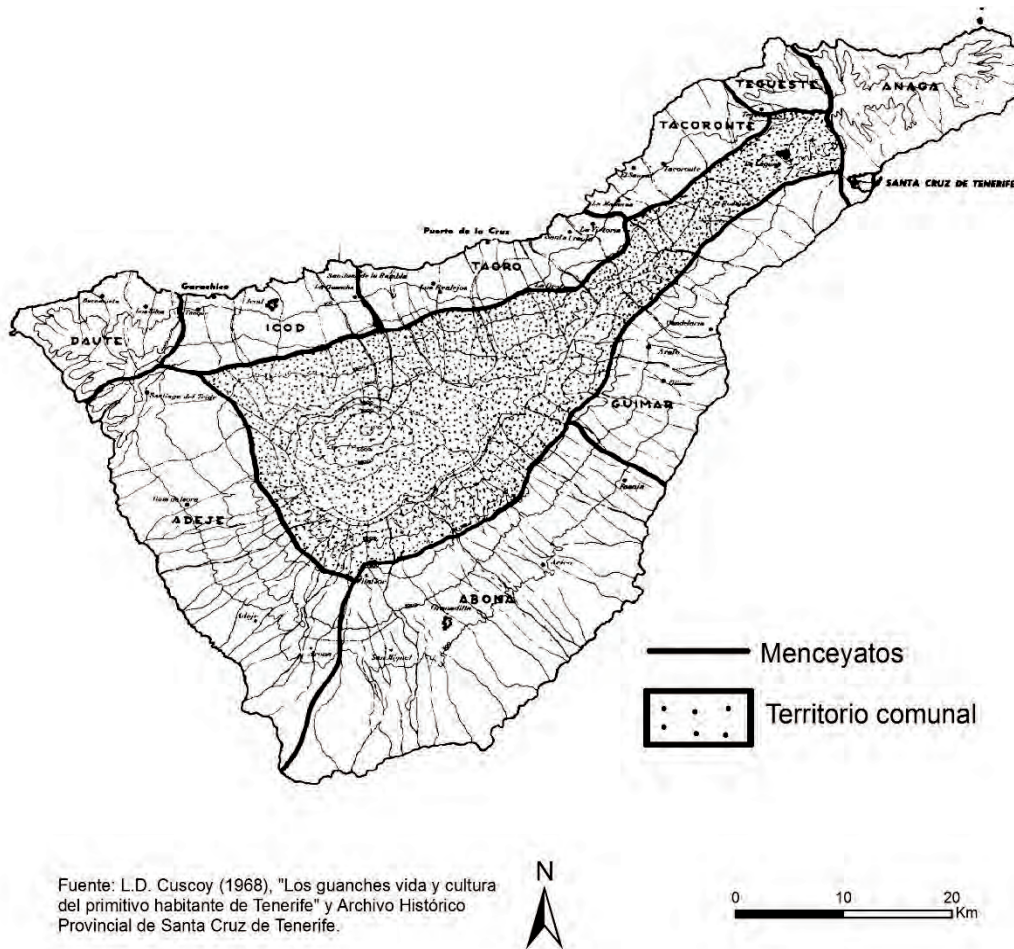
En relación a la argumentación científica sobre la existencia de caminos y su implicación territorial como instrumento de articulación, estos autores defienden que, en los caminos, las evidencias arqueológicas se disponen alineadas a lo largo de un recorrido amplio que transita o conecta dos puntos geográficos distantes, y que, en el caso de la zonal comunal conocida precisamente como *Las Cañadas*, ha sido donde se han podido confirmar estas evidencias de actividad predominante.⁴⁴

Asimismo, el proceso de fragmentación territorial plasmado en los nueve menceyatos (Figura 4) presentes en el momento de la conquista, pudo ser el resultado de un proceso en el que la segmentación del grupo estaría relacionada con la apropiación de los recursos y el control de la población productiva, favoreciendo el mantenimiento de la organización social. Por lo tanto, los primeros pobladores establecieron un tipo de articulación territorial⁴⁵ y, por ende, un sistema de veredas con base en la vida trashumante, que se vería influida por la existencia de recursos en unos sectores y no en otros.

43 GARCÍA ÁVILA, J. C., ARNAY DE LA ROSA, M.: "El territorio de los guanches". En VI Congreso de Patrimonio Histórico: Arqueología en Canarias, Territorio y Sociedad (septiembre de 2008), Lanzarote, Cabildo Insular de Lanzarote.

44 GARCÍA ÁVILA, J. C., ARNAY DE LA ROSA, M.: *Op. Cit.*, 2008.

45 Para mayor información consultar: MATEOS GUERREIRO, C: *Apuntaciones para un estudio de las comunicaciones en la isla de Tenerife (1728-1915)*, Memoria de Licenciatura inédita, Universidad de La Laguna, 1970.

Figura 4: Distribución territorial de los menceyatos de Tenerife.⁴⁶

Esta segmentación territorial en menceyatos también influiría en la creación de veredas, dependiendo de la intensidad de los asentamientos poblacionales, de la extensión y de la localización de dichos menceyatos.

Siguiendo a Sabaté Bel (2008), a partir de la conquista castellana, el aprovechamiento vertical y múltiple⁴⁷ en relación a la articulación territorial de Tenerife, se ha fundamentado en un patrón que se basa en tres factores:

- La fertilidad: Se trata de las mejores tierras y con algunos manantiales, lo que es consecuencia a la vez de condiciones de humedad más favorables, tanto a barlovento como a sotavento (con menos número), y de temperaturas más frescas que las de las costas.
- La seguridad: Hasta principios del siglo XIX, los ataques bélicos y acciones beligerantes tenían como entrada el océano. Este hecho explica que fueran excepcionales los asentamientos ubicados en el litoral hasta comienzos del siglo XIX, que es cuando empieza a disminuir la inestabilidad crónica que padecían las rutas marítimas del Atlántico.

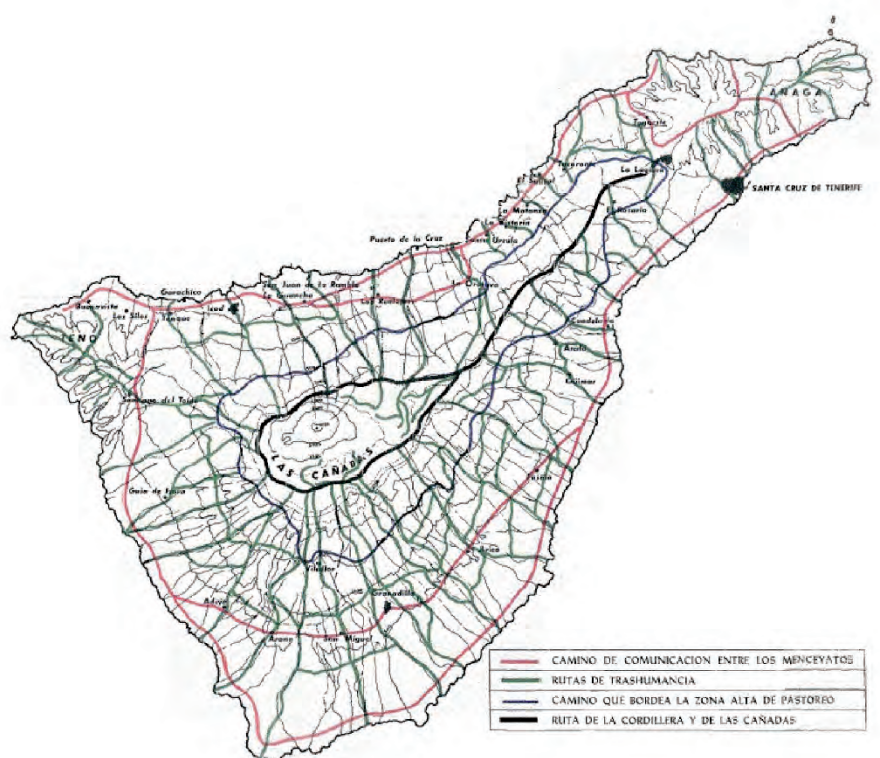
⁴⁶ Mapa 02, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

⁴⁷ http://www.rinconesdelatlantico.es/num5/3_fernando.html

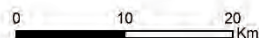
- La logística: La medianía supone una posición intermedia que facilita la organización y la práctica del amplio conjunto de aprovechamientos agrosilvopastorales desarrollados desde la orilla de la mar hasta la cumbre.

Esta realidad ha servido como elemento de articulación territorial en Tenerife, fundamentándose en tres factores aun siendo trashumantes (Figuras 5 y 6) según las tierras, épocas del año y menceyatos donde se encontrarán.

Figura 5: Rutas de comunicación y caminos de trashumancia de Tenerife.⁴⁸

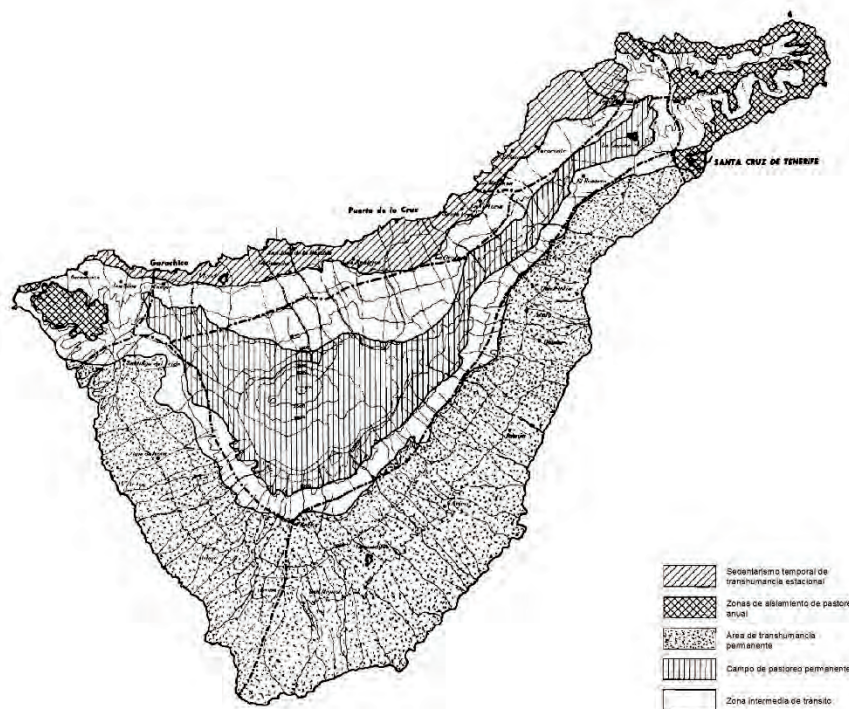


Fuente: L.D. Cuscoy (1968), "Los guanches vida y cultura del primitivo habitante de Tenerife" y Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife.



48 Mapa 03, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Figura 6: Zonas de pastoreo y dinámica de la población de Tenerife⁴⁹.



Fuente: L.D. Cuscoy (1968), "Los guanches vida y cultura del primitivo habitante de Tenerife" y Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife.



0 5 10 Km

Posteriormente, hasta mediados del siglo XIX, los principales caminos insulares, estaban compuestos por los llamados caminos reales, pero la realidad es que se denominaban así a las principales vías de comunicación que unían los distintos pueblos.

Algunos de los antiguos caminos comunales de Tenerife, probablemente fueran en origen los llamados "caminos viejos de los Guanches", sobre los cuales podemos encontrar información en las datas y documentos posteriores a la conquista.

Los trayectos de muchos de estos caminos se iniciaban en la zona agrícola (medianías) y terminaban en los puertos de mar. Si bien, estos fueron una prioridad desde el punto de vista comercial, no cabe duda de que el patrimonio caminero de Tenerife dependió también del uso que tuvieron (agrícolas, forestales, ganaderos, vecinales etc.).

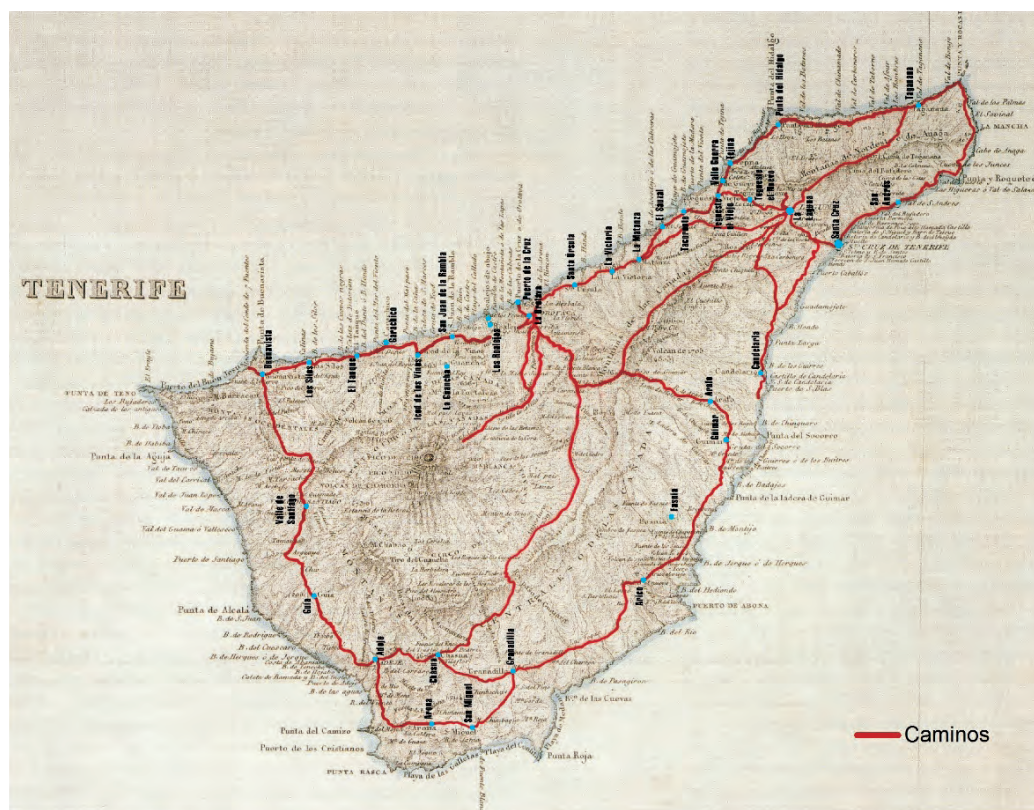
Importante fue, por otra parte, la titularidad como caminos reales y vecinales (carreteros y de herradura y que pertenecían a los ayuntamientos) y serventías.

⁴⁹ Mapa 04, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Estos caminos eran objeto de actuaciones de recuperación y mantenimiento, utilizando por ejemplo el sistema de prestaciones vecinales, es decir, unos aportaban su propio trabajo y otros el capital o los recursos precisos. Cabe destacar que en algunos de estos caminos se realizaron actuaciones de recuperación y mantenimiento; sin embargo, caminos “reales” en el ámbito objeto de estudio, sólo se pueden considerar como tales el camino real del Sur, el camino real del Norte, el camino real de Taganana y el camino real de Chasna (Figura 7).

Recoge Pérez Barrios⁵⁰, la existencia de caminos que unían a los distintos municipios, que permitía por tierra llegar a la capital; por otro lado, los caminos de cumbre, que ponían en comunicación las dos bandas del ámbito insular (Sur y Norte), como es el caso del Camino Real de Chasna que podremos conocer posteriormente en este trabajo de investigación; y por último, también un camino real que por la costa atravesaba parte del litoral insular hasta llegar a la actual capital Santa Cruz de Tenerife.⁵¹

Figura 7: Mapa de los principales caminos históricos (reales) de Tenerife.⁵²



Fuente: Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural Marino. Parques Nacionales (2003).



0 10 20 Km

50 PÉREZ BARRIOS, C.R.: *La propiedad de la tierra en la Comarca de Abona en el Sur de Tenerife (1850-1940)*, Ayuntamientos de Arico, Granadilla de Abona, Vilaflor de Chasna, San Miguel de Abona, Arona, Adeje, Guía de Isora, La Caixa, 2005, T.I, p.361.

51 COLEGIO DE ARQUITECTOS TÉCNICOS DE CANARIAS: *El Sur de Tenerife: estrategias y Paisaje*, Tenerife, 1991, p. 17.

52 Mapa 05, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

En definitiva, Tenerife y los caminos que vertebran su territorio⁵³ han tenido a lo largo de su historia un modelo que ha sido resultado de la realidad orográfica, de la red caminera prehispánica, del clima y del sistema económico que generó una distribución poblacional determinada, y a su vez, una caminería *sui generis*, aunque con similitudes con otros ámbitos de análogas características.

3.3 *El marco legal de la red caminera insular*

Como hemos podido conocer en el marco legal del patrimonio caminero, los caminos públicos de Tenerife pertenecen a la escala local y, por tanto, son los ayuntamientos los que con la legislación actual, deben ser garantes de su conservación, mantenimiento y vigilancia.

Los ayuntamientos están obligados, según el artículo 17 de la Ley 7.1985, Reguladora de Bases del Régimen Local⁵⁴, a contar con inventarios de todos sus bienes y derechos y tratándose de vías públicas, en el inventario deberán constar los datos necesarios para su individualización, con especial referencia a los límites, longitud y anchura de estas redes viarias.

Desde el punto de vista autonómico, y según el artº. 2 de la Ley 4/1999⁵⁵, el patrimonio histórico de Canarias está constituido por los bienes muebles e inmuebles que tengan interés histórico, arquitectónico, artístico, arqueológico, etnográfico, paleontológico, científico o técnico. *Y se expresa muy claramente en relación a la la competencia municipal en materia de vías públicas, estableciendo su alcance tanto a las urbanas como a las rurales y, recuerda que es obligación de las entidades locales mantenerlas en buen estado de conservación.*

Así mismo, en Canarias se aprobó en el año 2005 la Red Canaria de Senderos.⁵⁶ Esta Red está integrada por todos aquellos itinerarios que localizándose durante la mayor parte de su recorrido en el medio natural, y siguiendo en lo posible sendas, cañadas, caminos reales, rutas de peregrinación y pistas forestales, sean señalizados y homologados de acuerdo con los criterios señalados por la FEDME y la ERA, y sigan las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, conforme a lo dispuesto en el mismo Decreto.

Según dice este decreto se establece una norma para que la señalización sea homogénea en todas las vías y caminos aptos para la práctica del senderismo, para evitar la dispersión y confusión en las tipologías de señales empleadas hasta el momento.

En el caso de Tenerife, las competencias se distribuyen entre el Cabildo Insular, los Ayuntamientos y la Federación Canaria de Montañismo, correspondiendo a los primeros la vigilancia, conservación, señalización y mantenimiento de los senderos, y la adopción de medidas jurídicas y actuaciones que garanticen la libre circulación de las personas en los senderos homologados.

Al decreto siguió la Orden de 23 febrero 2007, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial de Canarias, que regula los tipos de señales, sus características y su utilización en la Red Canaria de Senderos.

En definitiva, existe un marco legal establecido y organizado en torno al patrimonio caminero del ámbito objeto de estudio, si bien, en multitud de ocasiones no está bien coordinado entre administraciones y existe diversidad de criterios, así como, ausencia de un órgano asesor/consultor que pueda coadyuvar a este fin y que sea un punto de encuentro de decisión y propositivo entre los diferentes técnicos, investigadores, administraciones y expertos,

53 Para conocer más datos estadísticos e históricos sobre la red de comunicaciones terrestres de Tenerife consultar: OLIVE, P. de: *Diccionario Estadístico-Administrativo de las Islas Canarias*, Barcelona, 1865; MADDOZ, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar: Canarias*, Madrid, 1845-1850, Ed. Interinsular Canaria, 1986; NUÑEZ PESTANO, J.R.: "Caminos Reales", *Gran Enciclopedia Canaria*, Ediciones Canarias, T. III, 1995, pp. 743-744; MELO DAIT, R. E.: *Caminos reales y comunales. Las antiguas comunicaciones terrestres entre los pueblos de Tenerife*, Tenerife: 2005, p.1.

54 LEY 7.1985, Reguladora de Bases del Régimen Local.

55 LEY 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.

56 DECRETO 11/2005, de 15 de febrero, por el que se crea la Red Canaria de Senderos.

entre otros, para la conservación, revalorización y protección de la caminería insular.

3.4 Tipología de la caminería: funcionalidad, uso y vertebración territorial

Las vías de comunicación tradicionales se insertan en el territorio desde hace miles de años de diferentes maneras. Bajo esta premisa la tipología de los caminos según su funcionalidad, uso y su impronta en la vertebración territorial son la base por la cual la caminería puede ser reconocida y en la que se apoya el marco legal establecido en esta materia. Por ello, hemos subdividido este epígrafe en los siguientes rasgos:

Tipología según **la funcionalidad** de los caminos tradicionales.

Tipología según **la titularidad y propiedad** de los caminos tradicionales.

Las vías de comunicación tradicionales en la vertiente meridional de Tenerife. Aportaciones para un sector insuficientemente investigado.

Clasificación de caminos tradicionales según su **trazado**.

La tipología según la **funcionalidad** de los caminos tradicionales⁵⁷ es la siguiente:

- **Caminos de carro o carreteros:** vías de comunicación que permitían el paso de un carro o carreta. Fueron los más importantes, los más transitados y unían las mayores poblaciones, además de buscar los espacios agrícolas más fértiles. Morfológicamente se caracterizaban por presentar un empedrado continuo y uniforme, para evitar el deterioro del firme por el tráfico frecuente o por la acción de las aguas, una pendiente moderada, inferior a ocho grados, y un

ancho de tres a cinco metros a lo largo de todo el recorrido.

- **Caminos de herradura:** caminos arreglados para el paso de un animal de carga. Unían los principales enclaves agrícolas con los núcleos de población secundarios. Formaban una gran red de comunicaciones, sobre todo en el sector de medianías de toda la isla y su origen estuvo muy condicionado por la abrupta orografía. Solían estar empedrados y contar con canalizaciones y zonas de descanso (cruces, fuentes, etcétera). Su ancho medio variaba de dos a cuatro metros en aquellos que unían entidades de cierta importancia, y entre uno y dos metros los que comunicaban asentamientos menores.

- **Sendas o veredas:** senderos trazados para el paso de la gente, con pocas o ninguna obra de acondicionamiento. Se encuentran representados en todos los sectores de la isla, ya que eran pequeñas vías de penetración o paso por lugares que no tenían una importancia vital en cuanto a comunicaciones entre núcleos o en relación a la disponibilidad de recursos.

Cabe destacar que ante la realidad orográfica de Tenerife, y ante el comienzo de la producción de cierta importancia se optó en muchos sectores por los caminos que tenían como nodos de salida o llegada los puertos de cabotaje.

Es bien conocido, que la isla de Tenerife poseía un conjunto de pequeños puertos, que además coinciden con los vocablos "Pris", "Porís" y muelles entre los que podemos nombrar según Moreno Medina (2005)⁵⁸ los de Puerto de la Cruz en La Orotava, Garachico y Buenavista y los desembarcaderos de La Madera en Tacoronte, San Marcos en Icod y La Caleta de Interián en la costa norte; en el litoral SW, el puerto de Santiago, La Caleta y El Puertito en Adeje, y al sur el puerto de Los Cristianos, Los Abrigos y Abona. Al este se localizaban los de Güímar y Candelaria como los más importantes. Pero es el puerto de Santa Cruz el más importante de la isla y

57 MORENO MEDINA, C.: *Los caminos de Gran Canaria*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1997.

58 MORENO MEDINA, C.: "Articulación territorial en espacios insulares: las vías de comunicación terrestres en Canarias, siglos XVI-XIX", Departamento de Geografía, ULPG, 2005, ISBN: 978-84-691-0794-2 (Tesis Doctoral). Recuperado de: <http://acceda.ulpgc.es/handle/10553/2039>

el que estructuró casi toda la red de caminos de la isla en el XIX.

La tipología según la **titularidad y la propiedad** de los caminos tradicionales según diversos autores es la siguiente:

De titularidad pública.

- **Caminos reales:** el término camino real, en la actualidad aplicado genéricamente a los caminos tradicionales, debe limitarse exclusivamente a aquellos caminos de propiedad real que unían los grandes núcleos de población.

Su origen se remonta al reinado de los Reyes Católicos, momento en el cual el hecho de que el centro de la monarquía no se encontrara nunca en una capital fija, sino en las propias personas de los reyes, es un dato fundamental. Los reyes procuraban administrar justicia de forma directa, y la pacificación en el interior la lograron a fuerza de multiplicar su presencia a lo largo y ancho del territorio (Fotografía 2).

Fotografía 2: Camino real del sur de Tenerife, llegando al case-río histórico de Las Vegas (Granadilla de Abona).



- **Caminos vecinales:** coincidían en la mayor parte de los casos con los caminos de carros, sobre todo en la costa, y con los caminos de herradura del interior. Estuvieron bajo la titularidad de los Ayuntamientos, que eran los que se encargaban de su construcción y conservación, bien con ingresos propios o con la prestación personal de los vecinos. Tenían un ancho que variaba entre los tres y cinco metros.

- **Serventías:** la servidumbre de paso era un camino que discurría por una finca particular utilizado por los habitantes de otras fincas, por lo que su distribución fue muy amplia y vinculada también a la extracción de recursos. También en algunos sectores de medianías se denominaba *pasada*, a los tramos en los que se atravesaba un cauce de barranco cercano a propiedades o fincas entre particulares.

- **Caminos privados:** Los caminos de titularidad privada eran aquellos construidos por particulares para su servicio o el de sus propiedades. La acción privada es la que, por ejemplo, abrió los numerosos caminos forestales necesarios para el transporte de maderas, brea, carbón, pinocha, etcétera, mediante licencia del Concejo de la isla en los años posteriores a la conquista.

3.5 Las vías de comunicación tradicionales en la vertiente meridional de Tenerife. Aportaciones para un sector insuficientemente investigado

En el caso particular de la vertiente meridional de Tenerife, se debe destacar la red caminera que desde la época prehistórica hasta nuestros días se entrelaza creando una trama de cientos de kilómetros.

Como sucede hoy con la red de carreteras, el entramado de arterias de comunicación que existía era muy heterogéneo en su funcionalidad y fisonomía. Su papel era el de conectar los principales caseríos y centros de los pueblos principales con las tierras de producción y con los puertos de mar. Su estructura, por tanto, se encontraba adaptada a las necesidades periódicas de la sociedad y a lo abrupto del relieve. Comenzó a forjarse ya en la época previa a la conquista de la Isla, en el siglo XV, por medio de rutas de pastoreo comunales en las cuales la sociedad aborigen fue creando una malla comunicacional que se extendía por toda la isla de Tenerife, en rutas y veredas verticales, como se ha señalado; es decir, una malla articulada de rutas de pastoreo.

Hasta la segunda mitad del siglo XVI, existía solamente una vía de comunicación que unía la antigua capital insular (San Cristóbal de La Laguna) con

cada una de las principales poblaciones y, por ello, se proyecta construir un camino real que uniría estas poblaciones entre sí.⁵⁹

A lo largo de las últimas décadas, como habíamos indicado, por el progresivo abandono del campo en las medianías de Tenerife, debido al cambio en el sistema productivo, estas redes de comunicación se han visto confinadas a un segundo plano y, en la actualidad, o bien han desaparecido o presentan un estado de abandono importante.

No obstante, en los últimos años se observa un paulatino interés por la conservación del patrimonio arquitectónico, por el desarrollo de actividades turísticas en espacios con menor masificación que otras áreas y por la promoción del turismo rural.

Según Dower⁶⁰ en diferentes partes de Europa se ha producido una importante ruptura entre la tradición y la técnica, lo que ha provocado el abandono del patrimonio arquitectónico y la desaparición de algunas peculiaridades paisajísticas (cercados, muros de piedra seca, etc.).

Pero de modo igualmente rápido, estas discordancias y errores han provocado una reacción a favor de la rehabilitación del patrimonio, el redescubrimiento de su autenticidad y un nuevo respeto por el pasado.

De esta manera, la práctica de deportes y el desarrollo de acciones vinculadas con el disfrute directo en la naturaleza, y el paulatino interés creciente de la población local, junto al turismo vinculado a la revalorización de los elementos patrimoniales de las medianías, deben constituir el soporte idóneo para un desarrollo turístico alternativo, y un factor de articulación territorial fundamental para las poblaciones locales.

La salvaguarda de la red caminera pasa necesariamente por la reutilización y revalorización de la misma, mediante la definición de nuevos usos compatibles con el marco legal y que encajen dentro de las actuales tendencias de la sociedad: ocupación

del ocio, turismo cultural, educación ambiental, entre otros.

El sistema de caminos tradicionales de Tenerife, como se ha podido comprobar, se caracteriza según su trazado, según su funcionalidad, según su propiedad y titularidad presentando una tipología única y original según algunos autores en comparación con las demás Islas Canarias.

Según su **trazado** podemos clasificar las vías en la forma siguiente:

Caminos de costa a cumbre: son aquellas vías de comunicación que transcurren desde la costa de los diferentes municipios del Sur de Tenerife hacia la cumbre, por ejemplo, el Camino del Hermano Pedro, entre los municipios de Vilaflor de Chasna y Granadilla de Abona. Al atravesar los núcleos de población más importantes de las medianías, estos caminos eran usados en su mayoría por personas ligadas a la ganadería, el transporte de mercancías y productos de la tierra y por los vecinos de la zona.

Caminos reales: son aquellos que unían la antigua ciudad capital de la Isla, San Cristóbal de La Laguna, con los diferentes centros municipales administrativos que en la actualidad son, en su mayoría, los cascos urbanos de los diferentes municipios de las vertientes meridional y septentrional de Tenerife. El Camino Real del Sur, por ejemplo, llegaba hasta lo que hoy conocemos como Santiago del Teide, siendo el más importante por su número de usuarios. El Camino Real del Norte, en cambio, no siempre atraviesa zonas de medianías sino que varía en función de la orografía y los asentamientos humanos.

Caminos dorsales: eran aquellos que atravesaban las dorsales de la isla de Tenerife, como ejemplo podemos nombrar el caso del camino de Las Lagunetas, en la actual carretera dorsal en las cumbres de Tenerife.

Caminos de banda a banda: son vías de comunicación que unen las dos vertientes o *bandas* de la isla de Tenerife, esto es, la vertiente Sur y la vertiente Norte. Estos caminos cruzan el centro de la Isla,

59 MELO DAIT, R. E.: *Caminos reales y comunales. Las antiguas comunicaciones terrestres entre los pueblos de Tenerife*, Tenerife: 2005, p.1

60 DOWER M: "El Recurso Patrimonio. Un punto fuerte para el desarrollo local", En LEADER Magazine N° 17, Primavera, 1998.

atravesando el Parque Nacional de Las Cañadas del Teide. Como paradigma más importante, “el camino de Chasna ha sido una de las principales rutas históricas de Tenerife”⁶¹

El estado de las vías terrestres a lo largo de los siglos, fue bastante deplorable. En este sentido, cabe destacar el comentario que se realiza en el siglo XIX sobre los caminos reales “horrorosos senderos, decorados con el nombre un poco pretencioso de caminos reales”.⁶²

Según el Real Decreto de 1848, los caminos públicos que no estuviesen comprendidos en la clase de carreteras nacionales y provinciales, se denominarían caminos vecinales de primer y segundo orden. Según Pérez Barrios⁶³ los de primer orden serían los que por diferentes motivos interesaban a varios pueblos, teniendo un tránsito activo y frecuente; por el contrario, los de segundo orden, que también interesaban a uno o más pueblos, eran poco transitados.

En definitiva, como hemos podido comprobar, la segmentación de Tenerife, en primer lugar, por su orografía y, en segundo lugar, por su condición insular influyeron de manera evidente en el mantenimiento y conservación de la red caminera, si bien aquellas vías utilizadas para el comercio y transporte de personas, tuvieron un tratamiento ligeramente mejor, aunque todas, históricamente, de insuficiente conservación.

3.6 *El Convenio Europeo del Paisaje y su relación con el patrimonio caminero de Tenerife*

El Convenio Europeo del Paisaje (en adelante CEP) es un tratado internacional auspiciado por el Consejo de Europa y que firmaron los estados integrantes de dicho organismo en Florencia el 20 de octubre de 2000, entrando en vigor el 1 de marzo de 2004.⁶⁴

Tratándose de un instrumento de consenso ambiental y base para la ordenación territorial, debe establecerse una base común en la cual se tomen en consideración conceptos como gestión, ordenación, coordinación, entre otros.

Su objetivo es, en esencia, incentivar la implicación ciudadana, dejando un amplio margen a ésta en la consideración de la calidad paisajística, las medidas y propuestas de actuación.

En el caso de los paisajes protegidos de Tenerife y su vinculación con la red de caminos insular, esta se basa en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, (Ley 12/1994), que se compone de 146 Espacios, y que en su conjunto constituyen aproximadamente el 40% de la superficie del Archipiélago, englobando una casuística que se diferencia a nivel insular a consecuencia de las particularidades de cada isla.

Así mismo, la citada Ley, señala que los paisajes protegidos son “zonas del territorio que contemplan notorios valores estéticos y culturales merecedores de una especial protección”.

En la nomenclatura internacional estos espacios se corresponden con la categoría V que establece la *International Union for Conservation of Nature* (IUCN).

Constituyen enclaves de particulares características con una importante componente cultural. A ello hay que unir una gran belleza paisajística en un espacio de gran singularidad, donde no faltan elementos de destacado interés científico; en los dos casos se implementan actividades senderistas y de educación ambiental con la conservación y protección de estos espacios naturales.

En este sentido, la idea básica es que se garantice la vertebración del sistema territorial en el que las

61 CODECH FIGUEROA, M., e ISIDRO DE LIS, A.: “La excursión histórico-científica como recurso didáctico: El Teide y los naturalistas del XVIII”, *La Laguna-Tenerife, Fundación Canaria Orotava de Historia de la Ciencia*, 2001, pp. 1-2.

62 VERNEAU, R.: *Cinco años de estancia en las Islas Canarias*, Madrid, ediciones J.A.D.L Orotava, reedición [1891]1981, pp. 105.

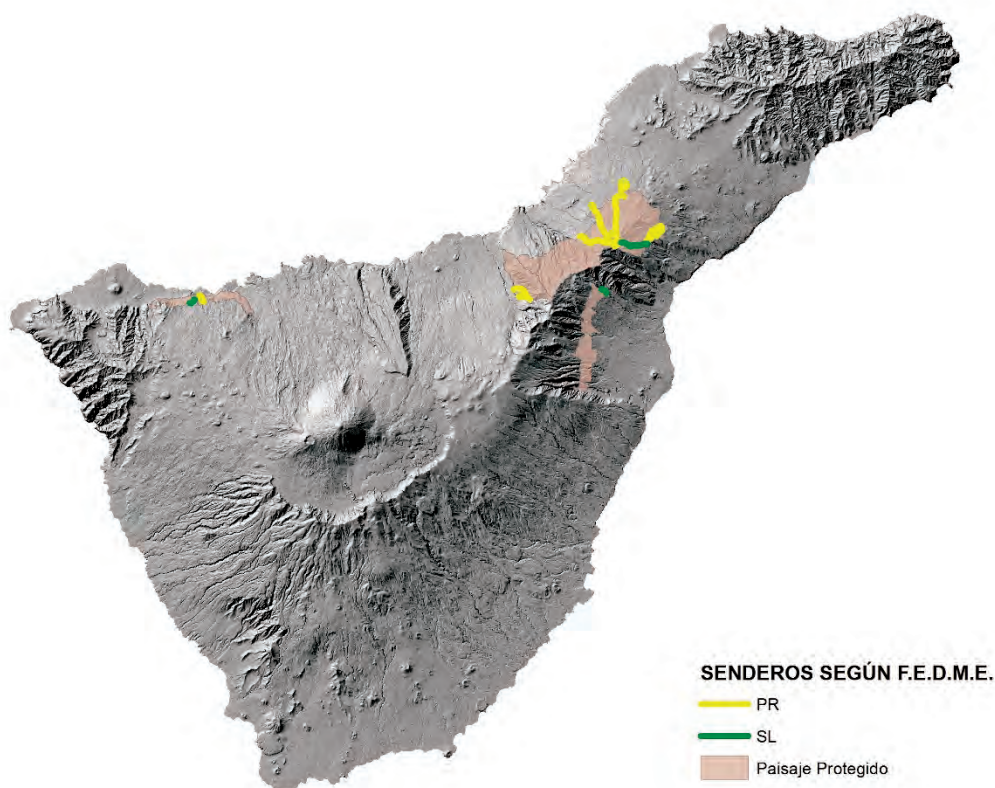
63 PÉREZ BARRIOS, C. R.: *Las redes de comunicación terrestre en Arona (Tenerife): Precariedad viaria*, Llanoazur ediciones, Tenerife, 2004.

64 ZOIDO NARANJO, E.: “El paisaje, patrimonio público y recurso para la mejora de la democracia”. En PH: *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, ISSN 1136-1867, Año nº 12, Nº 50, 2004, pp. 66-73.

áreas protegidas se implantan y las imbricaciones territoriales derivadas de las relaciones con lo que sucede más allá de los límites prefijados.⁶⁵

De esta manera, la puesta en valor de los paisajes protegidos de Tenerife en relación a sus redes camineras, puede generar valor añadido a dichos paisajes e implementar estrategias complementarias de desarrollo endógeno efectivo (Figura 8 y Tabla 6).

Figura 8: “Paisajes Lineales” de Tenerife. Paisajes Protegidos con presencia de senderos según sistema FEDME⁶⁶.



Fuente: Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.



0 10 20 Km

65 SIMANCAS CRUZ, M. R.: “Los modelos de uso turístico de las áreas protegidas de Canarias: una propuesta metodológica”, En *Investigaciones Geográficas*, nº 39, 2006, pp. 25-45, ISSN: 0213-4691.

66 Mapa 06, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Tabla 6: Datos sobre “Paisajes Lineales” de Tenerife. Paisajes Protegidos con presencia de senderos según sistema FEDME.

Código	Nombre del Paisaje Protegido	Identificación sendero	Longitud (km.)	Tipo	Homologado
1	Las Lagunetas	SL-TF 299	5,43	SL	Sí
2	Siete Lomas	SL-TF 294	8,32	SL	Sí
3	Acantilados de La Culata	SL-TF 151.2	6,28	SL	Sí
1	Las Lagunetas	PR-TF 25	10,54	PR	No
1	Las Lagunetas	PR-TF 25.1	5,34	PR	No
1	Las Lagunetas	PR-TF 25.2	5,58	PR	No
1	Las Lagunetas	PR-TF 25.3	6,16	PR	No
1	Las Lagunetas	PR-TF 25.4	2,57	PR	No
1	Las Lagunetas	Enlace PR-TF 25.2_PR-TF 25.3	0,72	PR	No
1	Las Lagunetas	Enlace PR-TF25_GR131	0,16	PR	No
4	La Resbala	PR-TF 35.3	2,66	PR	No
4	La Resbala	PR-TF 35.1	4,22	PR	No
3	Acantilados de La Culata	PR-TF 43	18,71	PR	No

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.

En el cuadro anterior podemos constatar como de los cuatro Paisajes Protegidos pertenecientes a la Red Canaria de ENP en la isla de Tenerife, para el año 2015, solamente dos tienen senderos homologados: Paisaje Protegido de las Lagunetas y Paisaje Protegido de Acantilados de La Culata. Así mismo, solamente dos superan los 10 km. de longitud y escasamente tres están homologados en la actualidad (año 2015).

Cabe destacar que el patrimonio “es un punto de referencia dinámico y un instrumento positivo de crecimiento e intercambio. La memoria colectiva y el peculiar patrimonio cultural (en este caso el patrimonio caminero) de cada comunidad o localidad es insustituible y una importante base para el desarrollo no sólo actual sino futuro”⁶⁷

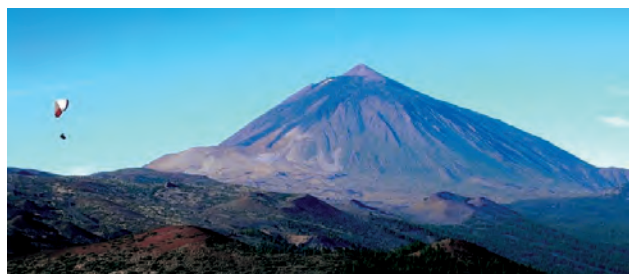
Desde el punto de vista de la gestión del patrimonio natural y cultural (entre cuyos elementos sobresalen las antiguas vías de comunicación) deben destacarse un conjunto de fundamentos y líneas maestras que

⁶⁷ <http://www.icomos-ictc.org/>

marquen el horizonte a partir del cual se tomen en consideración las actuaciones, estrategias y acciones pertinentes.

En este sentido, cabe destacar la mención de reconocimientos de paisajes tanto de residentes como de visitantes (Fotografía 3) de un territorio eminentemente turístico como es la isla de Tenerife, que recibe anualmente más de 5 millones de visitantes/año, en un territorio que supera ligeramente los 2.000 km².

Fotografía 3: El Teide (Bien Natural Patrimonio Mundial, declarado por la UNESCO).



En primer lugar, el uso sostenible del paisaje y sus elementos asociados y, en segundo lugar, las redes camineras y su puesta en valor a través de iniciativas que recuperen estas vías tradicionales puede generar valor añadido a dicho paisaje e implementar estrategias de desarrollo endógeno, así como, potenciar aquellos elementos útiles para el logro de una mejor calidad de vida de la población, como las manifestaciones culturales y etnográficas y en general del patrimonio local.

La gestión y uso de nuestros paisajes debe residir en mecanismos culturales enraizados en lo local y

pensados para que puedan sobrevivir y entrar en el futuro con buen pie⁶⁸.

Desde la perspectiva geográfica es imprescindible y clarificador el análisis multisectorial de los patrones de posibles cambios, alteraciones y permanencias de los paisajes tanto naturales como culturales en un territorio, teniendo en cuenta la puesta en valor de las redes camineras insertas en ellos como elementos vertebradores de un espacio vívido y original.

3.7 La Educación Ambiental y su relación con la puesta en valor de las redes camineras de Tenerife

Actualmente las redes camineras constituyen uno de los principales recursos de los que se nutre la educación ambiental^{69 70}; sin embargo, siendo esto una realidad *de facto*, en la actualidad existe un gran vacío metodológico y de estudio en la vinculación y transversalidad existentes entre esta disciplina ambiental y las redes camineras.

Asimismo, la caminería⁷¹ constituye una fuente primordial ya que ofrece la posibilidad de obtener conciencia sobre el medio, además de la adquisición de los conocimientos y la metodología que permita actuar sobre este con el fin de diagnosticar y, por lo tanto, actuar sobre los problemas ambientales presentes y futuros.

Los caminos tradicionales de Tenerife (su vertiente meridional en particular), constituye un buen ejemplo de antiguas redes de comunicación que han propiciado el desarrollo de la sociedad, aisladas secularmente, y de territorios escasos en recursos hídricos.

68 MONTSERRAT RECODER, P.: "La cultura que hace el paisaje: escritos de un naturalista sobre nuestros recursos de montaña" (en papel), Ed. Fertilidad de la tierra, 2009, ISBN: 9788493630805.

69 Es un proceso permanente en el cual los individuos y las comunidades adquieren conciencia de su medio y aprenden los conocimientos, los valores, las destrezas, la experiencia y también la determinación que les capacite para actuar, individual y colectivamente, en la resolución de los problemas ambientales presentes y futuros. Congreso Internacional de Educación y Formación sobre Medio Ambiente, Moscú (1987).

70 CANO DELGADO, J.J., MORALES MARTÍN, T. M.: "Redes camineras y su vinculación con la Educación Ambiental. Casos en estudio: el Camino Real Misionero de las Californias y los caminos tradicionales de Tenerife", En X Congreso Internacional sobre Caminería Hispánica, Asociación Internacional de Caminería, Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Madrid, 21-25 junio 2010, Madrid, ISBN: en prensa.

71 Se encarga del estudio de las vías de comunicación, de su relación con el entorno geográfico y social y con los itinerarios físicos, históricos, económicos, culturales y literarios.

Por ello, los caminos tradicionales se convierten en auténticos corredores ambientales y base para el desarrollo de iniciativas de conservación que supongan un factor de desarrollo social, económico y paisajístico.

El estudio de las redes camineras ha posibilitado acceder a un legado patrimonial único, original y de gran interés, que es cada vez más valorado por el turismo relacionado con el medio ambiente.

Si bien la Educación Ambiental (en adelante E.A.) tiene como uno de sus objetivos principales mostrar las interacciones entre las sociedades y el medio, a través del conocimiento de los elementos y factores ambientales, socioeconómicos y culturales. En este estudio pretendemos mostrar desde una perspectiva espacial e integradora cómo el conocimiento que se adquiere del estudio de las antiguas vías de comunicación ha permitido conocer y valorar el patrimonio natural y cultural de los territorios con independencia de la escala de análisis.

La E.A. entendida como una corriente de pensamiento y reflexión, adquiere cierto protagonismo en los años setenta del pasado siglo, a raíz de una corriente de pensamiento basada en la preocupación por la destrucción de los ecosistemas y la degradación de la calidad ambiental (Libro Blanco de Educación Ambiental en España, 1999⁷²) (Tabla 7).

Durante siglos, la teoría educativa ha destacado en numerosas ocasiones la importancia del estudio del medio como fuente primordial de conocimiento y de formación para niños y jóvenes. Algunos autores como Rousseau (1712-1778) consideraban “la naturaleza como el primer maestro”.

Tabla 7: Educación Ambiental.

Esta disciplina debe entenderse como:

- Un proceso en el que los seres humanos adquieren conciencia de su medio. Esta sensibilidad se adquiere con el aprendizaje de conocimientos, valores, vivencias, etc. sobre el medio que les permite actuar sobre el territorio, para la resolución de los problemas ambientales o en su defecto, para minimizar la incidencia ambiental.
- Un reto para promover una interrelación de la sociedad humana con el entorno, con el fin de que las generaciones actuales y futuras puedan formar parte de una sociedad más justa y sostenible.
- La adquisición de conocimiento ligado al ambiente en que se produce.
- Un proceso de construcción del conocimiento en continua relación con el medio social y natural.

Fuente: elaboración propia a partir del Libro Blanco de Educación Ambiental en España (1999).

La Educación, en general, y en concreto la E.A., hasta comienzos de los años setenta del siglo XX era considerada como una labor estrictamente académica⁷³.

72 VV.AA.: *Libro blanco de la Educación Ambiental en España (En papel)*, Ministerio de Medio Ambiente, 1999, ISBN 9788483200919.

73 BENAYAS, S. et al.: *La investigación en Educación Ambiental en España*, Ministerio de Medio Ambiente, Madrid, 2003

A partir de esa década cuando desde la UNESCO o desde el Club de Roma, según Botkin (1979) es cuando se empieza a considerar que la educación debe ser entendida como un proceso que está presente a lo largo de la vida de la personas.

En este sentido, la caminería como ciencia de estudio de los caminos constituye para la E. A. un recurso esencial al ser fuente de conocimiento ambiental.

El camino se convierte en un soporte ambiental y en educador en sí mismo, cuando se abordan los aspectos explícitos e implícitos de esa realidad. Para alcanzar esta realidad, es preciso aclarar que la E.A. debe entenderse y valorarse desde sus tres vertientes o perspectivas por igual; formal, no formal e informal (Tablas 8 y 9).

Tabla 8: Calificación de la Educación Ambiental.

<p>En función del lugar donde se produce este aprendizaje cognitivo, se calificará de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Educación formal: aprendizaje en las instituciones académicas (enseñanza reglada). - Educación no formal: aprendizaje en las instituciones académicas (enseñanza no reglada). - Educación informal: aprendizaje fuera de las instituciones académicas.
--

Fuente: elaboración propia a partir del Libro Blanco de Educación Ambiental en España (1999).

Tabla 9: Educación ambiental y tipos de conocimiento.

<p>La E.A., trata de transmitir conocimientos sobre, en y para el ambiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Educación sobre el ambiente: comprende las actividades educativas que tienen como fin proporcionar información sobre el medio y sus relaciones. Sus objetivos incluyen la capacitación en destrezas o comprensión cognitiva acerca del entorno. - Educación en el ambiente: es la que se plantea o tiene lugar en el medio, tomando a este como recurso didáctico. Comprende actividades realizadas fuera del aula como las salidas de campo por las primitivas vías de comunicación. - Educación para el ambiente: es la que se define como la dirigida específicamente a la conservación y mejora del medio. Es el objetivo final de la Educación Ambiental, que pretende conseguir cambios en las actitudes.
--

Fuente: elaboración propia a partir del Libro Blanco de Educación Ambiental en España (1999).

La E.A., como hemos observado, es considerada en España una enseñanza interdisciplinar con carácter transversal en los distintos tipos de Educación con la implantación de la reforma del sistema educativo de 1990⁷⁴. A partir de ese año, desde las diferentes disciplinas preocupadas por el comportamiento del medio ambiente, se ha incorporado la E.A. en la programación didáctica.

El carácter transversal que presenta la E.A. no se fundamenta únicamente en los valores ambientales que se producen con el conocimiento del medio, sino también en ser crítico sobre la evolución científica que se ha producido en las diferentes disciplinas y que, en cierto modo, han contribuido a un deterioro del medio y a la pérdida del valor patrimonial de nuestro territorio. El desarrollo científico y tecnológico no puede evolucionar sin tener en consideración los problemas ambientales que puedan surgir.

En la actualidad, el desarrollo científico y tecnológico sigue produciendo graves problemas ambientales antes el desmesurado consumo de recursos. Son los países más avanzados los que producen mayor impacto ambiental, "(...) no sólo basta con conocer, y a modo de ejemplo, son los países más avanzados, con un sistema educativo más desarrollado, donde se produce mayor contaminación."⁷⁵

Ante esta situación, la información y formación de la población en materia ambiental se convierten en una necesidad extrema para que se establezca una conducta en la sociedad, basada en la sensibilización ambiental. Esta formación debe estar presente en la población infantil, al ser en estas edades cuando se adquieren los valores que se desarrollarán en la etapa adulta. No por esto se debe descuidar información y formación en esta materia para los adultos, que son los que toman las decisiones actuales.

Por otro lado, son muchos los problemas a los que se ha enfrentado la E.A. (pocos recursos, desarrollo científico y tecnológico orientados al avance económico, escasa formación de los educadores, etc.). Sin embargo, la falta de nitidez en la definición de esta disciplina es su principal problema.

Lo que sí parece claro es que cualquier información o formación sobre el territorio con el fin de conservarlo y valorarlo, lleva implícito la significación de la E.A., y a partir de aquí deben desarrollarse todo tipo de estrategias de enseñanza ambiental.

Una de estas estrategias es la preocupación por el conocimiento y comprensión de la caminería como opción viable y vital para la E.A. en los próximos años.

A pesar de que esta disciplina, tal y como la entendemos hoy, es bastante joven, si la comparamos con el conocimiento científico, preocupado por estudiar la historia del ser humano y el aprovechamiento que este ha tenido del medio.

La E.A. comienza a finales del siglo XX a introducirse en la sociedad (escuelas, instituciones, etc.) como un modo de concepción y comportamiento diferente. Se ha pasado a entender el medio ambiente como un instrumento de los educadores sobre el funcionamiento de la naturaleza, con un espíritu crítico que contribuye a valorarla y conservarla.⁷⁶

La falta de concreción en quienes son los principales responsables de la contaminación ambiental y la falta de resultados, a corto plazo, ante una actuación en consonancia con el medio ambiente, es uno de los principales problemas con los que se enfrenta la E.A.

De esta manera, Mayer defiende que es más importante que exista un comportamiento y valores adquiridos con la experiencia en la que se manifieste la relación entre la sociedad y el territorio.

La caminería, como se ha venido considerando, es un campo de estudio en el que se integran los valores ambientales y los valores educativos. El conocimiento sobre los caminos permite adquirir una conciencia y modo de actuación sobre el medio ambiente.

En relación al futuro de la E.A., debe centrar su esfuerzo en adaptarse a los nuevos tiempos en los que existe una realidad compleja y diversa. Ante esta situación, el conocimiento debe afrontar el reto de lograr un modo de reflexión basado en el conocimiento y los valores que ofrece a la ciencia.

