

*Matilde Aray, J. Víctor Febles, J. Ramón Núñez
Rosa Hernández, Víctor Martín*



Estudio Histórico del Camino Real de Chasna

NATURALEZA Y PARQUES NACIONALES
Serie Antropológica

ESTUDIO HISTÓRICO DEL CAMINO REAL DE CHASNA

Coordinadores

**Juan Ramón Núñez Pestano
Matilde Arnay de la Rosa**

Con la colaboración de:

**José Víctor Febles González
Rosa Hernández Hernández
Víctor Martín Martín**

Foto de portada: El Camino de Chasna en su paso por el volcán de Arenas Negras, Siete Cañadas.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE
Secretaría General de Medio Ambiente

Edita: Organismo Autónomo de Parques Nacionales

NIPO: 311-03-016-X

ISBN: 84-8014-509-9

Depósito legal: M. 40994-2003

Imprime: EGRAF, S. A.

PRÓLOGO

En el presente libro, resultado de muchas horas de trabajo, se realiza un estudio en profundidad del Camino de Cbasna, una de las principales rutas históricas de Tenerife, ya utilizado por los antiguos pobladores de Tenerife, los guanches. Parte del trazado de este Camino tradicional está incluido dentro de los límites del Parque Nacional del Teide, coincidiendo en la actualidad con un sedero de su red principal, el de Siete Cañadas.

El equipo investigador, conformado por los coordinadores Juan Ramón Núñez Pestano y Matilde Arnay de la Rosa, y los colaboradores José Víctor Febles González, Rosa Hernández Hernández y Víctor O. Martín Martín, aborda en un primer capítulo la arqueología y prehistoria del Camino de Cbasna, analiza posteriormente el sistema de rutas terrestres entre los siglos XVI y mediados del siglo XIX: los caminos reales, los caminos de banda a banda, los caminos de mar a cumbre y los caminos de cresta, y dedica un tercer capítulo exclusivamente al Camino de Cbasna, finalizando el manual con la crisis y decadencia de esta vía de comunicación en pleno siglo XX. Este trabajo de investigación se completó con la prospección y el registro de las unidades arqueológicas, tanto de naturaleza prehistórica como histórica generadas en las proximidades del Camino, así como el establecimiento del recorrido actual de esta vía de comunicación, contribuyendo en su definición la información oral, aportada por expertos conocedores del trayecto. Por último, el texto se ilustra con láminas, croquis y cartografía, adquiriendo su lectura un carácter todavía más ameno e interesante.

El Camino de Cbasna, vía de comunicación entre el norte y el sur de la Isla de Tenerife, fue uno de los más importantes caminos de banda a banda, siendo su función principal el tráfico de productos y de personas. Asimismo, permitía la realización de distintos usos y aprovechamientos a lo largo de su trayecto y facilitaba el acceso para la explotación de los recursos naturales existentes en Las Cañadas, entre otros, los pastos, el bielo, el azufre y el cisco de retama. También hay que destacar las interesantes descripciones de ilustres viajeros de los siglos XVIII y XIX que, siguiendo el Camino de Cbasna, ascendían a estudiar y a realizar investigaciones de distinta índole al Teide, utilizando, preferentemente, el itinerario que desde el Valle de La Orotava llega hasta El Portillo. Todas estas actividades generadas como con-

secuencia de la existencia del Camino han dejado vestigios arqueológicos prehistóricos e históricos de gran valor; de los que, gracias a este estudio, se cuenta con nuevos datos y conocimientos de interés. Por tanto, este manual sobre el Camino de Chasna se considera una aportación valiosa a los recursos culturales del Parque Nacional del Teide, tal vez menos conocidos que el resto de sus valores, siendo también escasas las publicaciones realizadas hasta el momento sobre los mismos. La publicación de este libro es, sin duda, de un gran interés para todo un abanico de lectores: estudiantes, investigadores y técnicos interesados en este tipo de trabajos, siempre necesarios y conveniente para planificar y gestionar con mayor conocimiento y rigor científico un recurso de estas características.

Índice

	<u>Págs.</u>
EL CAMINO DE CHASNA: ARQUEOLOGÍA Y PREHISTORIA	7
<i>Matilde Arnay de la Rosa y J. Víctor Febles González</i>	
LAS COMUNICACIONES TERRESTRES EN TENERIFE	69
<i>J. Ramón Núñez Pestano y Rosa Hernández Hernández</i>	
EL CAMINO DE CHASNA: UNA VÍA DE COMUNICACIÓN ENTRE EL NORTE Y EL SUR DE TENERIFE	137
<i>J. Ramón Núñez Pestano y Rosa Hernández Hernández</i>	
CRISIS Y DECADENCIA DEL CAMINO DE CHASNA	173
<i>Víctor Martín Martín</i>	

CAPÍTULO I

**EL CAMINO DE CHASNA:
ARQUEOLOGÍA
Y PREHISTORIA**

*Matilde Arnay de la Rosa
José Victor Febles González*

EL CONTEXTO PREHISTÓRICO

El Camino Real de Chasna ha sido una de las principales rutas históricas de Tenerife, lo que hace recaer el peso de la investigación en su trazado y significado a partir de la conquista de la isla en 1496. Los primeros colonizadores castellanos utilizaron al llegar las rutas y veredas que aprendieron de los guanches. Se sabe que muchas de estas vías, sobre todo las que transcurrían desde el mar hasta la cumbre, permanecieron en el substrato de la red de caminos de «banda a banda» histórica¹, siendo el Camino de Chasna uno de los mejores ejemplos. Los cambios introducidos tras la incorporación de la isla a la Corona de Castilla, modificaron esta antigua red de caminos aportando otros nuevos. La combinación de rutas antiguas, diseñadas en función de las prácticas económicas de los guanches, y de los nuevos caminos que iban surgiendo a medida que se extendía el poblamiento castellano, pervivió con escasas variaciones hasta mediados del siglo XIX.

Hoy es muy difícil reconocer en el terreno los antiguos caminos aborígenes, a veces totalmente enmascarados por el continuo uso posterior. Esto hace que la primera parte de este estudio histórico sobre el Camino de Chasna tenga dos objetivos diferentes, aunque complementarios. En primer lugar, se ha tratado de establecer con precisión en el territorio el recorrido actual del camino y documentar el registro arqueológico que lo acompaña, tanto de naturaleza prehistórica como histórica. En segundo lugar, se ha intentado entender este registro arqueológico, a la luz de los conocimientos actuales, en relación con la ocupación de la alta montaña de la isla por parte de los aborígenes y el significado que pudo tener para la sociedad guanche.

¹ Ver los capítulos II y III en este mismo trabajo. Las Islas Canarias fueron pobladas a mediados del primer milenio antes de Cristo por comunidades procedentes