⁷⁴ <http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1990-24172>

⁷⁵ MAYER, M.: "Educación Ambiental: de la acción a la investigación", Centro Europeo dell'Educazione, Ministero Pubblica Istruzione, Roma, 1998.

⁷⁶ MAYER, M.: *Op. Cit.*, 1998.

En relación al tema que nos ocupa, los caminos no deben protegerse por razones históricas, arquitectónicas, geográficas, antropológicas, etc., sino porque en su conjunto constituyen una realidad funcional del territorio; es decir, en el pasado tuvo un papel

En los años noventa del pasado siglo es cuando los educadores ambientales (Tabla 10), principalmente los que pertenecen a disciplinas científicas, empiezan a dedicar buena parte de su labor didáctica al medio ambiente.

Tabla 10: Criterios del educador-guía intérprete ambiental.

El educador, guía intérprete, etc., encargado de realizar la labor educativa debe transmitir el conocimiento ambiental de un modo en el que la persona que reciba la información la pueda entender fácilmente. Es lo que se denomina, actividad cognoscitiva y que atiende a los siguientes criterios:

- El conocimiento en el aula o en el medio natural debe generar debate. La Educación Ambiental no debe convertirse en una mera instrucción basada en la transmisión de conocimiento.
- El conocimiento debe presentarse desde diversos puntos de vista.
- El conocimiento ambiental no debe presentarse a modo de tesis. Debe existir una neutralidad metodológica
- Sin entrar en directrices basados en métodos científicos, los educadores ambientales deben ser rigurosos en la información y formación que se quiera transmitir. No importa tanto la cantidad de la información, sino la calidad de la misma y que esta sirva de reflexión y crítica.

Fuente: elaboración propia a partir del Libro Blanco (...).

activo en la organización, y en el presente, forma parte activa del paisaje.

se quiera transmitir y para este proceso se puede ayudar de ejemplos concretos.

El concepto de transversalidad de la E.A. no debe limitarse a estar en el currículo escolar. La E.A. debe asumirse como la adquisición de conocimiento ambiental desde disciplinas tanto ecológicas como sociológicas, con el fin de reflexionar desde diferentes puntos de vista sobre el medio ambiente⁷⁷.

La E.A. es transversal al ser considerada como una disciplina en el que se produce la integración de los

El profesional en esta disciplina debe integrar los valores ambientales en el propio conocimiento que

problemas ambientales reconocidos desde las diferentes disciplinas⁷⁸.

Esta enseñanza ambiental tiene que estar presente en diferentes escenarios (centros de enseñanza, museos, el propio medio natural, etc.) como una transmisión de conocimientos y valores dirigidos a acciones en el ámbito local; no como se ha venido considerando hasta tiempos recientes, basada en conocimientos enciclopédicos de problemas ambientales surgidos en el planeta. Al abarcar estos conocimientos en el ámbito local, las personas pueden

⁷⁷ La E.A. es, efectivamente, «transversal» no sólo porque puede ser asumida por todas las materias escolares, sino porque intenta relacionar diversos tipos de reflexiones: aquella más ecológica coherente con la epistemología del conocimiento sobre la naturaleza; aquella más metodológica coherente con la complejidad de este tipo de conocimiento (Morin, 1994); y aquella más específicamente pedagógica coherente con los conocimientos actuales sobre los procesos educativos y de aprendizaje MAYER, M. (1998).

⁷⁸ FUENTES, L.: «La transversalidad curricular y la Enseñanza de la Educación Ambiental», En Revista ORBIS N° 4, 2006, pp. 39-59.

ser partícipes de sus acciones de manera más directa, y su participación será efectiva, dinámica y con mayor preocupación por el comportamiento y conservación del medio.

El concepto transversal, entendido como integrador, ha ido adquiriendo cierto auge con el estudio de los caminos. La caminería ha estado presente en las diferentes disciplinas del sistema educativo. En este sentido, el estudio de los caminos ha servido para conocer buena parte de la historia, el desarrollo de la sociedad o desde un punto de vista más espacial, como *factor estructurante* del territorio.

En la actualidad, y siguiendo el modelo de trabajo transversal, la caminería, a través de la E.A. debe abordarse desde el conocimiento del patrimonio natural y cultural.

Desde un punto de vista más práctico, y principalmente desde la educación no formal, los caminos tradicionales se han convertido en auténticos museos al aire libre, para los educadores ambientales, por el conocimiento e interpretación de los elementos y factores que lo integran.

Por todo lo hasta aquí expuesto, la mejor manera de conocer y valorar el territorio es hacerlo *in situ*; y de ahí surge la importancia de implementar actividades relacionadas con el caminante como el senderismo cultural o temático. Estas actividades han adquirido cierto auge en los últimos años y han contribuido a un mayor conocimiento y valoración del patrimonio presente en los diferentes territorios⁷⁹.

El senderismo temático intenta, a través de la interpretación⁸⁰, transmitir conocimiento y sensibilización ambiental a la población. En este tipo de actividad, la E.A. ve cumplidos sus objetivos: conocimiento del entorno, participación ciudadana, sensibilización ambiental y formación, entre otros.

Con el senderismo temático, el territorio es un ente pasivo y activo a la vez, permite pasar de un conocimiento más teórico y descriptivo, propio de los

centros educativos, a la interpretación *in situ* del propio camino, de los elementos que lo integran y de los procesos que lo explican.

Las palabras claves que se citan en la mayoría de los escritos que abordan el tema del conocimiento como factor de desarrollo son “conocer para valorar y valorar para conservar”. Con estas premisas, y en relación con el tema que nos ocupa, el conocimiento de la caminería, permite una mayor valoración del camino en último término, para lograr su conservación.

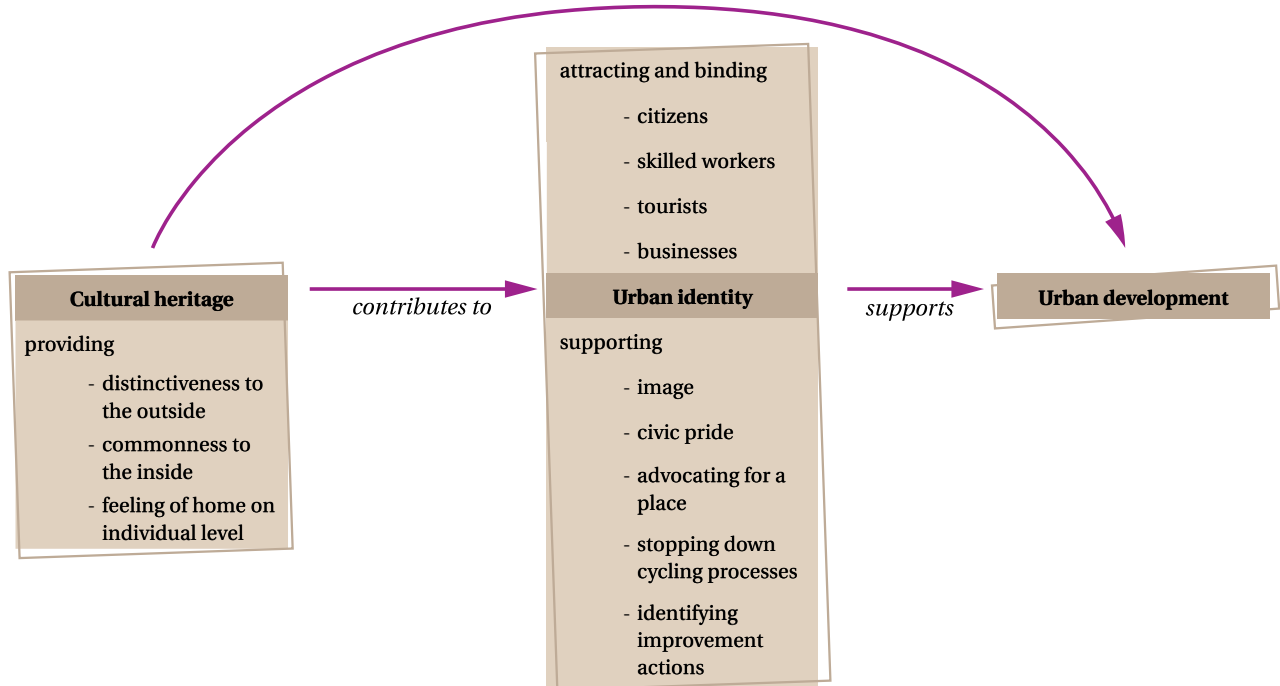
En este sentido, el mundo rural en el cual se inserta dicha iniciativa es soporte pasivo y, a su vez, un recurso activo en la puesta en marcha de estrategias de desarrollo territorial, implementándose la recuperación y puesta en valor de las antiguas redes camineras como un factor de desarrollo territorial, con carácter general, y en aquellos que son objeto de estudio, de manera particular.

Por esta razón, los elementos relacionados con el patrimonio en el medio rural, contribuyen a la identidad y, por ello, pueden promover y favorecer un factor de desarrollo de estos territorios. En este sentido, hemos creído interesante mostrar, de forma paralela, cómo conceptos como el de patrimonio cultural se llevan a cabo por medio de procesos similares tanto en los sistemas urbanos como en los sistemas rurales. Veamos la figura siguiente:

79 ZAPATA, V.: “Caminando a través de un universo de temas: reflexiones acerca de la vertiente temática del senderismo”. En *Boletín de Interpretación*, Nº 16, Asociación para la Interpretación el Patrimonio, 2007.

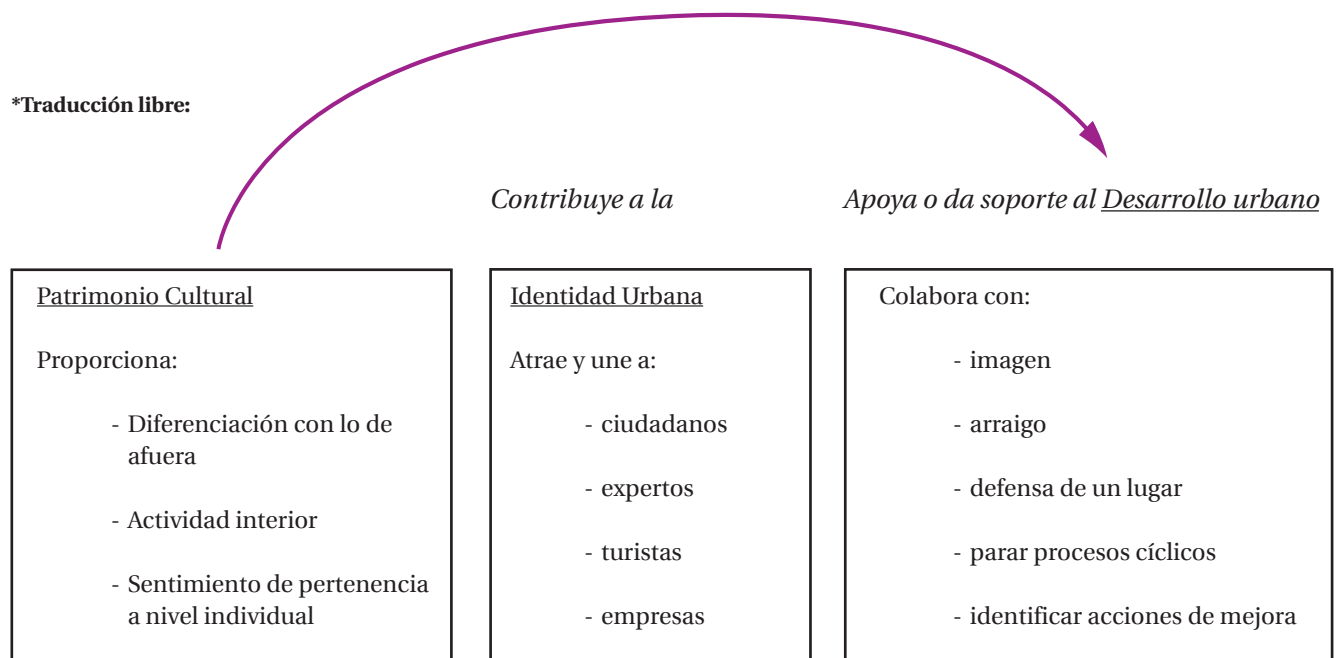
80 *La Interpretación Ambiental es una práctica que nació asociada a las funciones de disfrute público y conservación de la naturaleza en los Parques Nacionales de Estados Unidos a finales del siglo XIX*. MARINA VIDAL, L. et al. (2006).

Figura 9: Three Different Approaches of URBACT Networks to Urban identity. (Tres enfoques diferentes de la Red URBACT en la “identidad urbana”)



Fuente: elaboración propia a partir de *Three Different Approaches of URBACT Networks to Urban identity* en “The Urban Tribune” (2009)*

*Traducción libre:



Desde el punto de vista ambiental y geográfico, los caminos constituyen la materia prima que permite a los educadores y especialistas en esta disciplina, utilizarlos para transmitir conocimientos y valores relacionados con el patrimonio natural y cultural y sus elementos asociados. El conocimiento sobre los caminos permite desde un ámbito concreto, que el sujeto capte los aspectos que han propiciado la evolución de ese paisaje para su comprensión e interpretación.

Se ha podido comprobar cómo el carácter transversal e integrador de la caminería y la E.A., debe ser un objetivo a perseguir por parte de los profesionales y de todos los actores relacionados con el territorio. Deben ser, también estos, los encargados de transmitir estos conocimientos a la población local y a los posibles visitantes a través de la puesta en valor de estas redes camineras.

3.8 La Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y su relación con los caminos y senderos de Tenerife

El patrimonio caminero en el ámbito objeto de la investigación está vinculada, en su gran mayoría, a un conjunto de categorías de protección ambiental denominada Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y que, en los últimos cien años en España, ha sido un proceso que ha marcado un antes y después en la gestión y articulación territorial (Tabla 11).

Según se acordó en el II Seminario de Espacios Naturales Protegidos y Deportes de Montaña, celebrado en Jaca en 2003, “en términos generales la actividad senderista es respetuosa con el medio natural. La señalización de senderos bajo los criterios de planificación y gestión de los Espacios Naturales Protegidos constituye un instrumento útil para la ordenación del uso público de los mismos”.

En este sentido, la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, establece una determinada gestión del territorio en estos espacios y, consecuentemente, son recursos del patrimonio natural en los que debe conciliarse; por un lado, ser uno de los mayores

reclamos por parte de los visitantes por su calidad ambiental y como consecuencia de la paulatina mejora y adecuación de infraestructuras y, por otro, ser utilizada por la población local.

El modelo de gestión del territorio protegido en Canarias ha estado vinculado, en este caso, a la optimización del uso pedestre, en lo fundamental, de los caminos y senderos habilitados en el conjunto de espacios naturales protegidos de Tenerife mediante su adecuada planificación y estrategia territorial, teniendo en cuenta que se debe conciliar el proteccionismo y la salvaguarda de los valores y bienes naturales de alto valor ambiental presentes en la geografía insular.

La Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos se compone de 146 Espacios, que constituyen aproximadamente el 40% de la superficie del Archipiélago Canario.

En el año 1994 se crea la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos tras aprobar el Parlamento Canario, ese mismo año, la Ley 12/94, de Espacios Naturales de Canarias⁸¹

81 <http://www.gobiernodecanarias.org/boc/1994/157/001.html>

Tabla 11: Principales hitos de la legislación de áreas protegidas que repercuten en el patrimonio caminero de Tenerife (últimos 100 años)^{82 83}

1916	Ley de Parques Nacionales, aprobada el 8 de diciembre de 1916
1954	Declaración del Parque Nacional del Teide (Tenerife)
1957	Ley de 8 de junio de 1957, de Montes (Vigente hasta el 22 de febrero de 2004)
1975	Ley 15/1975 de Espacios Naturales Protegidos
1986	Entrada de España en las Comunidades Europeas, el 1 de enero de 1986.
1987	Red Canaria Espacios Naturales Protegidos
1989	Ley 4/89, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres
1992	Directiva 92/43/CEE sobre la conservación de los hábitats naturales de fauna y flora silvestres
1994	Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos
1997	Ley 41/1997, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestre (de la redacción de la Ley, de 5 de noviembre 4/89, de 27 de marzo)
2000	Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias
2004	Sentencia del Tribunal Constitucional 194/2004
2007	Ley de la Red de Parques Nacionales
2007	Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad
2015	Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Medio Ambiente.

Según el histórico anterior, podemos inferir que, si bien, en la Isla, ya existía algún tipo de marco legal que relacionara ENP con la red caminera insular, no es hasta la aprobación en el año 2000 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, cuando se genera un

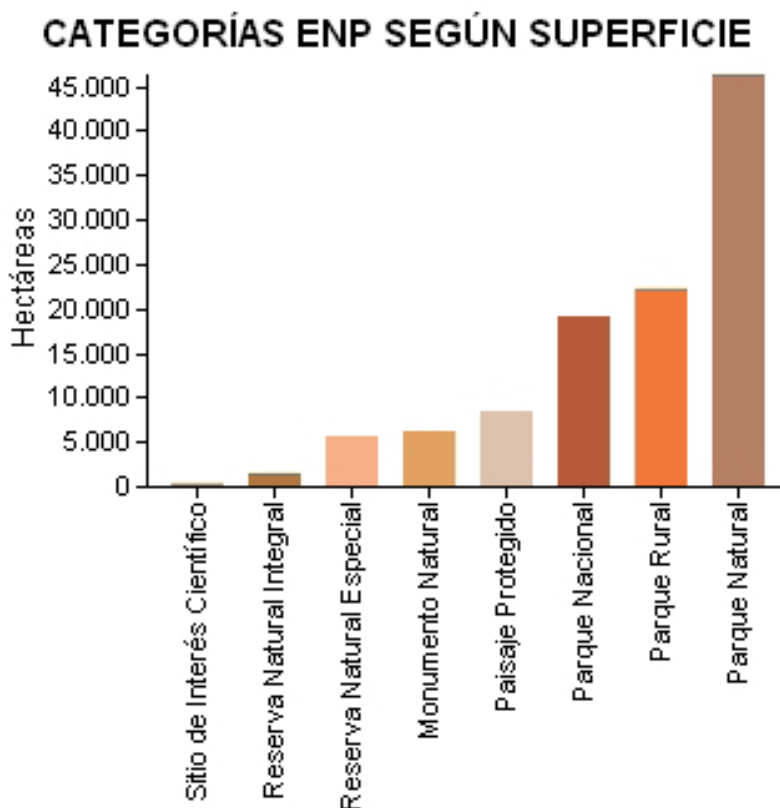
⁸² <http://www.magrama.gob.es/es/>

⁸³ Se trata de un cuadro sinóptico con los principales hitos que han afectado al marco legal de los caminos públicos y senderos en relación a su localización en áreas protegidas, en este caso, con especial atención a Tenerife.

cambio de tendencia en la protección y conservación de los caminos amparados por un texto legal; texto que propone anteponer el uso ambiental a otros usos que se pudieran desarrollar antes del citado Texto Refundido.

En el caso de la creación de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos cuyo objetivo primordial era el de proteger, conservar, restaurar y mejorar los recursos naturales del Archipiélago Canario y sus elementos asociados (en este caso el patrimonio caminero), establece, para el ámbito objeto de estudio, las siguientes siete categorías de protección, así como, las hectáreas que ocupan territorialmente (Figura 10).

Figura 10: Categorías y superficie ocupada de los ENP de Tenerife.



Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.

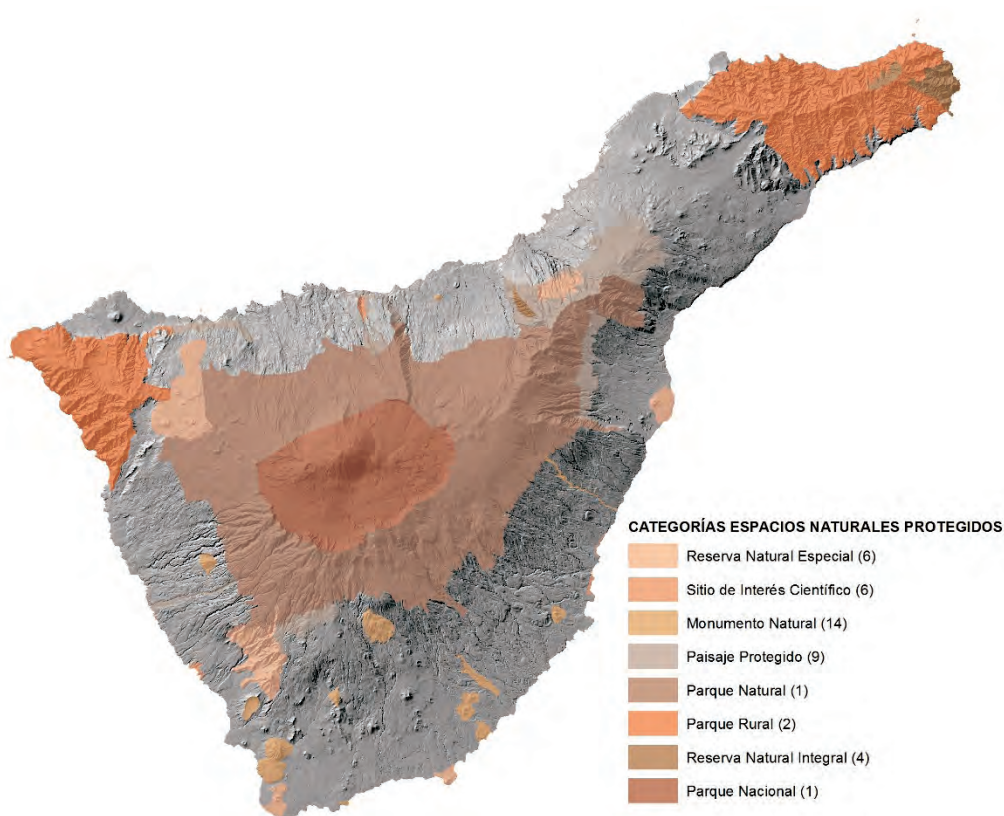
Como hemos comentado anteriormente, en mayo de 2000 la Ley de Espacios Naturales se anexa al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias⁸⁴; se establece la incorporación de los Parques Nacionales Canarios a la Red y se permite que aquellos espacios

84 <http://www.gobiernodecanarias.org/libroazul/pdf/19368.pdf>

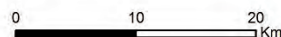
naturales que reciban alguna protección por parte de organismos internacionales o supranacionales puedan también incorporarse bajo aprobación del Parlamento Canario.

Tenerife posee el 49% de superficie protegida (Figura 11 y Tabla 12), y un total de 43 ENP que, en el caso de la caminería de Tenerife ha supuesto, por una parte, ser objeto de conservación y protección; por otra, han existido y en la actualidad persisten desafíos en la conciliación entre revalorizar los caminos situados dentro de los ENP y, al mismo tiempo, proteger y conservar estas áreas de alto valor ecológico, biológico, geológico y paisajístico.

Figura 11: Red de Espacios Naturales Protegidos de Tenerife.⁸⁵



Fuente: Área de Medio Ambiente y Unidad del Banco de Datos y Centro de Documentación, del Cabildo Insular de Tenerife.



85 Mapa 07, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Tabla 12: Red de Espacios Naturales Protegidos de Tenerife⁸⁶.

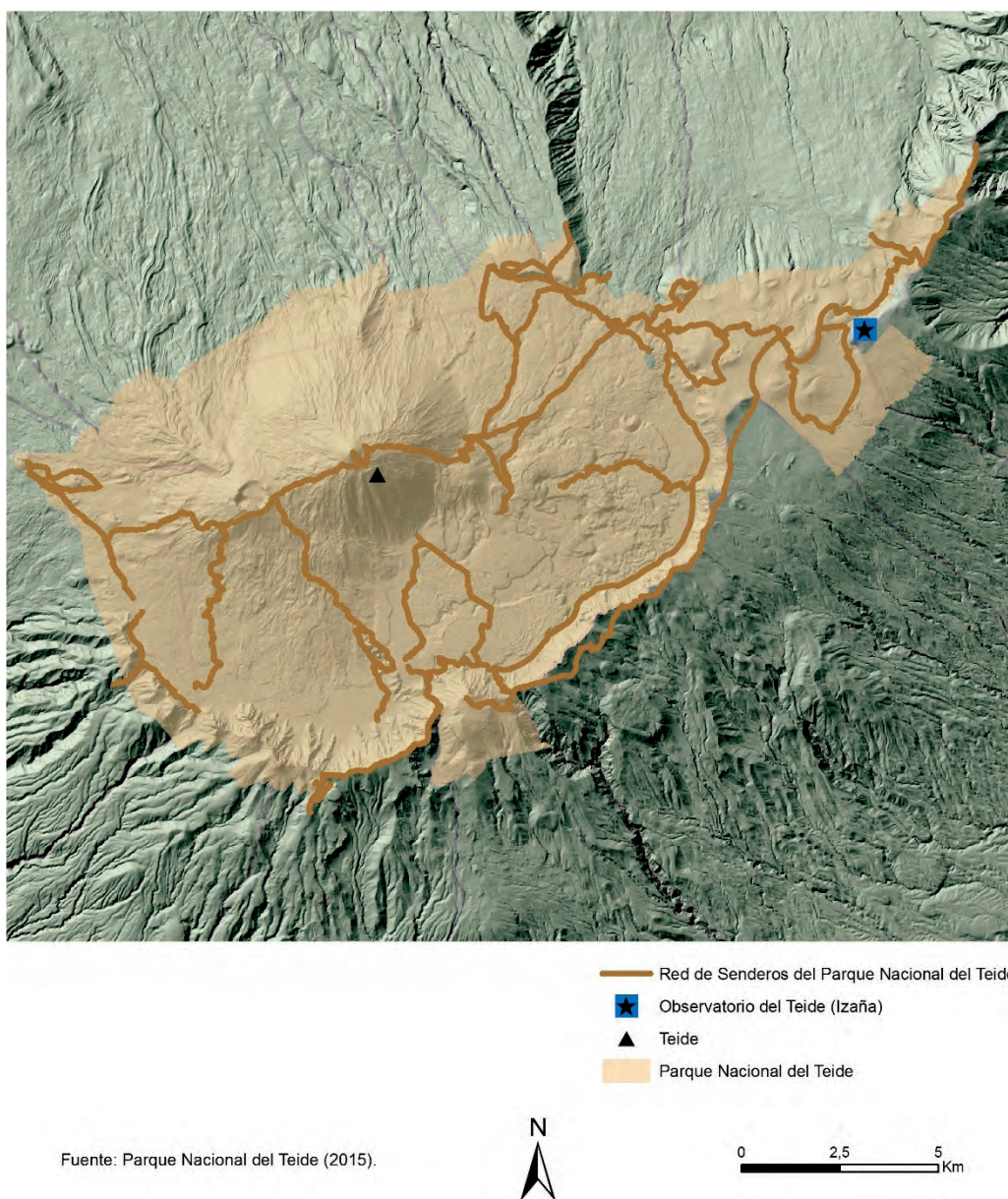
Código	Categoría E.N.P.	Nombre E.N.P.	Código	Categoría E.N.P.	Nombre E.N.P.
1	Monumento Natural	Roque de Jama	22	Monumento Natural	Derriscaderos
2	Monumento Natural	Montaña de los Frailes	23	Monumento Natural	Montaña de Guaza
3	Monumento Natural	Roque de Garachico	24	Reserva Natural Especial	Montaña Roja
4	Monumento Natural	Montaña Amarilla	25	Reserva Natural Especial	Malpaís de La Rasca
5	Reserva Natural Especial	Malpaís de Güímar	26	Reserva Natural Especial	Chinyero
6	Sitio de Interés Científico	Tabaibal del Porís	27	Paisaje Protegido	Rambla de Castro
7	Sitio de Interés Científico	Acantilado de la Hondura	28	Paisaje Protegido	Costa de Acentejo
8	Paisaje Protegido	Siete Lomas	29	Parque Rural	Anaga
9	Parque Rural	Teno	30	Reserva Natural Integral	Pijaral
10	Monumento Natural	Barranco de Fasnía y Güímar	31	Reserva Natural Integral	Roques de Anaga
11	Monumento Natural	Montaña Tejina	32	Reserva Natural Integral	Ijuana
12	Paisaje Protegido	Barranco de Erques	33	Paisaje Protegido	Las Lagunetas
13	Monumento Natural	Montaña Centinela	34	Reserva Natural Especial	Las Palomas
14	Sitio de Interés Científico	Acantilados de Isorana	35	Paisaje Protegido	Campeches, Tigaiga y Ruiz
15	Paisaje Protegido	Ifonche	36	Sitio de Interés Científico	Barranco de Ruiz
16	Monumento Natural	Montaña Colorada	37	Parque Nacional	El Teide
17	Sitio de Interés Científico	La Caleta	38	Monumento Natural	El Teide
18	Reserva Natural Especial	Barranco del Infierno	39	Paisaje Protegido	La Resbala
19	Monumento Natural	Caldera del Rey	40	Reserva Natural Integral	Pinoleris
20	Monumento Natural	Montañas de Ifara y Los Riscos	41	Paisaje Protegido	Acantilados de La Culata
21	Monumento Natural	Montaña Pelada	42	Sitio de Interés Científico	Interián
			43	Parque Natural	Corona Forestal

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.

⁸⁶ Mapa desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

En el caso de la caminería en relación al Parque Nacional del Teide y en el marco de la presente investigación se ha analizado, por una parte, la vinculación entre la Red de Senderos del Parque Nacional del Teide y las longitudes de los diferentes sectores analizados, en vista no tanto a la protección y conservación como a la vinculación con el conjunto de caminos y senderos existentes fuera del Parque y, en consecuencia, a la articulación necesaria en cualquier red que se proponga (Figura 12 y Tablas 12 y 13).

Figura 12: Red de Senderos del Parque Nacional del Teide (2015).⁸⁷



⁸⁷ Mapa 08 desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Tabla 12: Datos generales Red de Senderos del Parque Nacional del Teide (2015).

Longitud de la red	165,32 kms.
Hectáreas del Parque Nacional	18.990 ha.
Sup. Zona Periférica de Protección	7.715 ha.
Fecha de declaración	Decreto de 22 de enero de 1954
Número de senderos incluidos en la red	37

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.

En la gráfica anterior podemos observar que del total de senderos de la Red, que suman 37 existe casi la misma cantidad de kilómetros de senderos entre los que recorren de 1 a 5 km. y los que están entre 5 y 15 km. y que menos del 10% de los senderos tienen más de 15 km. y solo cuatro tienen menos de 1 kilómetro (Tabla 13).

Tabla 13: Datos específicos de la Red de Senderos del Parque Nacional del Teide (2015) ⁸⁸

Nombre Sendero Red	Longitud Kms.	Categoría/ Longitud (nº tramos caminos)
Sendero 1 - La Fortaleza	4,99	>1 - <5
Sendero 2 - Arenas Negras	8,15	>5 - <15
Sendero 3 - Roques de García	3,31	>1 - <5
Sendero 4 - Siete Cañadas	16,38	>15
Sendero 5 - Degollada de Guajara	1,20	>1 - <5
Sendero 6 - Montaña de los Tomillos	5,05	>5 - <15
Sendero 7 - Montaña Blanca - Pico Teide	7,86	>5 - <15
Sendero 8 - El Filo	13,84	>5 - <15
Sendero 9 - Teide - Pico Viejo - TF38	9,15	>5 - <15
Sendero 10 - Telesforo Bravo	0,60	<1
Sendero 11 - Mirador de la Fortaleza	0,61	<1
Sendero 12 - Mirador Pico Viejo	0,73	<1
Sendero 13 - Sámara	4,87	>1 - <5
Sendero 14 - Alto de Guamazo	2,78	>1 - <5
Sendero 15 - Alto de Guajara	2,09	>1 - <5
Sendero 16 - Sanatorio	4,56	>1 - <5
Sendero 17 - Igueque	2,59	>1 - <5
Sendero 18 - Chavao	3,80	>1 - <5

⁸⁸ Mapa desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Nombre Sendero Red	Longitud Kms.	Categoría/ Longitud (nº tramos caminos)
Sendero 19 - Majúa	3,97	>1 - <5
Sendero 20 - Volcán de Fasnía	8,25	>5 - <15
Sendero 21 - Corral del Niño - Yegua Blanca	6,42	>5 - <15
Sendero 22 - Lomo Hurtado	4,93	>1 - <5
Sendero 23 - Los Regatones Negros	4,97	>1 - <5
Sendero 24 - Portillo Alto	1,46	>1 - <5
Sendero 25 - Recibo Quemado	1,97	>1 - <5
Sendero 26 - Ucanca	1,84	>1 - <5
Sendero 27 - Montaña Rajada	2,12	>1 - <5
Sendero 28 - Chafarí	6,69	>5 - <15
Sendero 29 - Degollada del Cedro	1,88	>1 - <5
Sendero 30 - Los Valles	4,97	>1 - <5
Sendero 31 - Cumbres de Ucanca	8,19	>5 - <15
Sendero 32 - Abeque	4,43	>1 - <5
Sendero 33 - Montaña Negra	3,07	>1 - <5
Sendero 34 - Montaña Limón	1,25	>1 - <5
Sendero 35 - Boca Chavao	0,99	<1
Sendero 36 - Alto de La Fortaleza	2,69	>1 - <5
Sendero 37 - Cerrillar - Carnicería	2,69	>1 - <5

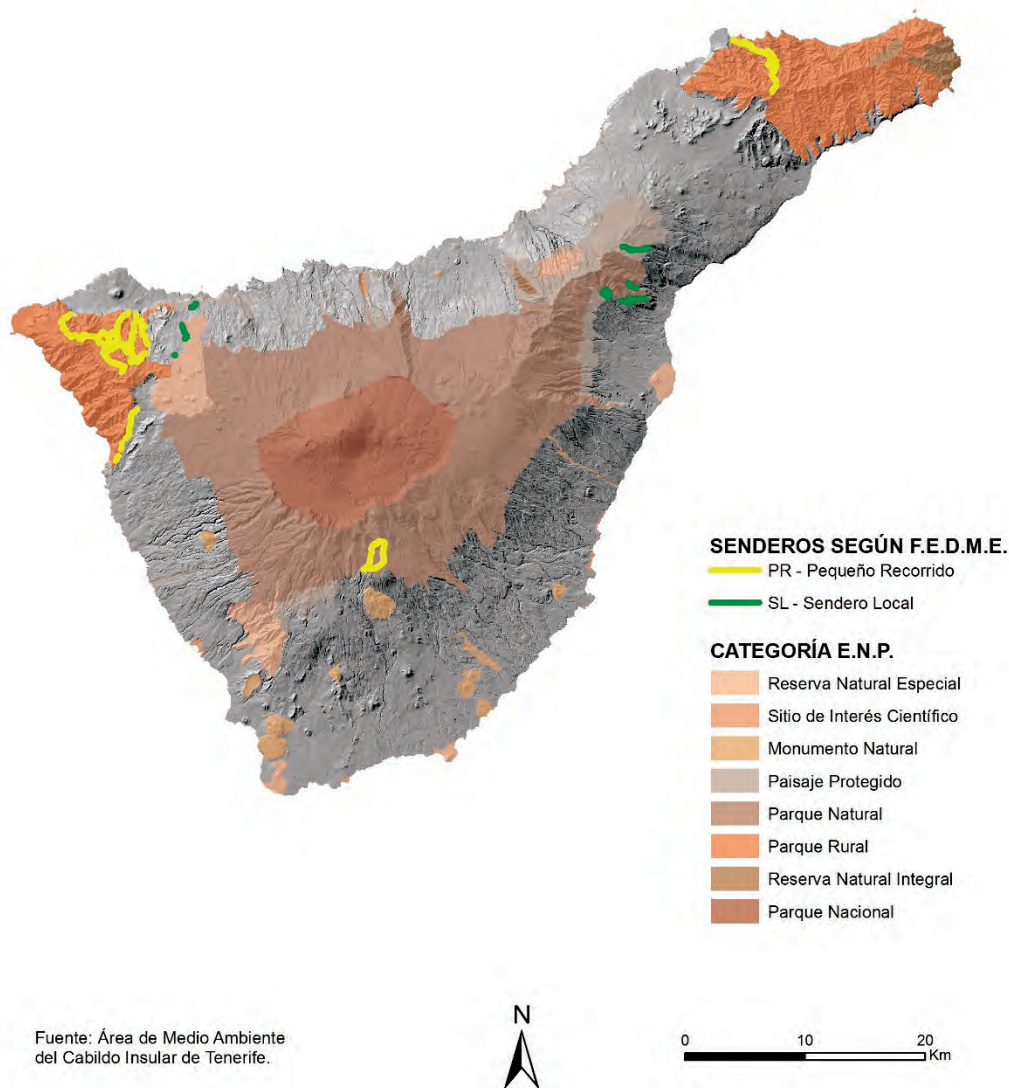
Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife y del Parque Nacional del Teide.

Estas cifras indican que la Red de Senderos del Parque Nacional es, ciertamente, una malla territorial que articula y conecta entre sí los diferentes senderos, lo que no ocurre con la Red de Senderos de Tenerife según los criterios de la FEDME, que se suele denominar Red pero no ejerce como tal.

Por otra parte, es muy interesante diferenciar entre el conjunto de senderos, que en la Isla, están dentro de los ENP y aquellos senderos que no lo están.

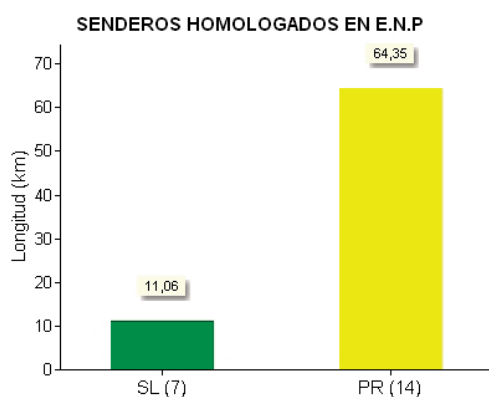
Si bien es un dato muy importante, no hemos conocido a lo largo de esta investigación un mapa resultante con esta información y, por lo tanto, y de acuerdo a la documentación y fuentes consultadas hemos realizado un mapa con los senderos homologados en los ENP de Tenerife, según los criterios de la FEDME, y otro mapa con los senderos homologados en superficie no protegida, esto es, fuera de los ENP incluidos en la Red Canaria de ENP en Tenerife (Figuras 13, 14, 15 y 16).

Figura 13: Senderos homologados (y variantes) según sistema FEDME en ENP de Tenerife (2015).⁸⁹



⁸⁹ Mapa 09, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Figura 14: Gráfica de los senderos homologados (y variantes) según sistema FEDME en ENP de Tenerife (2015).

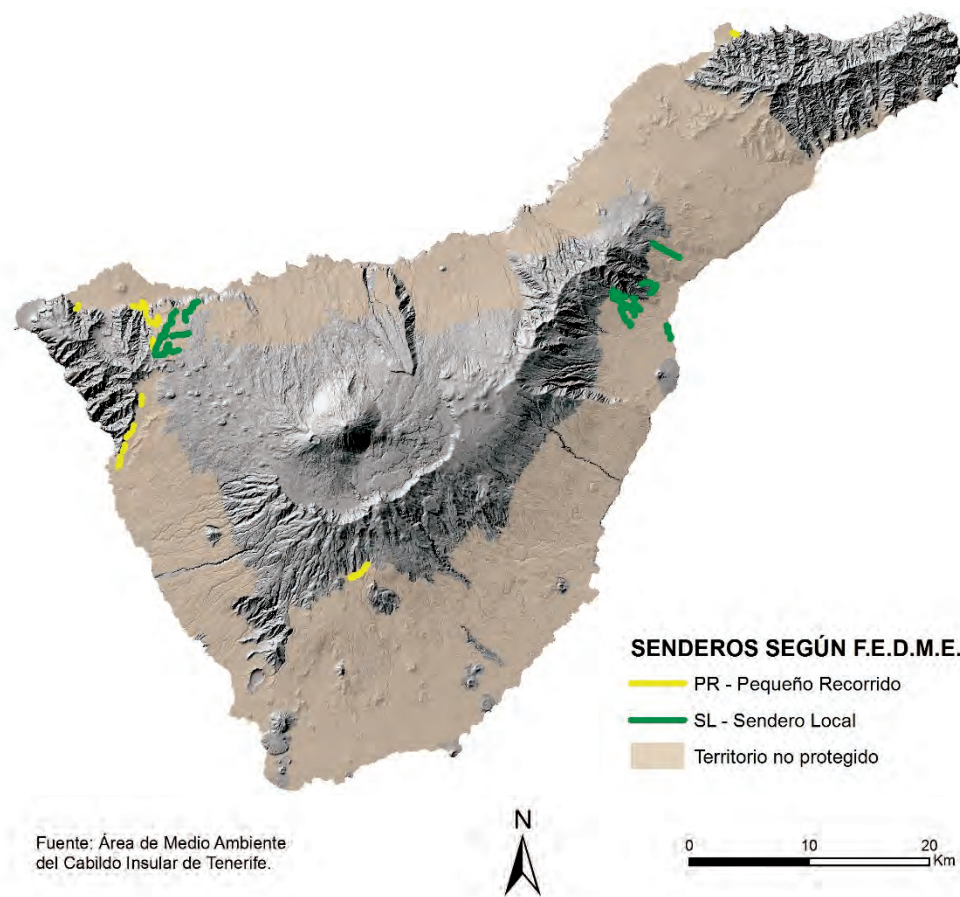


Como podemos observar en el caso anterior, de los 21 senderos homologados (y variantes) en ENP de Tenerife, más de 64 kilómetros corresponden a los de Pequeño Recorrido (PR), y algo más de 11 kilómetros a los Senderos Locales (SL).

Así mismo, no existe, según los datos obtenidos, ningún sendero GR homologado en la actualidad en Tenerife; aunque está en proceso el GR-131 que, a su vez, coincide casi en su totalidad con el Camino Natural Anaga-Chasna.

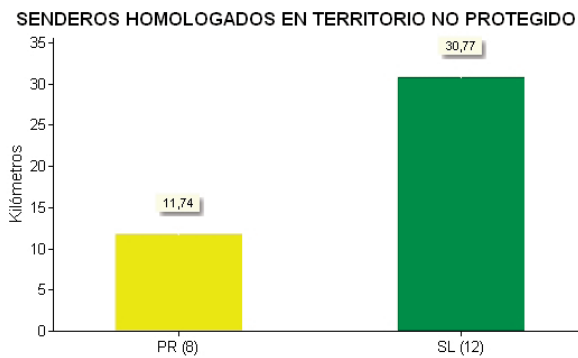
Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.

Figura 15: Senderos homologados (y variantes) en territorio no protegido de Tenerife (2015).⁹⁰



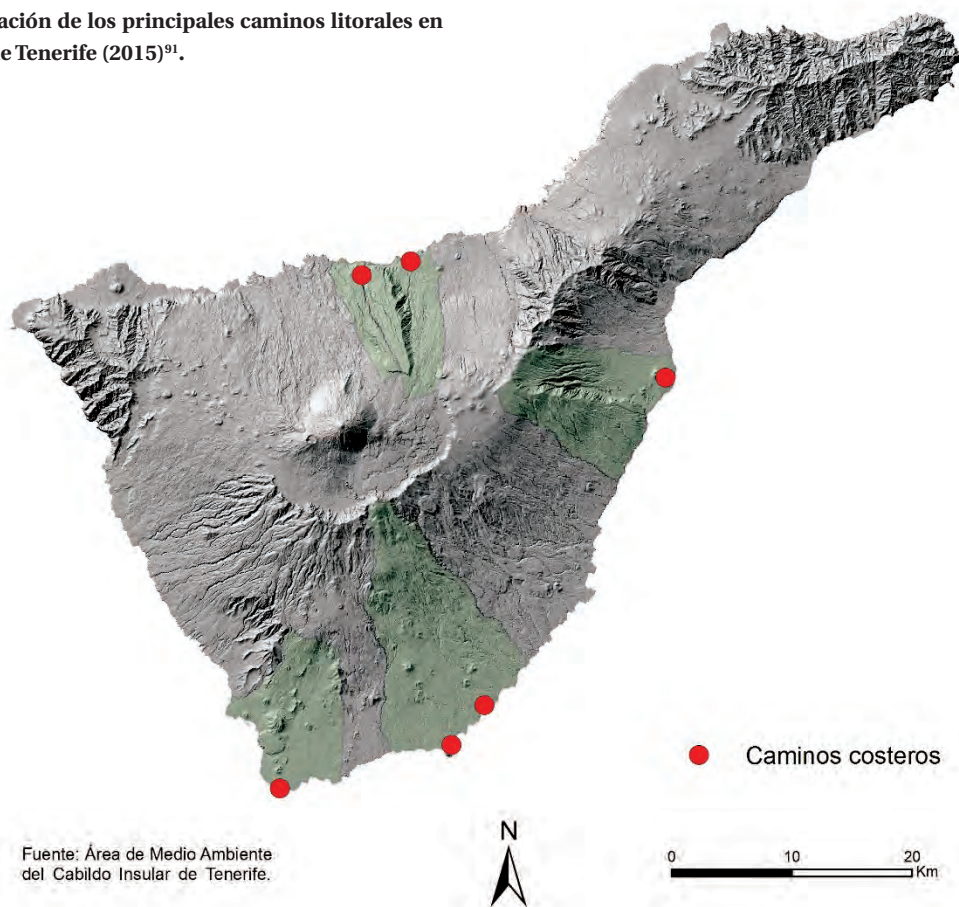
⁹⁰ Mapa 10, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Figura 16: Senderos homologados (y variantes) en territorio no protegido de Tenerife (2015).



Fuente: elaboración propia a partir del Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.

Figura 17: Localización de los principales caminos litorales en los ENP costeros de Tenerife (2015)⁹¹.



En el gráfico anterior se observa como hay un total de 20 senderos entre PR y SL en territorio fuera de los ENP de la isla.

Además, 12 senderos son de tipo SL y 8 PR. Por último, destacar que algo más de 40 kilómetros pertenecen en la actualidad a senderos homologados en territorio que no está sujeto a la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos.

Esta realidad implica diferentes tipos de gestión o manejo para un mismo sendero si se da el caso de que parte de los mismos, esté en un tramo o en varios tramos dentro de un ENP y otro u otros fuera. De ahí la necesidad de conseguir una coordinación y gestión integral y no como ahora en que están totalmente disociadas. Como dato a tener en cuenta, en la isla de Tenerife, existen varios caminos litorales en relación a ENP costeros (ver mapa 17) que no están integrados en ninguna red, y que representamos con su localización:⁹²

⁹¹ Mapa 11, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

⁹² Mapa 11, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

3.9 Principales figuras de protección aplicadas a las redes de comunicación de Tenerife

Es importante incluir en esta clasificación las siguientes figuras:

1. Senderos señalizados y homologados según normativa europea en Tenerife.
2. Senderos Azules.
3. Programa de Caminos Naturales.
4. Caminos declarados específicamente Bienes de Interés Cultural “en Tenerife”.
5. Senderos temáticos.
6. Caminos incluidos en Reservas Mundiales de la Biosfera.
7. Senderos accesibles.

1. Senderos señalizados y homologados según normativa europea en Tenerife

Los senderos señalizados y homologados en Tenerife dependen de la Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada y de las Federaciones autonómicas. Las marcas de los tres tipos de senderos (Tabla 14) son marcas registradas de la FEDME⁹³, y son las Federaciones Autonómicas las encargadas de mantener y homologar los senderos en su territorio, lo que lleva un proceso burocrático que se añade al de preparación del sendero balizado.

Tabla 14: Tipos de senderos en España.

1. Senderos de Gran Recorrido (GR), señales blanca y roja, superan los 50 kilómetros de longitud o las dos jornadas de camino.
2. Senderos de Pequeño Recorrido (PR), señales blanca y amarilla, tienen una longitud de entre 10 y 50 kilómetros, aunque pueden tener algo menos según la dificultad del terreno.
3. Senderos Locales (SL), señales blanca y verde, tienen menos de 10 kilómetros de longitud y una dificultad fácil o muy fácil.
4. Las variantes son trazados que parten y finalizan en dos puntos diferentes del sendero principal. Por ejemplo, un sendero con un código PR 10, su variante sería 10.1
5. Los enlaces son senderos que se unen a otros, dos de igual o distinto rango. No tienen numeración específica.
6. Las derivaciones son los tramos señalizados o no, que parten de un homologado y los vinculan con elementos cercanos de interés.

Fuente: elaboración propia a partir de FEDME (2007).

Los diferentes tipos de senderos se encuentran señalizados mediante un código de marcas diferente según el tipo de sendero y el país en el que se encuentre. A pesar de tal diversidad de marcas, todas ellas marcan el recorrido cumpliendo las directrices establecidas por la *European Ramblers Association* (ERA).¹¹

Un sendero homologado (Tabla 15) según el Comité Estatal de Senderismo de la FEDME (2007) “es una instalación deportiva, identificada por un código de marcas patentado, que se desarrolla preferentemente en el medio natural y sobre viales tradicionales, y que cuenta con el visto bueno del organismo competente al cumplir los requisitos exigidos por la legislación de cada país. Su fin es facilitar al ciudadano su recorrido con seguridad y calidad. El hecho de estar homologado implica que el sendero se encuentra señalizado con dicho sistema de marcas, que cuenta con una topografía descriptiva, que existe un compromiso de mantenimiento por parte del promotor y que cumple los requisitos establecidos por el organismo competente en cada país y que en España es la Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada”.

Como datos significativos en el caso de la isla de Tenerife, “el senderismo con un 13,5% e incremento de un 12% en el año 2008, fue la actividad turística, después de la visita a los parques temáticos, de mayor importancia y de mayor incremento en la isla de Tenerife por parte de los visitantes” (Turismo de Tenerife, 2008).

Tabla 15: Características de un sendero homologado.

1. Ser apto para la gran mayoría de la población.
2. Ser transitable durante todo el año.
3. La utilización y recuperación de antiguos viales de comunicación frente a viales modernos.
4. Tener interés paisajístico, histórico, etnográfico o medioambiental.
5. Fomentar la actividad senderista de una zona.
6. No tener grandes desniveles durante tramos prolongados y evitar la ascensión a cimas montañosas.
7. No transitar por tramos con tráfico rodado o zonas que en condiciones normales presenten algún riesgo.
8. No precisar para su recorrido de conocimientos, técnicas o materiales especiales.
9. Estar señalizado suficientemente con el sistema oficial de cada país.
7. Contar con una topografía descriptiva del itinerario así como de los valores ambientales, paisajísticos, culturales y etnográficos del recorrido.

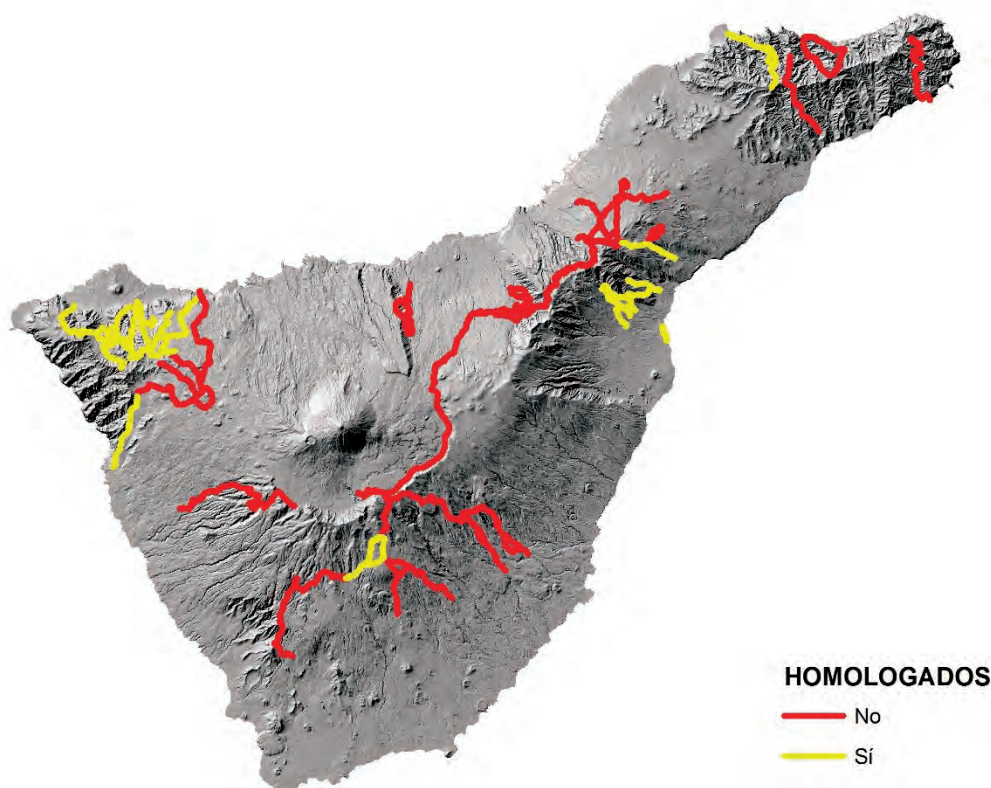
Fuente: elaboración propia a partir de FEDME (2007).

En el caso de la isla de Tenerife (Figuras 18 y 19) podemos destacar el conjunto de senderos que en los últimos años han sido señalizados y, posteriormente, homologados sobre todo en las medianías y cumbres del ámbito insular según el sistema de la FEDME que, a su vez, es dependiente de la ERA. Como podremos observar tanto en la gráfica siguiente como en el mapa, existe en la isla de Tenerife, según el Área de Medio Ambiente del

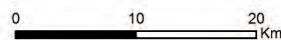
Cabildo Insular de Tenerife (2015), un total de 25 senderos y variantes homologados que corresponden a unos 135 km. y 39 no homologados y sus variantes con un recorrido total de 300 km.

Este hecho nos indica que, aproximadamente, tan solo un tercio de todos los senderos bajo el sistema FEDME están homologados, lo que puede deberse a varios motivos; en primer lugar, al desconocimiento de la propiedad y titularidad del suelo; en segundo lugar, a la homologación está en proceso; y además pueden existir otras causas que, por lo común, están relacionadas bien con la falta de financiación bien con la ausencia de coordinación entre Ayuntamientos, Cabildo Insular, bien por otros motivos.

Figura 18: Senderos homologados (y variantes) según el sistema FEDME en Tenerife (2015).⁹⁴

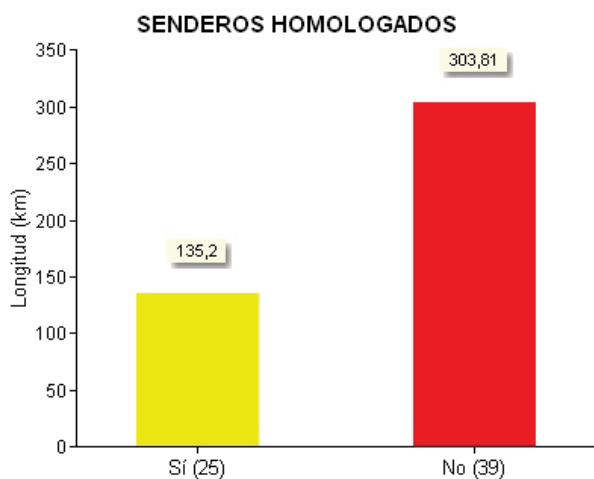


Fuente: Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.



⁹⁴ Mapa 12, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Figura 19: Número de senderos (y variantes) homologados en Tenerife (2015)⁹⁵.



Fuente: elaboración propia a partir del Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.

2. Senderos azules

En el caso de los Senderos azules en Tenerife y desde el punto de vista del desarrollo del Programa Europeo de Senderos Azules en Canarias, solo existen en la actualidad dos islas en las que se han desarrollado un total de tres senderos azules.

Las únicas islas que poseen esta categoría son Tenerife y Fuerteventura. En aquella, los senderos azules son los de “Sendero Litoral del Faro de la Punta del Hidalgo” y “Sendero Azul La Tejita-El Confital-Los Abrigos” (Tabla 16):

Tabla 16: Senderos Azules de Tenerife (2015)

Sendero azul	Longitud	Duración	Dificultad
La Tejita/ El Confital/ Los Abrigos	6,5 km	1 h 27 min	Media - Baja
Faro de la Punta del Hidalgo	2 km	45 min	Baja

Fuente: elaboración propia a partir de ADEAC.

Según los datos de la ADEAC, aproximadamente la mitad de los senderos azules están incluidos en la Red Natura⁹⁶. En la inmensa mayoría de los Senderos Azules ya se han llevado a cabo trabajos de erradicación de flora invasora, repoblación con especies autóctonas y regeneración dunar. En una parte de los Senderos Azules también se han realizado estudios específicos de flora y fauna e inventarios.

En este sentido, las iniciativas temáticas presentadas a la ADEAC en el marco de la categoría de sendero azul para los dos localizados en Tenerife son:

1. Itinerarios geológicos e históricos (Granadilla de Abona)⁹⁷.

El Ayuntamiento de Granadilla de Abona, ha diseñado varios itinerarios de interés geológico e histórico, bajo el título: “Donde explota una fusión de vida”.

El Sendero Azul, que discurre entre las poblaciones de Los Abrigos y El Médano y atraviesa las playas de La Tejita, La Jaquita, Leocadio Machado y El Médano.

⁹⁵ Mapa 12, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

⁹⁶ Red Natura: se trata de una red ecológica europea de áreas de conservación de la biodiversidad. Consta de Zonas Especiales de Conservación (ZEC) establecidas de acuerdo con la Directiva Hábitat y de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) designadas en virtud de la Directiva Aves. Su finalidad es asegurar la supervivencia a largo plazo de las especies y los tipos de hábitat en Europa, contribuyendo a detener la pérdida de biodiversidad. Es el principal instrumento para la conservación de la naturaleza en la Unión Europea. <http://www.magrama.gob.es/es/biodiversidad/temas/espacios-prottegidos/red-natura-2000/>

⁹⁷ <http://www.senderosazules.org/itinerarios-geol%C3%B3gicos-e-hist%C3%B3ricos-granadilla-de-abona>

A lo largo del recorrido existe información sobre el origen de los restos de construcciones que pueden observarse, tales como la caseta del cable telegráfico que comunicaba con Senegal, o el búnker de la II Guerra Mundial.

2. Paneles Interpretativos Sendero Litoral de la Punta del Hidalgo (San Cristóbal de la Laguna).⁹⁸

Los paneles interpretativos de este sendero contienen una valiosa información para la interpretación ambiental del entorno.

Las ilustraciones son un mecanismo muy acertado como herramienta para la interpretación del paisaje y del entorno, dado que permite destacar aquellos detalles que queremos resaltar, ofreciendo una información que, en ocasiones, es difícil de plasmar en una fotografía.

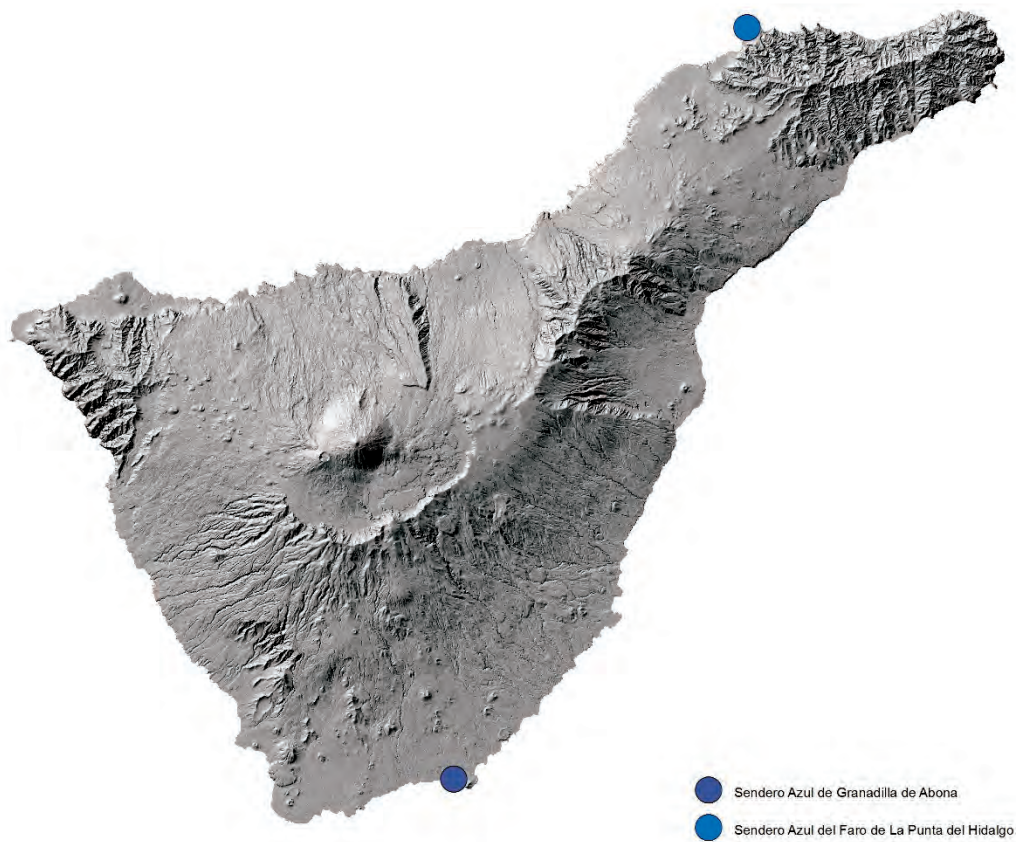
Las ilustraciones vienen acompañadas por los nombres de los accidentes geográficos, dando una explicación a la formación del paisaje. También los paneles contienen dibujos en los que se muestran detalles de la fauna y la flora de la franja litoral.

Consideramos que estos paneles constituyen valiosos recursos para conocer el entorno. No sólo por el interés de sus ilustraciones, sino también porque la información se hace en tres idiomas (castellano, inglés, alemán).

Asimismo, cabe destacar que si bien nos encontramos con dos ámbitos insulares donde los senderos azules tienen más que justificada su creación (Figura 20), no es menos cierto que otros sectores de costa de Tenerife podrían entrar a formar parte de esta iniciativa. Una propuesta que es complementaria a los senderos de costa o caminos litorales que pudieran señalizarse y homologarse según los criterios de la FEDME y la ERA.

⁹⁸ <http://www.senderosazules.org/paneles-interpretativos-sendero-litoral-de-punta-del-hidalgo-san-cristobal-de-laguna>

Figura 20: Senderos Azules de Tenerife (2015).⁹⁹



Fuente: Asociación de Educación Ambiental y del Consumidor (A.D.E.A.C.).



0 10 20 Km

⁹⁹ Mapa 13, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

3. Programa de Caminos Naturales

En el caso de Tenerife, el Programa de Caminos Naturales 100 ha desarrollado el denominado Camino Natural Anaga-Chasna.

Según el Programa de Caminos Naturales, este camino que, además, coincide en su trazado con el sendero GR-131, comienza en el noreste insular, en el macizo de Anaga, atraviesa la zona central de la isla en dirección suroeste, desde la población de La Esperanza hasta el casco histórico de Arona.

Debido a su longitud, en torno a los 90 kilómetros, el GR-131 se divide en cinco etapas, cada una de las cuales posee sus propias características paisajísticas, geológicas, orográficas y de pendientes, entre otros aspectos.

Se trata de una ruta que atraviesa los espacios forestales y zona cumbre de la isla, lo que permite percibir los grandes contrastes del paisaje tinerfeño, desde la exuberancia de la vegetación hasta las formaciones volcánicas, coronadas por El Teide.

La isla de Tenerife cuenta, como hemos visto, con 43 espacios naturales protegidos distribuidos por toda la isla, lo que supone un 45% de su superficie total. Este alto grado de protección del territorio da una idea de la variedad y singularidad de los ecosistemas y paisajes que se pueden encontrar en un espacio menor que cualquiera de las provincias españolas.

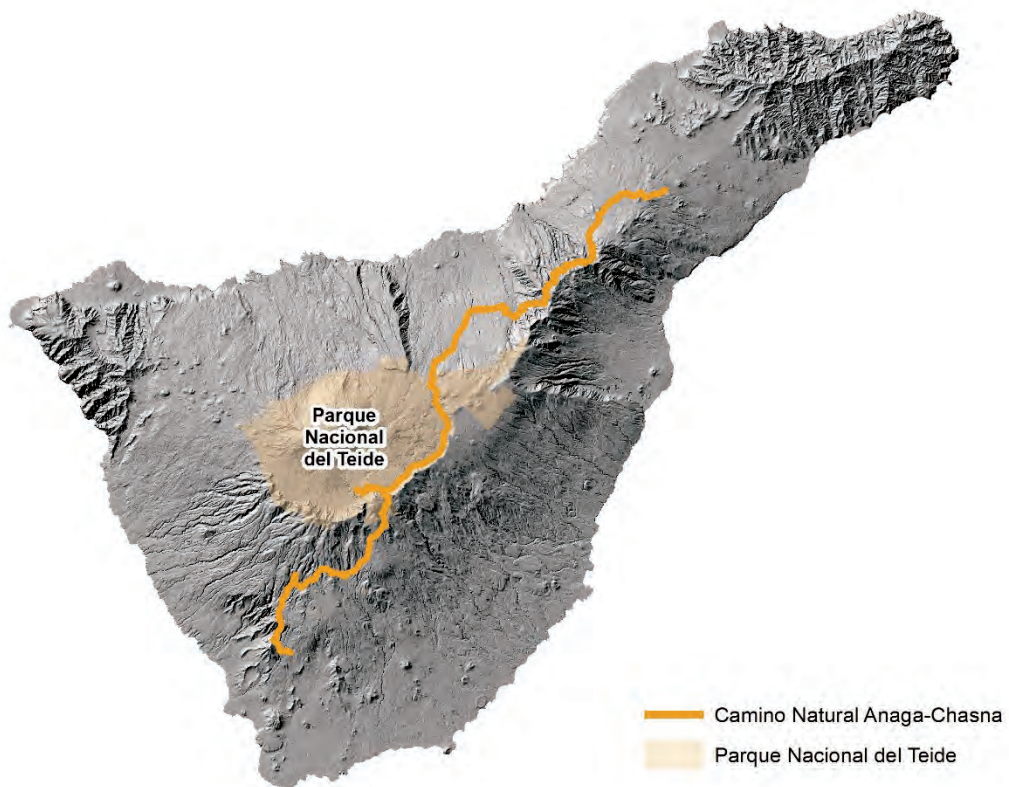
El carácter insular, unido a su origen volcánico y a un clima suave, carente de cambios bruscos de las temperaturas y de las condiciones meteorológicas, ha generado numerosos endemismos animales y vegetales.

Según el citado Programa, este camino (Tabla 17 y Figura 21) transcurre dentro de los espacios forestales de la isla y por un total de 12 municipios, pasando por las líneas de cumbres. Así mismo, cubre buena parte del Camino Forestal y del Camino Real de Chasna, una de las vías más utilizadas en el pasado por los habitantes de Tenerife para comunicar el Norte y el Sur, o lo que se denomina en esta isla como caminos de banda a banda.

Tabla 17: Datos principales del Camino Natural Anaga-Chasna.

Longitud	85,70 km.
Desnivel Subida	3.630 m.
Desnivel Bajada	3.340 m.
Duración	27 h.
Dificultad	Media Alta
Municipios que atraviesa	El Rosario, Tacoronte, El Sauzal, La Victoria de Acentejo, La Matanza de Acentejo, Santa Úrsula, La Orotava, Los Realejos, Granadilla de Abona, Vilaflor de Chasna, Adeje, Arona.

Fuente: elaboración propia a partir del MAGRAMA.

Figura 21: Camino Natural Anaga-Chasna en Tenerife (2015).¹⁰¹

Fuente: Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.



0 10 20 Km

¹⁰¹ Mapa 14, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

4. Caminos declarados específicamente Bienes de Interés Cultural en Tenerife

En el caso de Tenerife, los caminos declarados específicamente Bienes de Interés Cultural (en adelante BIC) son cuatro.

Es importante destacar, como adelantamos en el epígrafe sobre Bienes de Interés Cultural, el papel que ha jugado en los últimos treinta años la promulgación de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.

Según dicha Ley, la declaración legal denominada Bien de Interés Cultural es una figura de protección definida como “cualquier inmueble y objeto mueble de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico, que haya sido declarado como tal por la administración competente”.

En Canarias, según la Unidad de Patrimonio Histórico del Cabildo Insular de Tenerife,¹⁰² la declaración de Bien de Interés Cultural conlleva el otorgamiento a dicho bien del máximo nivel de protección establecido por la normativa vigente. Por tratarse de las manifestaciones culturales más sobresalientes del Archipiélago, requieren de un régimen de protección muy estricto que garantice su conservación.

Serán declarados BIC aquellos bienes que ostenten notorios valores históricos, artísticos, arqueológicos, etnográficos o paleontológicos, o que constituyan testimonios singulares de la cultura canaria.

En el Registro de BIC se inscriben todos los bienes que hayan sido declarados de interés cultural, así como los que cuenten con expediente iniciado para su declaración, aunque, en este caso, de forma provisional a la espera de la finalización del mismo.

En Tenerife los cuatro caminos declarados específicamente como BIC son los siguientes (Tabla 18 y Figura 22):

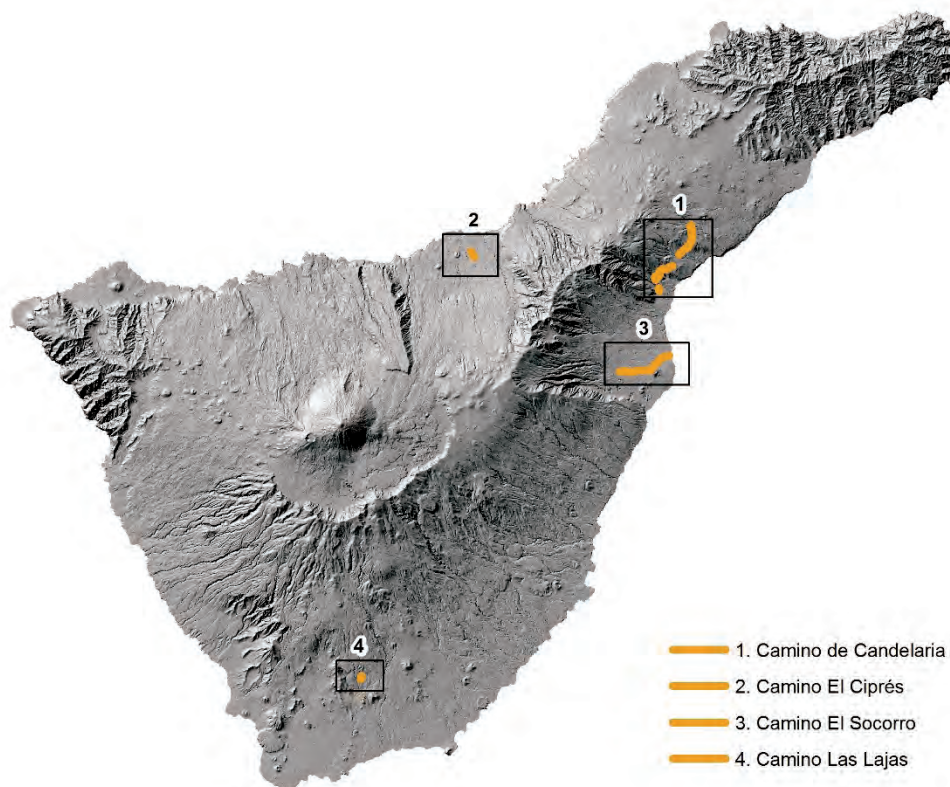
Tabla 18: Caminos declarados específicamente BIC en Tenerife.

Nombre	Declaración	Fecha publicación
Camino Viejo de Candelaria	BIC con categoría de Sitio Histórico	BOC 09.12.2008
Camino El Socorro	BIC con categoría de Sitio Histórico	BOC 31.05.2011
Camino El Ciprés	BIC con categoría de Sitio Histórico	BOC 20.03.2015
Camino Las Lajas	BIC con categoría de Zona Arqueológica	BOC 14.11.2014

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del BOC.¹⁰³

¹⁰² <http://www.tenerife.es/>

¹⁰³ <http://www.gobiernodecanarias.org/boc/>

Figura 22: Caminos declarados específicamente BIC en Tenerife (2015).¹⁰⁴

Fuente: Unidad de Patrimonio Histórico, Cabildo Insular de Tenerife.



0 10 20 Km

En la actualidad, en ninguno de los cuatro caminos históricos y sus tramos declarados BIC en Tenerife (Fotografías 4, 5, 6 y 7) se han llevado a cabo los pertinentes Planes Especiales de Protección¹⁰⁵ (en adelante PEP).

Fotografía 4: Tramo del Camino Viejo de Candelaria.



Fotografía 5: Tramo del Camino del Socorro.



Fotografía 6: Tramo del Camino del Ciprés.



¹⁰⁵ Plan Especial de Protección (PEP): según la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias, en el artículo 30, de Planes Especiales de Protección, dice que: “La ordenación y gestión del área afectada por la declaración de Conjunto Histórico se dispondrá mediante la formulación de un Plan Especial de Protección, elaborado conforme a criterios que garanticen su preservación”. (En este caso, también se acogen a esta figura los caminos declarados BIC como los 4 casos de estudio que hemos abordado).

Fotografía 7: Tramo del Camino de Las Lajas.



5. Senderos temáticos

Como hemos visto hasta ahora, una de las mejores maneras de conocer y valorar el territorio es hacerlo *in situ* y de ahí surge la importancia de implementar actividades relacionadas con el caminante como el senderismo cultural o temático. El senderismo temático intenta, a través de la interpretación¹⁰⁶, transmitir conocimiento y sensibilización ambiental a la población.

Con el senderismo temático, el territorio es un ente pasivo y activo a la vez; permite pasar de un conocimiento más teórico y descriptivo, propio de los centros educativos, a la interpretación *in situ* del propio camino, de los elementos que lo integran y de los procesos que lo explican.

Las palabras claves que se citan en la mayoría de los escritos que abordan el tema del conocimiento como factor de desarrollo son: “conocer para valorar y valorar para conservar”. Con esta premisa, y en relación con el tema que nos ocupa, el conocimiento de la caminería, permite una mayor valoración del camino y, en último término asegurar su conservación.

En el caso de la iniciativa sobre la recuperación de un antiguo camino y su tematización como el primer sendero de las estrellas en Tenerife, cabe destacar que el término municipal que lo acoge, Granadilla de Abona, es el primer territorio municipal declarado “Destino Starlight” a nivel mundial.

Granadilla de Abona¹⁰⁷, se encuentra situado en la vertiente meridional de Tenerife y con sus 156 km² es el tercero en superficie de la Isla (Figura 23). Se extiende desde mar a cumbre, siendo Montaña Guajara con 2.715 m. de altitud, un vértice imponente y el más conocido.

Desde la cumbre, pasando por las medianías y llegando a la costa, Granadilla de Abona tiene una topografía marcada por los barrancos, algunos de gran encajamiento como son los de La Orchilla al Oeste y El Río al Este, que a su vez son los límites entre Granadilla de Abona y San Miguel de Abona y Arico, respectivamente.

Por el Norte y Noroeste limita con el término municipal de Vilaflor de Chasna y el Parque Nacional del Teide y por el Sur con el Océano Atlántico.

Este Municipio posee más de veinte conos volcánicos en su término municipal, lo que da una idea de la importancia de los diferentes episodios eruptivos que fueron colmatando de materiales pumíticos y, sobre todo, basálticos el paisaje natural de este sector de la vertiente meridional insular.

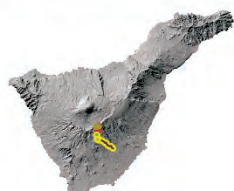
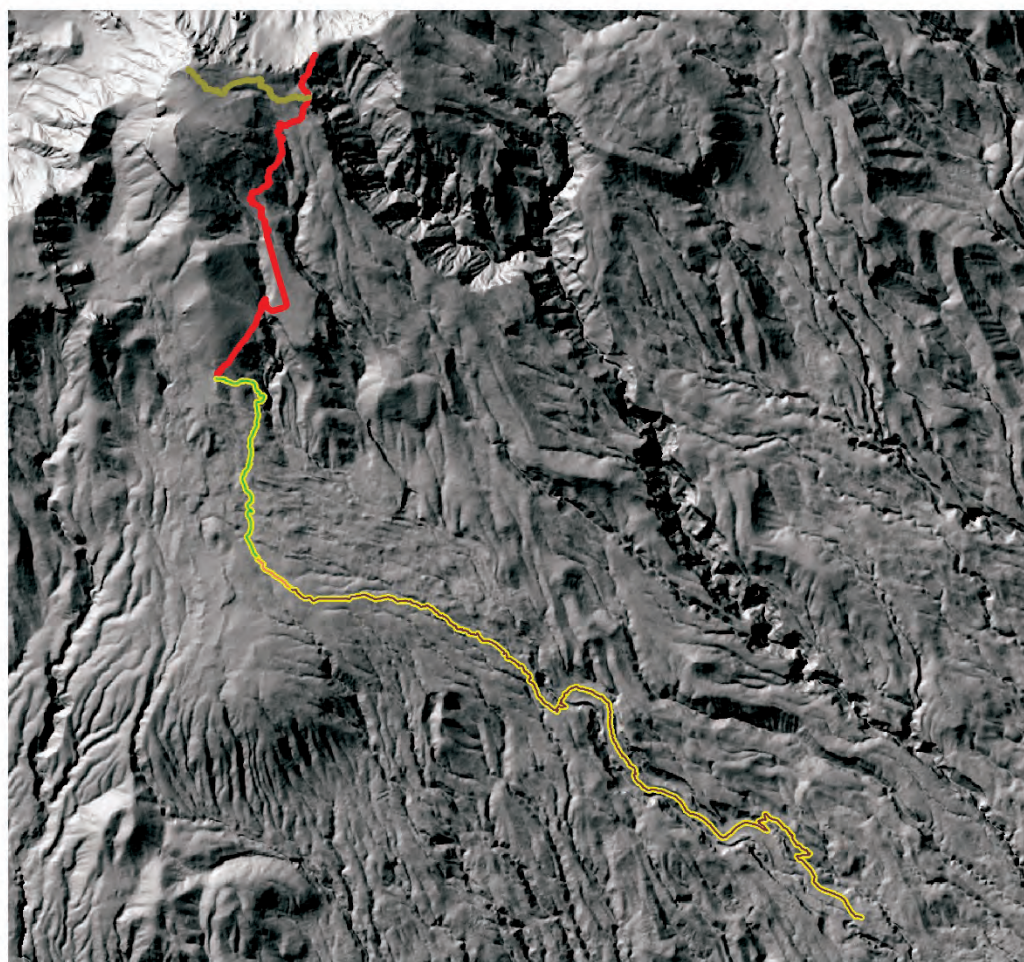
Desde el punto de vista histórico¹⁰⁸ el lugar de asentamiento y de fundación de Granadilla de Abona, después de la conquista de la Corona española, está en las proximidades de lo que hoy se denomina la Fuente del Lugar sita en el barranco homónimo en el casco antiguo, lugar que los primeros pobladores europeos, sobre todo portugueses, eligieron para asentarse. Se trataba de una zona próxima a los primitivos poblados guanches, que favorecieron su asentamiento en este territorio, por la presencia de agua y cuevas.

¹⁰⁶ La Interpretación Ambiental es una práctica que nació asociada a las funciones de disfrute público y conservación de la naturaleza en los Parques Nacionales de Estados Unidos a finales del siglo XIX. MARINA VIDAL, L. Y MONCADA, J.: Los senderos de interpretación ambiental como elemento educativo y conservación de Venezuela”. En Revista de Investigación, N° 59, 2006.

¹⁰⁷ Para mayor información consultar: http://www.gobiernodecanarias.org/istac/temas_estadisticos/territorioymedioambiente/

¹⁰⁸ Para mayor información consultar: AFONSO DÍAZ, S.: La historia de Granadilla de Abona, Ed. C.C.P.C., 1998; INSTITUTO CANARIO DE ESTADÍSTICA (ISTAC): Territorio y medio ambiente (Tabla estadística), Consejería de Medio Ambiente y de Ordenación del Territorio, Gobierno de Canarias, 2011.

Figura 23: Ruta sideral de Granadilla de Abona.¹⁰⁹



Fuente: Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.



- Sendero de acceso al Pico
- PR-TF 72
- PR-TF 83
- PR-TF 83.1
- GR 131 Etapa 4

0 1 2 Km

¹⁰⁹ Mapa 16, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Fotografía 8: La fuente del lugar, lugar de asentamiento y fundación de La Granadilla.



Este municipio de Tenerife es uno de los que cuenta con un mayor número de espacios naturales protegidos de Canarias, seis, y de ahí la importancia de sus parajes no sólo por el número sino por el contraste de estos y su rica biodiversidad, destacando la variedad de los pisos bioclimáticos propios de la vertiente Sur de Tenerife.

El turismo, como sabemos, es una de las actividades más importantes, controvertidas e innovadoras del planeta y puede convertirse en el vector de una nueva alianza en favor de la calidad del cielo nocturno. La visión de un cielo nítido puede y debe constituir en la actividad turística un recurso para el desarrollo de productos específicos de turismo de conocimiento o turismo científico, pero es también un atractivo muchas veces olvidado, que determina

la calidad de un destino turístico en su componente paisajística. En ocasiones, el cielo estrellado forma parte de la esencia misma del producto turístico; tal es el caso de la contemplación de las auroras boreales, las múltiples ofertas náuticas de navegación por las estrellas, el de algunas rutas de peregrinación o el de las innovadoras visiones del turismo en los desiertos. El desafío actual está en reincorporar el cielo como componente básico en la oferta de aquellos destinos que aún tienen la posibilidad de disponer de un cielo nocturno nítido.

El patrimonio cultural asociado con la astronomía, constituye también la motivación de muchos viajeros en los tiempos actuales. Son pocos los lugares que pueden ofrecer este recurso relacionado con la astronomía; incluyendo el patrimonio arqueoastronómico, representa el atractivo turístico por excelencia.

Los observatorios y las zonas donde se asientan, son también áreas candidatas al desarrollo de actividades turísticas innovadoras y culturalmente enriquecedoras, donde se puede compatibilizar inteligentemente la visita con la protección cuidadosa de las extraordinarias condiciones naturales de esos lugares y su calidad para la observación astronómica.

En este sentido el Ayuntamiento de Granadilla de Abona¹¹⁰ decidió adherirse formalmente a la conocida como “Iniciativa Starlight” en noviembre de 2012, presentando el proyecto “Granadilla Sideral” a la convocatoria del eje 4 LEADER 01/2012 del PDR de Canarias, con la intención de desarrollar los contenidos de la iniciativa y propiciar el turismo astronómico en el municipio.

La iniciativa Starlight¹¹¹, en el marco de los denominados destinos turísticos Starlight, incluye lugares visitables que poseen excelentes cualidades para la contemplación de los cielos estrellados y la práctica de actividades turísticas basadas en ese recurso.

El Sistema de Certificación Turística Starlight se creó con el objetivo de fomentar, a nivel mundial, la mejora de la calidad de las experiencias turísticas y la

¹¹⁰ <http://www.granadilladeabona.org/noticias/el-ayuntamiento-inaugura-el-proyecto-granadilla-sideral-que-une-las-vegas-con-el-pico-de-guajara/>

¹¹¹ <http://fundacionstarlight.org/>

protección de los cielos nocturnos en los Destinos Starlight.

La Certificación Starlight persigue garantizar la capacidad de disfrutar adecuadamente de la visión de las estrellas y de conocer los valores científicos, culturales, naturales y paisajísticos asociados.

La Certificación Starlight permite por primera vez aunar la ciencia y el turismo, basando en la astronomía y en la visión del firmamento una nueva forma de turismo inteligente que aporta criterios innovadores para el desarrollo responsable de la actividad.

En la base del desarrollo del estándar se encuentra el reconocimiento de la ciencia como producto turístico y, al mismo tiempo, de la ciencia como metodología de trabajo en turismo.

El proyecto prioriza la tematización de parte de los senderos que se mencionan a continuación (Tabla 19), vinculándolo con la influencia de los astros en el mundo rural, y por otro lado, con el pasado más reciente del municipio, vinculado con la astronomía de alta montaña.

Tabla 19: Senderos según sistema ERA en la ruta sidereal de Tenerife.

PR TF-83.1 Las Vegas-Los Escurriales (Paisaje Lunar).
PR TF-83 Altos de Granadilla.
GR 131 (Tramo 7): parte del sendero hasta Montaña Guajara.
SL TF-242 Sendero Circular de Las Vegas.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos aportados por el Ayto. de Granadilla de Abona.

Cuando la astronomía empezaba a ocupar un capítulo importante en la ciencia europea de mediados del siglo XVIII, el Teide iba a despertar su atención por su condición óptima para realizar observaciones del cielo, siguiendo las sugerencias hechas por Isaac Newton en su obra *Optics* de 1704, en ella recomendaba “subir a las montañas para situarse por encima de todos los niveles de las nubes para observar mejor el cielo”¹¹².

Charles Piazzi Smyth (1819-1900) tuvo la suerte de ser el primero que gozó de ese placer de observar el cielo desde las Cañadas del Teide en el verano de 1856. Es el auténtico protagonista de la historia astronómica del Teide en el siglo XIX y con él comienza, como tal, la astronomía moderna en Canarias. Habilitó en lo alto del Guajara, a 2.715 metros, la mejor estación posible para realizar sus observaciones astronómicas; construyó un refugio que consistía en seis compartimentos descubiertos y entre los gruesos muros instalaron una gran piedra plana sostenida con tres pilares que servía como mesa. Entre los muros colocaron las hamacas y las tiendas para proteger los instrumentos de las incidencias del tiempo, y, sobre todo, de los fuertes vientos. Aún perviven hoy en el territorio esas ruinas del primer observatorio estelar de alta montaña del mundo.¹¹³

En relación a la potencialidad de este recurso local, se ha desarrollado una iniciativa que tiene como objetivo principal la creación de la primera ruta sidereal de Tenerife. Como es sabido, la señalización direccional e interpretativa de senderos y rutas es una parte importante de las infraestructuras turísticas necesarias en las zonas de montaña. Basados en la astronomía como línea general de trabajo, se plantean una serie de recursos a emplear para la tematización y señalización del itinerario.

Casi todo el trayecto, exceptuando la parte inicial del sendero a su salida del caserío histórico de Las Vegas, discurre por dos espacios naturales protegidos de máximo interés en el contexto de la isla de Tenerife: por un lado, el Parque Nacional del Teide y, por otro, el Parque Natural de la Corona Forestal. Estos Espacios Naturales Protegidos forman parte, además, de la Red Natura 2000 al ser, en sí mismos,

¹¹² NEWTON, I.: *Opticks: or, a treatise of the reflexions, refractions, inflexions and colours of light. Also two treatises of the species and magnitude of curvilinear figures.* Octavo ed.. Palo Alto, California, 1998. (*Opticks fue originalmente publicada en 1704*).

¹¹³ PIAZZI SMYTH, C. *Teneriffé: An Astronomer's Experiment.* (Traducción de Emilio Abad Ripoll con el título *Más cerca del cielo. Tenerife, las experiencias de un astrónomo*). Ed. Idea. Tenerife, 2002.

Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y Zonas de Especial Conservación (ZEC).¹¹⁴

Existen numerosos factores que interactúan e intervienen de una manera directa o indirecta en el proyecto y que aseguran una exitosa consecución, pero consideramos que hay varios que es necesario mencionar:

Los senderos que se pretenden tematizar están homologados y, han sido debidamente acondicionados para un tránsito correcto.

El Ayuntamiento de Granadilla de Abona promueve una serie de actividades relacionadas con el patrimonio, que tienen en Las Vegas, en particular, y en las medianías del municipio en general, su elemento central de trabajo. Se trata de un programa de actividades consolidado con más de diez años de antigüedad.

Los vecinos de la zona forman un colectivo muy implicado y unido en la consecución de proyectos comunes, y algunos de ellos han trabajado desde hace años, y de manera altruista, en la recuperación de elementos etnográficos y patrimoniales de especial singularidad. Cabe destacar la iniciativa comunitaria "Patrimonio en Comunidad".¹¹⁵

La Fundación Starlight,¹¹⁶ es una entidad aliada en el marco de un desarrollo territorial vinculado con el patrimonio caminero y sideral (Tabla 20). Se trata de una entidad con personalidad jurídica propia -creada por el Instituto de Astrofísica de Canarias (en adelante IAC)- cuyo fin principal es la difusión de la astronomía y la promoción, coordinación y gestión del movimiento *Starlight*. Para ello desarrolla actividades y ofrece diversos productos y servicios relacionados con esta materia.

Se trata de una entidad *non profit* que engloba, coordina y gestiona el conjunto de ideas, proyectos, personas, reflexiones y actividades que, bajo el nombre Starlight, ofrece a la sociedad una manera diferente de valorar el cielo estrellado. Asimismo, lucha por protegerlo y es consciente de que, al hacerlo, cuida de un patrimonio científico y cultural que es de todos, a la vez que salvaguarda el hábitat de un gran

número de especies que necesitan de la oscuridad de la noche para su pervivencia.

Tabla 20: Datos del astroturismo en Tenerife (2013-2014).

<u>Astroturismo en Tenerife</u>	
Año 2013	<p>200.000 turistas realizaron una visita nocturna al Parque Nacional del Teide</p> <p>El 1,7% de los turistas que se alojaron en Tenerife (4.973047) realizó actividades de astroturismo (observación de estrellas).</p>
Año 2014	<p>El 2,1% de los turistas que se alojaron en Tenerife (5.148.453) realizó actividades de astroturismo (observación de estrellas).</p>

Fuente: elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Fundación Starlight.

La lucha del IAC contra la contaminación lumínica del cielo nocturno ha sido una consecuencia lógica y una constante preocupación hasta el punto de que en su día promovió una ley nacional, la llamada "Ley del cielo" (ley 31/1988), pionera en la protección del firmamento de las islas de La Palma y Tenerife y que supuso un precedente para extender normativas similares en otras áreas del planeta.

¹¹⁴ Para mayor información consultar: http://www.gobiernodecanarias.org/istac/temas_estadisticos/territorioymedioambiente/

¹¹⁵ Para mayor información sobre la iniciativa: <http://www.diariodeavisos.com/2013/01/vecinos-toman-iniciativa/>

¹¹⁶ <http://fundacionstarlight.org/>

En 2007, el IAC impulsó, con la participación de otras entidades y organismos nacionales e internacionales, la “I Conferencia Internacional Starlight” que, bajo el lema “Starlight, a Common Heritage”, se proponía estudiar -desde diferentes perspectivas-, la necesidad de proteger el cielo nocturno en nuestro planeta y de encontrar caminos para su disfrute por la sociedad.

En la Conferencia Internacional Starlight, surgieron los principios y recomendaciones contenidas en “La Declaración sobre la Defensa del Cielo Nocturno y el Derecho a la Luz de las Estrellas”¹¹⁷ (“Declaración de La Palma”. 2007), en cuya elaboración, además del Instituto de Astrofísica de Canarias (IAC), participaron activamente representantes de la UNESCO, Programa MaB Convención Ramsar y otras entidades internacionales, y que puso en marcha el movimiento Starlight como un movimiento internacional en Defensa del Cielo Nocturno y el Derecho a la Luz de las Estrellas.

Por consiguiente, como ya se ha indicado, la Fundación Starlight es una entidad sin ánimo de lucro, cuyo fin principal es desarrollar programas y acciones encaminadas a ofrecer un modo distinto de cuidar y defender el cielo y valorarlo como recurso necesario para la vida y como patrimonio intangible de la humanidad.

Cabe destacar que el Sistema de Certificación Starlight, está respaldado por la UNESCO, la Organización Mundial del Turismo (UNWTO-OMT) y la Unión Astronómica Internacional (IAU).

6. Caminos incluidos en Reservas Mundiales de la Biosfera.

Tenerife posee una de las siete Reservas Mundiales de la Biosfera¹¹⁸ que existen en Canarias: la Reserva del Macizo de Anaga.

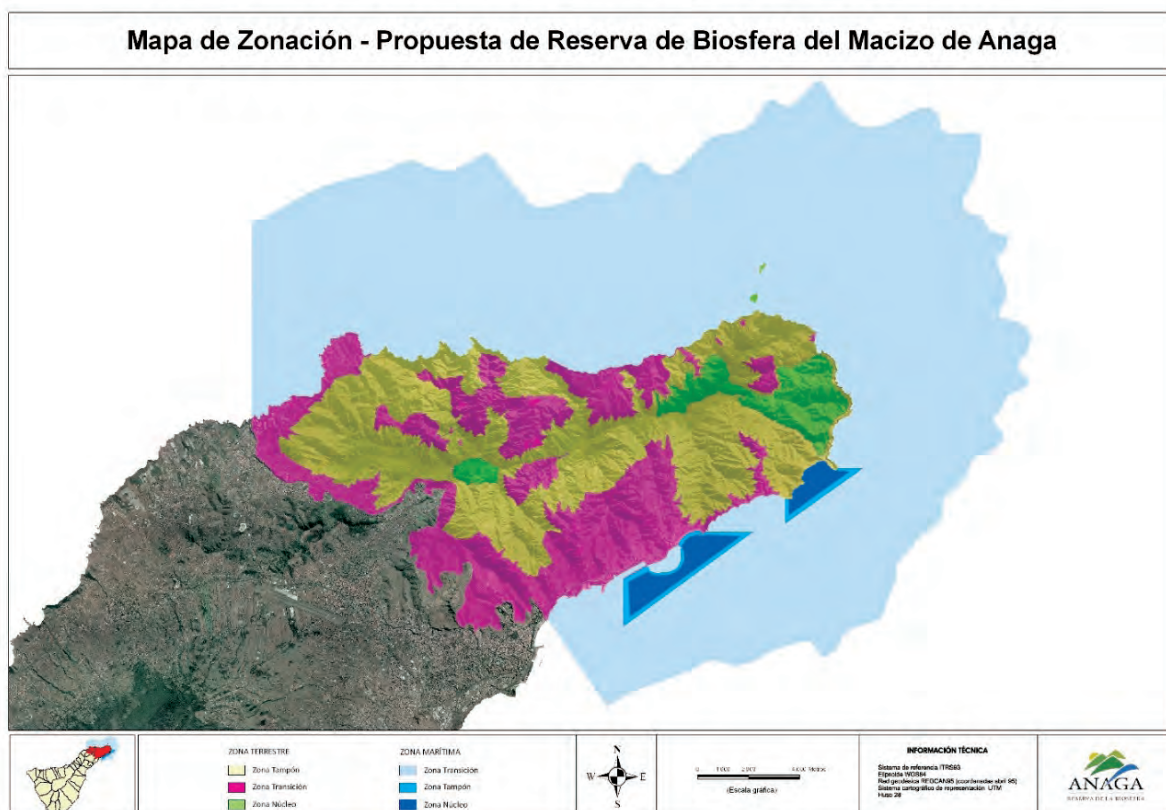
Las reservas de biosfera, son espacios establecidos por los países y reconocidos por el Programa Hombre y Biosfera (MaB) de la UNESCO para promover el desarrollo sostenible basado en los esfuerzos de la comunidad local y con el apoyo de la ciencia.

Las reservas de biosfera son lugares que tratan de conciliar la conservación de la diversidad biológica y cultural con el desarrollo económico y social, a través de la asociación entre las personas y la naturaleza. Se trata de territorios mundialmente reconocidos para ensayar y demostrar métodos innovadores de desarrollo sostenible a escala local e internacional (ver figura 24).

117 <http://fundacionstarlight.org/>

118 <https://www.boe.es/boe/dias/2015/08/27/pdfs/BOE-A-2015-9446.pdf> (adaptado).

Figura 24: Zonificación marítimo-terrestre de la Reserva Mundial de la Biosfera del Macizo de Anaga¹¹⁹.



Fuente: Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.

Como podemos observar en el mapa, la Reserva de la Biosfera del Macizo de Anaga (en adelante RB de Anaga) ocupa un espacio marítimo-terrestre que en su totalidad corresponde aproximadamente a la cuarta parte de Tenerife. Comprende el extremo nororiental, más su franja marina perteneciente a la Reserva Marina de Interés Pesquero –declarada por el Cabildo– y a los sebadales de San Andrés y Antequera.

La extensión total es de 49.759 hectáreas, de las cuales 16.495 son terrestres y 32.264 son marinas. Del total de hectáreas terrestres, el 71,9% pertenece al municipio de Santa Cruz de Tenerife, el 20,5% al de San Cristóbal de La Laguna y el 7,5% al de Tegueste.

Desde el punto de vista territorial, una de las características más significativas de una reserva de biosfera es el sistema de ordenación de las funciones del territorio.

En cada reserva de la biosfera se establecen tres zonas básicas: Zona Núcleo, Zona Tampón y Zona de Transición.

¹¹⁹ <https://www.boe.es/boe/dias/2015/08/27/pdfs/BOE-A-2015-9446.pdf> (adaptado).

La idea del Programa MaB al establecer las tres zonas es el de definir el peso que en cada área se asignan a las funciones encomendadas a las reservas de biosfera, y por tanto a la Reserva de la Biosfera del Macizo de Anaga: 120

- Función de Conservación: contribuir a la conservación de los paisajes, los ecosistemas, las especies y la variación genética.
- Función de Desarrollo: fomentar un desarrollo económico y humano sostenible desde los puntos de vista sociocultural y ecológico.
- Función Logística: apoyo a proyectos de demostración, educación ambiental y capacitación, investigación y observación permanente en relación con cuestiones locales, regionales, nacionales y mundiales de conservación y desarrollo sostenible.

Desde el punto de vista del patrimonio caminero (ver figura 25), Anaga posee un importante conjunto de caminos de costa, caminos de mar a cumbre y dorsales, lo que proporciona a este enclave junto a su biodiversidad y geodiversidad el calificativo de “isla dentro de otra isla”, no en vano, el Macizo de Anaga es sensu stricto una península.

Figura 25: Principales senderos señalizados de la RB del Macizo de Anaga¹²¹.



Fuente: Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.

En la actualidad, los senderos que desde la Unidad de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife se promocionan, ofrece la información siguiente:

- PR TF 2 Taborno - Pico del Inglés - Valle Seco.
- PR TF 5 Chamorga - Igueste de San Andrés (se recomienda no transitar a octubre 2015).
- PR TF 5.1 Igueste de San Andrés - El Semáforo (se recomienda no transitar a octubre 2015).
- PR TF 8 Afur - Taganana – Afur.
- PR TF 10 Cruz del Carmen - Punta del Hidalgo.
- PR TF 10.1 Las Escaleras - Las Carboneras.

Desde el punto de vista de la recuperación y revalorización de la red caminera en la Reserva de la Biosfera del Macizo de Anaga, cabe resaltar que el ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ha desarrollado, en los últimos meses un inventario de los caminos tradicionales del Parque Rural de Anaga que ha incorporado más de 200 nuevos kilómetros de caminos, obteniendo como resultado un aumento de las vías pedestres inventariadas dentro del macizo, hasta alcanzar los 378,62 kilómetros de longitud.

Además, el inventario contiene la identificación de 252 caminos tradicionales divididos en 770 tramos, de los cuales el 43,2% ya se encuentra asentado en el Inventario Municipal de Bienes Inmuebles.¹²²

7. Senderos accesibles

En Tenerife, desde el punto de vista del senderismo accesible y continuando con la información del epígrafe sobre los caminos accesibles y transitables, cabe destacar que SINPROMI es la entidad que gestiona y coordina toda la política de accesibilidad.

La Sociedad Insular para la Promoción de las Personas con Discapacidad, SINPROMI S.L., (en adelante SINPROMI) es una entidad perteneciente al Cabildo Insular de Tenerife que se constituyó en el año 1993.

¹²⁰ <https://www.boe.es/boe/dias/2015/08/27/pdfs/BOE-A-2015-9446.pdf>

¹²¹ <http://www.ventetenerife.com/>

¹²² <http://www.santacruzsostenible.com>

Esta entidad, con más de 20 años de experiencia, tiene como objetivos¹²³:

- Fomentar y gestionar programas de formación integral, orientación profesional e integración en el marco del empleo.
- Promover la supresión de barreras físicas y la ejecución de entornos accesibles, proporcionando información y apoyo técnico a particulares y entidades públicas o privadas.
- Impulsar el uso de las Nuevas Tecnologías, así como el desarrollo de Proyectos de Teleformación y Teletrabajo.
- Favorecer la participación plena de las personas con discapacidad en la sociedad, potenciando el acercamiento a los recursos culturales y al disfrute del deporte, el turismo y el ocio.
- Difundir en la sociedad el conocimiento sobre la Discapacidad y la promoción del Diseño para Todos.
- Promover la comercialización de productos elaborados por personas con discapacidad en Centros Ocupacionales y Centros Especiales de Empleo.
- Impulsar el Área Comercial y de Servicios de la Sociedad, desarrollando las siguientes actividades adscritas a Centros Especiales de Empleo.

La citada entidad promueve la accesibilidad universal y la supresión de barreras físicas, desde el punto de vista de la caminería y del senderismo accesible.

Como hemos comentado, un factor esencial para garantizar la igualdad universal de uso del patrimonio caminero de Tenerife es la creación y adaptación de equipamientos y senderos a esta realidad social.

En la actualidad, existe tres valoraciones de acuerdo a criterios de accesibilidad de senderos en Tenerife, y son los siguientes¹²⁴:

- **Accesible:** Un espacio, instalación o servicio se considera accesible si se ajusta a los requerimientos funcionales y dimensionales que garanticen su utilización autónoma y con comodidad por las personas con limitación, movilidad o comunicación reducida.
- **Practicable:** Un espacio, instalación o servicio se considera practicable cuando, sin ajustarse a todos los requerimientos que lo califiquen como accesible, no impide su utilización a las personas con limitación, movilidad o comunicación reducida con la ayuda de otra persona.
- **Inaccesible:** Un espacio, instalación o servicio se considera inaccesible cuando las dependencias y elementos que la componen no permiten el acceso, la circulación y la estancia a personas con limitación, movilidad o comunicación reducida.

En el caso del ámbito de estudio, hemos analizado los senderos de la isla, que hemos sectorizado entre las dos categorías siguientes (Figura 26):

- 1ª.- Senderos Accesibles del Parque Nacional del Teide (2015).
- 2ª.- Senderos Accesibles externos al Parque Nacional del Teide (2015).

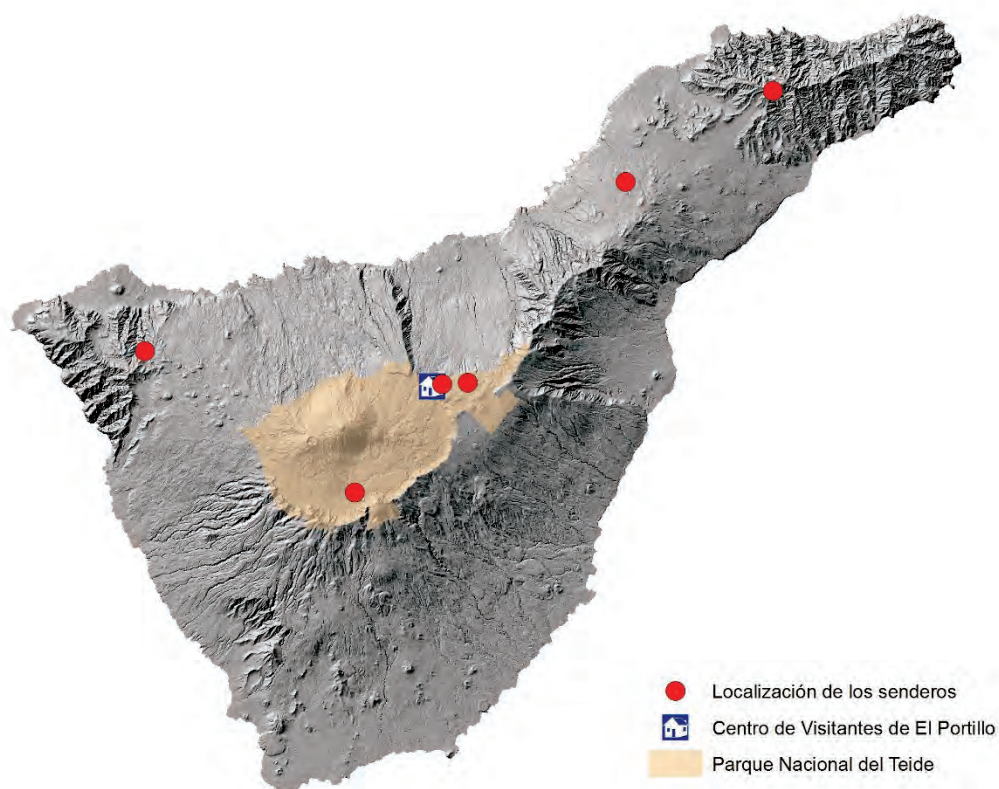
Hemos analizado también una iniciativa desarrollada en el Parque Nacional del Teide a través de la colaboración entre esta entidad, la ONG Global Nature y la Asociación Montaña Para Todos y que hemos denominado:

- 3ª.- Senderos adaptados del Parque Nacional del Teide.

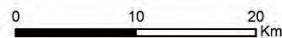
123 www.sinpromi.es

124 www.tenerife-accesible.org

Figura 26: Localización de los senderos accesibles de Tenerife (2015).¹²⁵



Fuente: Parque Nacional del Teide, Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife y SINPROMI S.L.



¹²⁵ Mapa 17, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

1ª. Senderos accesibles del Parque Nacional del Teide (2015) (Figura 27):

En este primer caso nos encontramos con tres senderos incluidos en la Red de Senderos del Parque Nacional del Teide. Desde esta entidad se ha trabajado en los últimos años en aras a adaptar las infraestructuras existentes para mejorar su accesibilidad universal (rampas, ascensores, eliminación de obstáculos, etc.).

Asimismo, se ha buscado la mejora de la accesibilidad de algunos senderos de la Red, que mostraremos a continuación, y también en el propio centro de visitantes y jardín botánico; por último, se ha colaborado con otras entidades en el marco de una línea de acción sobre el voluntariado.

En el Parque Nacional se han convertido en accesibles los siguientes senderos (ver figuras en mapas adjuntos):

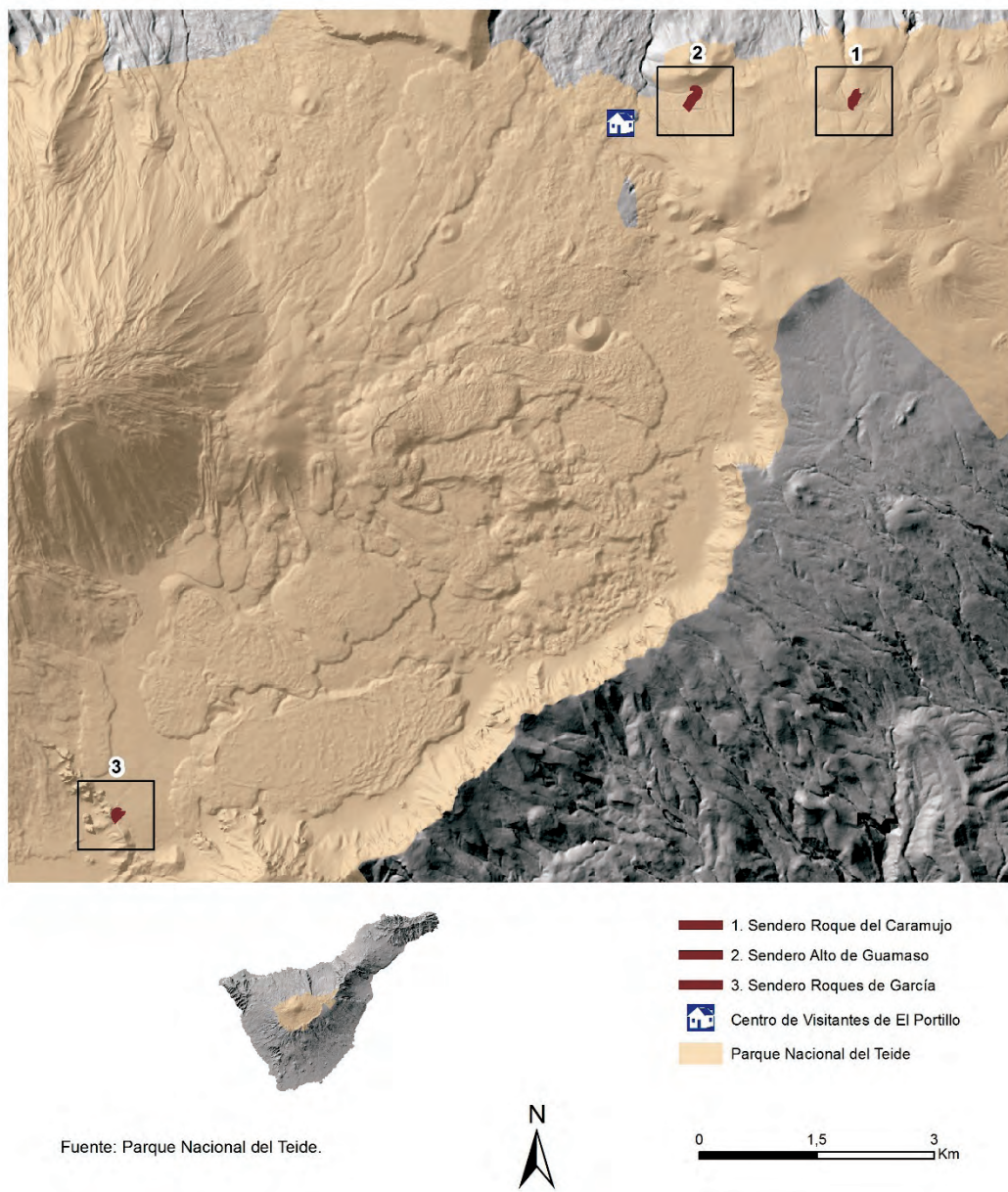
- Sendero accesible Roque del Caramujo, características:
 - Sustrato: Natural
 - Longitud: 241 m
 - Ancho: 1'5 m
 - Pendiente: < 5%
 - Observaciones: según SINPROMI se trata de un sendero practicable.
- Sendero accesible Alto de Guamaso, características:
 - Sustrato: Aripaq
 - Longitud: 240 m
 - Ancho: 2'6 m
 - Espesor: 6 cm
 - Pendiente: < 5%
 - Observaciones: según SINPROMI se trata de un sendero practicable.
- Sendero accesible Roques de García, características:

- Sustrato: Aripaq
- Longitud: 1'85 m
- Ancho: 1'5 m
- Espesor: 6 cm
- Pendiente: < 5%

Finalmente, destacar que en el Parque Nacional del Teide tanto en el Centro de Visitantes de El Portillo como en el Jardín Botánico, también han seguido esta línea de trabajo y poseen una red de paseos accesibles con las siguientes características:

- Centro de Visitantes de El Portillo y Jardín Botánico, características:
 - Sustrato: Aripaq
 - Longitud: 933 m
 - Ancho: 1'5 m
 - Espesor: 6 cm
 - Pendiente: < 5%

Figura 27: Senderos accesibles del Parque Nacional del Teide (2015).¹²⁶



126 Mapa 18, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

2ª. Senderos accesibles externos al Parque Nacional del Teide (Figura 28):

En este caso nos encontramos con tres senderos accesibles que gestiona el Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife en colaboración con entidades como SINPROMI.

Desde la Corporación Insular se ha trabajado para ir creando un conjunto de senderos aún inconexos y aislados entre ellos, que se incluyen en la Red Insular de Senderos de Tenerife que siguen los criterios y sistema de la FEDME y la ERA.

En la actualidad, se han convertido en accesibles los siguientes tramos de senderos¹²⁷ (ver figuras en mapas adjuntos):

- Sendero accesible del Monte del Agua, características:
 - Sustrato: Natural.
 - Longitud: 800 m.
 - Pendiente: 4%
- Sendero accesible de Agua García, características:
 - Sustrato: Aripaq, madera.
 - Longitud: 340 m.
 - Ancho: 2'6 m
 - Pendiente: 6 %
 - Observaciones: dispone a la entrada de un Centro de Información Patrimonio y de Educación Ambiental
- Sendero de los Sentidos, características:
 - Sustrato: Natural, madera.
 - Longitud: 240 m.

- Observaciones: se considera un sendero practicable.

- Paneles con signos sensoriales (nariz, mano, ojo).

- Sendero accesible del Monte del Agua¹²⁸

El sendero del Monte del Agua comienza en Erjos, donde se encuentra uno de los ecosistemas más ricos de Canarias.

El tramo accesible tiene una longitud total (ida y vuelta) de 1,6 Km, la pendiente media es del 4% y consta de 3 áreas de descanso. Cuenta con paneles con información audio-descargable para smartphone (QR) en varios idiomas.

- Sendero accesible de Agua García¹²⁹

El sendero discurre por el corazón del bosque de Agua García, un pequeño reducto de monteverde que se resiste al paso del tiempo.

El tramo accesible tiene una longitud total (ida y vuelta) de 850 m, la pendiente media es del 6% y consta de 5 áreas de descanso.

- Sendero de los Sentidos¹³⁰

Desde La Cruz del Carmen parte El Sendero de los Sentidos y llega hasta el Mirador del Llano de los Loros.

Transcurre por un antiguo camino real que unió los pueblos de Anaga con la ciudad de La Laguna. En la Cruz del Carmen se encuentra además el centro de visitantes donde se puede obtener amplia información de los senderos, rutas que se puede hacer y un Mirador desde el que disfrutar de las vistas en una de las zonas con mayor biodiversidad de Europa. El itinerario, breve y accesible para todos, propone diferentes experiencias a través del olfato, la vista o el tacto con los

127 <http://www.tenerife-accesible.org>

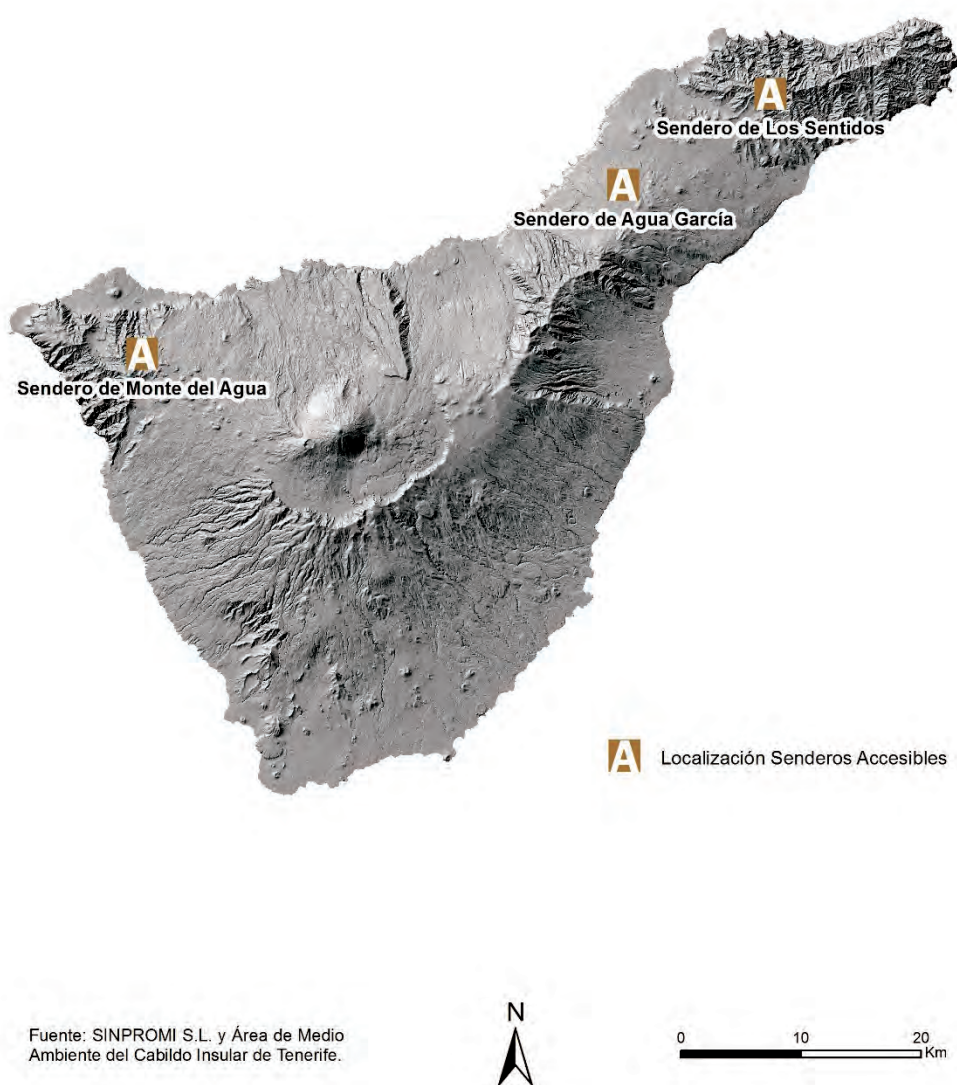
128 <http://www.tenerife-accesible.org>

129 <http://www.tenerife-accesible.org>

130 <http://www.tenerife-accesible.org>

que descubrir distintos elementos del entorno. A lo largo del recorrido, los paneles con signos sensoriales (nariz, mano, ojo) intentan captar la atención de los usuarios para que huelan, toquen o miren algún elemento determinado del sendero. Se puede disfrutar de tres trazados diferentes que dan la oportunidad de conocer el lugar a través de una experiencia sensorial muy singular.

Figura 28: Senderos accesibles externos al Parque Nacional del Teide (2015).¹³¹



131 Mapa 19, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

3ª. Senderos adaptados para silla *joëlette*¹³² Parque Nacional del Teide (2015):

El caso que exponemos a continuación es una iniciativa piloto en la Isla que se ha desarrollado gracias a la colaboración entre la Fundación Global Nature, la Asociación Montaña Para Todos y el Parque Nacional del Teide.¹³³

Dicha iniciativa se enmarca en el proyecto denominado “Naturaleza para todos en el Parque Nacional del Teide”.

Este proyecto ha permitido que personas con movilidad reducida puedan acceder al Parque Nacional a través de rutas adaptadas con silla *joëlette*.

La *joëlette*, según la Asociación Montaña Para Todos, “es una silla de rueda diseñada para la práctica del senderismo en cualquier tipo de terreno, incluso los accidentados. Incorpora una sola rueda, pero ancha, un sillón, elementos de seguridad (frenos, amortiguación, cinturón) y dos brazos hacia delante y hacia atrás. Para funcionar, la Joëlette necesita de un pasajero, y una tripulación compuesta por varios pilotos o acompañantes”.

Practicar senderismo con *joëlette* prioriza la colaboración en una meta común, cual es que el territorio sea compartido por todos y para todos a través de las redes camineras.

La indispensable colaboración y asistencia de dos pilotos y los pasajeros con discapacidad física, movilidad reducida u otras dificultades, hace que esta práctica pueda aprovecharse para actividades no solo de senderismo sino de educación ambiental, interpretación patrimonial, y tantas otras.

Cabe destacar que para desarrollar las diferentes rutas adaptadas en sillas *joëlette*, se ha formado a los futuros pilotos tanto en la técnica de portar a las personas de manera adecuada como en el conocimiento del entorno declarado por la UNESCO Patrimonio Mundial en el año 2007.

Por todo ello, no cabe sino valorar positivamente que tanto desde organismos y entidades oficiales

como desde las ONG y el voluntariado se apueste por mejorar las condiciones para conocer la naturaleza de las personas de manera universal, y se propongan rutas adaptadas que se basan en la caminería secular que articula el Parque Nacional del Teide en una verdadera malla territorial.

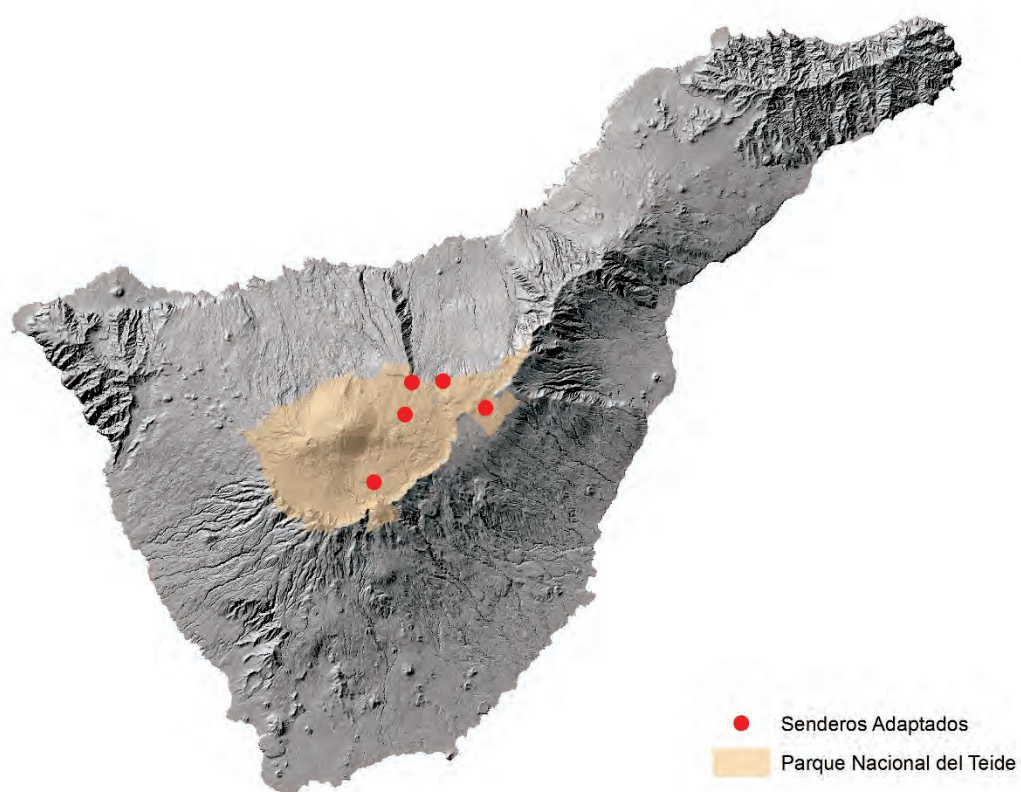
Las cinco rutas dentro de los tramos elegidos pertenecientes a la Red de Senderos del Parque Nacional del Teide que se propusieron en esta iniciativa (Figura 29) son los siguientes:

- Ruta de la Fortaleza, características:
- Sustrato: Natural.
- Longitud: 7.300 m.
- Ruta Montaña Blanca-Portillo Alto, características:
- Sustrato: Natural.
- Longitud: 7.490 m.
- Ruta Sanatorio, características:
- Sustrato: Natural.
- Longitud: 7.690 m.
- Ruta Volcán de Fasnía, características:
- Sustrato: Natural.
- Longitud: 7.400 m.
- Ruta Alto de Guamaso, características:
- Sustrato: Natural.
- Longitud: 2.420 m.

¹³² <http://www.fundacionglobalnature.org/index.php/es/educacion-e-investigacion-/voluntariado/395-proyecto-naturaleza-para-todos-en-el-parque-nacional-del-teide>

¹³³ <http://www.mptodos.org/>

Figura 29: Senderos adaptados para silla joëlette Parque Nacional del Teide (2015).¹³⁴



Fuente: Parque Nacional del Teide, Global Nature, Asociación Montaña Para Todos.



0 10 20 Km

134 Mapa 20, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

3.10 Principales figuras de protección camineras con posibilidad de aplicación en Tenerife.

Es importante incluir en esta clasificación las siguientes figuras:

1. Itinerario Cultural Europeo e Itinerario Cultural Iberoamericano.
2. El Programa Vías Verdes.
3. Caminos incluidos en la Red Mundial de Geoparques de la UNESCO y Parques Geológicos.
4. Redes camineras en corredores ambientales y nodos de comunicación.

1. Itinerario Cultural Europeo e Itinerario Cultural Iberoamericano.

En el caso de Tenerife, por un lado, conociendo los diferentes caminos históricos y, por otro, los que han sido declarados como BIC hasta hoy, existen los elementos para poder avanzar en una línea de acción que proponga un Itinerario Cultural Europeo (en adelante ICE) en Tenerife, vinculado con otros ámbitos europeos.

Con seguridad, el camino real de Chasna sería el itinerario que podría optar a formar parte de la red de vías para dicha distinción europea porque, además de ser la principal vía de comunicación secular entre personas y mercancías entre las dos bandas de Tenerife, fue también una de las vías más frecuentadas por multitud de científicos europeos tales como: Humboldt, Verneu, Von Buch, Smith, y tantos otros. En la actualidad, parte del tramo principal se enmarca en el GR-131 y en el Camino Natural Anaga-Chasna.

En época aborígen era habitual la trashumancia de *banda a banda* como por ejemplo a través del conocido popularmente como “Camino Chasna”^{135 136}

que abarca desde La Orotava en el Norte de la Isla, donde ha dado posteriormente nombre a un núcleo de población, Chasna, hasta el actual municipio de Vilaflor de Chasna (de ahí su nombre) en el Sur; y un ramal hasta Granadilla de Abona, datado ya en el siglo XVI y que cruza las Cañadas.

Entre otros trabajos, destaca el desarrollado por Núñez Pestano y Arnay De la Rosa en el año 2003 sobre el camino de Chasna, bajo el título de: “Estudio histórico del Camino Real de Chasna”, publicado por el Ministerio de Medio Ambiente.

El camino de Chasna, como hemos comentado, atravesaba la cordillera dorsal por los pasos de montaña o “degolladas”, como es el caso de la degollada de Guajara.

Es interesante resaltar que fue la ruta habitual de los viajeros y turistas que acudían a explorar y conocer El Teide desde la zona norte, y por ello las crónicas y relatos de viajes aportan un buen número de descripciones de esta primera etapa del camino que concluía en El Portillo de Las Cañadas, permitiendo analizar la evolución del paisaje, las variaciones en el trazado de la vía y los lugares de descanso tradicionales donde los transeúntes paraban para abreviar el ganado, cargar sus provisiones de agua y pernoctar.

El resto del camino de Chasna, una vez rebasado El Portillo, fue menos frecuentado por los viajeros que visitaban la isla y en consecuencia hay menos información histórica disponible, aunque siempre se puede contar con algunos relatos de viajes del siglo XIX y principios del siglo XX y, además, con la precisa anotación de las geografías descriptivas, guías turísticas y mapas de Tenerife que se han podido recopilar.¹³⁷

El camino de Chasna podía cubrirse en unas diez u once horas a lomos de mula, aunque lo frecuente era hacerlo en dos jornadas, descansando en algún punto intermedio. El trazado del camino se dividía claramente en tres grandes etapas, señalizadas por puntos de referencia o descansaderos que eran utilizados con frecuencia por los transeúntes en su

¹³⁵ ARNAY M, V. FEBLES, NÚÑEZ PESTANO J.R., HERNÁNDEZ R, V. M.: *Estudio Histórico del Camino Real de Chasna*, Ministerio de medio Ambiente, Madrid, 2003.

¹³⁶ www.educa.rcanaria.es/fundoro

¹³⁷ ARNAY M, V. FEBLES, NÚÑEZ PESTANO J.R., HERNÁNDEZ R, V. M.: *Op. Cit.*, 2003.

recorrido. Las tres etapas principales, y otra secundaria, en que se dividía el camino eran:

- Tramo La Orotava-El Portillo.
- Tramo El Portillo-Degollada de Guajara.
- Tramo Degollada de Guajara-Vilaflor de Chasna.
- Tramo Vilaflor de Chasna-Granadilla de Abona

La numerosa presencia de exploradores y científicos europeos vinculados con el camino de Chasna, supone una idea-fuerza para convertir esta vía histórica en uno que forme parte de la red incluida como Itinerario Cultural Europeo.

En primer lugar, cuando Alejandro de Humboldt señalara su relato de la subida al Teide en 1799 por el camino de Chasna.

En segundo lugar, explican los autores, cuando ascendió al Teide Leopold Von Buch, en 1836 y exactamente igual que su antecesor, comentó detalles de elementos asociados al camino como el hecho de que en la fuente del Dornajito comenzara el Monte Verde, y que después de salir de la región de los helechos, el camino entrara en la zona del pinar.

En tercer lugar, en 1822, M. Dumont D'Urville, solía descansar en algunas cuevas del camino.

Como apuntan *los autores*, los puntos que señalaban el camino, en la segunda mitad del siglo XIX, eran algunas cruces de madera que marcaban el lugar donde habían sido encontrados los transeúntes que habían muerto de frío, seguramente vecinos del valle de La Orotava que acudían a recoger leña de retama o que cargaban nieve de los pozos del Teide e Izaña.

Como señalan estos autores,¹³⁸ parte del camino se ha conservado, con algunas interrupciones, hasta nuestros días y, hasta la construcción de la carretera La Orotava-Vilaflor (se inició en 1921, entre

1921-1925 se consiguió el enlace con Las Cañadas desde La Orotava y se concluyó en 1947), fue la principal vía de comunicación entre dos comarcas complementarias y, por lo tanto, mantenía un tráfico relativamente abundante que se mantuvo al menos hasta la década de 1940.

A parte de servir de comunicación, el uso más importante del camino fue el agrario ya que, a través de él, los habitantes de una y otra banda intercambiaban o vendían productos obtenidos en ambas vertientes¹³⁹.

Por lo tanto, el camino real de Chasna, por los datos señalados podría ser incluido en los caminos incluidos en la red de itinerarios culturales europeos por las siguientes buenas razones:

- Por representar la principal vía de comunicación entre las dos vertientes de la Isla desde antes de la conquista y consolidada hasta el siglo XX.
- Por ser el itinerario principal y más relatado de los que recorrieron los principales investigadores, exploradores y científicos europeos a lo largo del siglo XVIII y sobre todo XIX, en especial Humboldt, Von Buch, Verneau, Smith, Mascart y entre otros.
- Por ser un camino que en la actualidad forma parte del sendero E7 (Gran Sendero Europeo).
- Por ser uno de los Caminos Naturales de la Red Nacional.
- Por ser uno de los GR europeos: el GR.131.
- Por ser un sendero que forma parte del Parque Nacional del Teide que, a su vez, es Bien Natural Patrimonio Mundial por la UNESCO.
- Y, por último, por formar parte de la red de senderos señalizados y homologados por

138 ARNAY M, V. FEBLES, NÚÑEZ PESTANO J.R., HERNÁNDEZ R, V. M.: *Op. Cit.*, 2003.

139 ARNAY M, V. FEBLES, NÚÑEZ PESTANO J.R., HERNÁNDEZ R, V. M.: *Op. Cit.*, 2003.

la *European Ramblers Association* (ERA), Asociación Europea de Senderos.

En el caso de la Ruta e Itinerario Cultural Iberoamericano aplicables en Tenerife, en el marco de las principales figuras de protección con posibilidad de aplicación en las redes de comunicación de Tenerife, se inició en el año 2011 la tramitación para la inclusión del Camino del Hermano Pedro, en el Proyecto denominado “Itinerarios, Destinos y Rutas Culturales Iberoamericanas”¹⁴⁰, por parte del Ayuntamiento de Granadilla de Abona (sur de Tenerife).

Este proyecto es una iniciativa de la Organización de Estados Iberoamericanos (OEI), IBERTUR - Red de Patrimonio, Turismo y Desarrollo Sostenible y la Universidad de Barcelona (UB).

El camino del Hermano Pedro¹⁴¹, será abordado en esta publicación por sus repercusiones sociales y su implicación comunitaria.

Con la propuesta de inclusión de este camino tradicional en la citada Ruta, se ha pretendido dar a conocer, valorar y conservar el patrimonio natural y cultural de la Comarca de Chasna, siempre teniendo como fundamento el estudio de las posibles repercusiones de la iniciativa en el territorio y fomentando la implicación vecinal para así lograr un desarrollo local efectivo.

Respecto a esta última actuación cabe destacar que en el año 2011 se inició la tramitación para la inclusión del Camino del Hermano Pedro en el citado proyecto, estando pendiente de resolución.

Uno de los aspectos más interesantes de esta iniciativa ha sido el proceso participativo y la implicación social en la propuesta de inclusión del Camino del Hermano Pedro en la citada Ruta, fórmula que puede ser aplicable a otros caminos tradicionales susceptibles de ser propuestos, permitiendo conocer

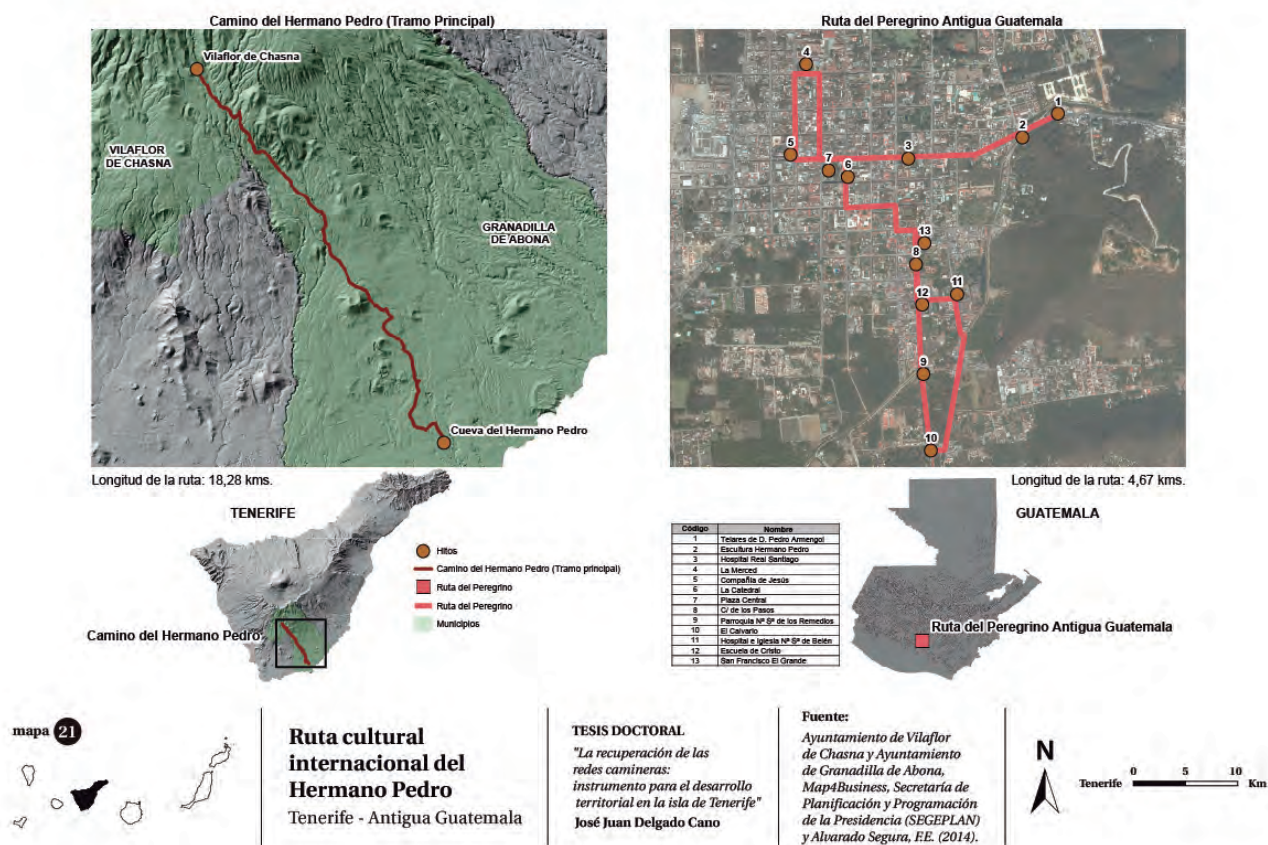
las fortalezas y debilidades de la tramitación, en vista a mejoras futuras.

Destacamos que el camino del Hermano Pedro de Tenerife está vinculado con las rutas de los esqui-súchiles y la ruta del peregrino en Antigua, ciudad colonial de Guatemala y Bien Cultural Patrimonio Mundial declarada por la UNESCO en 1979; y es que no se entendería la figura del Hermano Pedro sin su relación con este país centroamericano en relación a las obras sociales y de educación mixta que lideró e impulsó este santo canario y guatemalteco. Por ello, en el marco de la recuperación y revalorización de las redes camineras, y teniendo en cuenta la vinculación internacional entre los dos itinerarios, se podrían integrar en la denominada “Ruta cultural internacional del Hermano Pedro (Tenerife-Antigua Guatemala) (Figura 30).

¹⁴⁰ <http://www.gestioncultural.org/rutasculturales/>

¹⁴¹ *El Hermano Pedro de San José Betancur nace en Vilaflor, en la isla de Tenerife el 21 de marzo de 1626 y muere en Guatemala el 25 de abril de 1667. Se trata del primer santo canario, considerado verdadero precursor de la educación y en la atención sanitaria y humanitaria en Centroamérica en la segunda mitad del siglo XVII. Fundó un centro para acoger a los pequeños vagabundos blancos, mestizos y negros. Construyó un oratorio, una escuela, una enfermería, una posada para sacerdotes y para estudiantes universitarios, necesitados de alojamiento seguro y económico. Un personaje destacado e influyente del siglo XVII tanto en Guatemala como en Canarias. CANO DELGADO J. J. (2009).*

Figura 30: Propuesta de Ruta Cultural Internacional del Hermano Pedro (Tenerife-Antigua Guatemala)¹⁴²



2. El programa Vías Verdes

En cuanto a las Vías Verdes y en el marco de las principales figuras de protección con posibilidad de aplicación en las redes de comunicación, en Tenerife, debemos destacar que ya existió un tranvía que se inauguró en 1901.¹⁴³

Este novedoso medio de transporte para la época, tenía un trazado, en su primera fase, que comenzaba en la Plaza de España de Santa Cruz de Tenerife (plaza central de la capital insular) y finalizaba en la Plaza de la Concepción de San Cristóbal de La Laguna.

Fue diseñado por el ingeniero y militar Julio Cervera Baviera y, posteriormente, fue ampliada hasta el municipio de Tacoronte, llegando al final de su explotación en 1952.

¹⁴² Mapa 21, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

¹⁴³ Desde 1993, desde el MAGRAMA y en colaboración con otras administraciones públicas y entidades, estos antiguos trazados ferroviarios están siendo acondicionados para ser recorridos por viajeros un tanto diferentes a los que los transitaban en tren: cicloturistas, caminantes y personas con movilidad reducida. Para más información consultar: http://www.viasverdes.com/programa_vv/principal.asp

En el caso de Tenerife, el tranvía¹⁴⁴ fue obra de una sociedad belga, pues en Bruselas se constituiría la *Société Anonyme des Tramways Électriques* de Tenerife en el año 1899.

Los ingresos generados por los viajeros y las mercancías no fueron suficientes para garantizar la rentabilidad del servicio por lo que, en los años veinte, la empresa belga decidió vender sus concesiones a las autoridades locales. De este modo, el 9 de abril de 1927 el Cabildo de Tenerife adquirió a *Société Anonyme des Tramways Électriques* de Tenerife las concesiones e instalaciones del tranvía.¹⁴⁵

El trazado original del tranvía de Tenerife representa una verdadera oportunidad para que algunos de sus tramos con los elementos patrimoniales asociados sean Vía Verde:

El trazado principal se dividía en diferentes tramos (Figura 31):

1. Interior del Muelle de Santa Cruz-plaza de la Candelaria, subía por la calle Alfonso XIII (calle del Castillo) hasta la plaza de Weyler-Calle de La Luz (Imeldo Serís-Barranquillo)-Calle del Sol (Dr. Allart)-Rambla de Ravenet (Bravo Murillo).
2. Desde Plaza Weyler-La Cuesta (por Rambla de Pulido-Plaza de la Paz-Carretera a La Laguna (Calle Islas Canarias (Rambla Pulido)-Av. Ángel Romero-Carretera Santa Cruz a La Laguna-Calle Irene y Av. Los Menceyes).
3. De la Cuesta-La Laguna (por La carretera a La Laguna (Av. Los Menceyes), Calle Calvo Sotelo-Plaza de San Cristóbal (La Milagrosa)-Calle Herradores- Plaza de La Concepción.

La ampliación hasta Tacoronte se realiza en 1904.

1. Plaza de la Concepción-Marqués de Celada-Antigua Calle Empedrada-Carretera a Tacoronte.

2. En Tacoronte pasa delante del Hotel Camacho.

3. Parada final: plaza de La Estación.

Otros ramales.

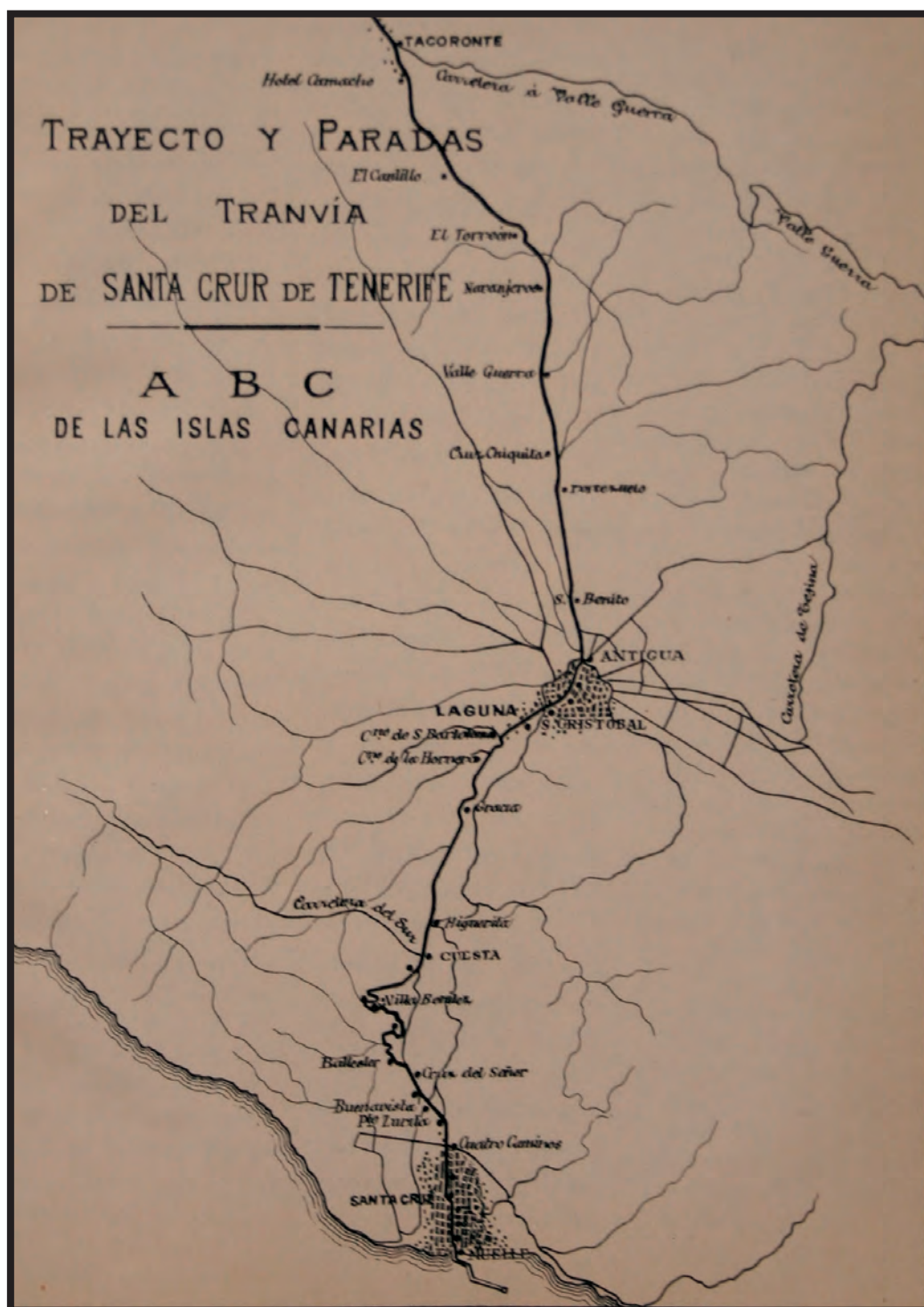
- En 1942 Cruce de La Cuesta-El Confitero (junto al cuartel de Intendencia)
- También en 1942 (línea apartadero) Zona de la Cruz Chica, línea de Tacoronte.¹⁴⁶

¹⁴⁴ <https://app.box.com/s/6qymt56svt3ys47e8t73>; CEDRÉS JORGE, R.: *El antiguo tranvía de Tenerife (El tranvía Villasegura)*, Cabildo Insular de Tenerife, 2013, pp.: 260.

¹⁴⁵ CEDRÉS JORGE, R.: *Op. Cit.*, 2013.

¹⁴⁶ CEDRÉS JORGE, R.: *El antiguo tranvía de Tenerife (El tranvía Villasegura)*, Cabildo Insular de Tenerife, 2013, pp.: 260.

Figura 31: Trazado original Santa Cruz-La Laguna-Tacoronte.



Fuente: Guía ABC de las islas Canarias. Biblioteca Municipal de Santa Cruz de Tenerife.

El antiguo tranvía de Tenerife (Fotografía 9) jugó un papel protagonista en la vida cotidiana durante la primera mitad del siglo XX, y al existir documentación de los diferentes trazados, que coinciden con calles, carreteras, avenidas y travesías, sería posible iniciar un estudio para conocer la posibilidad de proponer la inclusión de algunos tramos del antiguo trazado, en el programa de Vías Verdes, y no solo del trazado-trazados principales sino también incluyendo aquellos elementos- equipamientos e infraestructuras- que pudieran ser susceptibles de recuperar, revalorizar y utilizar nuevamente para otros fines, tal y como contempla, desde hace años, las diferentes actuaciones que promueve el citado Programa Nacional de Vías Verdes tanto para peatones como para ciclistas, entre otros usuarios.

Fotografía 9: Parada inicial del antiguo tranvía (Muelle de Santa Cruz de Tenerife).



Fuente: [Baena, E. Fernando (1925)], Archivo de fotografía de Canarias. FEDAC¹⁴⁷ /Cabildo de gran Canaria.

3. Caminos incluidos en la Red Mundial de Geoparques de la UNESCO y Parques Geológicos

En el caso de las redes camineras en la Red Mundial de Geoparques auspiciada por la UNESCO¹⁴⁸ cabe destacar que, si bien el término geodiversidad es muy reciente, con apenas casi dos décadas de conceptualización, se ha venido trabajando durante este tiempo por multitud de autores y generando, por tanto, variedad de definiciones. A diferencia del término biodiversidad, su uso y reconocimiento está menos extendido a pesar de que conforma el sustrato físico sobre el que se sustenta el desarrollo de la actividad orgánica y antrópica. En España, la definición se introduce en el marco legislativo con cierto protagonismo en la Ley 42/2007 de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad “la variedad de elementos geológicos, incluidos rocas, minerales, fósiles, suelos, formas del relieve, formaciones y unidades geológicas y paisajes que son el producto y registro de la evolución de la Tierra”¹⁴⁹

Tradicionalmente la geología, entendida como una de las ciencias de la Tierra, fue percibida por la sociedad hasta hace poco tiempo como una disciplina que, en lo general, tenía una aplicación fundamental en la prospección y extracción de recursos minerales o hídricos dimensionables, o de petróleo y gas, entre otros.

Hoy en día, la enseñanza de la Geología incluye aspectos fundamentales que consideran la sostenibilidad ambiental en el aprovechamiento de los recursos geológicos. En esta dirección ha evolucionado esta ciencia que ya incluye, en la mayoría de los planes de estudio, asignaturas como la Geología Ambiental.

Es, en este contexto, donde la geología intenta poner en valor el patrimonio geológico (Fotografía 10) que se encuentra en la geodiversidad, a través de la divulgación, la gestión y protección del medio ambiente. De esta manera, es cada vez más común el término geodiversidad en la literatura científica, junto a otros conceptos como el de patrimonio geológico o la geoconservación.

¹⁴⁷ [http://www.fedac.org/fotosantiguas/albumes?view=cards&filter_album=788#prettyPhoto\[galeria\]/0/](http://www.fedac.org/fotosantiguas/albumes?view=cards&filter_album=788#prettyPhoto[galeria]/0/)

¹⁴⁸ CANO DELGADO JJ., GAITÁN MORÁN J., MORALES MARTÍN T.: “Breves notas sobre la geodiversidad como recurso patrimonial para Tenerife”, (trabajo inédito), 2014.

¹⁴⁹ Ley 42/2007 de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, Recuperado de: http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2007-21490

Fotografía 10: Caja del camino de Las Palomas, sur de Tenerife.



El concepto de geodiversidad es un término análogo al de biodiversidad y más general al englobar a los elementos abióticos del medio natural, teniendo ambos una aplicación importante en la constitución y conservación de la naturaleza. A pesar de que los dos conceptos surgieron a principios de la década de 1990, su desarrollo conceptual y metodológico ha sido desigual.¹⁵⁰

Debemos entender la geodiversidad como parámetro, que permite a través de la medición de variables como la frecuencia, la variedad o la distribución, entender la historia de un territorio para la interpretación y revalorización del patrimonio geológico.

Por lo tanto, el interés de la geodiversidad radica en múltiples aspectos de índole científica, como el conocimiento y estudio de los materiales que conforman el territorio y los procesos que lo han construido; de índole social, a través del aprovechamiento del territorio por parte de la sociedad y sus usos culturales o económicos al ser una fuente de recursos en sí mismo gracias al geoturismo o el geoempleo.

Las Islas Canarias, en general, y Tenerife, en particular, son territorios que contienen variados paisajes volcánicos y procesos volcánicos activos y, es por ello, y a raíz de esta tendencia por el interés del

patrimonio geológico, es cuando se han empezado a desarrollar proyectos basados en el aprovechamiento de la geodiversidad con la que se cuenta en estos territorios.

La inclusión del Parque Nacional del Teide en 2007 como Bien Natural dentro de la Lista del Patrimonio de la Humanidad; las recientes declaraciones como Geoparques de las islas de El Hierro y de Lanzarote y el archipiélago Chinijo, han proyectado a Canarias a nivel internacional, gracias a su geodiversidad y al patrimonio geológico, por parte de la UNESCO151.

La isla de Tenerife debe ser un referente en materia de geodiversidad dado el valor geológico que posee este territorio insular. Su geodiversidad debe tener más arraigo en las diferentes estrategias ambientales, ámbitos educativos en todos sus niveles, políticas sectoriales sobre el medio ambiente, la sostenibilidad y el turismo responsable.

Cualquier descripción física que se haga de la isla de Tenerife lleva implícito el concepto de geodiversidad. Su formación y relieve, a partir de materiales volcánicos producto de las sucesivas y variadas erupciones volcánicas, han generado una variedad de paisajes geológicos de gran belleza y creadores de identidad.¹⁵²

Con independencia de la escala de análisis que se desee abarcar, Tenerife es un auténtico laboratorio para el conocimiento y puesta en valor de la diversidad geológica. Desde las grandes estructuras o unidades geológicas que la conforman como pueden ser los Macizos de Anaga o Teno, o el majestuoso paisaje de Las Cañadas culminado por el complejo volcánico Teide-Pico Viejo, sus valles y dorsales o la diversidad geológica de las costas llevan el concepto de la geodiversidad hacia su máximo exponente.

En los últimos años, se han desarrollado en la Isla acciones para la conservación del patrimonio geológico y su puesta en valor, como la elaboración de cartas geológicas municipales, iniciativas de difusión de la geología con la celebración de “Geolodía”, la realización de “Foros científicos sobre paisaje y

150 NIETO, L.M.: *Geodiversidad: propuesta de una definición integradora*, En *Boletín Geológico y Minero*, 112 (2). 2001, pp. 3-11.

151 <http://www.gobiernodecanarias.org/medioambiente/piac/temas/biodiversidad/medidas-y-factores/espacios-terrestres-prottegidos/medidas-de-conservacion/geoparques/geoparques-canarias/>

152 CANO DELGADO JJ., GAITÁN MORÁN J., MORALES MARTÍN T.: *Op.Cit.*, 2014.

patrimonio geológico”, entre otras actividades de importancia divulgativa y de conservación.

Por todo ello, la geodiversidad y el patrimonio geológico existentes deben ser entendidos como un recurso para la isla. Asimismo, este recurso está favorecido por el alto valor de este patrimonio distribuido en lugares de interés geológico y que, por su excepcional valor científico y educativo, asociado a otros valores patrimoniales de índole cultural y natural, constituyen, por tanto, un factor de desarrollo potencial para Tenerife.

Como hemos podido observar, Tenerife puede favorecerse desde el punto de vista del desarrollo territorial al existir una metodología que relacione el patrimonio caminero y el patrimonio geológico.

Teniendo como base estas premisas y analizando la conveniencia y proyección internacional de entrar a formar parte de la citada red, tanto la isla de El Hierro como Lanzarote y el Archipiélago Chinijo han formalizado y son miembros de pleno derecho de la EGN.

En este sentido, el patrimonio geológico de estos territorios y el patrimonio caminero existente en ellos, serán objeto de promoción internacional, por lo que, tanto las redes camineras como la geodiversidad serán instrumentos para el desarrollo territorial efectivo.

En relación a la isla de Tenerife, cabe destacar la oportunidad de buscar alianzas (en este caso no como territorio con Geoparque, ya que no lo es), para lo que pueden servir de referencia tanto la estrategia utilizada en los otros dos ámbitos de la Comunidad Autónoma de Canarias que hemos señalado, como la búsqueda de instrumentos que vinculen el citado patrimonio caminero con el patrimonio geológico y, más si cabe, cuando el ámbito objeto de la investigación es un territorio volcánico (Fotografía 11).

Fotografía 11: Arco natural de Bijagua (Arico), sur de Tenerife.



4. Redes camineras en corredores ambientales y nodos de comunicación

En el caso de los corredores ambientales y nodos con proyección territorial en Tenerife, puede ser un territorio susceptible de ser estudiado para tal propuesta.

En relación a una propuesta de creación de este corredor ambiental y nodos de proyección territorial, debemos tener en cuenta que Tenerife presenta cuatro grandes áreas protegidas que podrían ser la base para este corredor.

Estas áreas son (Figura 32):

- El Parque Rural de Anaga (que además es Reserva Mundial de la Biosfera).
- El Parque Natural de la Corona Forestal.
- El Parque Nacional del Teide (que además es Bien Natural Mundial por la UNESCO).
- Y el Parque Rural de Teno.

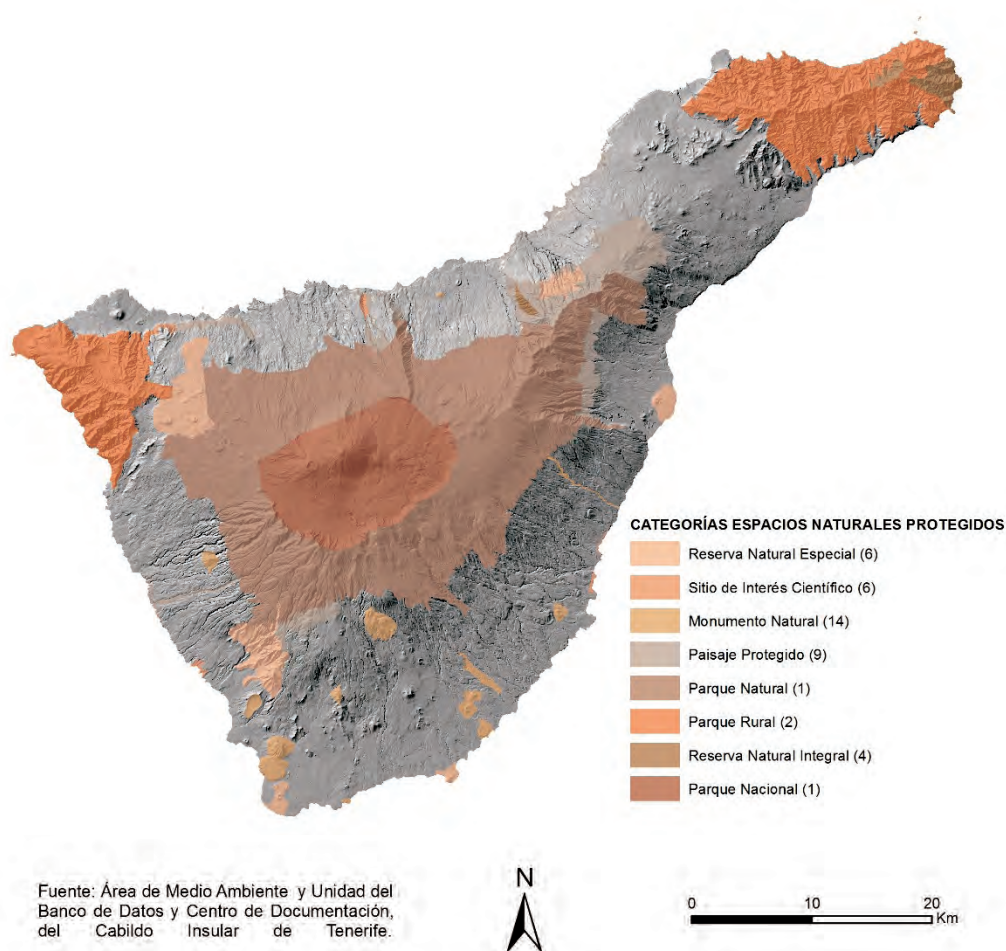
También sería interesante tener en cuenta que, en el fundamento del concepto de un corredor ambiental y sus respectivos nodos de proyección territorial, deben estar incluidos lugares de especial interés que, en el caso de que sean ámbitos urbanos o periurbanos, puedan coadyuvar no solo a la articulación territorial de esta propuesta, sino también, a incluir a la sociedad directamente en este concepto. Tal sería el caso de la ciudad de San Cristóbal de La Laguna, con especial atención al centro histórico declarado Patrimonio Mundial por la UNESCO.

Por lo tanto, desde el punto de vista territorial tendríamos contemplados: dos lugares declarados Patrimonio Mundial, dos Parques Rurales y uno de ellos, además, Reserva Mundial de la Biosfera.

En todas estas áreas que poseen algún grado de protección natural y cultural a diferentes niveles, existe un conjunto de caminos históricos, senderos basados en el sistema FEDME, caminos tradicionales, cañadas y caminos costeros, entre otros, que deben vincularse a través de una estrategia común para que vuelvan a ser un verdadero eje vertebrador y articulador y para que, de esta forma, pueda aprovecharse como un área que sea complementaria y se integre con la realidad ambiental actual.

A esta red de ENP de Tenerife susceptibles de ser la base para el corredor ambiental insular, también es de interés incluir tanto el centro histórico de San Cristóbal de La Laguna (declarado Bien Cultural Patrimonio Mundial por la UNESCO), como aquellos sectores tanto del término municipal de Tegueste como de San Cristóbal de La Laguna, susceptibles de ser incluidos en el citado corredor ambiental como nodos territoriales, siguiendo el modelo de otros ámbitos a nivel internacional.

Figura 32: ENP de Tenerife susceptibles de ser la base para el corredor ambiental insular.^{153 154}



153 Mapa 07, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

154 (X) en la leyenda significa el número de categorías en cada caso existentes en Tenerife.

3.11 Caminos costeros y senderos litorales de Tenerife: una vertebración territorial incompleta

Como hemos comentado más atrás el Convenio Europeo del Paisaje (2000) define al paisaje como cualquier parte del territorio cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y humanos. Por lo tanto, constituye un recurso favorable para la actividad económica, y su protección y promoción pueden contribuir a la creación de empleo; mantiene elementos de la memoria colectiva de los pueblos y es un componente vertebrador del patrimonio natural y cultural.

En el marco de la revalorización del patrimonio y del paisaje a nivel internacional, existen varias experiencias e iniciativas demostrativas en ámbitos insulares y costeros europeos.¹⁵⁵ Con su aplicación se podría favorecer su utilización como recurso, con especial referencia al ámbito territorial de Tenerife. Este modelo de experiencias se basa en una conciencia de cuidado y mejora ambientales, tanto desde las administraciones públicas o entidades privadas como desde la población local y visitante. Al propio tiempo, se inician los primeros pasos de una hipótesis de trabajo insuficientemente desarrollada en el marco de un turismo no masivo y de la conservación del paisaje costero, siendo en extremo paradójico en territorios en los que el turismo es una de las principales actividades económicas.

En el caso de la isla de Tenerife, con sus casi 400 km. de costa (Tabla 21), sus antiguos caminos costeros y algunos de sus recursos asociados (descansaderos, caleras, hornos, miradores, casas-cuevas, faros, salinas, etc.), (Fotografía 12) se han visto confinados a un segundo plano por el cambio en el régimen económico y, en la actualidad, han desaparecido o se ha modificado su trazado original.

Tabla 21: Estadística de caracterización de la costa de Tenerife (unidades en kms.).

	TOTAL	Acantilado alto con rasa al pie	Acantilado de 2 a 20 metros	Costa baja	Playa de cantos rodados	Playa de cantos y arena	Playa de arena fina y gruesa	Obras artificiales
TENERIFE	398,18	137,80	119,68	47,96	29,64	12,40	25,10	25,60

Fuente: elaboración propia a partir del ISTAC (2011).

¹⁵⁵ CANO DELGADO, J.J.: "Revalorización de los paisajes costeros europeos a través de los senderos litorales", En Revista MAKARONESIA, Nº 14, Amigos del Museo de la Naturaleza y el Hombre de Tenerife, 2012, ISBN: en prensa.

Fotografía 12: Paisaje costero en el entorno del Faro de la Punta de Teno.



En primer lugar, creemos conveniente diferenciar a través de su definición tanto el término litoral como el de costa, ya que, aunque son análogos y complementarios, mantienen ligeras diferencias conceptuales y legales que en ocasiones no son tenidas en cuenta o, simplemente, se obvian.

En el caso del término litoral, se trata de “la zona delimitada en su parte superior por el nivel máximo de la pleamar, y hasta una profundidad no superior de unos 200 metros” y, por otro lado, en el caso de costa, se refiere a un “término general e indefinido que designa la tierra que bordea la orilla del mar”¹⁵⁶; o aquellas divisiones definidas por la Ley 22/1988, de Costas y, actualmente, Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas¹⁵⁷: zona marítimo-terrestre, ribera del mar, servidumbres de tránsito y protección y zona de influencia.

Por lo tanto, y según lo expuesto, el concepto de sendero litoral sería aquella senda o vía pedestre más cercana a la franja o línea de costa, habiéndose adoptado de esta forma la terminología utilizada en otros ámbitos costeros europeos.

Se debe destacar el valor del paisaje costero y de los senderos litorales, para incidir en dos planteamientos preliminares: por un lado, la importancia

patrimonial e histórico-cultural y, por otro lado, la importancia socioeconómica.

En primer término, desde el punto de vista de la importancia patrimonial e histórico-cultural, podemos señalar que los senderos litorales son el resultado de siglos de interrelación dialéctica, esto es, una simbiosis entre ser humano y territorio que, en el caso del Viejo Continente, arranca desde casi el origen de los asentamientos de la población europea; de ahí la importancia histórica que supuso la implantación de estas vías para la entrada y salida de mercancías y personas por los puertos de mar.

En segundo lugar, es de reseñar la importancia socioeconómica que podría suponer la recuperación de este patrimonio caminero ya que, como se ha comentado con anterioridad, en los últimos años es la segunda actividad en el número de turistas que la practican en Tenerife.

Por ello la recuperación de estas vías costeras como elementos vertebradores del paisaje se está viendo reflejada, paulatinamente, en iniciativas y acciones de mejora y rehabilitación.

Como ya se ha comentado, los senderos litorales de Tenerife registran, de manera general, un estado de abandono importante en algunos sectores. Por ello, en el caso de los senderos de esta isla, debe replantearse su recorrido original ya que un buen trazado concederá un valor añadido al paisaje y trazado tradicional, sumando la experiencia que puede aportar frente a la anticipación visual.

De manera sucinta podríamos destacar cuatro iniciativas que se están desarrollando en los últimos años en relación a dos líneas de trabajo sobre el patrimonio caminero en Europa, que son:

1ª) La Red de Itinerarios Culturales Europeos y 2ª) Las iniciativas de recuperación de senderos litorales para fomentar el turismo alternativo como, por ejemplo, el proyecto “*Sentier Litoral*-Sendero Litoral” (costa del País Vasco y sur de Francia) o la recuperación de ámbitos costeros a través de la mejora en la accesibilidad y creación de centros de visitantes como los de la playa del Poetto en Cagliari (Cerdeña, Italia) y los acantilados de Moer en el

156 MONKHOUSE, F.J.: *Diccionario de Términos Geográficos*. Ed. OIKOS-TAU, S.A., Barcelona, 1978. pp. 560.

157 <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1988-18762&p=20130530&tn=0>

condado de Clare (Irlanda). En el primer caso, el concepto y significado de itinerario cultural, y más concretamente, las antiguas vías litorales entendidas como itinerarios culturales, posee un carácter innovador, complejo y multidimensional.

En este sentido, la Red de Itinerarios Culturales Europeos, la conforman rutas culturales, precolombinas y de la colonización española en general, rutas relevantes en los procesos urbanos coloniales, rutas culturales basadas en las migraciones, entre otras.¹⁵⁸

Así pues, la consideración de los itinerarios culturales como un nuevo concepto o categoría patrimonial para el contexto geográfico propuesto es complementaria a las demás consideraciones y ejerce de eslabón a través de una perspectiva científica que proporciona una visión interdisciplinar de lo que, hasta ahora, se conocía con este término.¹⁵⁹

Como ejemplo claro de las posibilidades de crear una verdadera red de senderos litorales, en el propio Tenerife existe una red de caminos forestales, en su mayoría recientemente rehabilitados o en proceso de ello, tratándose de “un proyecto para disfrutar de los montes de la isla a través de sus caminos tradicionales.”¹⁶⁰

En este caso, el Área Forestal perteneciente al Cabildo Insular está diseñando una red de senderos conforme a las normas internacionales de la *European Ramblers Associations*, homologados o pendientes de homologación por la FEDME.

Como segundo caso, y en relación a los senderos litorales de Tenerife, es destacable el proyecto desarrollado en la frontera marítimo-terrestre entre Hondarribia y Hendaya (España-Francia), denominado “*Sentier Litoral-Sendero Litoral*”.

Esta iniciativa, gestionada a través del Consejo General de los Pirineos Atlánticos, ha creado una red de senderos litorales a los que se ha implementado la mejora en la divulgación y revalorización de sus recursos naturales y culturales más

representativos a través de la colocación de paneles y señales interpretativas.

Con respecto a la recuperación de ámbitos costeros a través de la recuperación del paisaje por medio de la mejora en la accesibilidad y creación de equipamientos, podemos destacar dos casos que han sido objeto de interesantes iniciativas. Uno de ellos en Cagliari, situado en el *Golfo degli Angeli* (Golfo de los Ángeles), (Fotografía 13) que tras años de desarrollo urbanístico sin control está siendo actualmente objeto de iniciativas de mejora ambiental de sus paseos y senderos litorales, para revalorizar este ámbito salino.

Junto a esta playa se encuentran varios humedales de agua salobre sujetos a protección, debido a que acogen un gran número de aves, y al ser uno de los principales puntos de paso en la migración de los flamencos comunes (*Phoenicopterus roseus*). En los dos estanques próximos a la ciudad de Cagliari (Cagliari y Molentargius) se encuentran las cuencas de evaporación de dos salinas históricas, punto de interés ambiental y turístico, ya que es el único ámbito urbano europeo que se encuentra situado junto a este tipo de ecosistemas salinos.

Fotografía 13: Playa del Poetto en Cagliari (Cerdeña, Italia).



En segundo lugar están los *Cliffs of Moher* (acantilados de Moher), en el condado de Clare (Irlanda) (Fotografía 14):

158 TRESSERRAS, J.J.: “El turismo cultural en países en vías de desarrollo”, Barcelona, España: Portal Iberoamericano de Gestión Cultural, 2002. Recuperado de: http://www.gestioncultural.org/ficheros/1_1316769776_JJuan_TC_y_Desarrollo.pdf

159 CANO DELGADO, J.J.: “Las antiguas redes de comunicación de la vertiente meridional de Tenerife como factor de desarrollo territorial. El caso de la comarca de Chasna”, En *II Jornadas de Historia del Sur de Tenerife*, Arona, 2009, ISBN: en prensa.

160 FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE DEPORTES DE MONTAÑA Y ESCALADA (FEDME). Recuperado de: <http://misendafedme.es/senderismo-y-sociedad/economia/>

Fotografía 14: Acantilados y sendero litoral en los conocidos Cliffs of Moher (Irlanda).



Los acantilados se elevan 120 metros sobre el océano Atlántico en el punto llamado *Hag's Head* y se extienden a lo largo de 8 km hasta alcanzar una altitud máxima de 214 m. Han sido objeto de una apuesta clara por la revalorización del paisaje costero, con especial relevancia en la existencia de varios senderos litorales compatibles con el uso turístico.

En definitiva, una mayor atención a los senderos litorales asociados al paisaje podría suponer un factor de desarrollo territorial diferenciado en diversos ámbitos costeros de Europa en general y de Tenerife en particular, en el marco de un turismo alternativo y de la apuesta por la revalorización del paisaje.

En este sentido, las diferentes experiencias europeas que se han presentado aquí de forma breve, podrían tomarse como ejemplo, para que las autoridades locales y los empresarios se coordinen, de forma que las administraciones y, sobre todo, la población local los valore, conozca y proteja.

De esta manera se podría desarrollar un conjunto de acciones que cree sinergias entre núcleos costeros y otros sectores del ámbito insular (medianías y zonas alejadas de la costa) y, por lo tanto, supongan un activo socioeconómico complementario a las actividades más características de los destinos turísticos consolidados en ámbitos insulares.

En conclusión, la valoración y recuperación de este patrimonio costero, en el marco de un desarrollo territorial efectivo, requiere de un trabajo activo que involucre a la sociedad en la búsqueda y reconocimiento de los símbolos de la memoria colectiva y la transformación paulatina de los senderos litorales europeos en paisajes recuperados, siempre en beneficio de la sociedad y del territorio que éstos atraviesan.

3.12 Elementos patrimoniales costeros asociados a la red caminera insular

El patrimonio caminero de un territorio también se define por los elementos asociados a este. Por tanto, cualquiera que fuese su finalidad, tipología, etc. cuenta siempre con un conjunto de elementos y recursos del camino que servían de hitos y “guías” del recorrido.

Así pues, si hablamos de los principales elementos asociados al patrimonio caminero de Tenerife, los podemos dividir en tres tipos:

- Elementos tradicionales asociados directamente a la infraestructura:
- Mojones o majanos, fuentes, cruces, descansaderos, puentes, vados, muros, empedrados, o la propia caja del camino, entre otros.
- Elementos tradicionales asociados directamente a la localización:
 - Eras, hornos, calvarios, lavaderos, fuentes, ermitas, humilladeros, canteras, galerías de agua, pozos, eres, corrales, moradas, aserraderos o serraderos, pinos y ventas, entre otros.
- Elementos asociados directa o indirectamente con la articulación territorial de los caminos de costa en Tenerife:
 - Faros, salinas, porís, proís, puertos o embarcaderos, caleras, entre otros.

Sobre ellos existe bibliografía de gran interés para ahondar en esta materia. Por ejemplo, la interesante publicación de Pais Pais, J.P., Pellitero Lorenzo N. J. y Abreu Díaz C. A.,¹⁶¹ en la que se describen los antiguos caminos de La Palma como vías de comunicación para la subsistencia y analizan cada uno de los elementos que denominan como recursos del camino o de la vía.

Nosotros nos centramos en aquellos elementos que pueden ser susceptibles de ser recuperados y revalorizados en relación a las redes camineras costeras. En los últimos años hemos investigado dicha relación territorial pudiendo presentar algunos resultados.

Elementos asociados directa o indirectamente con la articulación territorial de los caminos de costa en Tenerife son los faros y salinas.

Si bien la mayoría de estos elementos son conocidos, no se ha impulsado una estrategia para su articulación y vinculación con la red caminera de la costa. En definitiva, nos ocupamos de los:

- Elementos asociados a caminos costeros (I): Faros de Tenerife (2015).
- Elementos asociados a caminos costeros (II): Salinas tradicionales (naturales) de Tenerife (2015).

-Elementos asociados a caminos costeros (I): Faros de Tenerife (2015).

Como es sabido, los faros¹⁶², son torres de señalización luminosa situadas cerca de la costa o por lo general en el propio litoral. Son infraestructuras de navegación marítima que se localizan en el itinerario de las rutas de navegación.

En el caso del ámbito objeto de estudio, siendo un territorio insular, la relación entre faros, navegación y redes camineras ha sido una constante a lo largo de la historia local.

En este sentido Tenerife cuenta, actualmente, con siete faros activos, más una *farola del mar*¹⁶³ y un semáforo de señales inactivos.

La vinculación de los faros de Tenerife con los caminos de la mar tiene interesantes relatos que fortalecen esta realidad. Nos referimos a las visitas de viajeros y científicos en el siglo XIX como el caso de Renè Verneau y Jules Joseph Leclercq.

En el primer caso, el antropólogo francés René Verneau (1852-1938), que llegó a Tenerife en el año 1876, en su célebre libro *Cinq années de séjour aux Îles Canaries* (Cinco años de estancia en las Islas Canarias (1871)¹⁶⁴, decía al respecto:

“Después de haber rodeado algunas montañas, vimos el Faro de Anaga encaramado sobre un peñón, a 24 metros por encima del nivel del mar. Allí encontramos la acogida más franca y solícita. Don Bernardo López, el guardián del faro, recibe siempre con los brazos abiertos a los pocos extranjeros que van a visitar sus soledades”.

En el segundo caso, el explorador Jules Joseph Leclercq (1848-1928), explorador, en su libro “Viaje a las Islas Afortunadas”¹⁶⁵ decía: “Llevaba ya trece horas andando, cuando, tras una revuelta del camino, vi el Faro de Anaga encaramado sobre un elevado promontorio que forma el extremo oriental de Tenerife. Llamé a gritos a un campesino que descansaba a la puerta de su cabaña, a cien metros del camino, y que, acudiendo aprisa, me descargó la mochila, me ofreció gofio, y me fue a buscar agua fresca a lo alto de la montaña”.

161 PAIS PAIS, J.P., PELLITERO LORENZO N. J. y ABREU DÍAZ C. A.: *Los antiguos caminos de La Palma: vías de comunicación para la subsistencia*, Servicio de Publicaciones del CICOP, 2010, p. 75, ISBN 978-84-614-1070-5.

162 Para mayor información: MEDINA LÓPEZ, I., *Descripción, funcionamiento y aplicaciones de los faros en la navegación marítima: faros de Canarias* (dirigido por Antonio Ceferino Bermejo Díaz), La Laguna, 1996, p. 217-220.

163 En el año 1863 entró en funcionamiento el primer faro de Tenerife, llegado directamente de París y construido por Henry Leapaute, conocida como *Farola del Mar*, que permaneció funcionando hasta 1954. Para mayor información: CIORANESCU, A.: *Historia del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Gobierno de Canarias, 1993, p.: 344. ISBN 978-84-7947-039-5.

164 VERNEAU, R.: *Cinco años de estancia en las Islas Canarias*, Madrid, ediciones J.A.D.L Orotava, (reedición [1891]1981), pp. 105.

165 LECLERCQ, J.J.: *Viaje a las Islas Afortunadas*, 1880. Recuperado de: <http://grammata.es/author/15675/jules-leclercq>

En este primer caso, (luego comentaremos las salinas) en el territorio, objeto de estudio en la actualidad,¹⁶⁶ los elementos asociados a caminos costeros (Figura 33) son siete faros activos más dos infraestructuras inactivas:

- Faro de la Punta de Anaga: construido en Roque Bermejo en el año 1863. Hoy se repara por vía aérea.
- Faro de Punta del Hidalgo: de nueva generación, su elegante y afilada silueta es asombro del viajero.
- Faro de Buenavista del Norte: de nueva generación, ubicado en Punta Laja.
- Faro de la Punta de Teno. Levantado en 1897 y restaurado (Fotografía 15).
- Faro de la Punta de la Rasca o de Rasca: ideado en 1848, terminado en 1899.
- Faro de la Punta de Abona: erigido en 1902. En 1978 se levantó una torre moderna.
- Faro de Puerto de la Cruz: data de 1996.

Fotografía 15: Faro de Teno.



Las infraestructuras inactivas serían las siguientes:^{167 168}

- Farola del Mar: Comenzó a trabajar en diciembre de 1863 y se mantuvo en activo hasta 1954. Es un símbolo cultural de Santa Cruz de Tenerife.

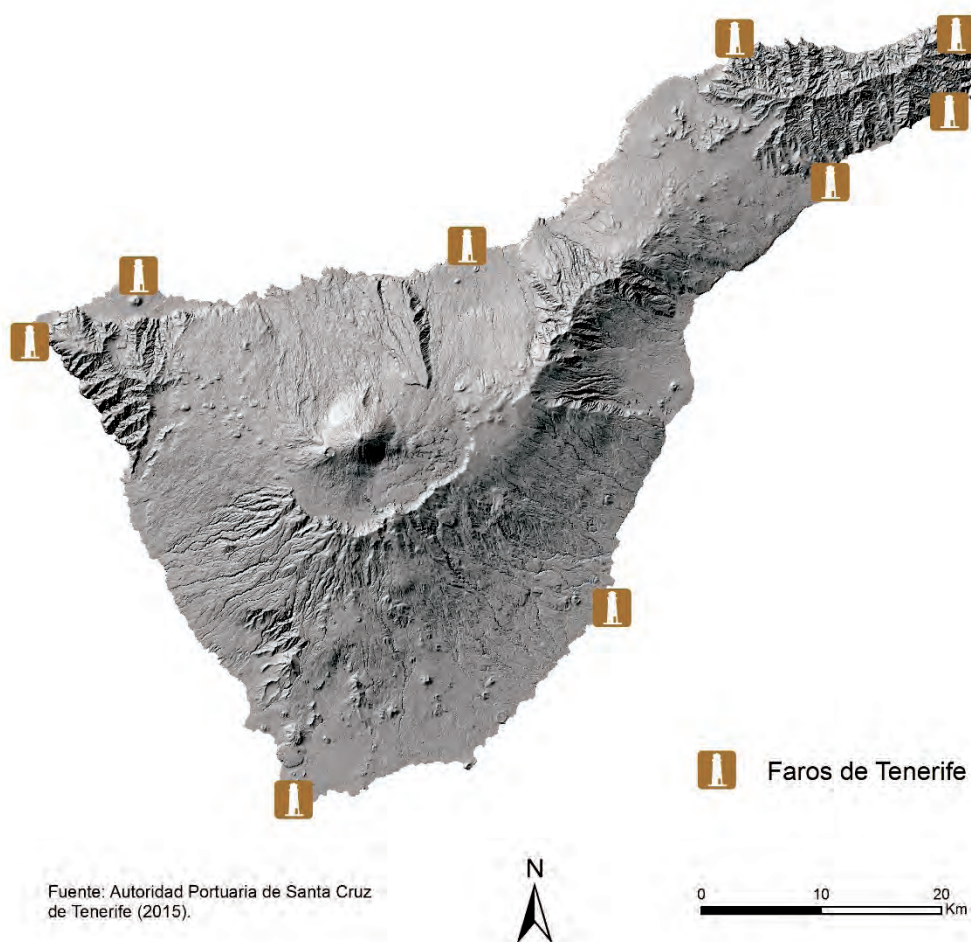
¹⁶⁶ <http://www.diariodeavisos.com/2015/10/referentes-ayer-luces-para-futuro/>

¹⁶⁷ En el municipio de Adeje (Sur de Tenerife) se apunta la existencia de un faro de pequeñas dimensiones en la playa de Ajavo, en el antiguo puerto homónimo. Para mayor información: PÉREZ BARRIOS, C.R.: *La propiedad de la tierra en la Comarca de Abona en el Sur de Tenerife (1850-1940)*, Ayuntamientos de Arico, Granadilla de Abona, Vilaflor de Chasna, San Miguel de Abona, Arona, Adeje, Guía de Isora, La Caixa, 2005, T.I, p.361.

¹⁶⁸ En el municipio de Arona (Sur de Tenerife) también se apunta la existencia de un faro en la Punta de La Rasca. Para mayor información: SABATÉ BEL, F: Op. Cit., 1993; PÉREZ BARRIOS, C.R.: *Los Alfonso Gorrín: un ejemplo de burguesía agraria en el Sur de Tenerife en el tránsito del siglo XIX al XX*, Benchomo, Tenerife, 2000.

- Semáforo de Igueste de San Andrés¹⁶⁹: antigua estación de señalización marítima construida entre 1880 y 1895, y que funcionó hasta 1971.

Figura 33: Elementos asociados a caminos costeros (I)¹⁷⁰: Faros de Tenerife (2015).



-Elementos asociados a caminos costeros (II): Salinas tradicionales (naturales) de Tenerife (2015).

En el caso de las salinas naturales tradicionales de Tenerife y su relación con las redes camineras como elementos asociados, las analizamos a continuación.

“ (...) ¡Verdad es que nuestras riberas eran abundantísimas en peces y mariscos! Según la tradición, en algunos reinos había épocas en que a pesar de consumir todos bastante pescado, depositaban cantidades de consideración, en estado de conserva, a los almacenes públicos. Recogían la sal del mar y salaban las carnes para conservarla”¹⁷¹

169 Esta infraestructura dependía de la Comandancia Naval de Santa Cruz de Tenerife, situada a unos diez kilómetros en línea recta, aproximadamente.

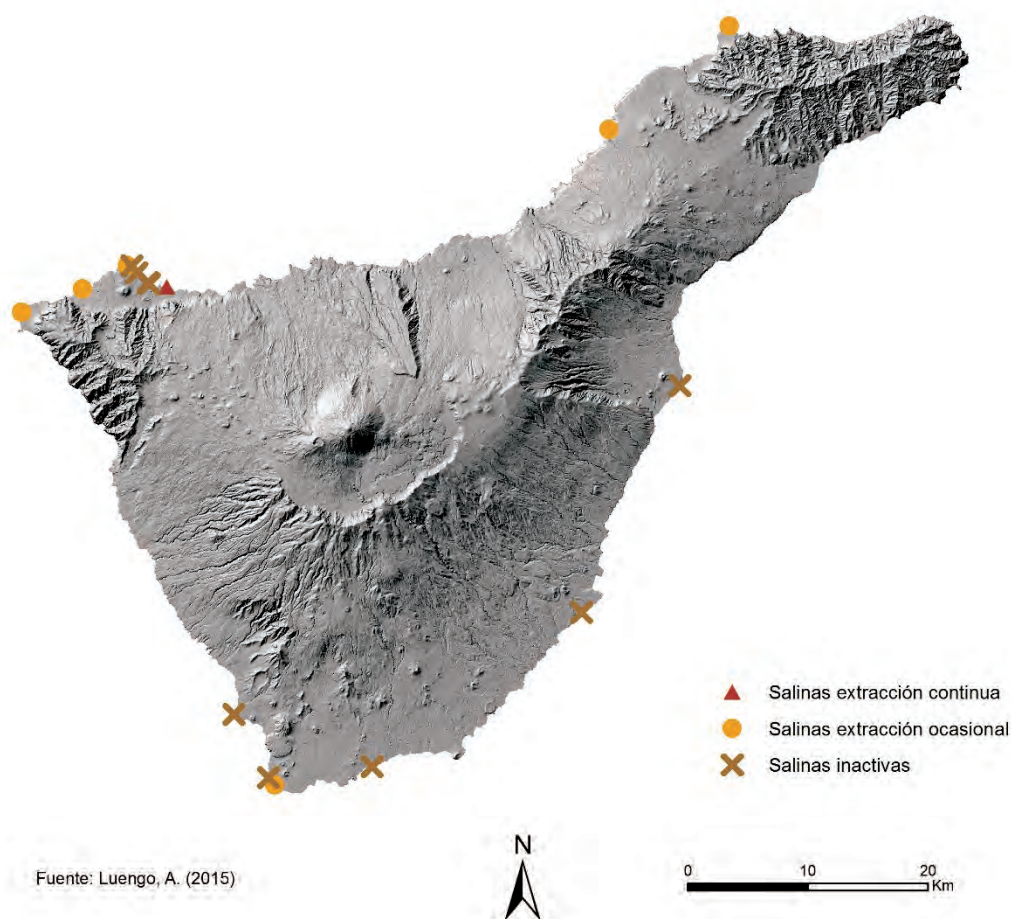
170 Mapa 22, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

171 BETHENCOURT ALFONSO, J.: *Historia del Pueblo Guanche*. Francisco Lemus editor, Santa Cruz de Tenerife, 1991.

Según argumenta Luengo A¹⁷² los primitivos pobladores de las islas recogieron, continuamente, la sal que cristalizaba en las rasas o plataformas de abrasión.

Si hablamos de salinas naturales tradicionales en la Isla, hemos plasmado en un mapa (Figura 34) su localización, para más tarde, al finalizar este capítulo, de igual manera se verifique, la vinculación que existe actualmente entre estos y otros elementos asociados con los caminos de la costa de Tenerife, línea que no se ha desarrollado todavía suficientemente.

Figura 34: Elementos patrimoniales asociados a caminos costeros (II)¹⁷³: Principales salinas tradicionales de Tenerife (2015).



172 LUENGO, A.: "Las salinas naturales de Canarias", (trabajo inédito), 2015.

173 Mapa 23, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Entre los tres tipos morfológicos generales de costa posible, cantil, rasa y playa o fondo de barranco, las posibilidades de producir sal espontánea se reducen a medida que la costa es menos accidentada.

Según Yanes Luque ¹⁷⁴, en relación a las rasas o *superficies de abrasión* el predominio de los procesos de erosión se traduce en la presencia de diversos tipos de acantilados. La existencia de superficies de abrasión responde al arrasamiento de que son objeto materiales y construcciones volcánicas.

Así mismo, según Luengo A. de los tres principios de toda salina como son la graduación, la impermeabilización y la elevación, las salinas naturales se encuentran a medio camino, siendo imprescindible la impermeabilización. En esa práctica tradicional de aprovechamiento salinero se distinguen¹⁷⁵:

- Charco natural (sobre rasa o cantil).
- Salina natural (sobre cantil).
- Salinetas (sobra rasa o cantil).
- Charco natural (sobre rasa o cantil).

La explotación se limita exclusivamente al propio charco sin graduación previa, si bien en gran parte se aprovecha para el llenado el agua más caliente de los charcos grandes próximos.

En alguna de ellas hay pequeñas obras murales para agrandar el charco realizadas con barro y piedra, ceniza, cal y piedra o posteriormente con mortero de cemento.

Es una explotación de carácter familiar, cuyo excedente se trueca por productos agrícolas.

El ejemplo de mayor relevancia y que aún se mantiene activo en Canarias, es el ejemplo de las pequeñas explotaciones familiares de la gran baja intermareal de la Caleta de Interián en Los Silos en Tenerife, conocido como “las lajas” (Fotografías 16 y 17).

Es una práctica secular, una cultura de mujeres que se transmitía entre generaciones y que se pierde en

el tiempo, con una repartición de toda la cosecha entre las participantes realizada por la mujer mayor o más justa, que recibe la confianza de las demás.

Fotografía 16: Salinas de Las Lajas, La Caleta de Interián (Los Silos, Tenerife).



Fotografía 17: Mujer trabajando en las salinas de Las Lajas, La Caleta de Interián (Los Silos, Tenerife).



174 YANES LUQUE, A: *Morfología litoral de las Islas Canarias*, Servicio de Publicaciones, Universidad de La Laguna, 1990, pp.: 208, ISBN 978-84-7756-195-8.

175 LUENGO, A.: *Op. Cit.*, 2015.

- **Salina natural (sobre cantil).**

Es una evolución natural del anterior sistema donde ya existe conciencia plena sobre el papel de la graduación en salina, utilizándose los charcos grandes como cocederos y los más pequeños como tajos, y cuya evolución en Canarias lo representa la *salina primitiva sobre roca*.¹⁷⁶

En Tenerife los encontramos en la Costa Norte sobre los planos que se generan en disyunción columnar basáltica sobre cantil, así las salinas de La Tablada, Pulido o El Bufadero, con cocedero-tajo; y dimensiones relativas mayores, en Buenavista del Norte.

- **Salinetas (sobra rasa o cantil).**

En este caso las salinas se construyen bien sobreponiendo obra con cocedero – tajo como puede ser el caso de las Salinetas del Malpaís de Güímar en Tenerife (Fotografía 18), realizadas con piedra y mortero de cemento o bien excavando sobre material no rocoso como puede ser el caso de las Salinetas de la Punta de la Tosca en Abades, Arico, en Tenerife, excavados en puzolana o el caso singular de las 3 salinetas de la Punta de Rasca en Arona, Tenerife, donde se excava cocedero y tajo en playa fósil, disponiendo el cocedero de desagüe para su limpieza, realizándose el riego de forma manual.

Finalmente, y en relación a los principales elementos asociados directa o indirectamente con la articulación territorial de los caminos de costa en Tenerife, como hemos podido conocer en este epígrafe, presentamos un mapa resultante de la vinculación entre caminos costeros del ámbito insular (caminos incluidos en los Espacios Naturales Costeros, así como, los cercanos a las costas, senderos según el sistema FEDME y los senderos azules), las salinas naturales tradicionales y los faros de Tenerife.

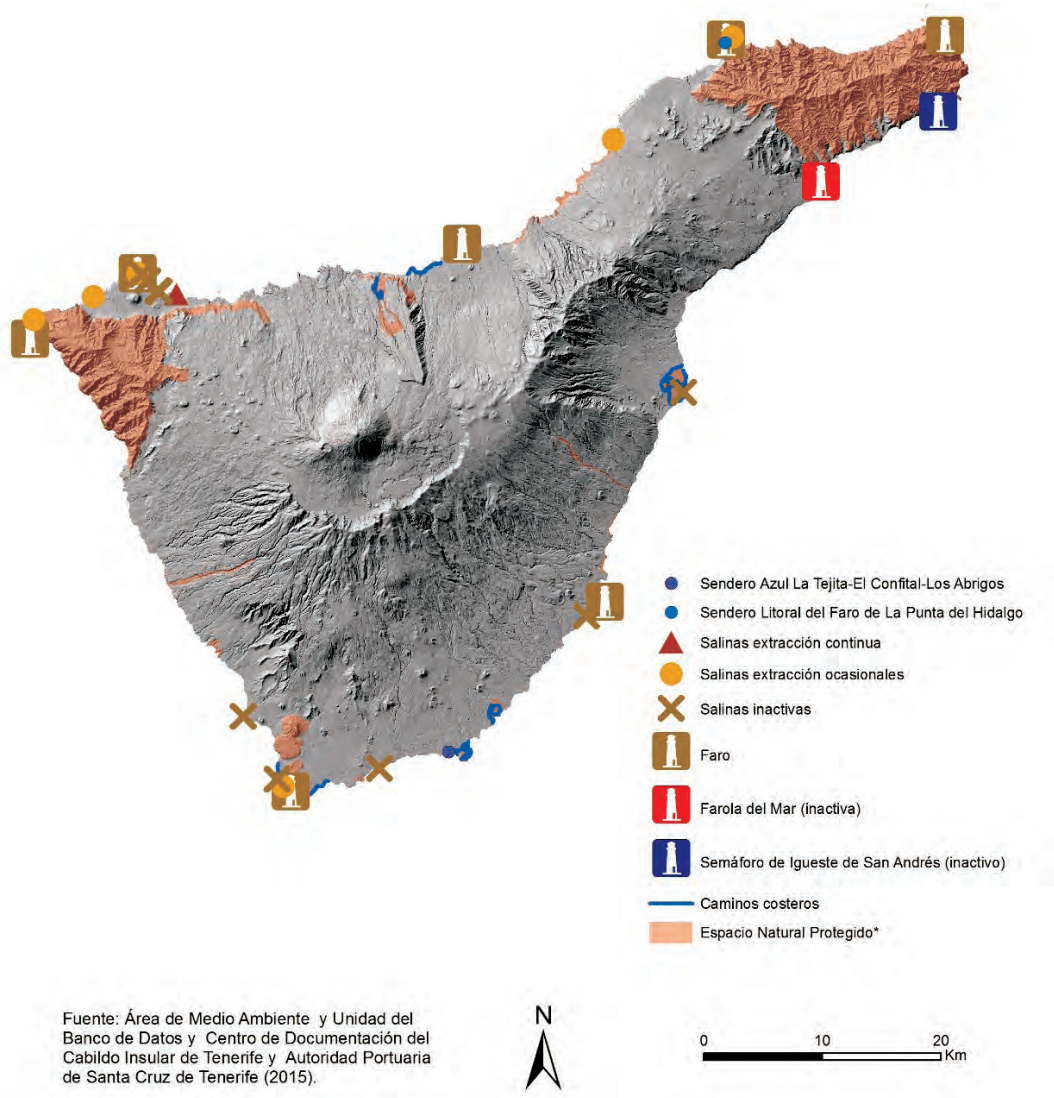
De esta manera, se puede verificar visualmente que la articulación territorial entre estas tres variables: caminos y senderos de costa, salinas y faros, así como los Espacios Naturales Protegidos costeros del ámbito de estudio, están geográficamente interconectados; pero hasta la fecha no existe una estrategia que implemente un conjunto de acciones que revaloricen cada uno de estos elementos para la recuperación y protección de todos ellos (Figura 35).

Fotografía 18: Salinetas del Malpaís de Güímar (Güímar, Tenerife).



176 LUENGO, A.: *Op. Cit.*, 2015.

Figura 35: Caminos costeros de Tenerife, E.N.P. costeros y principales elementos asociados.¹⁷⁷



177 Mapa 24, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Capítulo 4

La recuperación de la red caminera de Tenerife

4.1 Repercusiones socioeconómicas y territoriales del patrimonio caminero como factor de desarrollo en Tenerife

El senderismo es, en los últimos años, una actividad que adquiere cada vez mayor relevancia en la Isla, no solo por el incremento de personas que lo practican, sino porque cada vez son más los turistas que viajan a Tenerife motivados por este deporte.

Para el segmento que realiza senderismo este es el cuarto motivo más mencionado, después de los aspectos del clima, la naturaleza y el paisaje o el sol; lo que pone de manifiesto su importancia para el destino a la hora de diversificar la oferta.

Desde el punto de vista estratégico, y en relación a las repercusiones de diferente índole de la recuperación del patrimonio caminero como factor de desarrollo, es importante destacar el papel que el turismo sostenible suponen relación a una clasificación de los atractivos turísticos y, por tanto, del patrimonio turístico de un territorio. En este sentido (Tabla 22) y según la OMT, deben de establecerse criterios, indicadores y clasificaciones que compongan el patrimonio de un país.

Tabla 22: Componentes del patrimonio turístico de un país.

Clasificación de los Atractivos Turísticos (Categoría)	Tipo
1. Sitios Turísticos	1.1 Montañas, 1.2 Planicies, 1.3 Costas, 1.4 Lagos, lagunas y esteros, 1.5 Ríos y arroyos, 1.6 Caídas de agua, 1.7 Grutas y cavernas, 1.8 Lugares de observación de flora y fauna, 1.9 Lugares de caza y pesca, 1.10 Caminos pintorescos, 1.11 Termas y 1.12 Parques nacionales y reservas de flora y fauna
2. Museos y Manifestaciones Culturales – Históricas	2.1 Museos, 2.2, Obras de arte y técnicas, 2.3 Lugares históricos y 2.4 Ruinas y sitios arqueológicos.
3. Folklore	3.1 Manifestaciones religiosas y creencias populares, 3.2 Ferias y mercados, 3.3 Música y danzas, 3.4 Artesanía y artes populares, 3.5 Comidas y bebidas típicas, 3.6 Grupos étnicos y 3.7 Arquitectura popular y espontánea.
4. Realizaciones Técnicas, Científicas o Artísticas Contemporáneas	4.1 Explotaciones mineras, 4.2 Explotaciones agropecuarias, 4.3 Explotaciones industriales, 4.4 Obras de arte y técnica y 4.5 Centros científicos y técnicos.
5. Acontecimientos Programados	5.1 Artísticos, 5.2 Deportivos, 5.3 Ferias y exposiciones, 5.4 Concursos, 5.5 Fiestas religiosas y profanas y 5.7 Otros.
2. a) Clasificación de los Elementos de la Planta Turística (equipamiento técnico)	Tipo
1. Alojamiento	1.1 Hoteles, 1.2 Moteles, 1.3 Hosterías y posadas, 1.4 Pensiones, 1.5 Aparthoteles, 1.6 Condominios (unidades o conjuntos), 1.7 Casas (unidades o barrios), 1.8 Cabañas, 1.9 albergues, 1.10 Trailers parks, 1.11 Campings y 1.12 Camas en casas de familia
2. Alimentación	2.1 Restaurantes, 2.2 Cafeterías, 2.3 Quioscos y 2.4 Comedores típicos (palapas, taquerías, parrillas, tascas, guachinches, etc.)
3. Esparcimiento	3.1 Night clubs, 3.2 Discotecas, 3.3 Bares, 3.4 Casinos y otros juegos de azar, 3.5 Cines y teatros, 3.6 Otros espectáculos públicos (toros, rodeos), 3.7 Clubes deportivos y 3.8 Parques temáticos.
4. Otros servicios	4.1 Agencias de Viajes, 4.2 Información, 4.3 Guías, 4.4 Comercio, 4.5 Cambios de moneda, 4.6 Dotación para congresos y convenciones, 4.7 Transportes turísticos, 4.8 Primeros auxilios, 4.9 Guarderías y 4.10 Estacionamientos.

Clasificación de los Atractivos Turísticos (Categoría)	Tipo
2. b) Clasificación de los Elementos de la Planta turística (instalaciones)	Tipo
1. De agua y playa	1.1 Marinas, 1.2 Espigones, 1.3 Muelles, 1.4 Palapas o ramadas, 1.5 Carpas o tiendas, 1.6 Sombrillas, 1.7 Reposeras y 1.8 Observación submarina
2. De Montañas	2.1 Miradores, 2.2 Circuitos de Sendero, 1.3 Refugios, 1.4 Funiculares, 1.5 Teleféricos, 1.6 Ski Lift y 1.7 Poma litt.
3. Generales	3.1 Piscinas, 3.2 Vestuarios, 3.3 Juegos infantiles, 3.4 Golf, 3.5 Tenis, 3.6 Otros deportes y 3.7 Pasarelas, puentes.
3) Clasificación de la Infraestructura	Tipo (subtipo)
3.1 Transporte	1.1 Terrestre (1.1.1 Red de carreteras – servicios para el automotor, servicios para el turista, señalización, servicios de transportes, terminales de autobuses – 1.1.2 Red ferroviaria – terminales ferroviarias – y 1.1.3 Red de calles); 1.2 Aéreo (1.2.1 Servicios aéreos y 1.2.2 Terminales) y 1.3 Acuático (1.3.1 Marítimo – servicio de transporte, terminales -, 1.3.2 Fluvial y lacustre – Servicios de transporte y terminales -)
3.2 Comunicaciones	2.1 Postales, 2.2 Telegráficas, 2.3 Télex y 2.4 Telefónicas
3.3 Sanidad	3.1 Red de aguas, 3.2 Red de desagües (aguas negras, pluvial), 3.3 Recolección de basura y 3.4 salud (primeros auxilios y hospitalización)
3.4 Energía	4.1 Red eléctrica (alumbrado público y servicios domiciliarios) y 4.2 Combustible (gasolina, gas).
4) Superestructura	Comprende todos los organismos especializados, tanto públicos como de la actividad privada, encargados de optimizar y modificar, cuando fuere necesario, el funcionamiento de cada una de las partes que integran el sistema así como armonizar sus relaciones para facilitar la producción y venta de los múltiples y dispares servicios que componen el patrimonio turístico.

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la OMT.¹⁷⁸

Si hablamos de los beneficios y de los principales beneficiarios y de su relación con el patrimonio caminero, es importante destacar algunas aportaciones del senderismo al desarrollo rural, según el V Seminario de Espacios Naturales Protegidos y Deportes de Montaña:¹⁷⁹

178 <http://www2.unwto.org/es/content/datos-0>

179 V Seminario de Espacios Naturales Protegidos y Deportes de Montaña (2009). Recuperado de: <http://www.fedme.es/index.php?mmod=staticContent&IDf=246>

- Este tipo de iniciativas recupera el patrimonio caminero y los elementos asociados, coadyuvando a mejorar el entorno creando sinergias.
- Crea una nueva oferta para el desarrollo local y estimula la actividad turística impulsando una oferta más allá de la estacionalidad y fomentando la producción local.
- Establece una distribución de los movimientos turísticos en el marco de una estrategia territorial.
- Dicha actividad es respetuosa con el medio ambiente y la cultura local si se coordina entre los principales actores económicos y sociales.

Los beneficiarios serán, en primer lugar, los senderistas que emprendan una visita para recorrer áreas, en general, de alto interés natural y paisajístico, luego la población residente y en general, todas las personas que pudieran aprovechar la recuperación y mejora de las redes camineras, que en su mayoría serán senderos señalizados.

Dada la existencia de servicios en las poblaciones próximas los senderos no necesitan por lo general de intervenciones de gran magnitud, sino ligeras acciones de acondicionamiento del trazado y de señalización (Tabla 23).

La introducción de equipamientos o atractivos relativos a las redes camineras que vayan más allá de la implementación de los valores naturales debe reconsiderarse; se deben realizar diagnósticos, dependiendo del ámbito, por cuanto pueden suponer un reclamo para cierto tipo de turismo masivo que represente un peligro para su conservación.

Tabla 23: Modelo de actuaciones frecuentes relacionadas con la recuperación del patrimonio caminero (a la derecha).

<ul style="list-style-type: none"> • Reconstrucción de muros o paredes derruidos y que sirven para delimitar el recorrido.
<ul style="list-style-type: none"> • Retirada de piedras, basuras y vegetación invasora y/o exótica a lo largo del recorrido.
<ul style="list-style-type: none"> • Corrección de escorrentías en aquellos puntos en que sea preciso.
<ul style="list-style-type: none"> • Colocación de paneles informativos estáticos al inicio y final de cada sendero, donde se destaque la historia, flora, fauna, lugares y edificaciones de interés, planos de fácil interpretación con leyenda y simbología que reflejen los tramos que comprende el sendero, así como, información sobre longitud, rumbos, duración estimada, tipo de firme, dificultad, pendiente media, etc.
<ul style="list-style-type: none"> • Señalización a lo largo del recorrido (puede adoptarse la homogenización según la normativa de la E.R.A.), donde se manifieste lo menos impactante posible la dirección correcta, desvíos y variantes.
<ul style="list-style-type: none"> • Se contemplarán otras intervenciones en el entorno del sendero con la finalidad primordial de la recuperación genérica de sus condiciones ambientales y paisajísticas, la contención de la degradación producida por la escorrentía (en su caso) y la mejora de las condiciones de acceso a las explotaciones agrícolas, etc.

Fuente: elaboración propia a partir de la OMT

La génesis y desarrollo de la oferta relacionada con la restauración y el alojamiento en un gran número de comarcas rurales españolas se vincula, en gran medida, a la aplicación a partir de 1991 de políticas comunitarias de desarrollo rural (LEADER¹⁸⁰, PRODER e INTERREG).

Un buen ejemplo, en el cambio de tendencia de los últimos años en la recuperación del patrimonio caminero en Canarias, en general, y en Tenerife, en particular, es el denominado Programa de Desarrollo Rural (PDR) de Canarias para la etapa 2007-2013.

Este programa respondía a las disposiciones del Reglamento (CE) nº 1698/2005 de 20 de septiembre de 2005¹⁸¹, relativo a la ayuda al desarrollo rural a través del Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (en adelante FEADER).

El objetivo principal del FEADER se centró en la promoción de un desarrollo rural sostenible en toda la Comunidad como complemento de las políticas de apoyo al mercado y a los ingresos aplicadas en el marco de la política agrícola común, la política de cohesión y la política pesquera común.

En este sentido, la ayuda al desarrollo rural a través del FEADER (Tabla 24) debe contribuir a la consecución de los siguientes objetivos:

- Aumentar la competitividad de la agricultura y la silvicultura mediante la ayuda a la reestructuración, el desarrollo y la innovación.
- Mejorar el medio ambiente y el medio rural mediante la gestión de tierras.
- Mejorar la calidad de vida en las zonas rurales y fomentar la diversificación de la actividad económica.

Con el fin de completar el contenido estratégico de la política de desarrollo rural, a propuesta de la Comisión, el Consejo ha adoptado las Directrices Estratégicas Comunitarias de desarrollo rural para

el periodo 2007-2013 (Decisión del Consejo de 20 de febrero de 2006).

Tabla 24: Aspectos básicos de las Directrices Estratégicas Comunitarias para el Desarrollo Rural.

1. Mejorar la competitividad agraria.
2. Mejorar el medio ambiente y el entorno rural.
3. Mejorar la calidad de vida en las zonas rurales y diversificar la economía rural.
4. Desarrollar la capacidad local de creación de empleo y diversificación.
5. Garantizar la coherencia de la Programación.
6. Complementariedad entre instrumentos comunitarios.

Fuente: Elaboración propia a partir de Programa de Desarrollo Rural de Canarias FEADER 2007-2013.¹⁸²

Sobre la base de las Directrices Estratégicas Comunitarias, el estado ha elaborado el Plan Estratégico Nacional, así como, el Marco Nacional de Desarrollo Rural¹⁸³. Ambos garantizan la coherencia entre las prioridades comunitarias, nacionales y regionales, y entre las diferentes Comunidades Autónomas españolas.

¹⁸⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=uriserv:l60032>.

¹⁸¹ REGLAMENTO (CE) nº 1698/2005 de 20 de septiembre de 2005.

¹⁸² <http://www.pdrcanarias.org/>

¹⁸³ http://www.fega.es/PwfGcp/es/accesos_directos/consulta_de_beneficiarios_de_ayudas_de_la_pac/consulta_de_beneficiarios_2015_presenta.jsp

En el caso de España, los Programas de Desarrollo Rural, son de carácter regional (uno por Comunidad Autónoma) siendo uno de ellos el PDR de Canarias.

La actividad agraria sigue siendo la principal usuaria de las superficies rurales y el factor determinante de la calidad de los paisajes y del medio ambiente. Esta importancia no ha hecho sino aumentar con la ampliación de la Unión Europea.

Sin los dos pilares de la PAC (políticas de mercado y desarrollo rural) muchas zonas rurales de la UE habrían de afrontar importantes problemas económicos, sociales y medioambientales.

Las Directrices Estratégicas de desarrollo rural aprobadas por el Consejo señalan que el nuevo periodo de programación es una oportunidad única para orientar la ayuda del nuevo FEADER hacia el crecimiento, la creación de empleo y el desarrollo sostenible.

Por ello, se aconseja priorizar los recursos en las acciones que hagan del territorio beneficiario un lugar más atractivo para invertir y trabajar y en donde el desarrollo territorial se vislumbre de manera efectiva.

Tabla 25: Ámbitos y ejes vertebradores de la política de desarrollo rural (2007-2013).

Ámbitos de la nueva política de desarrollo rural:

1. La economía agroalimentaria.
2. El medio ambiente.
3. La economía y la población rural, en sentido amplio.

Ejes vertebradores de los programas de desarrollo rural:

Eje 1: Aumento de la competitividad del sector agrícola y forestal.
Eje 2: Mejora del medio ambiente y del entorno rural.
Eje 3: Calidad de vida en las zonas rurales y diversificación de la economía rural.
Eje 4: Leader.

Fuente: elaboración propia a partir del Programa de Desarrollo Rural de Canarias.

En el período de programación 2009-2014 se confirmó la oportunidad para orientar la ayuda del nuevo FEADER hacia el crecimiento, la creación de empleo y el desarrollo sostenible.

En el caso de la isla de Tenerife, (Tabla 26) los Fondos LEADER, en los últimos cinco años, han tenido una relación directa con la recuperación de la red caminera.

Tabla 26: Inversiones de fondos europeos (Fondos LEADER) en relación a inversiones en proyectos de senderos en Tenerife (período 2009-2014).

Promotor	ID. Proyecto	Nº Expediente	Justificado*	Subvención*
Ayuntamiento de Guía de Isora	1	43.130.776	14.658,16	9.088,06
Asociación Centro para el Desarrollo Local Chasna-Isora	2	43.130.761	10.890,77	7.187,91
Ayuntamiento de Güímar	3	43.130.856	6.896,74	4.138,03
Fundación Canaria Santa Cruz Sostenible	4	43.230.810	10.058,40	6.035,04
Ayuntamiento de Granadilla de Abona	5	43.130.078	25.152,88	10.061,15
Cabildo Insular de Tenerife	6	43.230.086	54.756,99	24.640,65
Asociación Centro para el Desarrollo Local Chasna-Isora	7	43.230.405	16.637,25	6.654,90
Cabildo Insular de Tenerife	8	43.230.523	57.760,51	34.078,70
Ayuntamiento de Santiago del Teide	9	43.130.740	8.914,38	5.348,63
Ayuntamiento de Candelaria	10	43.130.639	6.251,72	3.751,03

*Cantidades expresadas en (euros)

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de AIDER Tenerife.

ID. Proyecto

1. Señalización de la red de senderos del municipio de Guía de Isora.
2. Diseño conceptual, gráfico y producción de una app sobre los caminos tradicionales y Senderos homologados de Chasna-Isora.
3. Ruta de medianías. Güímar en QR.
4. Actuaciones para la promoción del Camino de Abicore, en el Parque Rural de Anaga.
5. Itinerarios interpretativos autoguiados.
6. Acondicionamiento y señalización de senderos e itinerario interpretativo en el Parque Rural de Tenorio.
7. Informatización y georreferenciación de los principales caminos de la Comarca Chasna-Isora.

8. Divulgación, promoción y señalización recursos naturales de parques rurales de la isla, y en los ENP en incendio 2012.
9. Ruta de los volcanes. Historias.
10. Edición de material de Promoción de la Red de Senderos.

Desde el Cabildo Insular de Tenerife, se han dispuesto en los últimos años partidas presupuestarias que se dirigen a la recuperación, señalización, conservación y ejecución de actuaciones para la red caminera insular. En relación a ello, hemos incluido en este epígrafe dos tablas que resumen por un lado, el precio del mantenimiento de los senderos que gestiona la Administración Insular y por las inversiones para la implantación paulatina de una red básica que articule la ya existente (Tablas 27 y 28).

Tabla 27: Ejemplo de precio de mantenimiento de senderos.

Obras de implantación	
Precio de ejecución material:	20.663 / Km.
Mantenimiento con obras de reposición:	2.854 / Km cada 5 años
Mantenimiento sin obras de reposición:	767 / Km/año

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife (2015).

Tabla 28: Inversiones en proyectos para la implantación de la Red Básica de Senderos de Tenerife.

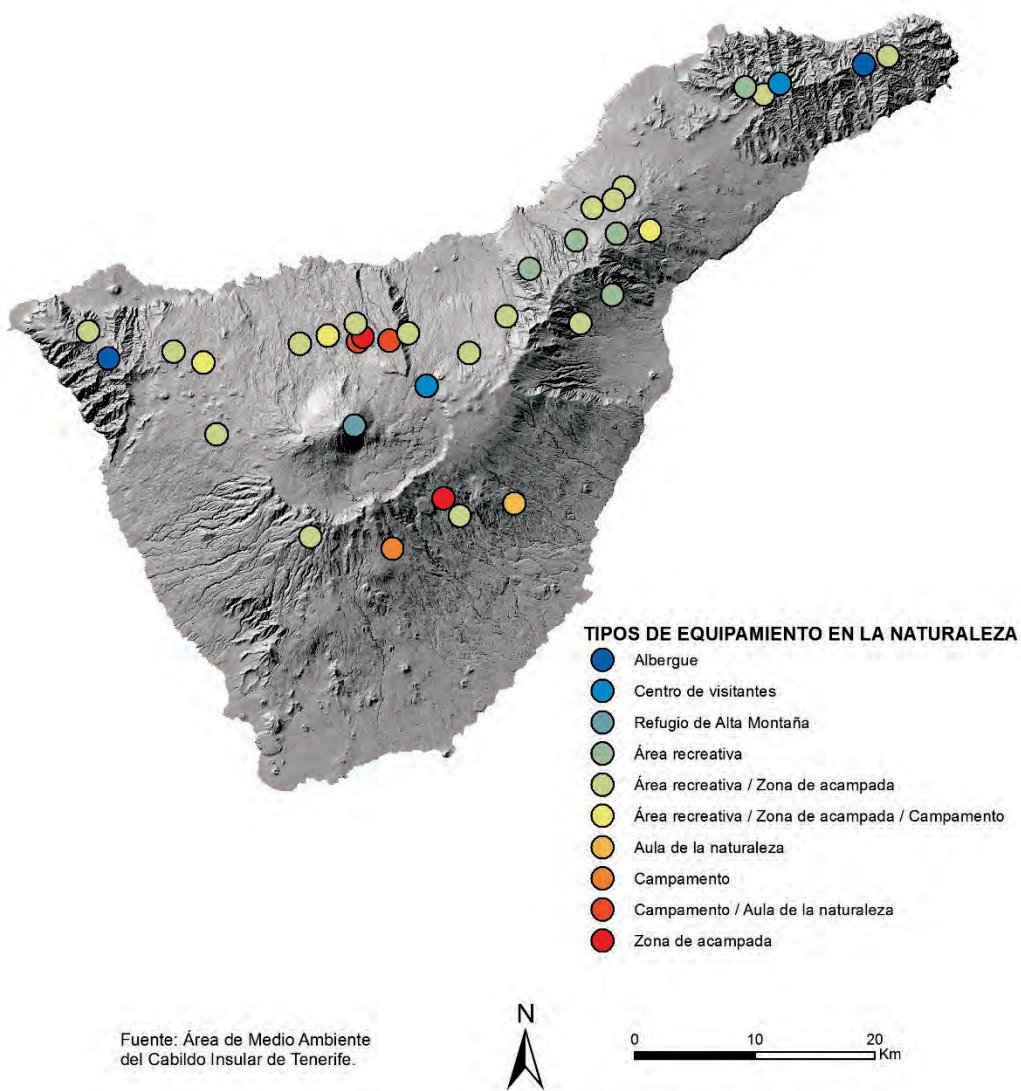
		IMPLANTACIÓN*			MANTENIMIENTO RED COMPLETA*	
					Anual	Cada 5 años
		Redac. proyectos	Presup. ejecución por contrata y Dirección obra	Total	Mantenim. sin reposición	Mantenimiento con reposición (Redacción proyectos y ejecución)
RED BÁSICA DE SENDEROS ISLA DE TENERIFE	GR 131	39.880	1.062.394	1.102.274	97.486	501.333
	GR 133	194.749	5.188.114	5.382.863	196.736	1.011.739
	Sendero litoral (perímetro isla)	333.707	8.889.977	9.223.684	247.741	1.274.041
	Enlace Teno	9.918	264.222	274.140	37.200	191.303
	Enlace Anaga	7.749	206.424	214.173	21.629	111.232
*Cantidades expresadas en (euros)		586.003	15.611.131	16.197.134	600.791	3.089.649

Fuente: Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife (2015).

Por otro lado, si analizamos la oferta de las principales actividades de turismo en la naturaleza (Figuras 36 y 37) en Tenerife, y las relacionamos con los equipamientos en la naturaleza y la red de senderos según el sistema FEDME, podemos constatar que no existe *grosso modo* una vinculación directa¹⁸⁴ ni articulación entre estos.

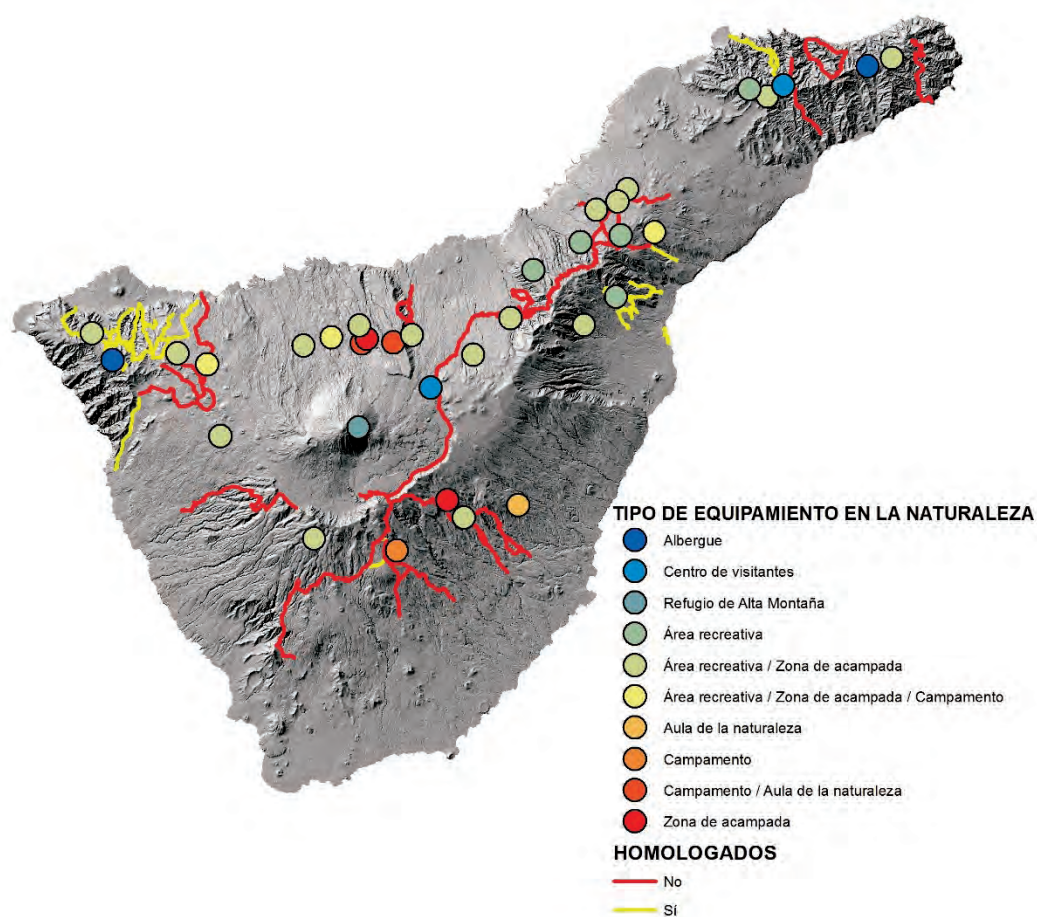
184 Mapa 25, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Figura 36: Equipamientos en la naturaleza de Tenerife (2015).¹⁸⁵

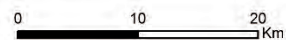


¹⁸⁵ Mapa 26, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Figura 37: Mapa comparativo entre la vinculación de equipamientos en la naturaleza y senderos homologados de Tenerife (2015).¹⁸⁶



Fuente: Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.

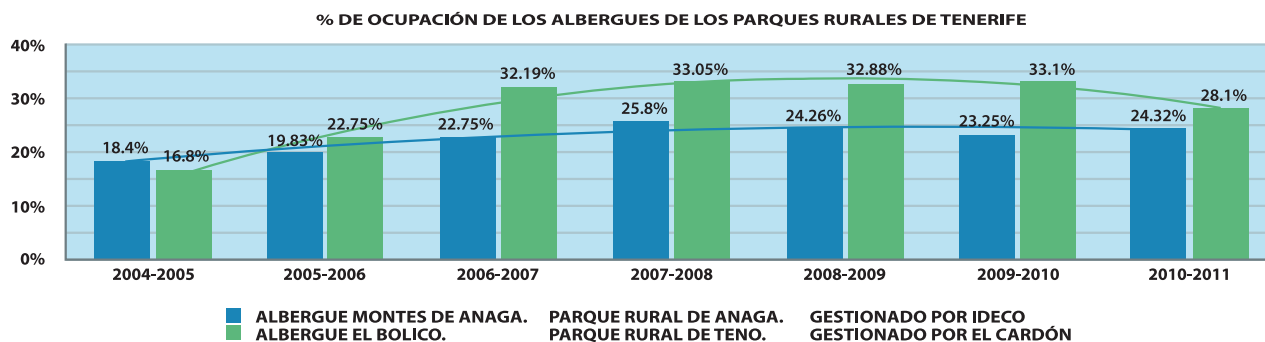


186 Mapa 27, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Desde el punto de vista de los visitantes a los equipamientos relacionados *grosso modo* con las actividades senderistas caben destacar los dos albergues que, en Tenerife, se han habilitado en espacios que no están en el área de influencia del Parque Nacional del Teide. Estos son los albergues de Bolico (en el Parque Rural de Teno) y el de Anaga (en el Parque Rural homónimo) (Tabla 29):

Tabla 29: Nivel de ocupación de los albergues de Anaga y Teno en Tenerife (2004-2011).

	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	MEDIA DEL PERIODO
ALBERGUE MONTES DE ANAGA. PARQUE RURAL DE ANAGA. IDECO	18.40%	19.83%	22.75%	25.80%	24.26%	23.25%	24.32%	22.65%
ALBERGUE EL BOLICO. PARQUE RURAL DE TENO. EL CARDÓN	16.80%	22.75%	32.19%	33.05%	32.88%	33.10%	28.10%	28.41%
MEDIA DE OCUPACIÓN ALBERGUES	17.60%	21.29%	27.47%	29.42%	28.57%	28.17%	26.21%	25.53%



Fuente: elaboración propia a partir de Monzón Peñate, F.¹⁸⁷

Como se puede observar, el Albergue de Bólico es el que ha obtenido una ocupación mayor desde su puesta en funcionamiento en el año 2004 hasta el 2011, menos el primer año.

Por otra parte, podemos destacar que el Albergue de Anaga, situado en el Parque Rural homónimo, es de gestión pública y el Albergue de Bólico, es de gestión privada; esto nos ofrece una visión integral de los dos modelos de gestión que se está implementando en estos albergues de la isla de Tenerife.

¹⁸⁷ MONZÓN PEÑATE, F. (2013): "Manual Básico de Criterios Técnicos de Mantenimiento y Conservación del Camino Viejo de Candelaria" (trabajo inédito).

4.2 *La Unidad de Caminos y Senderos Históricos de la Fundación CICOP*

Bajo el nombre Fundación Centro internacional para la Conservación del Patrimonio (en adelante CICOP),¹⁸⁸ se constituye una fundación sin ánimo de lucro que, desde la solidaridad y cooperación internacional al desarrollo, se ordena en torno a la protección, conservación, restauración, gestión, promoción y acrecentamiento del Patrimonio Cultural mueble, inmueble e intangible de los pueblos, así como al estudio, investigación, intercambio, formación y promoción de los métodos, técnicas, modos, procedimientos, materiales y protocolos empleados en la restauración, rehabilitación, gestión y consolidación del patrimonio cultural y de su puesta en uso y disfrute.

En relación con el estudio del patrimonio caminero de Tenerife y en la búsqueda de la recuperación y conservación de las redes de caminos nos detendremos en la Unidad de Caminos y Senderos históricos de la Fundación CICOP (en adelante UCASE).

La UCASE tiene como objetivos generales la conservación, protección, recuperación, difusión y documentación de la red caminera y sus elementos asociados, existente en los ámbitos territoriales donde la Fundación CICOP tiene presencia nacional e internacional, con especial incidencia en la Comunidad Autónoma de Canarias donde la Fundación tiene su sede central.

La UCASE está integrada por profesionales especializados en el estudio de las redes camineras, investigadores, historiadores, geógrafos, psicólogos, guías intérpretes y especialistas en arquitectura e ingeniería.

Por otro lado, la UCASE tiene como objetivos específicos documentar, analizar y proponer, en su caso, iniciativas, metodologías de intervención y conservación del patrimonio caminero existente.

La UCASE debe su origen de la necesidad de crear, en primer lugar, un espacio físico donde recopilar la

amplia y dispersa documentación relacionada con las redes camineras y su importancia desde el punto de vista patrimonial, histórico, de desarrollo local y como recurso paisajístico.

En segundo lugar, la UCASE, supone un novedoso instrumento dinamizador, desde el que se facilite un lugar de encuentro para todas aquellas personas interesadas y sensibilizadas con las redes camineras.

Por tanto, a través de la Fundación CICOP y de su Instituto de Conservación se entiende como una oportunidad documentar y analizar cómo las redes camineras han supuesto y siguen teniendo una implantación territorial estratégica y social en aquellos ámbitos por donde transcurren.

Desde esta Unidad, se pretende a través del Gestor de Patrimonio Cultural de la Fundación CICOP incluir un catálogo lo más exhaustivo posible de los caminos y senderos existentes en diferentes ámbitos territoriales, proporcionando datos que recojan su localización, institución a quien corresponde la titularidad, las características más destacadas, estado de utilización y de mantenimiento, actuaciones e intervenciones necesarias si las hubiera, etc.

Por último, la UCASE tuvo desde su origen una visión multidisciplinar e interdisciplinar, integradora para recoger los diferentes “caminos” y visiones en el ámbitos de los caminos tradicionales, senderos y elementos asociados, para su mejor conservación, conocimiento y difusión.

Destacar que la UCASE (Figuras 38 y 39) ha creado un modelo de ficha¹⁸⁹ sobre caminos y senderos en la que puede ser incluida la variada y extensa diversidad de tipologías que constituyen el estudio de la caminería a escala local, regional, nacional e internacional.

¹⁸⁸ <http://www.ruraltroop.com/fundacion/federacion.asp>

¹⁸⁹ <http://www.ruraltroop.com/fundacion/federacion.asp>

Figura 38: Material divulgativo de la UCASE (cara externa)

LA LAGUNA

CASA DE LOS CAPITANES

FUNDACIÓN CENTRO INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO

UNIDAD DE CAMINOS Y SENDEROS

UCASE

INFORMACIÓN GENERAL

FUNDACIÓN CENTRO INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO CICOP

Casa de los Capitanes • Calle Obispo Rey Redondo, 5
38201 San Cristóbal de La Laguna
Tel./Fax 922 601 167 • 607 368 103
E-mail: info@cicop.org • www.cicop.org

Fuente: Fundación CICOP.

Figura 39: Material divulgativo de la UCASE (cara interna).

INSTITUTO DE CONSERVACIÓN Y RESTAURACIÓN DE BIENES CULTURALES (ICON)

UNIDAD DE CAMINOS Y SENDEROS



La Unidad de Caminos y Senderos (en adelante UCASE), de la Fundación Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio (CICOP) adscrita al Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales (ICON), con sede en la Casa de los Capitanes de la ciudad de San Cristóbal de La Laguna, tiene como objetivos generales la conservación, protección, recuperación, difusión y documentación de la red caminera y sus elementos asociados, existente en los ámbitos territoriales donde la Fundación CICOP tiene presencia con especial incidencia en la Comunidad Autónoma de Canarias donde la Fundación tiene su sede central..

La UCASE está integrada por profesionales especializados en el estudio de las redes camineras, investigadores, historiadores, geógrafos, especialistas en arquitectura e ingeniería.

Así mismo, la UCASE tiene como objetivos específicos documentar, analizar y proponer, en su caso, iniciativas, metodologías de intervención y conservación del patrimonio caminero existente. Esta fase, se complementa con investigación de bibliográfica, de fuentes documentales, información oral y trabajo de campo, todo ello en colaboración con otras áreas y unidades pertenecientes al Instituto ICON de la Fundación CICOP.

La UCASE surge de la necesidad de crear, en primer lugar, un espacio físico donde recopilar la amplia y dispersa documentación relacionada con las redes camineras y su importancia desde el punto de vista patrimonial,

histórico, de desarrollo local, como recurso paisajístico, entre otros. En segundo lugar, la UCASE, supone un novedoso instrumento dinamizador, desde donde facilitar un lugar de encuentro para todas aquellas personas interesadas y sensibilizadas con las redes camineras.

Por tanto, a través de la Fundación CICOP y de su Instituto de Conservación entendemos como una oportunidad documentar y analizar cómo las redes camineras han supuesto y siguen teniendo una implantación territorial estratégica y social en aquellos ámbitos por donde transcurren.

Desde esta Unidad, se pretende a través del Gestor de Patrimonio Cultural de la Fundación CICOP incluir un catálogo lo más exhaustivo posible de los caminos y senderos existentes en Canarias, proporcionando datos que recojan su localización, institución a quien corresponde la titularidad, las características más destacadas, estado de utilización y de mantenimiento, actuaciones e intervenciones necesarias si las hubiera, etc.

Por último, la UCASE nace con una visión multidisciplinar e interdisciplinar, integradora y que recoja los diferentes "caminos" y visiones en el ámbitos de los caminos tradicionales, senderos y elementos asociados, para su mejor conservación, conocimiento y difusión.

La UCASE surge de la necesidad de crear, en primer lugar, un espacio físico donde recopilar la amplia y dispersa documentación relacionada con las redes camineras y su importancia desde el punto de vista patrimonial,



Miembros Colaboradores

Pueden adherirse a esta UCASE cualquier persona interesada en el tema o que desee aportar datos relacionados con los caminos y senderos de interés cultural. Se crearán grupos de trabajo para establecer acciones que conduzcan a desarrollar los objetivos propuestos. Para ello pueden conectar con la Fundación a través de los datos que figuran en la Información General de la contraportada.

Fundación Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio (CICOP, España), Casa de los Capitanes, C/Obispo Rey Redondo 5, 38201 La Laguna
Tel y Fax +34 922 903167 - 607368103
Email: info@cicop.org, www.cicop.org, inscrita con el Nº 952 en el Registro de Fundaciones del Ministerio de Cultura, por Orden Ministerial 27/10/2010, BDE de 22 de noviembre

FUNDACIÓN CENTRO INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO

Fuente: Fundación CICOP.

4.3 Recuperación de oficios tradicionales relacionados con las redes camineras de Tenerife: la figura del peón caminero

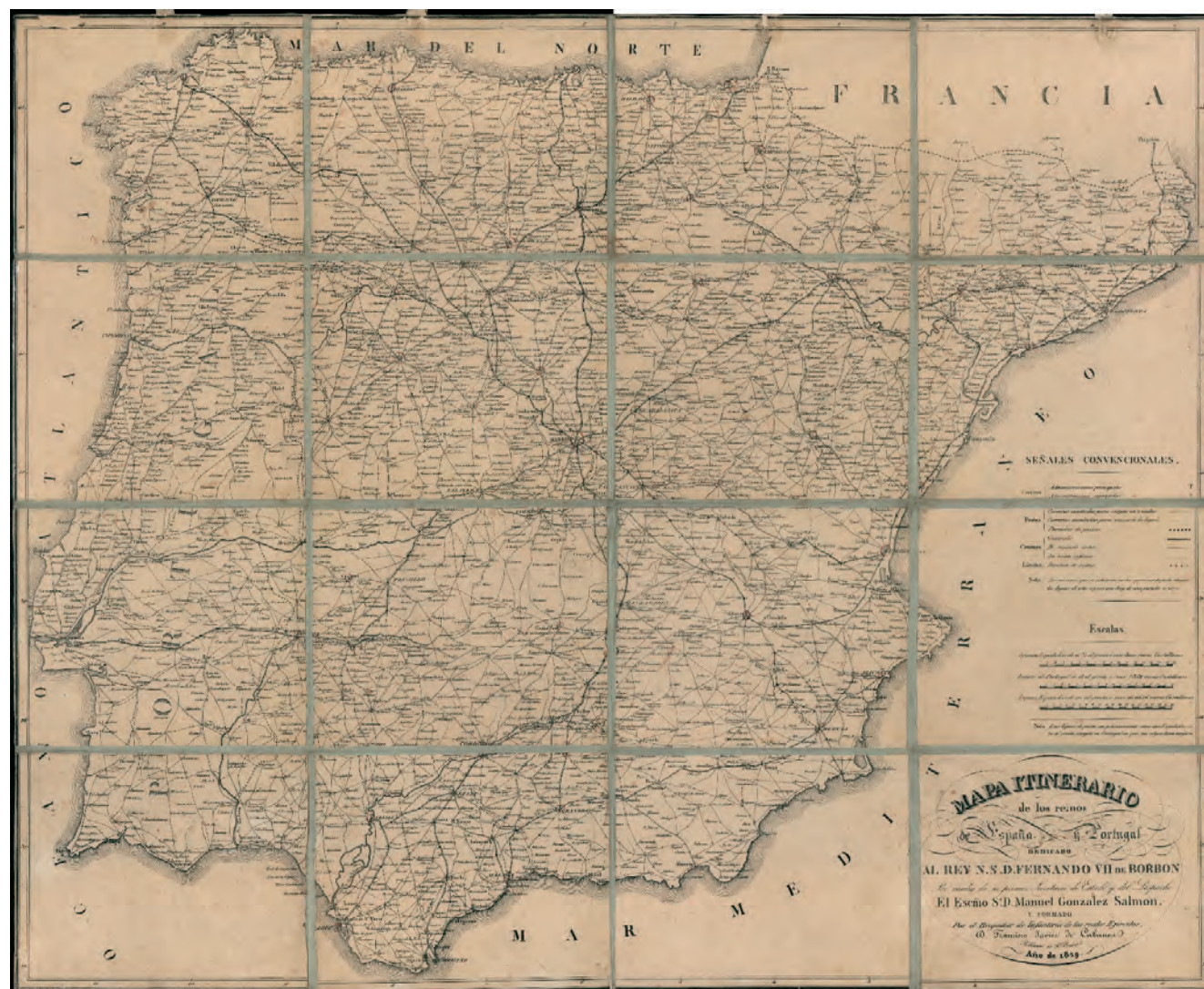
Como es sabido, desde la Antigüedad, teniendo como ejemplo las vías consulares, siempre han existido redes de comunicación entre villas, pueblos, puertos y ciudades. Las más usuales eran las veredas, los caminos de herradura y los caminos carreteros.

En este sentido, en España los más importantes eran los caminos reales que soportaban gran tránsito diario (viajeros, comerciantes, arrieros, carros,...), (Figura 40).

El peón caminero fue el encargado de cuidar *a pie de camino* el estado de la vía en cada legua (unidad de distancia equivalente a unos cinco kilómetros y medio). Fue en el siglo XVIII, durante el reinado de Fernando VI, cuando se creó en 1759¹⁹⁰ la figura del peón caminero. Eran estos los peones especializados para la conservación continua e inmediata de los caminos que se hallaban establecidos en ellos. Disponían de una dotación diaria, además de la casa-habitación que tenían al efecto; en los caminos nuevos, se situaba mitad de la legua que les estaba asignada.

¹⁹⁰ DE CABANES, F. J.: “Guía general de correos, postas y caminos del reino de España” (en línea), Imprenta de Miguel de Burgos, Madrid, 1830, p. 561.

Figura 40: Mapa itinerario de los reinos de España y Portugal (1829) dedicado al Rey Fernando VII.



Fuente: Sección de Cartografía y Artes Gráficas, Real Academia de Historia.

Según la instrucción oficial los peones camineros tenían algunas funciones como por ejemplo:¹⁹¹

- “Igualar las rodadas que hiciere el carruaje en el camino, allanándolas con azadón o rastro macizando antes las que fuesen profundas con piedra, guijo o material más sólido (...).

191 DE CABANES, F. J.: *Guía general de correos, postas y caminos del reino de España (en línea)*, Imprenta de Miguel de Burgos, Madrid, 1830, p. 561. Recuperado de: https://books.google.es/books/about/Guia_general_de_correos_postas_y_caminos.html?hl=es&id=42Q0KK7DDZEC

- Si sobre el camino hubiese rodando piedras movedizas demasiado gordas, sacarlas de él y recogiendo también todas las que se encuentren a las orillas hacer montones a trechos sobre los paseos para hacer uso de ellas en el tiempo más oportuno y cuando llueva (...)."

Durante el tiempo que estaba como peón caminero, este disfrutaba de una serie de exenciones que se pueden resumir en:

Pagar en alojamientos, hospedajes, entre otros.

De pagos de tributos (trigo, otros,...) al estado.

De los cargos de cobradores de padrones, puentes, entre otros.

De enviar a la guerra ningún soldado y de salir a trabajos en el tiempo que obtuviesen dichos encargos.

Solo debían pagar de manera justa por ellos mismos y por sus familias.

También debían hospedarse en las casas de alquiler que necesitasen para sí, intentando estar en la mayor proximidad al camino.

Finalmente, estaban exentos y dependían únicamente en causas civiles y penales de un funcionario de estado (denominado juez conservador) de la parte del camino, excepto en los casos que no tuvieran relación con su oficio.

En el marco de la recuperación de oficios tradicionales relacionados con las redes camineras de Tenerife una iniciativa pionera es la figura del peón caminero (ver fotografías 19 y 20)

El municipio de Granadilla de Abona, como consecuencia de un trabajo vinculado con la revalorización y conservación de la red municipal de caminos y senderos, aprobó en enero de 2015 una moción en relación a "la adopción de compromiso de mantenimiento de la red de los senderos homologados en el municipio de Granadilla de Abona".¹⁹²

La citada moción justifica el rescate de este oficio ya que a raíz de la creación de esta nueva red de senderos, el área de Medio Ambiente y Patrimonio Histórico ha rescatado la figura del peón caminero, que tiene por objeto el mantenimiento de la actual red de senderos y caminos tradicionales de las cumbres del Municipio.

Una de las tareas encomendadas será la de eliminar la flora invasora y de recuperar, en la medida de lo posible, el empedrado tradicional como medida de preservación de su trazado y categoría primigenia.

Cabe recordar que el peón caminero desempeñó en el pasado un importante papel en el desarrollo de los pueblos ya que, gracias a ellos, se pudieron crear y habilitar caminos y veredas que facilitaban las comunicaciones y el intercambio y el trueque de productos. Mediante el trabajo de estas personas, se construían la caja del camino y sus paredes y se señalizaban los posibles peligros o accesos a las fincas.

¹⁹² AYUNTAMIENTO DE GRANADILLA DE ABONA (2015), "Moción-tipo homologación senderos y figura peón caminero".

Fotografías 19 y 20: Peones camineros en plena actividad. Altos de Granadilla (2015).



Figura 41: Proceso anterior y posterior a las actuaciones de los peones camineros¹⁹³ Altos de Granadilla (2015).



193 Para mayor información consultar: LEY de 8 de enero de 1845, de Organización y Atribuciones de los Ayuntamientos: Recuperado de: <http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?control=CCPB000115431-1>

4.4 Análisis de la oferta, demanda y comercialización de las actividades relacionadas con el senderismo en Tenerife

El senderismo que contemplamos en este epígrafe es aquel que utiliza los servicios a través de empresas o particulares que ofrezcan la actividad a cambio de una contraprestación económica.

En este sentido, la oferta¹⁹⁴ vendría relacionada con la cantidad y calidad de los senderos existentes, así como de la información que se puede obtener por medio de topoguías, mapas, enlaces web, etc.

En este sentido podemos destacar que en el ámbito de estudio, tal como se ha comentado en epígrafes anteriores, nos encontramos con una gran cantidad de senderos según el sistema FEDME, que transitan por parajes que suponen atractivos turísticos de primer nivel.

Sin embargo, no se ha concluido el proceso de homologación de los senderos, lo que repercute en un mal servicio al usuario y una insuficiente calidad ya que, entre otros aspectos, la información de los senderos no está totalmente disponible (Figuras 42 y 43).

Figura 42: Senderos homologados (y variantes) según sistema FEDME en Tenerife (2015).¹⁹⁵

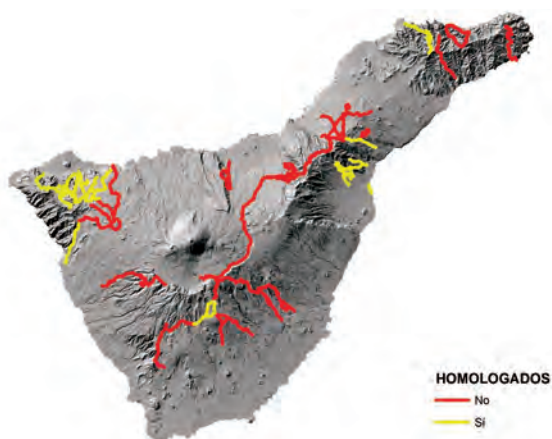
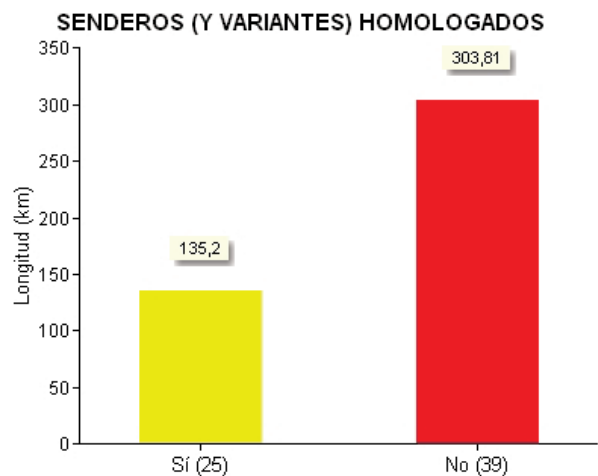


Figura 43: Senderos homologados (y variantes) según sistema FEDME en Tenerife (2015).



Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.

De acuerdo al mapa anterior¹⁹⁶ del total de senderos señalizados de Tenerife en septiembre 2015, según el Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife, solo 25 estaban homologados, que representaban alrededor de 125 km. de un total de unos 425 km. en toda la isla de Tenerife.

Si bien es cierto que se han realizado esfuerzos desde distintas administraciones locales, éstos no se han unificado y solo existen en la actualidad algunas guías y material informativo de los senderos de mayor demanda.

La oferta existente para la práctica del senderismo se sustenta en una red de senderos, que va teniendo cierta importancia, y en la disponibilidad de material informativo sobre los senderos más importantes, elaborado por algunos ayuntamientos u otras entidades distribuidoras, sobre todo, en las oficinas de información turística.

En cuanto al senderismo guiado, tal como se ha comentado, necesita de la presencia de una

¹⁹⁴ Datos e información facilitados por Turismo Tenerife 2015: <http://www.webtenerife.com/>

¹⁹⁵ Ver mapa 12 en detalle, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

¹⁹⁶ Mapa desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

empresa o persona física que se dedique a realizar esta actividad.

Tras el análisis de la oferta, y según datos de Turismo Tenerife, en el año 2012 fueron contabilizadas 24 empresas ofertantes de servicios de senderismo, con alguna orientación turística y que se dedican a la actividad de manera habitual. Centran su oferta en la zona norte de la isla.

Pese a ello, la mayor parte de estas empresas o autónomos trabajan en toda la isla, con independencia de que tengan su sede física en un municipio determinado, incluso algunas virtuales.

Según la citada fuente, las actividades se realizan sobre todo el medio rural y natural de la isla, en especial en los senderos más sobresalientes del Parque Nacional del Teide, la Corona Forestal, el Parque Rural de Teno y el Parque Rural de Anaga. En la zona norte destacan sobre todo en el Valle de La Orotava y Buenavista del Norte.

Cabe destacar que, según Turismo Tenerife, menos del 50% de su clientela son turistas. Se trata, por tanto, de ofertantes que trabajan en lo fundamental con población local, pero que debido a la importancia del turismo en la isla, han ampliado su oferta y se han acercado al mercado turístico.

Desde el punto de vista del contenido de lo que se oferta en Tenerife, por parte de estas empresas, la mayoría propone una serie de recorridos guiados por diferentes lugares de la isla. Estos recorridos suelen ser publicitados a través de sus páginas web y material de promoción.

Dichos recorridos o itinerarios regulares son¹⁹⁷:

- Rutas por el Parque Nacional del Teide (Siete Cañadas, Llano de Ucanca).
- Descenso del Barranco de Masca, incluyendo el traslado en barco desde la playa hasta Los Gigantes.
- Rutas en Teno Alto y Monte del Agua.

- Rutas en Anaga (Barranco de Afur, Vueltas de Taganana, etc...).

En líneas generales, según estos datos, suelen realizarse senderos de corta o media duración debido al perfil del turista que practica senderismo, con una edad media alta.

Los senderos tipo o modelo son:

- Las Cañadas-Chinyero.
- Sendero del Agua en la Rambla de Castro
- Siete Cañadas.
- Barranco de Masca.

El senderismo guiado según la normativa actual no permite que el número de turistas por guía exceda de 25 personas.

Además, es evidente que para que la actividad se realice dentro de unos estándares mínimos de calidad, es necesario que el grupo de senderistas no supere las 10 ó 15 personas. Por ello, la mayoría de empresas que oferta estas actividades realiza grupos con ese número de personas permitiendo obtener beneficios económicos sin comprometer la calidad de la actividad.

Según Turismo Tenerife, un elemento muy importante a la hora de analizar la oferta existente de senderismo es el transporte desde el alojamiento hasta el punto de partida y desde el punto de llegada al de alojamiento.¹⁹⁸

Existen dos modalidades de oferta:

- Empresas o iniciativas que utilizan transporte discrecional ya sea propio o subcontratado. Si es propio deben tener permiso o tarjeta de transporte y vehículos propios. Si es subcontratado deben pagar a otras empresas por el transporte de los turistas. Teniendo esto en cuenta, es evidente que el precio final del servicio sube. Por otro lado, se trata de un transporte personalizado, que

¹⁹⁷ Datos e información facilitados por Turismo Tenerife 2015: <http://www.webtenerife.com/>

¹⁹⁸ Datos e información facilitados por Turismo Tenerife 2015: <http://www.webtenerife.com/>

no realiza paradas intermedias y que conecta directamente los lugares de partida y llegada, por lo que la comodidad es mucho mayor.

- Empresas o iniciativas que utilizan el transporte público regular (TITSA)

Normalmente el punto de partida es la estación o parada de guaguas que se determine, a la que el turista debe desplazarse por cuenta propia.

Una vez en este punto, el desplazamiento se realiza en guagua hasta el punto de llegada, realizando las paradas correspondientes al servicio regular. Concluido el recorrido del sendero, vuelve a la guagua hasta la estación o parada determinada, volviendo a correr por cuenta del turista el traslado desde ésta hasta su lugar de alojamiento. Lógicamente el precio total del servicio disminuye, al igual que la calidad del mismo.

En cuanto al precio del servicio de las actividades, a modo de ejemplo:

- Recorrido guiado con transporte discrecional: 40 y 50 euros como precio medio, sin contar servicios adicionales.
- Recorrido guiado con transporte discrecional: 20 y 30 euros como precio, sin contar servicios adicionales¹⁹⁹.

En Tenerife, la demanda de actividades de senderismo por parte de los turistas no es homogénea durante todo el año y existen marcadas diferencias. Ésta es más baja en la temporada de verano (mayo, junio y septiembre) y varía durante el resto del año. La temporada alta corresponde a los meses de octubre a abril.

En este sentido, según la fuente, el perfil del turista de verano es más de actividades recreativo-contemplativas como avistamiento de cetáceos y excursiones en coche o guagua que no incluyen grandes recorridos a pie.

En definitiva, según Turismo Tenerife, podemos clasificar el perfil del turista senderista en la isla en tres tipologías:

1. Turista que demanda un paquete completo de senderismo, con una estancia media de una semana, realizando todos los días actividades de senderismo. El objetivo de su viaje es caminar y conocer los espacios naturales de la isla. Es la demanda de senderismo de mayor calidad que existe en Tenerife y se concentra durante los meses de principios de la primavera y finales del otoño. Las empresas más especializadas en senderismo trabajan esta opción, normalmente manteniendo contacto con Tour Operadores y establecimientos de alojamiento.
2. Turista que realiza dos o tres excursiones-caminatas por la isla durante una semana, combinando el resto del tiempo con otras actividades deportivas o culturales como pueden ser El Loro Parque, Parque Nacional del Teide, algún parque acuático e incluso combinando con “sol y playa”.
3. Turista que demanda la realización de alguna ruta por senderos durante su estancia en la isla.²⁰⁰

Según la documentación facilitada por Turismo Tenerife, la mayor demanda de actividades relacionadas con el senderismo se produce por clientes alemanes. Esta característica de la demanda es clara en el senderismo guiado siendo aún mayor en el senderismo libre. La mayor parte de practicantes extranjeros de senderismo en la modalidad libre es de origen alemán que o bien son turistas de larga estancia (de temporada) o bien, son asiduos a la Isla.²⁰¹

Otras nacionalidades de importancia son la británica, la francesa, la austriaca, la escandinava, la suiza, la española o la holandesa. En relación al turista nacional, se observa una marcada estacionalidad, con una escasa presencia en invierno y un peso importante en verano.

199 Datos e información facilitados por Turismo Tenerife 2015: <http://www.webtenerife.com/>

200 Datos e información facilitados por Turismo Tenerife 2015: <http://www.webtenerife.com/http://www.webtenerife.com/>

201 Datos e información facilitados por Turismo Tenerife 2015: <http://www.webtenerife.com/>

Si analizamos la edad de los demandantes de actividades de senderismo en Tenerife, podemos destacar que la mayoría de los clientes son de edad más madura durante la temporada de invierno, correspondiendo el grueso de la demanda al intervalo de 45 a 65 años, mientras que el perfil del demandante en época estival es más joven.

El perfil ideal del turista extranjero que demanda actividades de senderismo en la isla sería, según la citada fuente sería:

- Germánicos (alemanes, suizos y austríacos).
- Edades comprendidas entre los 60-65 años de edad.
- Turista con capacidad de gasto y poder adquisitivo medio o alto.
- Turista de época invernal que quiere visitar varias partes de la isla.

La comercialización de las actividades de senderismo (Tabla 30) se puede realizar siguiendo estos criterios:

Tabla 30: Comercialización de las actividades de senderismo en Tenerife²⁰²:

• Venta directa a través de la propia oficina o Portal Web.
• Venta a través de Tour Operadores.
• Venta a través de agencias de viaje.
• Venta a través de establecimientos de alojamiento.
• Venta a través de otras empresas intermediarias.
• Otras fórmulas.

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Turismo de Tenerife (año 2012).

El uso de unos u otros canales de comercialización dependerá claramente del enfoque turístico adoptado por la empresa.

Según la Institución Insular, en el caso de ofertantes con una orientación más bien local, la venta directa con el cliente es la fórmula de comercialización principal o la única empleada. Por el contrario, en el caso de ofertantes con una fuerte orientación turística, es muy frecuente que un alto porcentaje de la comercialización se lleve a cabo de manera indirecta.

Respecto a los medios promocionales empleados por los ofertantes de la muestra, destaca claramente el propio Portal Web propio, folletos informativos con la programación y la oferta de actividades.

Como complemento a los folletos, las empresas más consolidadas y con orientación más bien local, editan cartelería de mayor tamaño para colocar en puntos estratégicos (ayuntamientos, casas de juventud, bibliotecas u otros) si se trata de campañas promovidas o subvencionadas por las administraciones públicas.

202 Datos e información facilitados por Turismo Tenerife 2015: <http://www.webtenerife.com/>

4.5 *La participación comunitaria en la recuperación de la red caminera de Tenerife*

El liderazgo de una comunidad local en la recuperación y mantenimiento de los caminos tradicionales, es la penúltima fase de un proceso en el que la sociedad crea e impulsa un método de trabajo alternativo al tradicional.

En este epígrafe sobre la participación comunitaria²⁰³ en la recuperación de la red caminera de Tenerife, pretendemos demostrar cómo es posible que la población local se implique en la conservación y puesta en valor del patrimonio caminero, proceso en el que las administraciones e instituciones deben ser aliadas pero no las impulsoras de las acciones.

Lo analizaremos con el estudio de los siguientes casos:

- El Camino del Hermano Pedro.
- El Camino Viejo de Candelaria.
- El Camino de Las Lecheras.
- La Cañada Lagunera.

La participación comunitaria es un concepto y una metodología de trabajo alternativo para la protección de los caminos tradicionales y su mantenimiento efectivo.

Si hablamos de ejercer el liderazgo territorial por parte de la propia comunidad, o lo que se denomina también como empoderamiento de la sociedad, esto implica un esfuerzo para:

- Conocer: escuchar y entender las aspiraciones, demandas, capacidades de los diferentes grupos, colectividades y comunidades del territorio.
- Intermediar: identificar las posiciones e intereses, equilibrar fuerzas, crear alternativas para articular con espíritu constructivo los intereses legítimos de los diferentes grupos.
- Crear visión: facilitar una creación de visión de futuro, compartida e integrada.
- Colaborar: construir alianzas para impulsar los cambios.
- Convencer y conmovir: explicar y comunicar valores, crear cultura.²⁰⁴

El resultado del proceso de elaboración de la estrategia debería ser una visión común sobre la puesta en valor del patrimonio caminero, en un período determinado, junto con una identificación de metas, objetivos, prioridades estratégicas, un plan de actividades y una forma de controlar el desarrollo del proyecto.

Por lo tanto, existe aquello que hemos denominado “ciclo de corresponsabilidad patrimonial de la comunidad” (Tabla 31), que conlleva la integración en actividades de conservación y puesta en valor de carácter comunitario.

De esta manera, hemos creído conveniente dividir en diferentes fases el proceso por el que cualquier comunidad, dependiendo del estadio donde se encuentre, pueda avanzar en mayor o menor medida en relación a la corresponsabilidad patrimonial.

²⁰³ Para mayor información sobre participación comunitaria y turismo comunitario consultar: ANDER-EGG, Ezequiel: *Métodos y Técnicas de Investigación Social III*, Grupo Editorial Lumen Humanitas, Buenos Aires, 2000.; DENMAN, R.: *Directrices para el desarrollo del turismo comunitario*. WWF International, The Tourism Company, 2001; LÓPEZ GUZMÁN, T.; VÁZQUEZ, G.M.; Y SANCHO, E.: “Nuevas herramientas de cooperación al desarrollo. El turismo comunitario”, En *Boletín Económico de ICE*, N° 2893, 2006, pp. 31 – 40. Recuperado de: http://www.revistasice.com/CachePDF/BICE_2893_31-42__B1CDFAF6BCA2D0C43BF31025084FDC71.pdf MARCHIONI, M.: “La Utopía Posible: La intervención comunitaria en las nuevas condiciones sociales”, Editorial Bencomo, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria, España, 1994; TRESSERRAS, J.J.: “El turismo cultural en países en vías de desarrollo”, Barcelona, España: Portal Iberoamericano de Gestión Cultural, 2002. Recuperado de: http://www.gestioncultural.org/ficheros/1_1316769776_JJuan_TC_y_Desarrollo.pdf; WWF International (2001): *Tourism Position Statement*. Recuperado de: http://awsassets.panda.org/downloads/wwf_tourism_position.pdf; Política Nacional para el Desarrollo Turístico Sostenible de Guatemala (2004-2014). Recuperado de: <http://myslide.es/documents/politica-nacional-desarrollo-turismo-sostenible-camtur.html>

²⁰⁴ http://awsassets.panda.org/downloads/wwf_tourism_position.pdf

Tabla 31: Ciclo de corresponsabilidad patrimonial de la comunidad.

Primera fase: acciones por la oferta.
Segunda fase: acciones por la demanda.
Tercera fase: acciones por la participación/consulta.
Cuarta fase: acciones a través del liderazgo comunitario, desarrollo incluyente.
Quinta fase: acciones por la que la comunidad valora lo que es, o no, su patrimonio y el modo de protegerlo.

Fuente: elaboración propia.

- **Primera fase: acciones por la oferta.**

En este primer caso, la comunidad no está concienciada ni articulada. Es pasiva y espera a que las administraciones públicas implementen acciones de recuperación, divulgación y conservación en el patrimonio.

- **Segunda fase: acciones por la demanda.**

En esta segunda fase, la comunidad comienza a tomar conciencia y sensibilizarse en relación al patrimonio y demanda a las administraciones públicas que impulsen acciones de recuperación, divulgación y conservación del patrimonio.

- **Tercera fase: acciones por la participación/consulta.**

En esta tercera fase, la comunidad está más concienciada y articulada; es activa. Sin embargo, aún no emprende acciones sin el concurso de las administraciones públicas para la revalorización patrimonial. Ésta es la

fase a la que llega una gran parte de las comunidades y no siguen avanzando; bien por falta de liderazgos colectivos, como veremos a continuación, bien por causas ajenas a la comunidad y que merma la capacidad de desarrollarse colectivamente.

- **Cuarta fase: acciones a través del liderazgo comunitario, desarrollo incluyente.**

En esta cuarta fase, la comunidad es la que lidera los procesos y decisiones. Es autónoma y desarrolla una metodología en la que integra a los diferentes actores del territorio pero donde el liderazgo es colectivo. En este momento del ciclo, la sociedad infiere que puede desarrollar de manera incluyente y no de manera individual.

- **Quinta fase: acciones por la que la comunidad valora lo que es o no su patrimonio y el modo de protegerlo.**

Esta quinta fase del Ciclo de Corresponsabilidad Patrimonial, solo logran alcanzarla aquellas comunidades incluyentes, activas, líderes en su propio proyecto comunitario y, sobre todo, que tienen la capacidad de valorar aquellos elementos y bienes que para dicha comunidad son o no su patrimonio.

Las comunidades no son homogéneas y multitud de ellas no tienen por qué aspirar a llegar a la última etapa. En cambio, sí creemos interesante que exista una conformación en diferentes fases que pueda servir como modelo para poder explicar, de esta manera, la participación comunitaria en el ciclo de la corresponsabilidad patrimonial.

- **El Camino del Hermano Pedro**

El camino del Hermano Pedro, una vía de trashumancia que tiene más de 350 años de historia, ha cumplido más de una década desde que se propuso como una iniciativa que uniera los diferentes municipios de la Comarca de Chasna²⁰⁵, en el sur de Tenerife.

205 La comarca de Chasna (Abona), abarca la vertiente meridional de Tenerife, es decir, el sur y suroeste. Ocupa una superficie total de 566,44 km², dividiéndose administrativamente en seis municipios: Arona, San Miguel de Abona, Vilaflor de Chasna, Granadilla de

Un itinerario cultural y red de caminos en los cuales se ha iniciado, desde el año 2005, un trabajo de recuperación patrimonial, concienciación comunitaria y participación social y comarcal.

El camino del Hermano Pedro es un corredor ambiental que parte desde unos 1.500 metros sobre el nivel del mar y tiene aproximadamente 18 kilómetros de longitud. Esta vía muestra al caminante elementos del patrimonio natural y cultural: bancales, nateros y huertos de frutales; además de una flora representativa con matorral de cumbre, pinar, tabaibal-cardonal y matorral de costa; y a su vez una fauna de gran interés que puede observarse a lo largo de todo el recorrido.

Esta vía es en realidad un conjunto o red de caminos localizados en la vertiente Sur de Tenerife que se extiende entre los municipios de Vilaflor de Chasna y Granadilla de Abona; existe, a su vez, una malla de comunicaciones que atraviesa los límites de estos términos municipales que se extiende a Arona y San Miguel de Abona. Su recorrido principal, que no único, es aquel que une el casco antiguo de Vilaflor con la Cueva del Hermano Pedro²⁰⁶, cerca de la costa de El Médano.

Se trata de una de tantas rutas que el Hermano Pedro como los demás cabreros de su época recorrían para trasladarse con sus rebaños a lo largo de la Comarca de Chasna hace ya más de tres siglos y medio (Figura 44).

Figura 44. Tramos históricos que coinciden con el actual Camino del Hermano Pedro, según mapa del año 1832.



Fuente: Federación Canaria de Montañismo.

A lo largo de los últimos decenios y por el paulatino abandono de los sectores de medianías y cumbres en el aprovechamiento de sus recursos naturales por el cambio en el sistema productivo, estas redes de comunicación primarias se han visto confinadas a un segundo plano y, han desaparecido o se han visto afectadas, bien por el abandono de los transeúntes habituales y la consiguiente invasión de vegetación y deterioro del pavimento donde existiese, bien por la desaparición física del camino para la ampliación de carreteras, urbanizaciones, etcétera.

Abona, Arico y Fasnía. Constituye desde las paredes del Circo de Las Cañadas hasta el litoral, la comarca más extensa en las que se puede dividir Tenerife.

206 El Hermano Pedro de San José Betancur nace en Vilaflor, en la isla de Tenerife el 21 de marzo de 1626 y muere en Guatemala el 25 de abril de 1667. Se trata del primer santo canario, considerado verdadero precursor de la educación y en la atención sanitaria y humanitaria en Centroamérica en la segunda mitad del siglo XVII. Fundó un centro para acoger a los pequeños vagabundos blancos, mestizos y negros. Construyó un oratorio, una escuela, una enfermería, una posada para sacerdotes y para estudiantes universitarios, necesitados de alojamiento seguro y económico. Un personaje destacado e influyente del siglo XVII tanto en Guatemala como en Canarias. CANO DELGADO J. J. (2009).

Destaca el asesoramiento de diferentes colectivos e instituciones que han apoyado desde un principio el estudio de esta red caminera.

En este sentido, para entender la importancia de esta vía tradicional y sus caminos adyacentes habría que destacar varios conceptos: el primero, el interés histórico, por el personaje en el que se fundamenta esta iniciativa: el Hermano Pedro de San José de Betancur; el segundo, la conservación, por tratarse de una iniciativa que propone, entre otras, la recuperación (Fotografía 21) y conservación de esta vía y el tercero, la revalorización patrimonial y paisajística, por mostrarse a lo largo de este camino un conjunto de paisajes que aportan valor añadido a este sector de la isla de Tenerife.

Cabe destacar que este camino y sus ramales se han mantenido en el tiempo de manera espontánea por parte de los vecinos de la Comarca desde hace décadas, y que gracias a estos se ha logrado mantener este conjunto de elementos patrimoniales como verdaderos *símbolos de la memoria colectiva*.²⁰⁷

Fotografía 21: Recuperación de tramos del camino del Hermano Pedro (año 2008), a través del Taller de Empleo “Santa Lucía” con vecinos/as de la Comarca.



Los pasos seguidos para el estudio de este camino tradicional han sido los siguientes:

1. Iniciar el estudio de las vías tradicionales relacionadas con el Hermano Pedro, la red de peregrinaje y de trashumancia, las comunicaciones entre núcleos, y la potencialidad de estas redes para un futuro desarrollo local ligado al turismo rural.
2. Estudiar la recuperación y conservación de los caminos y senderos públicos (diagnóstico, posibles repercusiones, tematización, agenda de contactos-documentación).
3. Proponer una ruta consensuada con las autoridades, entidades y vecinos en general, desde el año 2006.
4. Establecer una mayor colaboración entre organismos públicos: Cabildo Insular y Ayuntamientos.
5. Fomentar la concienciación de los vecinos y posibles visitantes de la riqueza del patrimonio natural y cultural del ámbito de estudio.

Con esta iniciativa se pretende dar a conocer, valorar y conservar el patrimonio natural y cultural de la Comarca de Chasna, siempre teniendo como fundamento el estudio de las posibles repercusiones de la iniciativa en el territorio y fomentando la implicación vecinal para así lograr un desarrollo local efectivo.

Desde hace más de diez años, cuando se inició el estudio de esta vía tradicional, de sus ramales y caminos adyacentes (Fotografía 22), se han desarrollado o se están desarrollando múltiples actuaciones (Tabla 32):

²⁰⁷ DELGADO GÓMEZ, J. F.: *Op. Cit.*, 2009.

Tabla 32: Actuaciones desarrolladas o actualmente en desarrollo (2005-2015).

1. Involucrar desde hace diez años a la población local y a los ayuntamientos de la Comarca en la recuperación de este verdadero símbolo de la memoria colectiva.
2. Estudiar la red de caminos de la Comarca de Abona.
3. Recuperar con la comunidad varios kilómetros de este camino histórico, y también otros cercanos.
4. Crear actividad económica generando puestos de trabajo en su recuperación, mantenimiento, rehabilitación e interpretación.
5. Coordinar un curso de formación, una escuela-taller, varias conferencias y un taller de empleo.
6. Desarrollar diez rutas oficiales guiadas por el trazado original y ramales del camino (más de 10.000 participantes).
En proceso en la actualidad:
7. Incluir al Camino del Hermano Pedro (algunos de sus tramos) en la red insular de senderos, siguiendo el modelo basado en la ERA (principal organización internacional de senderismo) y/o su consideración como Itinerario Cultural según otros ejemplos a nivel internacional.
8. Involucrar a los establecimientos hoteleros de la Comarca en la oferta de este nuevo producto de turismo tanto por natural como cultural.
9. Proponer la incoación de expediente para la declaración de Bien de Interés Cultural (BIC) de sus tramos.
10. Crear una página Web en el que se pueda encontrar toda la información, documentación, material cartográfico y fotográfico, actividades, etc. relacionadas con el Camino.

Fuente: Elaboración propia a partir de Cano Delgado (2009).

Fotografía 22: Panorámica del Camino del Hermano Pedro (tramo camino de Jaco).



Un modelo de categorización para el Camino del Hermano Pedro y de la red caminera comarcal, según su riqueza histórico-cultural, social y territorial, podría ser su catalogación en el marco de la Red Iberoamericana de Itinerarios Culturales.

El concepto y significado de itinerario cultural, y más concretamente, las antiguas redes de comunicación entendidas como itinerarios culturales que proponemos aplicar posee, como hemos podido comprobar anteriormente, un carácter innovador, complejo y multidimensional.

La categorización de los itinerarios culturales es complementaria a las demás consideraciones y ejerce de eslabón a través de una perspectiva científica que proporciona una visión interdisciplinar de lo que, hasta ahora, se conocía con este término de itinerario cultural.

Según el Comité Internacional de Itinerarios Culturales²⁰⁸ el valor cultural de un trazado puede medirse tanto por las dinámicas comerciales, filosóficas y religiosas, que pueden haberse generado o favorecido por transferencia de bienes y productos, conocimientos, saber y habilidades de carácter práctico, como por el significado simbólico que representa para quien lo utiliza o para cualquiera que

208 CANO DELGADO, J.J.: *Op. Cit.*, 2009.

pueda haberlo utilizado o para quien el itinerario constituya un referente.

Por lo tanto, y según este organismo internacional el concepto de itinerario cultural exige una metodología específica para su investigación, protección, promoción, divulgación, conservación, valoración, uso y gestión, teniendo en cuenta su amplitud y su valor de conjunto, así como sus dimensiones territoriales. Dicha metodología requiere, según proponemos, establecer un sistema de actividades y actuaciones coordinadas y gestionadas de forma integral, cuyo ejemplo, podría ser el que se viene desarrollando desde el año 2005.

Por último, destacar que la población local que reside en las medianías y cumbres de las bandas del sur de Tenerife en general, y en la Comarca de Abona en particular, advierte cómo, paulatinamente, un mayor número de visitantes recorre los caminos tradicionales que antaño fueron cordones umbilicales entre los núcleos de este sector de la Isla.

Estas antiguas redes de comunicación podrían suponer un factor de desarrollo territorial si las autoridades locales se coordinan y los empresarios, las administraciones y, sobre todo, la población local, las revaloriza y conserva para implementar con todos los actores que participan en el ámbito de estudio aquellas acciones que creen sinergias entre los pueblos de este sector de la Isla y que, de esta manera, supongan un activo socioeconómico complementario a las actividades más características de las medianías y cumbres del Sur de Tenerife, como ya se viene demostrando en los últimos años en otros territorios europeos.

En definitiva, la puesta en valor del patrimonio caminero en el marco de un desarrollo territorial requiere un trabajo activo que involucre a la sociedad en la búsqueda y reconocimiento de los símbolos de la memoria colectiva y la transformación del patrimonio como producto turístico sustentable siempre en beneficio de la sociedad y el territorio que los acoge.

- El Camino Viejo de Candelaria

Este camino tradicional tiene un gran valor histórico, cultural y etnográfico. El denominado como “Camino Viejo de Candelaria”, es uno de los senderos más antiguos de la isla y posiblemente, uno de los de mayor valor patrimonial.

Desde hace décadas algunos expertos y entidades han reclamado la recuperación integral de éste y otros caminos históricos de la Isla de Tenerife.

Se tiene constancia de este camino desde la época de Alonso Fernández de Lugo, conquistador de Tenerife. La existencia de esta antigua vía aparece en los documentos de repartimiento de las nuevas tierras conquistadas y a su vez, este camino es nombrado por Alonso de Espinosa en el libro “Los Milagros de la Virgen de Candelaria”, al señalar que la apertura del camino se realizó en la segunda década del siglo XVI.²⁰⁹

Hasta 1677 éste fue el único camino existente entre La Laguna y el Valle de Güímar, vía de comercio y de comunicación entre la antigua capital y la banda sureste de Tenerife, además de ser desde el origen hasta la actualidad una vía de peregrinación mariana.

En la actualidad, los cinco tramos del camino mejor conservados han sido declarados Bien de Interés Cultural con categoría de Sitio Histórico, ofreciendo un recorrido singular vinculado a la peregrinación a Candelaria desde la antigua capital de la isla de Tenerife, San Cristóbal de la Laguna.

Desde el casco histórico de La Laguna hasta la Basílica de Candelaria, el camino serpentea por las laderas del sureste de Tenerife el camino, acumulando más de cinco siglos de historias.

Ya antes de la llegada de los castellanos a la isla, misioneros catalanes y mallorquines habían arribado a las islas en misión evangelizadora y descubrieron que los habitantes de Tenerife adoraban la imagen de una virgen arrastrada por las mareas, o quizá, como apuntan algunas fuentes, fueron ellos mismos quienes la trajeron.

209 <http://www.caminoviejodecandelaria.es/el-camino-viejo-de-candelaria/>

Como puede leerse en la web de este camino histórico²¹⁰, el hecho es que los castellanos se encontraron con un culto importante a esta virgen entre la población aborigen, práctica que se sumó a un calendario de fiestas y que se convirtió en celebración oficial.

El propio Fernández de Lugo²¹¹ peregrinó a rendirle honores desde La Laguna, guiado por guanches, por este camino histórico, tan solo unos meses después de la finalización oficial del proceso de conquista, en enero de 1497.

Las peregrinaciones hacia Candelaria y los traslados de la Virgen en romería hacia La Laguna se han realizado tradicionalmente a través de este camino de unos 21 kilómetros, que unía estas dos localidades, pasando por Los Baldíos, Llano del Moro, Machado, Barranco Hondo e Igueste de Candelaria²¹².

Con el paso de los siglos y el desarrollo urbanístico de esta zona de la isla, algunos tramos de este camino han pasado a convertirse en pistas, calles y carreteras, mientras que otros conservan aún el antiguo empedrado entre bancales y un entorno todavía eminentemente rural.

El territorio que atraviesa el Camino Viejo de Candelaria (Fotografías 23 y 24) ha sido profundamente transformado a lo largo de los siglos. Su intensivo uso agrícola y ganadero, así como la más reciente expansión de los núcleos urbanos, cambiaron su aspecto por completo. Pero aún se conservan hitos relevantes de su patrimonio natural y cultural.

En cuanto a la vegetación, cabe destacar una tabaiba dulce descomunal, situada en Los Baldíos, muy por encima de la costa donde las tabaibas dulces tienen su hogar habitual. Su tamaño le ha valido aparecer en el catálogo de árboles monumentales, arboledas y flora singular de Tenerife, con interés regional.

Algunas especies endémicas canarias, como dragos y palmeras aisladas, delatan que buena parte del recorrido se sitúa en los dominios del termófilo,

así como los bosquetes de retama blanca que aún crecen cerca del núcleo poblacional de Igueste de Candelaria.²¹³

Fotografía 23: Camino Viejo de Candelaria. En esta imagen en el entorno del Monte de Agua García, Tacoronte. Norte de Tenerife.



Fotografía 24: Señalización en el Camino Viejo de Candelaria.



En cuanto al patrimonio cultural, los elementos de mayor interés son tanto el propio camino en sí, como el entorno paisajístico en muchos de sus sectores.

²¹⁰ <http://www.caminoviejodecandelaria.es/el-camino-viejo-de-candelaria/historia-del-camino-viejo-de-candelaria/>

²¹¹ ESPINOSA, A. DE, SERRA RAFOLS, E., BONNET Y REVERÓN, B. y ÁLAMO, N.: *Historia de Nuestra Señora de Candelaria*, Ed. Goya, 1952, p. 216.

²¹² <http://www.caminoviejodecandelaria.es/el-camino-viejo-de-candelaria/>

²¹³ Para mayor información consultar: COELLO D.: "La última trasquila en Igueste de Candelaria. ¡¡Para las ánimas!!". *El Día*, domingo 26 de agosto de 1990, p. 11.

Como hemos dicho, este camino es una vía de comunicación con más de cinco siglos de historia, con una base cultural y simbólica anterior a la conquista de Tenerife y que mantiene en algunos tramos los elementos vinculados directamente con el patrimonio caminero, tales como el empedrado, muretes, desagües.

Además, existen elementos asociados al camino histórico²¹⁴ como son ermitas (ermita de El Rosario), equipamientos educativos (antigua escuela de Los Baldíos), elementos etnográficos (estructura del antiguo molino de viento de Llano del Moro), elementos geológicos e históricos (Cueva de Añaco), patrimonio arquitectónico (antiguo asentamiento de Pasacola y caserío tradicional de La Jiménez), ventas tradicionales, entre otros.

En el caso del Camino Viejo de Candelaria, como estrategia para la implicación activa de la población local se han creado las denominadas “mesas comunitarias”²¹⁵

En la actualidad, existen cinco mesas comunitarias en el municipio de Candelaria, creadas para conocer de primera mano las necesidades de la población.

Entre las acciones desarrolladas destacan: salidas de campo (Fotografía 25) trabajos de recuperación de ciertos tramos; estudio de mejoras en la travesía (enclave urbano) del camino a su paso por este enclave; actividades de apadrinamiento y de limpieza y repoblación con diferentes centros educativos, de formación y vecinales, entre otros.

Fotografía 25: Ruta guiada con grupo por un tramo del Camino Viejo de Candelaria (29-01-2005).



- El Camino de las Lecheras

La Fundación Santa Cruz Sostenible junto a la Unidad de Caminos y Senderos del CICOP, Montañeros de Nivaria, Departamento de Geografía de la Universidad de La Laguna, la Federación Tinerfeña de Montañismo, Asociación tú Santa Cruz, las AAVV de Los Campitos, Cueva Roja y particulares, trabajan en equipo desde el mes de diciembre de 2013 en la recuperación del antiguo camino de Las Lecheras,²¹⁶ un sendero que se utilizaba hace décadas para comunicar varios núcleos del Noreste y Este de Tenerife entre ellos San Cristóbal de La Laguna y Santa Cruz de Tenerife.

El camino de Las Lecheras, conocido por este nombre porque era muy frecuentado por estas mujeres como vía de comunicación hacia la ciudad, se ubica en un espacio periurbano, que linda con la ciudad (Fotografía 26). El principal objetivo para su revalorización es llevar a cabo un trabajo de diagnóstico y reconocimiento de campo para evaluar y valorar las alternativas sobre la recuperación de este camino tradicional, involucrando a la población local en este proceso, tanto en la aportación de información,

²¹⁴ <http://www.caminodecandelaria.es/el-camino-viejo-de-candelaria/documentacion-del-camino-viejo-de-candelaria/informes/>

²¹⁵ <http://www.caminoviejodecandelaria.es/noticias/nueva-actividad-mesas-comunitarias-de-candelaria/>

²¹⁶ Información y documentación proveniente de la comisión de trabajo “Iniciativa de Recuperación del Camino de Las Lecheras”, en la cual trabaja la Unidad de Caminos y Senderos Históricos del CICOP (UCASE): Recuperado de: <http://guiapatrimoniocultural.inditech.es>

como en la puesta en valor de los recursos patrimoniales del itinerario con su participación activa.

Desde un punto de vista histórico el camino era la vía de comunicación principal y más directa entre Los Valles y Santa Cruz de Tenerife. Es probable que lo fuera ya desde los primeros años del siglo XVI, cuando mediante data se otorgaba el Valle de Araguaygo al conquistador Francisco Jiménez, acto acaecido el 30 de enero de 1501. Esta zona, fértil, propicia para el cultivo de cereales y para el ganado y próxima a los recursos hídricos y las cuevas del barranco de Santos, fue, según el Martín Hernández, uno de los enclaves preferidos para el asentamiento en la sociedad aborígen²¹⁷.

Fotografía 26: Sección del mapa topográfico donde aparecen los tramos del camino tradicional de Las Lecheras.



Hay que suponer que la existencia de vías que comunicaran la zona desde tiempos prehistóricos; y el camino de Las Lecheras (o también llamado camino de La Ladera) tiene todo a favor para ser uno de ellos, porque ya que no se conoce, hasta el momento, ningún documento relativo a su construcción o que proporcionara una fecha de origen.

Francisco Jiménez fue uno de los terratenientes de la isla de Tenerife en el tiempo que siguió a la

Conquista y detentaba el cargo de teniente de alguacil mayor del Cabildo de Tenerife. A las personalidades de tan alta consideración se les otorgaban las tierras con las mejores condiciones para la explotación y generación de riqueza; entre esas condiciones se hallaba la presencia de recursos hídricos, la proximidad a La Villa, la fertilidad y la existencia de vías de comunicación. Este razonamiento lleva a pensar en un origen del camino anterior a su asentamiento en la zona, o como muy tarde, en los primeros años de explotación de estas tierras.²¹⁸

En cuanto a los usos y tradiciones del camino, todo el trasiego de mercancías y personas entre Valle Jiménez y Santa Cruz de Tenerife²¹⁹ se realizaba por él.

Los niños iban por este camino al colegio, los mayores a trabajar, los campesinos a vender sus hortalizas al mercado y las lecheras a expender la leche por las calles. La enorme importancia que tuvo el ganado vacuno en la zona y con él, la producción de leche, hizo que los habitantes de la ciudad relacionaran el camino con la llegada de este producto a la cabeza de las mujeres de Los Valles, hecho de tan profundo recuerdo que quedó indeleblemente unido al nombre por el que se conoce al camino.

Respecto a los usos actuales, el camino sólo es utilizado con frecuencia por algunos sectores de la población local, principalmente cazadores de Valle Jiménez y Barrio Nuevo, como zona de entrenamiento para sus perros y por senderistas y montañeros que lo suelen incluir en sus excursiones por los alrededores del Área Metropolitana. En fin de semana, es habitual ver a grupos que lo transitan, casi siempre en sentido descendente, partiendo de Valle Jiménez o de San Cristóbal de La Laguna.

El trazado se inicia en el corazón de Barrio Nuevo, un núcleo que nació en el primer tercio del siglo XX para acoger a una parte de la población que llegaba a Santa Cruz de Tenerife procedente de las áreas rurales.

²¹⁷ Para mayor información consultar: BRITO GONZÁLEZ, O.: "Historia de Tenerife. Guanches y Conquistadores", El Contexto General Histórico, Cabildo de Tenerife, 1992; VIERA Y CLAVIJO, J.: Historia de Canarias, Ed. Goya, T.I-II, 1980.

²¹⁸ Información y documentación proveniente de la comisión de trabajo "Iniciativa de Recuperación del Camino de Las Lecheras", en la cual trabaja la Unidad de Caminos y Senderos Históricos del CICOP (UCASE): Recuperado de: <http://guiapatrimoniocultural.inditech.es>

²¹⁹ COLA BENÍTEZ, I.: Santa Cruz, fundación, raíces y símbolos, p. 220, ISBN 978-84-89350-08-3

Tras el primer tramo peatonal en el interior del barrio por la calle de Las Lecheras y un pequeño sector asfaltado que conduce a Cueva Roja, el camino asciende sobre esta antigua cantera de toba volcánica y tras alcanzar la cima de Lomo Colorado, sigue a la misma cota hacia el roque de La Ladera pasando por la Hoya Honda, la Hoya del Muerto, el Terrero de las Brujas, el barranco de las Goteras y la Boca del Andén. Desde este punto desciende hacia El Toscal, donde conecta con el camino homónimo que conduce al final del recorrido en el cruce con la carretera TF-111.

El camino discurre por la zona de contacto entre el macizo de Anaga y las coladas de la dorsal de Pedro Gil²²⁰.

La cantera de toba de Cueva Roja se abre en un volcán piroclástico²²¹ enterrado que ha aflorado en el lugar conocido como Lomo Colorado. Desde el camino se contempla una amplia panorámica del curso medio del barranco de Santos, desde el Barrio de La Salud hasta La Cuesta, y se puede apreciar la superposición de coladas que conforman la rampa lávica sobre la que se asienta el Área Metropolitana. Además, está siempre a la vista la alineación volcánica NE-SW que conforman las montañas de Guerra, de Ofra y de Taco.

La primera de ellas ocasionó hace 200.000 años²²² el cierre de la cuenta hidrográfica de Valle Jiménez y Valle Tabares, génesis de la formación de los llanos endorreicos que originaron estos dos fértiles valles interiores. A estos valores se añade el afloramiento de aguas subterráneas en Las Goteras.

Como corresponde a la vertiente de sotavento y a las cotas por las que discurre el trazado (entre los 200 y los 400 metros), la vegetación que domina es el cardonal-tabaibal²²³.

Aunque el camino fue la vía de comunicación de Valle Jiménez con Santa Cruz de Tenerife y esto supuso su utilización para el transporte de todo tipo

de mercancías, el marcado carácter ganadero de Los Valles y el destacado papel que desempeñó su producción lechera en la economía local, dejó su indeleble huella en el nombre por el que se conoce a esta vía, de donde se deduce que la función del transporte y la venta de este producto era realizada fundamentalmente por mujeres.

En el recorrido y sus proximidades existen eras, lavaderos, un punto de abastecimiento de agua, una cueva que hacía la función de refugio, una pequeña cantera, incluso un lugar que la imaginería popular vincula a las prácticas de brujería.

En el sector del barranco de Santos visible desde el camino se encuentra la necrópolis de El Becerril, uno de los yacimientos aborígenes más destacados de la isla de Tenerife.

En este lugar, fuera del camino, existe un lavadero que se utilizó hasta la llegada del suministro a las casas. Las Goteras, a su vez, supone un hito singular en el recorrido; situado en un entorno que se caracteriza por la aridez del clima, la existencia de agua introduce una variación puntual y drástica de las condiciones ambientales, que explica la presencia de un tipo de vegetación diferente, conformada por culantrillos. El agua aflora a la superficie de forma constante como consecuencia de la presencia de una capa de almagre que subyace a una potente colada basáltica.

Existen obras de canalización de aguas de gran interés (Atarjea de Tahodio, Atarjea Blanca, etc.) que discurren paralelas al camino y a menor altitud, cuyo origen y utilización se fundamenta en el transporte del agua desde las galerías del macizo de Anaga hasta el Área Metropolitana. Dentro de los valores hidrográficos también puede destacarse el barranco de Santos, que ofrece distintas obras destinadas al aprovechamiento de aguas de escorrentía y canalizaciones en el sector de montaña de Guerra.

220 Para mayor información consultar: ARAÑA, V, CARRACEDO, J.C.: *Los volcanes de las Islas Canarias*, Ed. Rueda, Madrid, 1978.

221 Para mayor información consultar: HERNÁNDEZ-PACHECO, A.: "El vulcanismo histórico en las Islas Canarias", *En Síntesis de la actividad volcánica de las Islas Canarias*. Instituto de Estudios Canarios, 1985, pp. 28-38.

222 Para mayor información consultar: HERNÁNDEZ-PACHECO, A.: "El vulcanismo histórico en las Islas Canarias", *En Síntesis de la actividad volcánica de las Islas Canarias*. Instituto de Estudios Canarios, 1985, pp. 28-38.

223 Para mayor información consultar: BRAMWELL, D.: *Flores silvestres de las Islas Canarias (4ª edición)*, Madrid, Editorial Rueda, 2001, p. 15, ISBN 84-7207-128-6.

La comisión de trabajo “Iniciativa de Recuperación del Camino de Las Lecheras”, fuente de este subepígrafe, está trabajando en la actualidad para lograr la recuperación de este camino y su posible inclusión en la Red Insular de Senderos de la isla de Tenerife.

- La Cañada Lagunera

Esta vía pecuaria, situada en las alturas panorámicas, atraviesa una docena de antiguos trazados que parten desde el mismo corazón de la ciudad primigenia, desde las calles principales como inicio de todos los caminos reales de la isla (salvo el de Chasna desde La Orotava). Estas vías radiales estructuraron el campo y los cultivos con las suertes desde las Datas del Repartimiento de lotes de terrenos después de la conquista y en el siglo XVIII y que aún se aprecia en la distribución de las parcelas de cultivo perpendiculares a los caminos.²²⁴

Con la conquista, las prácticas castellanas controlaron la tradición ganadera aborigen de la isla de Tenerife, imponiendo algunas obligaciones como las reuniones de la mesta o la creación de las cañadas, como es el caso de la Cañada Lagunera. Durante siglos continuó siendo el paso para las ovejas, cabras y ganado mayor por el que se obligaba a dar una vuelta para no atravesar las dehesas ni las zonas cerealistas, y debían ir por las montañas, mientras sus laderas sí se reservaban para cabras y ovejas.

La Cañada facilita una ronda sobre un cordón de montañas, algunas de una gran fuerza plástica. En su trazado se ofrece un circuito con unos panoramas cambiantes hacia todo el entorno, con la mirada tanto hacia el valle de Aguere como hacia otros puntos culminantes del exterior.

Según la orientación y la influencia de los alios se encontrará una amplia variedad vegetal. Encontramos pastos, restos de fayal-brezal y de laurisilva (especies endémicas) eucaliptos o acacias introducidos, árboles frutales y huertos.

La Cañada se convierte, por tanto, en un distribuidor de caminos del nordeste hacia todos los puntos cardinales y resuelve el cruce de La Laguna para el GR-131.

La recuperación y revalorización de la citada vía pecuaria puede suponer el desarrollo de los deportes por las características de su firme, que permite compatibilizar el paseo con otras actividades deportivas como senderismo, carreras de montaña, y rutas en bicicleta o caballo.

Es interesante resaltar que a lo largo del recorrido se pueden reconocer hasta doce fuentes, casi inexistentes en el llano. También se atraviesan los restos de la conducción de aguas a la ciudad, que ha constituido una auténtica epopeya de esfuerzos y dineros durante varias centurias.

Por ejemplo, los ovejeros de pueblos cercanos para pastorear sus animales hacia zonas de pasto, debían evitar los cultivos²²⁵ de esta vega, y tenían que ir sobre uno de los dos cordones de montañas que la flanquean.

Con el deseo de defender y conservar La Cañada, como un legado verde y caminable, diferentes colectivos y entidades tratan de alcanzar los siguientes objetivos:

- Transmitir parte de sus valores patrimoniales a través de esta ruta ganadera (Fotografía 27), mostrada como una intención de hacer cinco siglos de ordenación del planeamiento de la fundación de la ciudad, más allá de su casco.
- Plantear su forestación para que se convierta en el gran pulmón del área metropolitana, con un doble corredor verde de predominio de la laurisilva, entre los montes del macizo de Anaga y de La Dorsal de la Esperanza.

²²⁴ Información/documentación facilitada por la Asociación de Amigos de la Cañada. Dicha información ha sido incorporada al Gestor Documental de Patrimonio Cultural de la Fundación CICOP: <http://guiapatrimoniocultural.inditech.es/fichasPorCategorias.asp?ficha=GPC947>

²²⁵ Para mayor información consultar: CALERO MARTÍN, C.G.: *La Laguna (1800-1936): Desarrollo urbano y organización del espacio*, Tesis Doctoral, Universidad de La Laguna; CRIADO HERNÁNDEZ, C.: *Breve e incompleta historia del antiguo lago de la ciudad de San Cristóbal de La Laguna*, Litografía A. Romero, 2002; GARCÍA RODRÍGUEZ, J.L.: “Paisajes agrarios de Canarias”, *En Anales de Geografía, Departamento de Geografía de la Universidad de La Laguna*, 2013, vol. 33, Nº 1, pp. 93-132, ISSN: 0211-9803.

- Conseguir que se habilite como un anillo, repartidor de caminos, como continuación de las calles peatonales, para ofrecer en el nordeste de Tenerife la oportunidad del senderismo en malla desde lo urbano, además de otros deportes al aire libre.²²⁶

Fotografía 27: Tramo de la Cañada en el que se puede contemplar parte de la Vega lagunera.²²⁷



Existe alrededor de la vega lagunera²²⁸ un cinturón de alargadas y continuas lomas que condicionan el clima local y ofrecen importantes posibilidades de desarrollo de actividades senderistas y paisajísticas. Asimismo, las lluvias arrastran las tierras de aluvión y han conformado los barrancos y barranquillos.

En el caso de las montañas representan una defensa militar orográfica -no solo porque la envuelven sino por las fuertes pendientes hasta el nivel del mar-, suficiente para que nunca se planteara la fortificación de la villa a base de murallas.

Estas altitudes ²²⁹ también sirvieron de vigías con la elección de al menos tres atalayas de observación contra piratas, desde las que se enlazaba por la vista con otras para cubrir toda la costa de Tenerife. Así lo fueron -alineados con el eje longitudinal de la Villa

de Abajo- las montañas de la Atalaya y San Roque, ésta tan cercanas que proveen de sombra vespertina a la villa y escenario de la batalla de La Laguna contra los guanches. Más próximo en el tiempo, quedan algunas huellas de la 2ª Guerra Mundial, al igual que al otro extremo, bajo el Pulpito, unos depósitos para carburantes excavados anexos al Aeropuerto Norte.

Finalmente, desde el punto de vista del marco legal que condiciona cualquier tipo de actuación y acción para recuperar la citada Cañada y su entorno, podemos destacar:

- Espacio Natural Protegido (ENP) Parque Rural de Anaga (TF-12).
- Zona Especial de Conservación (ZEC) Anaga (96_TF).
- Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Anaga (ES0000109).
- Aprobación Definitiva (octubre de 2004) de la Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana al Decreto Legislativo 1/2000 de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.
- Declaración por parte de la UNESCO al Macizo de Anaga como Reserva Mundial de la Biosfera, el 9 de junio de 2015.
- Aprobación de una moción en sesión ordinaria del pleno del Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, celebrada el día 8 de octubre de 2015, para habilitar la Cañada Lagunera como clave en el senderismo del área metropolitana²³⁰.

226 <http://guiapatrimoniocultural.inditech.es/fichasPorCategorias.asp?ficha=GPC947>

227 Visita coordinada en el marco del curso "Conservación y Restauración de la Arquitectura Tradicional", organizado por la Fundación CICOP, a través de la Unidad de Caminos y Senderos Históricos, (UCASE).

228 Para mayor información consultar: HERNÁNDEZ-PACHECO, A.: *Op. Cit.*, 1985; GARCÍA MORAL, R.: "Erupciones históricas en Tenerife", *En Los Volcanes y la Caldera del Parque Nacional del Teide, Tenerife, Islas Canarias*, 1989, pp. 235-249.

229 HERNÁNDEZ-PACHECO, A.: *Op. Cit.*, 1985.

230 <http://guiapatrimoniocultural.inditech.es/fichasPorCategorias.asp?ficha=GPC947>

Capítulo 5

Conclusiones, propuestas y recomendaciones

5.1 Conclusiones sobre el estudio de la red caminera insular

La recuperación de la red caminera de Tenerife, como se ha podido comprobar a lo largo de estas páginas, ha derivado en su revalorización como patrimonio histórico y cultural. Al ser el senderismo una de las actividades de mayor demanda reciente por parte de los visitantes y cada vez más de la población residente; y ligado a esto, la aparición de una mayor concienciación ciudadana en relación con la preservación y promoción de su entorno, todo ello ha repercutido en la moderna consideración de los viejos sistemas camineros como instrumento de desarrollo territorial.

En relación con las aportaciones del senderismo al desarrollo territorial, cabe destacar que esta actividad se ha convertido, en algunos ámbitos que han sido analizados en este trabajo, en un verdadero revulsivo para la dinamización socioeconómica y una oportunidad de empleo que favorece el arraigo de la población. Si no fuera por el turismo relacionado con las actividades senderistas estos recursos hubieran sido abandonados o tendría pocos visos de mantenerse por el envejecimiento poblacional y el debilitamiento de sus estructuras socioeconómicas.

Cabe destacar que se ha analizado e identificado tanto el origen como las tipologías del patrimonio caminero insular. A su vez, se ha estudiado la red caminera desde el punto de vista de la gestión,

conservación y mantenimiento, incorporando datos de alto interés para su mejor conocimiento.

Por otro lado, se ha obtenido una cartografía temática que ha servido de soporte básico para trasladar y mejorar la difusión de los resultados del trabajo de gabinete y de campo de la publicación.

Así mismo, se ha definido una metodología y modelo explicativo en relación a la recuperación y revalorización del patrimonio caminero, teniendo como base la implicación de la población local.

A lo largo de esta publicación, hemos conocido trabajos sobre la repercusión del senderismo a diferentes escalas, aunque Tenerife no cuente con análisis más específicos y concretos; por ejemplo, sobre la densidad de los caminos y senderos y su frecuentación en los ENP o por municipios.

En estos dos casos, hemos tratado, por medio de varios mapas temáticos y tablas, de analizar y mostrar la realidad de su articulación y la repercusión territorial de su uso.

Si bien existe una gran cantidad de estadísticas que elaboran los organismos oficiales, tanto insulares como de la comunidad autónoma y estatales, no existe información sobre, por ejemplo, los datos de densidad (número de tramos de caminos y senderos por ENP y por municipio), por lo que creemos que las aportaciones presentadas en este trabajo han

abarcado un espacio que, hasta el momento, no se había cubierto.

Como hemos podido comprobar, el patrimonio caminero mantiene viva la historia de los lugares que recorre, sobre todo cuando se ha realizado un adecuado trabajo de investigación, recuperación y promoción para su conocimiento, uso e interpretación de los usuarios reales y potenciales.

Por otra parte, los antiguos caminos, como verdaderas venas en el territorio, se han convertido en senderos que promueven la práctica de actividades físicas y deportivas revalorizando la diversidad geográfica y paisajística del medio.

La implicación coordinada de los diferentes actores del territorio, esto es, de la población, del empresario y de las instituciones locales, es fundamental para el desarrollo de cualquier iniciativa de cara a la conservación y revalorización de los caminos y senderos, tanto en los aspectos de diseño y planificación, como en su ejecución, mantenimiento y promoción. En este caso, es interesante recordar la iniciativa de recuperación del oficio del peón caminero que se lleva a cabo en el Sur de Tenerife.

Por último, se ha analizado la evolución del grado de desarrollo y concentración de la red caminera de Tenerife, diferenciando entre los factores orográficos y la realidad geográfica que siempre la han caracterizado; y se ha confirmado la hipótesis basada en un cambio de tendencia en los últimos años. Dicha tendencia se ha visto impulsada tanto por la inversión pública como por la existencia de un marco legal de protección y ordenación territorial, así como por una creciente concienciación comunitaria en relación con el rescate, la conservación y la promoción del patrimonio común.

5.2 Aportaciones y propuestas para el patrimonio caminero de Tenerife

En primer lugar, antes de presentar los siguientes mapas temáticos en relación a la densidad de caminos hemos creído de interés exponer varios elementos sobre el estudio de la red caminera de Tenerife.

En primer lugar, la iniciativa que ha desarrollado el Parque Nacional del Teide (Figura 45), al crear una malla articulada e interconectada entre sus 37

senderos (año 2015), nos ofrece un modelo que se debería implementar y proponer en el futuro en Tenerife.

En segundo lugar, la existencia de una red de pistas para vehículos a motor (Figura 46) cuyo uso el Cabildo Insular ha propuesto como compatible con el uso pedestre, exige buscar alternativas en posteriores actuaciones, con el fin de compatibilizar usos, usuarios y articular de una manera efectiva los caminos tradicionales y senderos de la isla de Tenerife.

En tercer lugar, hemos identificado las principales rutas para bicicletas y para caballos (Figura 47) en el ámbito insular que, desde Turismo Tenerife, se ofrecen como itinerarios en el marco de la promoción del destino turístico insular. Se ofrece esta alternativa que coincide con las pistas forestales y en las que el propio Cabildo Insular está trabajando para ir implementando una red denominada BICA (Bicicletas y Caballos) en las medianías altas y cumbres del ámbito insular.

En relación a esta iniciativa, creemos que debe analizarse, por un lado, la capacidad de carga tanto de las pistas (y no solamente partiendo de la normativa legal establecida en los ENP) como el desarrollo de un sistema de indicadores que mejore el uso y la gestión de los caminos y senderos de Tenerife.

En cuarto lugar, creemos también de interés recordar la importancia que tienen los elementos asociados a la caminería costera de Tenerife (Figura 48) que, sin embargo, no se ha logrado articular y vincular con esta. Por ejemplo, aquellos elementos asociados a los caminos de costa y senderos litorales, senderos azules, entre otros, como son los faros y salinas tradicionales y que ya pudimos adelantar en el capítulo correspondiente.

Tenerife es un ámbito insular que, como destino turístico de primer orden con más de cinco millones de visitantes/año, ha desarrollado, sobre todo, el turismo relacionado con servicios y productos en la costa. El turismo relacionado con el sol y playa o heliotrópico, se localiza en un sector que, si bien alberga un rico patrimonio histórico y etnográfico relacionado con la sal, la navegación marítima (faros) y los puertos de mar, no ha priorizado la articulación de estos elementos patrimoniales con los diferentes caminos y senderos que, desde la costa, vertebraban el territorio a través de vías de comunicación tradicional entre este sector y las medianías.

Si a ello sumamos que existe en la Red de ENP del ámbito insular un conjunto de espacios protegidos costeros, obtenemos una retícula que no está siendo real, ya que no están interconectados los nodulos y los conectores, es decir, los equipamientos públicos relacionados con la práctica del senderismo y los principales caminos y senderos de la Isla.

En quinto lugar, presentamos (Figuras 49 y 50 y Tabla 33) dos mapas temáticos sobre densidad de la caminería en Tenerife. Por un lado, sobre la densidad de tramos de caminos y senderos en los ENP de Tenerife y, por otro lado, la densidad de tramos de caminos y senderos por municipio.

Por ello, hemos contabilizado los caminos y senderos de Tenerife segmentando, la tipología de caminos y senderos por ENP: senderos (y variantes) señalizados y homologados; caminos declarados específicamente B.I.C.; caminos costeros en ENP; caminos tradicionales con implicación comunitaria; senderos azules; red de senderos del Parque Nacional del Teide; pistas para vehículos a motor; principales rutas para bicicletas y caballos; senderos accesibles; senderos adaptados para silla *joëlette*.

Finalmente, entendemos que desde trabajos de investigación como el caso de esta publicación, y con la cartografía caminera, debemos implementar resultados que plasmen su implantación en la Isla.

En este sentido, en sexto y último lugar, hemos creído interesante presentar una visualización en 3D del Parque Rural de Anaga (Figura 51) para de esta manera aportar soluciones informáticas que refuercen el estudio de la recuperación y revalorización de las redes camineras de Tenerife. Una visualización que se emplee como instrumento para el desarrollo territorial a través de la innovación en Sistemas de Información Geográfica y que supongan una herramienta para mejorar la gestión y conservación del patrimonio caminero de Tenerife y sus elementos asociados.

Figura 45: Red de Senderos del Parque Nacional del Teide (2015).²³¹

- Red de Senderos del Parque Nacional del Teide
- ★ Observatorio del Teide (Izaña)
- ▲ Teide
- Parque Nacional del Teide

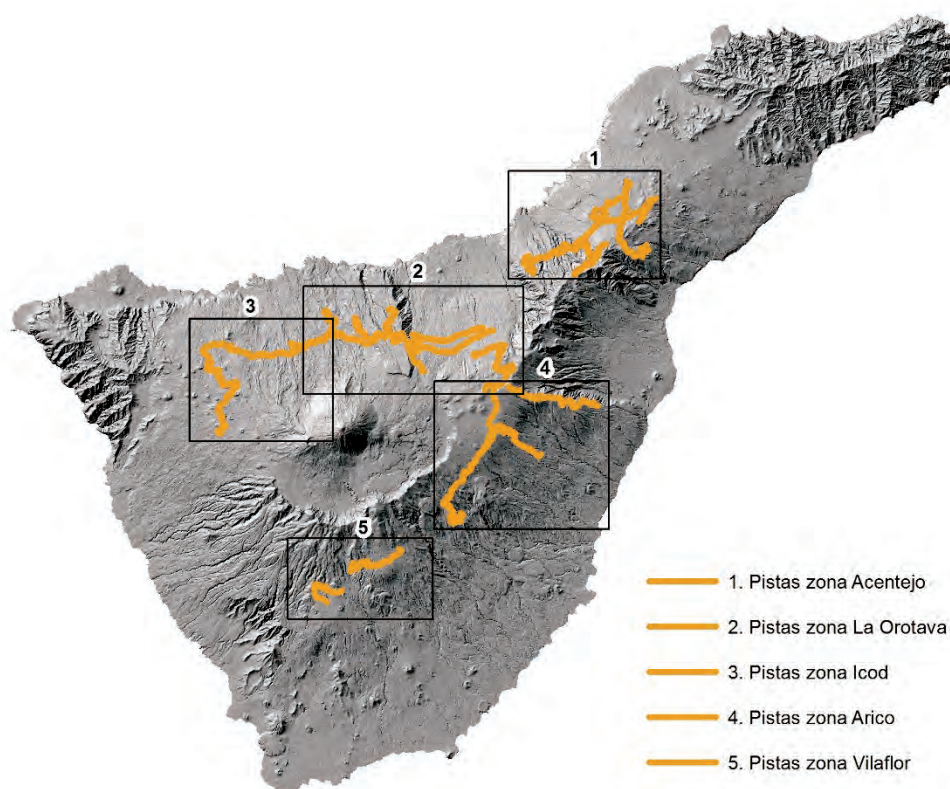
Fuente: Parque Nacional del Teide (2015).



0 2,5 5 Km

²³¹ Mapa 08, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Figura 46: Sectores de las pistas para vehículos a motor en Tenerife (2015).²³²



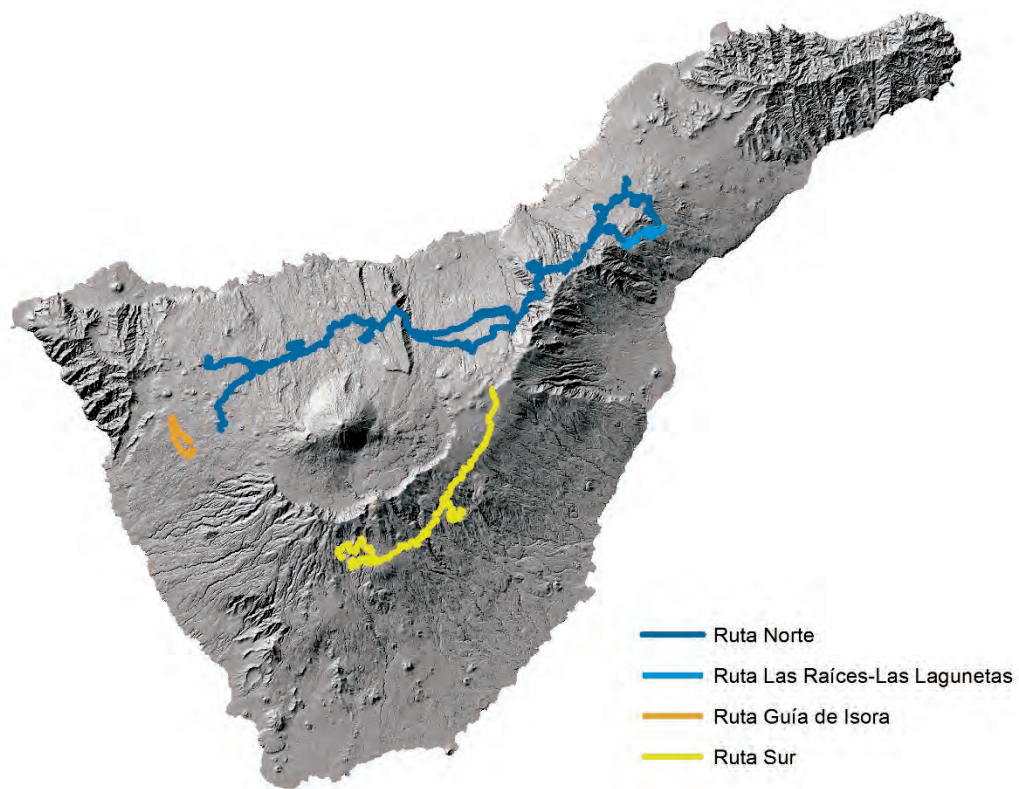
Fuente: Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.



0 10 20 Km

232 Mapa 28, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Figura 47: Principales rutas para bicicletas y caballos (2015).²³³



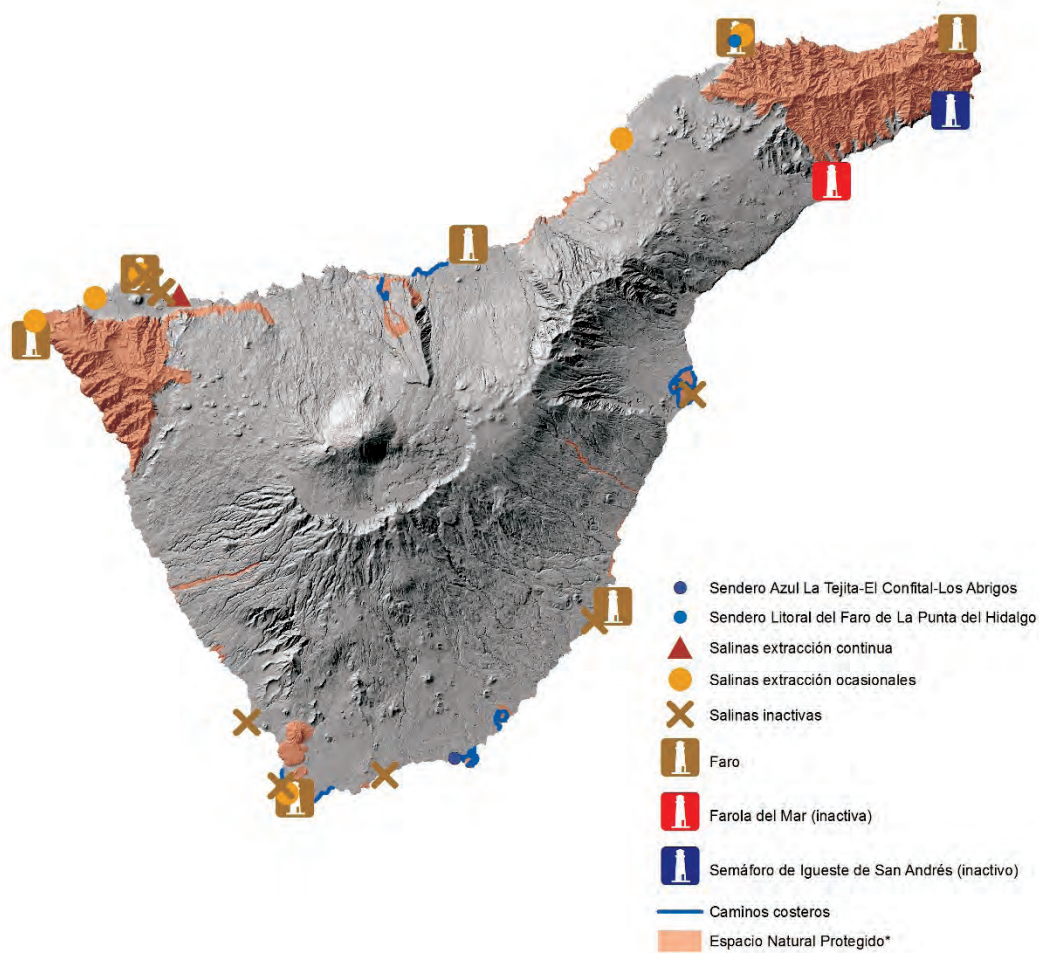
Fuente: Turismo Tenerife.



0 10 20 Km

²³³ Mapa 29, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Figura 48: Principales elementos asociados a los caminos de costa y senderos litorales de Tenerife (2015).²³⁴



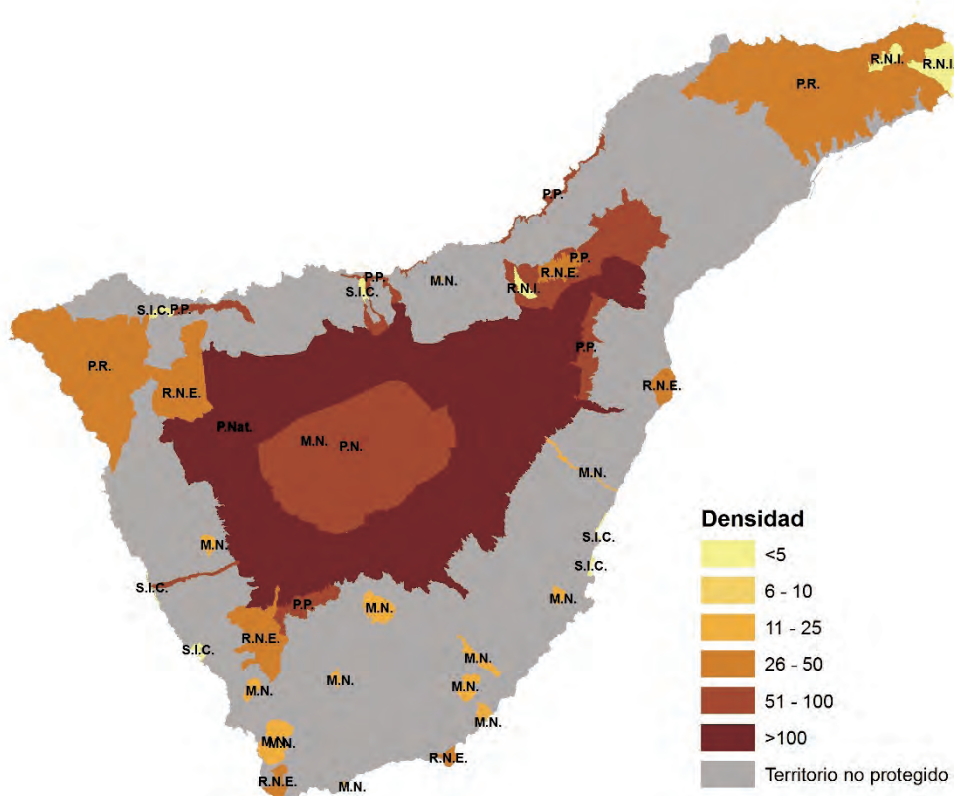
Fuente: Área de Medio Ambiente y Unidad del Banco de Datos y Centro de Documentación del Cabildo Insular de Tenerife y Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (2015).



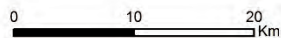
0 10 20 Km

234 Mapa 24, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Figura 49: Densidad de los tramos de caminos y senderos en ENP (2015).²³⁵



Fuente: Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.



²³⁵ Mapa 30, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Tabla 33: Densidad de los tramos de caminos y senderos en ENP de Tenerife²³⁶.

Identificador	Categoría E.N.P.*	Nº de tramos de caminos o senderos
M.N.	Monumento Natural**	12
P.P.	Paisaje Protegido	75
P.N.	Parque Nacional	80
P.Nat.	Parque Natural	154
P.R.	Parque Rural	33
R.N.E.	Reserva Natural Especial	35
R.N.I.	Reserva Natural Integral	2
S.I.C.	Sitio de Interés Científico	1

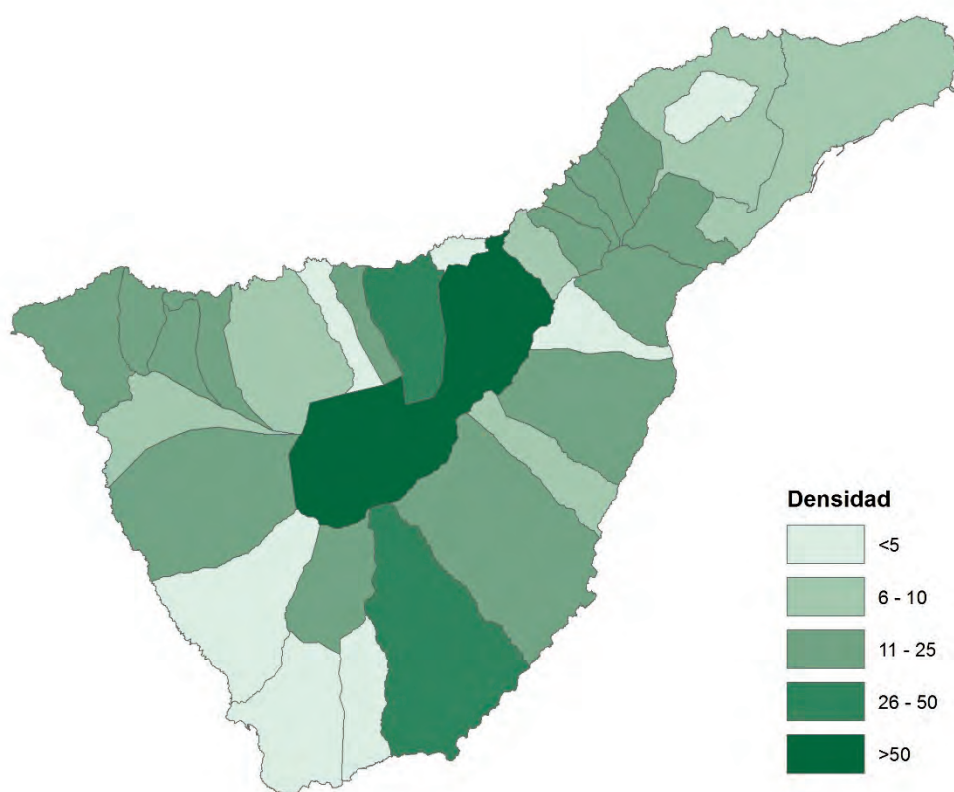
Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.

* E.N.P.: Espacio Natural Protegido.

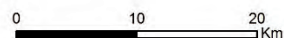
** Monumento Natural: en el caso del Monumento Natural del Teide, está inserto en el Parque Nacional del Teide y corresponde con el propio edificio volcánico.

Tipología de tramos de caminos y senderos por E.N.P.
Senderos (y variantes) señalizados y homologados
Caminos declarados específicamente B.I.C.***
Caminos costeros en Espacio Natural Protegido
Caminos tradicionales con implicación comunitaria
Senderos azules
Red de senderos del Parque Nacional del Teide
Pistas para vehículos a motor
Principales rutas para bicicletas y caballos
Senderos accesibles
Senderos adaptados para silla <i>joëlette</i>

Figura 50: Densidad de los tramos de caminos y senderos en municipios de Tenerife (2015).²³⁷



Fuente: Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.



²³⁷ Mapa 31, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Tabla 34: Densidad de los tramos de caminos en municipios de Tenerife,²³⁸

Municipios	Nº de tramos de caminos o senderos
La Orotava	> 50
Granadilla de Abona	26-50
Los Realejos	26-50
El Tanque	11-25
La Matanza de Acentejo	11-25
Arico	11-25
Tacoronte	11-25
El Rosario	11-25
Vilaflor de Chasna	11-25
Candelaria	11-25
Buenavista del Norte	11-25
Garachico	11-25
Guía de Isora	11-25
La Victoria de Acentejo	11-25
San Juan de la Rambla	11-25
Los Silos	11-25
El Sauzal	11-25
Güímar	11-25
Icod de los Vinos	06-10
Santa Cruz de Tenerife	06-10
Santiago del Teide	06-10
Fasnia	06-10
San Cristóbal de La Laguna	06-10
Santa Úrsula	06-10
La Guancha	<5
Adeje	<5
Arona	<5
Arafo	<5
San Miguel de Abona	<5
Tegueste	<5
Puerto de la Cruz	<5

Fuente (tabla de la izquierda): elaboración propia a partir de los datos del Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife.

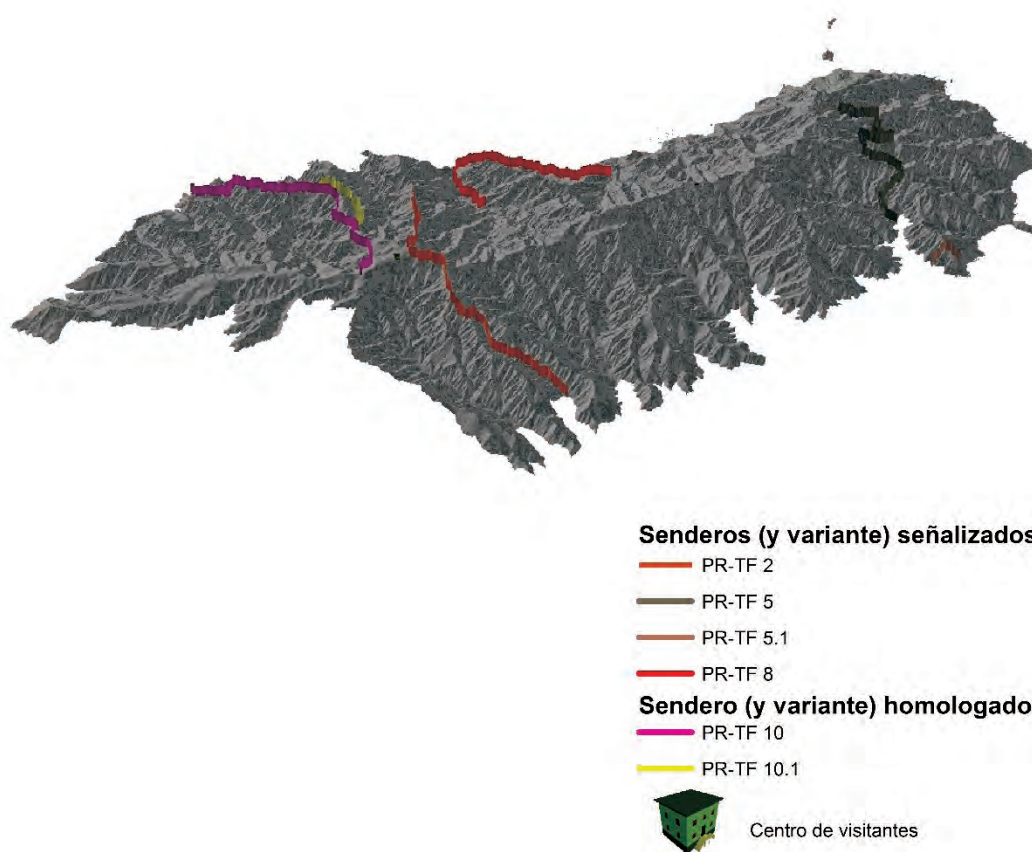
Tabla 35: Selección de la tipología de tramos de caminos y senderos de Tenerife por municipio.

Tipología de tramos caminos y senderos por municipio
Senderos (y variantes) señalizados y homologados
Caminos declarados específicamente B.I.C.*
Caminos costeros en Espacio Natural Protegido
Caminos tradicionales con implicación comunitaria
Senderos azules
Red de senderos del Parque Nacional del Teide
Pistas para vehículos a motor
Principales rutas para bicicletas y caballos
Senderos accesibles
Senderos adaptados para silla joëlette

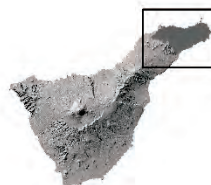
Fuente: elaboración propia.

²³⁸ Mapa 31, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

Figura 51: Visualización 3D de senderos señalizados y homologados en el Parque Rural de Anaga (2015).239



Fuente: Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife y GRAFCAN S.A.



5.3 *Prospectiva de los caminos estructurantes a pie de Tenerife*

En Tenerife²⁴⁰ se han dedicado inmensas inversiones para infraestructuras, mientras son contados los itinerarios dirigidos a los caminantes, pero aún es posible la convivencia de ambas redes: la de carreteras y la de caminos.

Hasta el momento, la oferta de senderismo institucional se centra en rutas dispersas y alejadas de los núcleos urbanos, opuestas al concepto de red insular como hemos podido analizar en estas páginas.

Desde hace una década, el parón de la construcción por la crisis económica está propiciando una sensibilización ambiental que, creemos, hará posible la recuperación o recreación del todavía mágico mundo rural y natural de la isla, ofreciendo una red de caminos a pie, de manera ininterrumpida, para garantizar su funcionalidad.

La población local empieza a cuestionar la transformación que ha sufrido el suelo por intervenciones urbanísticas -con el consiguiente deterioro y destrucción de los caminos- y piden que se modifique esta tendencia.

El espacio vital por donde nos desplazamos condiciona nuestro nivel de satisfacción y es fundamental para nuestra calidad de vida.

Las prioridades de las carreteras han reducido hasta tal punto la autonomía del individuo que, en la práctica, supone una pérdida del derecho constitucional de la libertad de movimiento que en algunas partes sólo es viable con el empleo de vehículos a motor.

Debido a que la *red caminable* es un reto más urbano que rústico -al contrario de los puros senderos dirigidos al medio natural- es por lo que debe empezarse por la vivienda, la calle expandida hacia la periferia, al campo y finalmente, hacia los Espacios

Protegidos que han sido justo en los últimos años objeto de casi toda la atención, centrándose de esta manera en lo menos urgente.

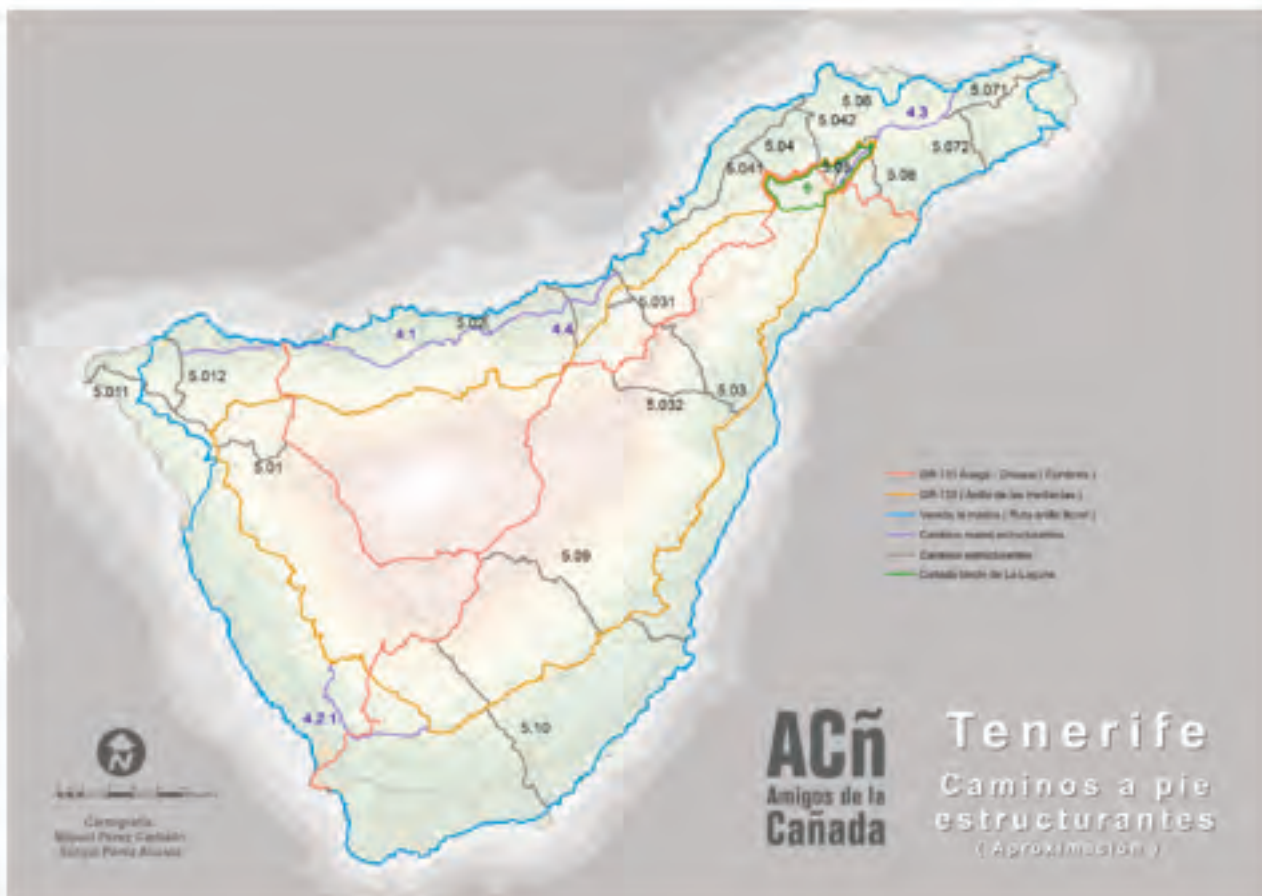
La imagen²⁴¹ siguiente ofrece una red orgánica de las vías ligeras no motorizadas, más densas en función de la población, la dureza de la orografía, la riqueza patrimonial o la demanda senderista, como son: el Área Metropolitana, el valle de la Orotava, Anaga y Teno.

Al contrario que en el sur, más aisladas por ser de menos habitantes y relieve más suave, salvo el espacio Adeje-Arona. De acuerdo con estas líneas será factible seguir cosiendo nuevos trayectos.²⁴²

²⁴⁰ Para mayor información sobre aspectos geológicos y geográficos: GARCÍA MORAL, R.: "Erupciones históricas en Tenerife", En *Los Volcanes y la Caldera del Parque Nacional del Teide, Tenerife, Islas Canarias*, 1989, pp. 235-249. HERNÁNDEZ-PACHECO, A.: "El vulcanismo histórico en las Islas Canarias", En *Síntesis de la actividad volcánica de las Islas Canarias. Instituto de Estudios Canarios*, 1985, pp. 28-38.

²⁴¹ Mapa 33, desarrollado en el ATLAS TEMÁTICO DE CAMINERÍA.

²⁴² <http://www.amigosdelacañada.org/>



Fuente: Amigos de la Cañada (2015).



5.4 Recomendaciones en relación a la red caminera insular

En el apartado de las recomendaciones, y teniendo en cuenta las conclusiones expuestas anteriormente, creemos que se debe priorizar la rehabilitación de antiguos caminos y vías de uso tradicional para adaptarlas a una utilización preferentemente pedestre. En el caso de los caminos históricos, como se ha constatado en el trabajo, no se han desarrollado los Planes Especiales de Protección de los cuatro caminos declarados específicamente como BIC, por lo que, es pues, una tarea pendiente a desarrollar en Tenerife.

En consonancia con la concienciación de la comunidad se deben priorizar actuaciones para sensibilizar a la población local acerca del valor del patrimonio viario público recuperado y sus potencialidades para el uso recreativo, deportivo y turístico-cultural.

Es básico, asimismo, complementar la oferta de actividad en la naturaleza mediante la puesta en valor de otros recursos naturales y culturales, etnográficos, gastronómicos, etc.

Como tratamos aquí, se debe procurar la articulación en red de los senderos y favorecer la interconexión de las poblaciones; además, de considerar la articulación entre senderos y sistemas de transporte público.

En el caso del desarrollo de iniciativas que imbriquen tanto a la población local como a las instituciones y entidades, se desarrollan en Tenerife, en la actualidad, cuatro iniciativas que hemos analizado. Con estos casos se ha podido evidenciar que el modo de reforzar la implicación de las comunidades locales y la tematización de los itinerarios es posible y necesario.

Por otro lado, desde el punto de vista de la accesibilidad universal, se han estudiado los senderos que en el año 2015 se ofrecen a personas con movilidad reducida y que son cada vez más demandados y valorados por los turistas a nivel mundial. En este sentido, es evidente que se hace necesaria la ampliación de los senderos accesibles de Tenerife.

Se debe considerar, pues, que la recuperación y revalorización del patrimonio caminero de Tenerife, vinculado todo ello a actividades senderistas y de turismo patrimonial y cultural, es una estrategia

efectiva de desarrollo territorial para la mejora de la calidad de vida de las comunidades locales y un instrumento básico para el progreso de nuestra sociedad.

Capítulo 6

Fuentes y bibliografía

6.1 Listado de acrónimos

AHPSCT:	Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife.	FEDME:	Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada.
BULL:	Biblioteca General de la Universidad de La Laguna.	FEDTME:	Federación Tinerfeña de Montañismo y Escalada.
BMSCT:	Biblioteca Pública Municipal de Santa Cruz de Tenerife.	GR:	Gran Recorrido.
ECU:	European Currency Unit (Unidad Monetaria Europea).	ICOMOS:	International Council on Monuments and Sites (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios).
ENP:	Espacio Natural Protegido.	O.M.T.:	Organización Mundial del Turismo.
CEP:	Convenio Europeo del Paisaje.	PIPC:	Plataforma Ibérica por los Caminos Públicos.
CICOP:	Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio.	PIOT:	Plan Insular de Ordenación del Territorio.
EA:	Educación Ambiental.	PR:	Pequeño Recorrido.
EEUU:	Estados Unidos de Norteamérica.	RB:	Reserva de la Biosfera.
ERA:	European Ramblers Association (Asociación Europea de Senderistas).	SINPROMI:	Sociedad Insular para la Promoción de las Personas con Discapacidad.
FEDER:	Fondo Europeo de Desarrollo Regional.	SL:	Sendero Local.
		UCASE:	Unidad de Caminos y Senderos Históricos.
		UE:	Unión Europea.

ULL:	Universidad de La Laguna.
UICN:	Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza.
UNESCO:	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura).

6.2 Relación de fuentes documentales consultadas

Las fuentes consultadas fundamentalmente han sido para consultar los catálogos bibliográficos que se encuentran en los siguientes fondos:

- A.H.P.S.C.T.: Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife.
- B.U.L.L.: Biblioteca General de la Universidad de La Laguna.
- B.M.S.C.T.: Biblioteca Pública Municipal de Santa Cruz de Tenerife.

Por otro lado, las fuentes documentales digitales han sido básicas en esta publicación y las entidades e instituciones que han facilitado información y documentación, han sido las siguientes:

Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife	http://www.tenerife.es/wps/portal/tenerifees/medioambiente
British Oceanographic Data Centre (BODC)	http://www.bodc.ac.uk/
GRAFCAN S.A.	http://www.grafcan.es/
Instituto Canario de Estadística (ISTAC)	http://www.gobiernodecanarias.org/istac/
Instituto Geográfico Nacional de España	http://www.ign.es/ign/main/index.do
Red Iberoamericana de Infraestructuras de Información Geográfica (R3IGeo)	http://www.r3igeo.org/
Sinpromi S.L.	http://www.sinpromi.es/
Turismo Tenerife	http://www.webtenerife.com/

6.3 Referencia bibliográfica general y temática

BENAYAS, S. *et al.*: *La investigación en Educación Ambiental en España*, Ministerio de Medio Ambiente, Madrid, 2003.

BENEGAS, J. y MARCEN, C. "La Educación Ambiental como desencadenante del cambio de actitudes ambientales". En *Revista de la Complutense*, Vol. 6, Madrid, 1995.

CARRILLO DE ALBORNOZ Y GALBEÑO, J.: *Los caminos reales, origen de la red moderna de carreteras españolas, y su relación con los ingenieros militares. Breve historia de la red de carreteras españolas desde sus orígenes romanos hasta la creación de la red radial en el siglo XVIII y su relación con el Real Cuerpo de Ingenieros, Academia de Ingenieros del Ejército*, Madrid, 2003, p. 17.

CASASOLA, L.: *Turismo y ambiente*, México, Ed. Trillas, 1990, p. 31.

COMITÉ ESTATAL DE SENDERISMO: *Manual de Senderos (aprob. 2004)*, Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada (F.E.D.M.E.), Prames S.A. Zaragoza, 2007, pp.: 90.

CONSEJO DE EUROPA: *Convenio Europeo del Paisaje*, Florencia, 2000, p. 7.

DE CABANES, F. J.: *Guía general de correos, postas y caminos del reino de España*, (en línea), Imprenta de Miguel de Burgos, Madrid, 1830, p. 561.

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL: *Estrategia de Geodiversidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2020*, BI-1044-2014, 2014, pp. 136.

DOWER M.: "Un punto fuerte para el Desarrollo Local: el recurso patrimonio". En *LEADER Magazine*, Nº 17 (Primavera), Dirección General de Agricultura, Unión Europea, 1998.

F.E.D.M.E.: *Decreto Asesoría Jurídica Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada sobre ordenación, homologación y autorización de los senderos en las diferentes comunidades autónomas*, Madrid, 2001.

F.E.D.M.E.: *Manual de Senderos*, Madrid, Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada, p. 72, 1997.

FERRIS, C.: *Los caminos de las montañas. Bases jurídicas y sociales del patrimonio viario*, Ediciones PRAMES. Zaragoza, 2004.

FUENTES, L.: "La transversalidad curricular y la Enseñanza de la Educación Ambiental", En *Revista ORBIS* Nº 4, 2006, pp. 39-59.

GARCÍA, M.: *Lo que un guía debe saber antes de contar una historia (Programa de capacitación avanzada a distancia para guías naturalistas del Parque Nacional Galápagos)*, ECOLAP-Universidad San Francisco de Quito-Programa Araucaria y Agencia de Cooperación Internacional. [Módulos de turismo en formato digital], 2004.

GARCÍA FERNÁNDEZ, J. y SAMPEDRO ORTEGA, Y.: *Un viaje por la Educación Ambiental en España. Una visita a algunas de las iniciativas promovidas desde la administración general y autonómica tras la publicación del Libro Blanco*, Ministerio de Medio Ambiente, Madrid, 2006.

GARCÍA, M., SÁNCHEZ, D.: *Señalización de caminos: Lineamientos para la señalización de caminos ancestrales andinos*, Lima, SGCAN, Instituto de Montaña y UICN-Sur, 2004, pp. 42.

GARCÍA ORTEGA, P.: *Historia de la Legislación española de caminos y carreteras*, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Secretaría General Técnica, Servicio de Publicaciones, Madrid, 1982, pp. 277-229.

GONZÁLEZ GAUDIANO, E.: *La transversalidad de la Educación Ambiental en el curriculum de la enseñanza básica*, Ministerio de Medio Ambiente, Madrid, 2000.

GUZMAN RAMOS, A. F.: "El turismo desde la Geografía", En *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, (vol. VII, nº 365), Universidad de Barcelona, abril de 2002.

JOYCE, E. B.: *Geological heritage of Australia: selecting the best for Geosites and World Heritage, and telling the story for Geotourism and Geoparks*, AESC 2006 Extended Abstract, p. 4.

MADRAZO, S.: *La edad de oro de las diligencias: Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril*, Ed. Nerea, 1991, pp. 274.

MARINA VIDAL, L. Y MONCADA, J.: "Los senderos de interpretación ambiental como elemento educativo y conservación de Venezuela". En *Revista de Investigación*, nº 59, 2006.

MARTÍN GARCÍA, C. F. "Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Medio Ambiente". En *I.T.*, Nº 69, 2004.

MAYER, M.: "Educación Ambiental: de la acción a la investigación", Centro Europeo dell'Educazione, Ministero Pubblica Istruzione, Roma, 1998.

MENÉNDEZ DE LUARCA: *El territorio, artificio y lenguaje. El futuro de los espacios rurales / Soledad Nogués Linares* (ed. lit.), 2004, ISBN 84-8102-381-7, págs. 248-254.

MELÉNDEZ HEVIA, L.: *Geología de España. Una Historia de seiscientos millones de años*, Ed. Rueda, 2004.

MENÉNDEZ PIDAL, G.: *Repertorio de todos los caminos de España (hasta ahora nunca visto)*. Madrid. 1951.

MENÉNDEZ-PIDAL, G.: *España en sus caminos*, Madrid, Caja de Madrid, 1992, pp. 4-5.

MESONERO ROMANOS, R. DE: *Recuerdo de viaje a Francia y Bélgica (1840-1841)*, Madrid: D. M. de Burgos, 1841.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE, *Análisis de la normativa y legislación aplicable en España a nivel comunitario, nacional y autonómico*, FEADER, Madrid, 2014, p.79.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Anexo IVA3: Elaboración de un análisis DAFO en organizaciones de transportes*, Edición mayo 2005, p. 1-6.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE: *Libro Blanco de Educación Ambiental en España*, 1999.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE: *Directrices del tratamiento del borde marino. Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad (Dirección General de Costas)*. Madrid, 2008, p. 33.

MONTSERRAT RECODER, P.: *La cultura que hace el paisaje: escritos de un naturalista sobre nuestros recursos de montaña (en papel)*, Ed. Fertilidad de la tierra, 2009, ISBN: 9788493630805.

MONKHOUSE, F. J.: *Diccionario de Términos Geográficos*. Ed. OIKOS-TAU, S.A., Barcelona, 1978. pp. 560.

NASARRE, J., HIDALGO, G., LUCIA, P.: *La vertiente jurídica del montañismo*, Ediciones PRAMES S.A, ISBN 84-8321-083-5. Zaragoza, marzo 2001.

NASARRE, J., HIDALGO, G., LUCIA, P.: "Propuesta para una convergencia de la normativa autonómica sobre senderos", En *Acciones e Investigaciones Sociales*, Nº 15, 2002, pp. 215-237, ISSN 1132-192X.

NIETO, L.M.: *Geodiversidad: propuesta de una definición integradora*, En *Boletín Geológico y Minero*, 112 (2). 2001, pp. 3-11.

NEWTON, I.: *Opticks: or, a treatise of the reflexions, refractions, inflexions and colours of light. Also two treatises of the species and magnitude of curvilinear figures*. Octavo ed.. Palo Alto, California, 1998. (Opticks fue originalmente publicada en 1704).

OBSERVATORIO EUROPEO LEADER: "Innovación en el medio rural". En *Cuaderno de la innovación*, Nº 12, 2001.

ORGANISMO AUTÓNOMO DE PARQUES NACIONALES: *Guía de Reservas de la Biosfera de España*, BI-3084-2011, 2011, pp. 311.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT): "Desarrollo turístico sostenible" *Guía para planificadores locales*. Madrid: OMT, 1993. pp. 235.

SORIA Y Puig, A., et al.: *El camino de Santiago. Vías, estaciones y señales*, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Serie monografías, 1993

TARBUCK, E. J. Y F. K. LUTGENS: *Earth An Introduction to Physical Geology*, Prentice-Hall, Inc., New Jersey, 1999, p. 638.

TORRES LUNA, M.P., PÉREZ ALBERTI, A. y LOIS GONZÁLEZ, R.C.: *Los Caminos de Santiago y el Territorio*, En *Congreso Internacional de Geografía*. Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 1993.

TREJO BARAJAS, D.: *Las actividades económicas*. En: Trejo Barajas, D. y González Cruz, E. (coordinadora/coeditora), *Historia General de Baja California Sur*, Tomo I. *La Economía Regional*, 2002, pp. 187-225.

UNIÓN EUROPEA: "Reglamento (CE) nº 1698/2005 de 20 de septiembre de 2005".

URIOL SALCEDO, J.I.: "Historia de los caminos de España", *Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, 1992, pp. 468

PÉREZ GONZÁLEZ, M. L.: "Los caminos reales de América en la legislación y en la historia", En *Anuario de Estudios Americanos*, Universidad de Sevilla, Tomo LVIII, 1, 2001.

PONCE, J.: *Régimen jurídico de los caminos y derecho de acceso al medio natural*, Marcial Pons Ed. Madrid-Barcelona, 2003.

RAYMOND CHEVALLIER: *Las vías romanas*, 1972.

RODRÍGUEZ MORALES, J.: *Imagen y realidad de las calzadas romanas*, 2013, pp: 53.

TERÁN, M., SOLÉ SABARÍS, L. ET AL. *Geografía regional de España*, Ed. Ariel, Barcelona, 1987.

VV.AA.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. 2 Vols. Madrid: Ediciones Turner, 1984.

VV.AA.: *Libro blanco de la Educación Ambiental en España (En papel)*, Ministerio de Medio Ambiente, 1999, ISBN 9788483200919.

VV.AA.: "Managing Urban Identities: aim or tool of urban regeneration?", En *The URBACT Tribune*, Unión Europea, 2009, pp. 5.

VV. AA.: "Manual de Senderos", Comité de Senderos de la Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada Madrid: FE.D.M.E., 1997, pp. 72.

VV.AA.: "Novísima Recopilación de las leyes de España", Tomo III, libro VII. Título XXXV, 1805, pp. 677.

VERBEKEN, D.: *Historia de la Unión Económica y Monetaria*, Parlamento Europeo, 2015.

VILLALOBOS MEGÍA, M.: "Estrategias en la protección del patrimonio geológico andaluz", En *Medio Ambiente* Nº 37, Consejería de Medio Ambiente, Sevilla, 2001, pp. 36-39.

VILLALVILLA, A.: *Manual para la defensa de los caminos tradicionales*, Talasa Ediciones, Madrid, 2000.

VILLALVILLA ASENJO, H.: "Los Caminos Públicos Municipales". *Ecologistas en Acción*. En *Revista El Ecologista*, nº 46, 2004.

VOTH, A.: "Cambios en las políticas de espacios naturales protegidos y desarrollo sostenible", En *Actas XX Congreso de Geógrafos Españoles*, Comunicaciones, Sevilla, 2007.

ZAPATA, V.: "Caminando a través de un universo de temas: reflexiones acerca de la vertiente temática del senderismo". En *Boletín de Interpretación*, Nº 16, Asociación para la Interpretación el Patrimonio, 2007.

ZOIDO NARANJO, F: "Andalucía, cohesión y diversidad territorial", En *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, N.º. 6, 2002, pp. 105-132, ISSN-e 1138-9788.

ZOIDO NARANJO F: "El paisaje, patrimonio público y recurso para la mejora de la democracia", En *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, Año n.º 12, N.º 50, 2004, pp. 66-73.

Enlaces web específicos consultados:

ADEAC (Asociación De Educación Ambiental y del Consumidor).

Recuperado de: <http://www.adeac.es>

ADEAC. (Asociación de Educación Ambiental y del Consumidor).

Recuperado de: <http://www.magrama.gob.es/es/ceneam/recursos/quien-es-quien/adeac.aspx>

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAMINERÍA.

Recuperado de: <http://www.ai-camineria.com>

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO: "Resolución de 16 de julio de 2015, de Parques Nacionales, por la que se publica la aprobación por la UNESCO de dos reservas de la biosfera españolas: Reserva de la Biosfera del Macizo de Anaga, Tenerife, y Reserva de la Biosfera Transfronteriza Meseta Ibérica (España y Portugal)".

Recuperado de: www.boe.es/boe/dias/2015/08/27/pdfs/BOE-A-2015-9446.pdf

CAPEL, H. y URTEAGA, L. "Las Nuevas Geografías", Salvat Editores, S.A., Madrid, 1991, pp. 96

COMISIÓN EUROPEA.

Recuperado de: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-95-967_es.htm

CONSEJO DE EUROPA: Convenio Europeo del paisaje, 2000.

Recuperado de: <http://www.magrama.gob.es/en/desarrollo-rural/temas/desarrollo-territorial/convenio.aspx>

CONVENIO EUROPEO DEL PAISAJE.

Recuperado de: <http://www.magrama.gob.es/en/desarrollo-rural/temas/desarrollo-territorial/convenio.aspx>

DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA, 23ª ed., Edición del Tricentenario, [en línea]. Madrid, Espasa, 2014.

DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA (2015).

Recuperado de: <http://dle.rae.es/?w=caminer%C3%ADa&m=form&o=h>

DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA.

Recuperado de: <http://www.ipyme.org/es-ES/Paginas/Home.aspx>

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN.

Recuperado de: www.ecologistasenaccion.es

EUROPEAN GEOPARKS.

Recuperado de: <http://www.europeangeoparks.org>

EUROPEAN RAMBLERS' ASSOCIATION (ERA).

Recuperado de: <http://www.era-ewv-ferp.com/frontpage/>

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES DE AMIGOS DEL CAMINO DE SANTIAGO.

Recuperado de: <http://www.caminosantiago.org/cpperegrino/comun/federacion.asp>

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE DEPORTES DE MONTAÑA Y ESCALADA (FEDME).

Recuperado de: <http://misendafedme.es/senderismo-y-sociedad/economia/>

FEDME (2009): "V Seminario de Espacios Naturales Protegidos y Deportes de Montaña, Cádiz.

Recuperado de: <http://www.fedme.es/index.php?mmod=staticContent&IDf=24>

FONDO EUROPEO AGRÍCOLA DE DESARROLLO RURAL (FEADER).

Recuperado de: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=uriserv:l60032>

FONDO ESPAÑOL DE GARANTÍA AGRARIA.

Recuperado de: http://www.fega.es/PwfGcp/es/accesos_directos/consulta_de_beneficiarios_de_ayudas_de_la_pac/consulta_de_beneficiarios_2015_presenta.jsp

FUNDACIÓN CENTRO INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO (CICOP).

Recuperado de: <http://www.ruraltroop.com/fundacion/icon.asp>

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES.

Recuperado de: <http://www.ffe.es>

FUNDACIÓN STARLIGHT.

Recuperado de: <http://fundacionstarlight.org/>

ICOMOS International Cultural Tourism Committee (ICTC).

Recuperado de: <http://www.icomos-ictc.org/>

ITINERARIOS, RUTAS Y DESTINOS CULTURALES IBEROAMERICANOS.

Recuperado de: <http://www.gestioncultural.org/rutas-culturales/presentacion.php>

LEY 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Recuperado de: <http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1985-5392>

LEY 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.

Recuperado de: <http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1985-12534>

LEY 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo. Recuperado de:

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2002-25039>

LEY 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones.

Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2002-25180>

LEY 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-20254>

LEY 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-21490>

LEY 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Recuperado de: http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-10142

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y MEDIO AMBIENTE, Historia de la Red de Parques Nacionales.

Recuperado de: <http://www.magrama.gob.es/es/red-parques-nacionales/la-red/historia.aspx>

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT).

Recuperado de: <http://www2.unwto.org/es/content/datos-0>

PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN, RECUPERACIÓN Y REVITALIZACIÓN DEL CAMINO DE SANTIAGO EN LA RIOJA, 1999.

Recuperado de: <http://www.larioja.org/npRioja/default/defaultpage.jsp?idtab=724659&tipo=2&fecha=1999/01/21&referencia=575284-1-HTML-185321-X>

PLATAFORMA IBÉRICA POR LOS CAMINOS PÚBLICOS.

Recuperado de: <http://www.picp.es/joomla/index.php>

PRIMER CONGRESO VIRTUAL SOBRE HISTORIA DE LA CAMINERÍA.

Recuperado de: http://www.revistacodice.es/publi_virtuales/I_C_H_CAMINERIA/index.htm

PROGRAMA CAMINOS NATURALES.

Recuperado de: <http://www.magrama.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/programa/>

PROYECTO RED NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS.

Recuperado de: http://www.magrama.gob.es/es/biodiversidad/servicios/banco-datos-naturaleza/informacion-disponible/vias_pecuarias.aspx

REAL DECRETO LEGISLATIVO 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local. Recuperado de: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1986-9865

RED LATINOAMERICANA Y CARIBEÑA DE ECOLOGÍA SOCIAL.

Recuperado de: www.ecologiasocial.com

RED NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS: recuperación de vías pecuarias.

Recuperado de: <http://www.magrama.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/politica-forestal/vias-pecuarias/>

RED DE PARQUES NACIONALES.

Recuperado de: <http://reddeparquesnacionales.mma.es/parques/index.htm>

REGISTRO DE BIENES DE INTERÉS CULTURAL.

Recuperado de: <http://www.mecd.gob.es/bienes/cargarFiltroBienesInmuebles.do;-jsessionid=6A4C0925CDF96C49ADF29522B0869F69?la-yout=bienesInmuebles&cache=init&language=es>

SABATÉ BEL, F.: "El territorio rural como encuentro entre la naturaleza y la cultura humana. Reflexiones sobre su construcción histórica y su crisis contemporánea", En *Rincones del Atlántico*, Nº 5, 2008, ISSN 1698-8957.

Recuperado de: http://www.rinconesdelatlantico.es/num5/3_fernando.html

SEGUNDO CONGRESO NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS.

Recuperado de: <http://fundacion-biodiversidad.es/biodiversidad-terrestre/proyectos-convocatoria-ayudas/ii-congreso-nacional-de-vias-pecuarias>

SENDEROS GR.

Recuperado de: www.senderosgr.es

TRESSERRAS, J. R.: "Las rutas e itinerarios culturales en Iberoamérica", En *Revista Ambiente Digital*, 1998, p. 5.

Recuperado de: <http://www.revista-ambiente.com.ar/imagenes/99/Tresserras.pdf>

6.4 Referencia bibliográfica regional

AFONSO L.: *Esquema de Geografía Física de las Islas Canarias, (Territorio Canario)*, Tenerife, Ediciones Idea, 1952-reedición 2004, pp. 21 y 95.

ARAÑA, V, CARRACEDO, J.C.: *Los volcanes de las Islas Canarias*, Ed. Rueda, Madrid, 1978.

BETHENCOURT ALFONSO, J.: *Historia del Pueblo Guanche*. Francisco Lemus editor, Santa Cruz de Tenerife, 1991.

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN TERRITORIAL: *Informe Salinas Canarias 2008, Estado actual de las salinas canarias. Pasado, presente. Estrategias de actuación*, Tomo I. Gobierno de Canarias, Tenerife, 2008, pp. 11-20.

DECRETO LEGISLATIVO 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

Recuperado de: <http://www.gobcan.es/boc/2000/060/001.html>

DECRETO 11/2005, de 15 de febrero, por el que se crea la Red Canaria de Senderos. Recuperado de: <http://www.gobiernodecanarias.org/boc/2005/041/002.html>

GAITÁN MORÁN, J., CANO DELGADO, J.J.: "Recuperación de antiguas vías de comunicación y puesta en valor del patrimonio geológico como factor de desarrollo: las Rutas de la Sal-el caso de las Salinas de Guerrero Negro, Baja California Sur-México, un ejemplo para Fuerteventura y Lanzarote", En *XIV Jornadas de Estudios Sobre Fuerteventura y Lanzarote*, 21-25 septiembre 2009, Arrecife, ISBN: en prensa.

GARCÍA RODRÍGUEZ, J.L.: "Paisajes agrarios de Canarias", En *Anales de Geografía, Departamento de Geografía de la Universidad de La Laguna*, 2013, vol. 33, Nº 1, pp. 93-132, ISSN: 0211-9803.

GARCÍA SOBRAL S., et al. "Estudio socioeconómico de la Reserva de la Biosfera de Gran Canaria: propuestas de actuación", En *Papeles de Geografía* 51-52, 2010, pp. 293-305. ISSN: 0213-1781.

HERNÁNDEZ-PACHECO, A.: "El vulcanismo histórico en las Islas Canarias", En *Síntesis de la actividad volcánica de las Islas Canarias*. Instituto de Estudios Canarios, 1985, pp. 28-38.

INSTITUTO CANARIO DE ESTADÍSTICA (ISTAC): *Territorio y medio ambiente (Tabla estadística)*, Consejería de Medio Ambiente y de Ordenación del Territorio, Gobierno de Canarias, 2011.

LECLERCQ, J.J.: *Viaje a las Islas Afortunadas*, 1880, (en línea).

LEY 15/1975, de 2 de mayo, de Espacios Naturales Protegidos.

Recuperado de: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1975-9246

LEY 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias.

Recuperado de: <http://www.gobiernodecanarias.org/boc/1994/157/001.html>

LEY 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.

Recuperado de: <http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1999-7981>

LUENGO, A.: "Las salinas naturales de Canarias", (trabajo inédito), 2015.

MADOZ, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar: Canarias*, Madrid, 1845-1850, Ed. Interinsular Canaria, 1986.

MARÍN C. Y LUENGO L.: "Paisajes de agua. Una antigua historia", En *Estudio del medio natural y arqueológico en Lanzarote y Archipiélago Chinijo*, Asociación Canaria para la Enseñanza de las Ciencias-Viera y Clavijo, Tenerife, 2007, pp. 3-4.

MARTÍN MARTÍN, V. O.: "Aproximación tipológica a los paisajes agrarios actuales de Canarias", En *Papeles de Geografía*, 32, Universidad de Murcia, 2000, pp. 97-115.

MORENO MEDINA, C.: *Los caminos de Gran Canaria*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1997, ISBN: 9788481031454.

MORENO MEDINA, C.: *Articulación territorial en espacios insulares: las vías de comunicación terrestres en Canarias, siglos XVI-XIX*, Departamento de Geografía, ULPG, ISBN: 978-84-691-0794-2 (Tesis Doctoral), 2005.

Recuperado de: <http://acceda.ulpgc.es/handle/10553/2039>

NUÑEZ PESTANO, J.R.: "Caminos", *Gran Enciclopedia Canaria*, Ediciones canarias, T. III, 1995.

PRUNEDA, V.: *Un viaje a las Islas Canarias*, Teruel, 1848, pág. 85 citado por ALZOLA, J.M.: *La rueda en Gran Canaria*, El Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria, 1968, pág. 25.

SIMANCAS CRUZ, M. R.: "Los modelos de uso turístico de las áreas protegidas de Canarias: una propuesta metodológica", En *Investigaciones Geográficas*, nº 39, 2006, pp. 25-45, ISSN: 0213-4691.

VERNEAU, R.: *Cinco años de estancia en las Islas Canarias*, Madrid, ediciones J.A.D.L Orotava, reedición [1891] 1981, pp. 105.

VIERA Y CLAVIJO, J.: *Historia de Canarias*, Ed. Goya, T.I-II, 1980.

VV. AA.: *La ruta de los esquisúchiles Canarias-Guatemala. Los árboles santos del Hermano Pedro*, Ed. J. F. Delgado Gómez, ISBN: 978-84-615-4942-9, 2011.

VON BUCH, L.: *Descripción física de las Islas Canarias (Traducción: José A. Delgado Luis (1999), Estudio crítico: Manuel Hernández González)*, Ed. Graficolor S.L., Tenerife, pág. 27.

YANES LUQUE, A.: "Morfología litoral de las Islas Canarias", Servicio de Publicaciones, Universidad de La Laguna, 1990, pp.: 208, ISBN 978-84-7756-195-8.

Enlaces web específicos consultados:

GRAN ENCICLOPEDIA VIRTUAL DE CANARIAS.

Recuperado de: <http://www.gevic.net>

PROGRAMA DE DESARROLLO RURAL DE CANARIAS 2014-2020.

Recuperado de: <http://www.pdrcanarias.org/>

6.5 Referencia bibliográfica insular

- AFONSO DÍAZ, S.: *La historia de Granadilla de Abona*, Ed. C.C.P.C., 1998.
- ARNAY M, V. FEBLES, NÚÑEZ PESTANO J.R., HERNÁNDEZ R. V. M.: *Estudio Histórico del Camino Real de Chasna*, Ministerio de medio Ambiente, Madrid, 2003.
- ASOCIACIÓN CULTURAL AMIGOS DE LA CAÑADA: "Las vías a pie estructurantes: Isla de Tenerife", (Coordinador: Pérez Carballo M.), (trabajo inédito), 2015.
- BETHENCOURT AFONSO, J.: *Historia del Pueblo Guanche*, T. II, Ed. Lemus, La Laguna, 1994, pág. 446.
- BRITO GONZÁLEZ, O: "Historia de Tenerife. Guanches y Conquistadores", *El Contexto General Histórico*, Cabildo de Tenerife, 1992.
- CABILDO INSULAR DE TENERIFE: "Normativa del Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje de la isla de Tenerife", Cap. 3º, 2011, p. 78.
- CALERO MARTÍN, C.G.: *La Laguna (1800-1936): Desarrollo urbano y organización del espacio*, Tesis Doctoral, Universidad de La Laguna.
- CANO DELGADO, J.J.: "Las antiguas redes de comunicación de la vertiente meridional de Tenerife como factor de desarrollo territorial. El caso de la comarca de Chasna", *En II Jornadas de Historia del Sur de Tenerife*, Arona, 2009, ISBN: en prensa.
- CANO DELGADO, J.J., MORALES MARTÍN, T. M.: "Redes camineras y su vinculación con la Educación Ambiental. Casos en estudio: el Camino Real Misionero de las Californias y los caminos tradicionales de Tenerife", *En X Congreso Internacional sobre Caminería Hispánica, Asociación Internacional de Caminería, Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Madrid*, 21-25 junio 2010, Madrid, ISBN: en prensa, 2010.
- CANO DELGADO, J.J.: "Revalorización de los paisajes costeros europeos a través de los senderos litorales", *En Revista MAKARONESIA*, N° 14, Amigos del Museo de la Naturaleza y el Hombre de Tenerife, ISBN: en prensa, 2012.
- CANO DELGADO, J.J., GAITÁN MORÁN J., MORALES MARTÍN T.: "Breves notas sobre la geodiversidad como recurso patrimonial para Tenerife", (trabajo inédito), 2014.
- CEDRÉS JORGE, R.: *El antiguo tranvía de Tenerife (El tranvía Villasegura)*, Cabildo Insular de Tenerife, 2013, pp.: 260.
- CIORANESCU, A.: *Historia del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Gobierno de Canarias, 1993, p.: 344. ISBN 978-84-7947-039-5.
- CODECH FIGUEROA, M., e ISIDRO DE LIS, A.: *La excursión histórico científica como recurso didáctico: El Teide y los naturalistas del XVIII*, La Laguna, Tenerife: Fundación Canaria Orotava de Historia de la Ciencia, 2001, pp. 1-2.
- COELLO D.: "La última trasquila en Iguete de Candelaria. ¡¡Para las ánimas!!", *El Día*, domingo 26 de agosto de 1990, p. 11.
- COLEGIO DE ARQUITECTOS TÉCNICOS DE CANARIAS: *El Sur de Tenerife: Estrategias y Paisaje*, Tenerife, 1991, p. 17.
- CRIADO HERNÁNDEZ, C.: *Breve e incompleta historia del antiguo lago de la ciudad de San Cristóbal de La Laguna*, Litografía A. Romero, 2002.
- DELGADO GÓMEZ, J.F.: *Aproximación a un estudio histórico-didáctico sobre los caminos reales en Tenerife*, 1999, Consejería de Educación del Gobierno de Canarias.
- DELGADO GÓMEZ, J. E.: *Los dos mundos del Santo Hermano Pedro*, Tenerife, 2009, pp. 69-70.
- DÍAZ FRÍAS, N.: *La Historia de Vilaflor de Chasna*, Ayuntamiento de Vilaflor de Chasna, C.C.P.C., T.I., 2002, p. 323.
- ESPINOSA, A. DE, SERRA RAFOLS, E., BONNETY REVERÓN, B. Y ÁLAMO, N.: *Historia de Nuestra Señora de Candelaria*, Ed. Goya, 1952, p. 216.
- GARCÍA ÁVILA, J. C., ARNAY DE LA ROSA, M.: "El territorio de los guanches". *En VI Congreso de Patrimonio Histórico: Arqueología en Canarias, Territorio y Sociedad*, Cabildo Insular de Lanzarote, 2008.
- GARCÍA MORAL, R.: "Erupciones históricas en Tenerife", *En Los Volcanes y la Caldera del Parque Nacional del Teide*, Tenerife, Islas Canarias, 1989, pp. 235-249.
- MARTÍN MARTÍN, V., "Aproximación tipológica a los paisajes agrarios actuales de Canarias", *Papeles de Geografía*, Universidad de La Laguna: La Laguna (Tenerife), (nº XXXII), 2000, pp. 97-115.

MATEOS GUERREIRO, C: *Apuntaciones para un estudio de las comunicaciones en la isla de Tenerife (1728-1915), Memoria de Licenciatura inédita, Universidad de La Laguna, 1970.*

MELO DAIT, R. E.: *Caminos reales y comunales. Las antiguas comunicaciones terrestres entre los pueblos de Tenerife, Tenerife: 2005, p.1.*

MONZÓN PEÑATE, F: *Manual Básico de Criterios Técnicos de Mantenimiento y Conservación del Camino Viejo de Candelaria, Cabildo Insular de Tenerife, 2013.*

PIAZZI SMYTH, C. *Teneriffe: An Astronomer's Experiment. (Traducción de Emilio Abad Ripoll con el título Más cerca del cielo. Tenerife, las experiencias de un astrónomo). Ed. Idea. Tenerife, 2002.*

PÉREZ BARRIOS, C.R.: *Los Alfonso Gorrín: un ejemplo de burguesía agraria en el Sur de Tenerife en el tránsito del siglo XIX al XX, Bencho, Tenerife, 2000.*

PÉREZ BARRIOS, C. R.: *Las redes de comunicación terrestre en Arona (Tenerife): Precariedad viaria, Llanoazur ediciones, Tenerife, 2004.*

PÉREZ BARRIOS, C.R.: *La propiedad de la tierra en la Comarca de Abona en el Sur de Tenerife (1850-1940), Ayuntamientos de Arico, Granadilla de Abona, Vilaflor de Chasna, San Miguel de Abona, Arona, Adeje, Guía de Isora, La Caixa, 2005, T.I, p.361.*

PÉREZ BARRIOS, C.R.: *Las aguas de Ifonche. Intervención alemana en los proyectos de irrigación del Sur de Tenerife a comienzos del siglo XX, Ed. LlanoAzur S.L., 2011, pp. 88-91.*

SABATÉ BEL, F: "El territorio rural como encuentro entre la naturaleza y la cultura humana. Reflexiones sobre su construcción histórica y su crisis contemporánea". En *Rincones del Atlántico*, Nº 5, 2008, ISSN 1698-8957.

Recuperado de: http://www.rinconesdelatlantico.es/num5/3_fernando.html

STONE, O: *Tenerife y sus satélites, Cabildo de Gran Canaria, T. II, 1995, pág. 109 citado por MORENO MEDINA, C: Los Caminos de Gran Canaria, 1997, pág. 101.*

Enlaces web específicos consultados:

ASOCIACIÓN MONTAÑA PARA TODOS.

Recuperado de: www.mptodos.org

CAMINO VIEJO DE CANDELARIA.

Recuperado de: <http://www.caminoviejodecandelaria.es/el-camino-viejo-de-candelaria/historia-del-camino-viejo-de-candelaria/>

FUNDACIÓN SANTA CRUZ SOSTENIBLE.

Recuperado de: <http://www.santacruzsostenible.com>

ITINERARIOS GEOLÓGICOS E HISTÓRICOS (GRANADILLA DE ABONA).

Recuperado de: <http://www.senderosazules.org/itinerarios-geo%C3%B3gicos-e-hist%C3%B3ricos-granadilla-de-abona>

MUSEOS DE TENERIFE.

Recuperado de: <http://www.museosdetenerife.org/mnh-museo-de-la-naturaleza-y-el-hombre/evento/3253#.VkM2Y78hHGY>

PANELES INTERPRETATIVOS SENDERO LITORAL DE LA PUNTA DEL HIDALGO (SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA).

Recuperado de: <http://www.senderosazules.org/paneles-interpretativos-sendero-litoral-de-punta-del-hidalgo-san-cristobal-de-laguna>

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE (PIOT).

Recuperado de: <http://www.tenerife.es/planes/PIOT/PIOTindex.htm>

PARQUE NACIONAL DEL TEIDE.

Recuperado de: <http://www.parquesnacionalesdecanarias.com/es/Teidel>

PARQUE NACIONAL DEL TEIDE: "Proyecto Naturaleza para todos en el Parque Nacional del Teide", 2015.

Recuperado de: www.fundacionglobalnature.org/index.php/es/educacion-e-investigacion-/voluntariado/395-proyecto-naturaleza-para-todos-en-el-parque-nacional-del-teide

SINPROMI S.L.

Recuperado de: www.sinpromi.es

TENERIFE ACCESIBLE.

Recuperado de: www.tenerife-accesible.org

TURISMO TENERIFE.

Recuperado de: <http://www.webtenerife.com/>

VISOR DE EQUIPAMIENTOS EN LA NATURALEZA DE TENERIFE (VENTE).

Recuperado de: <http://www.ventetenerife.com/>

Se acabó de imprimir en los talleres
de Litografía Romero
el día 8 de marzo de 2018.

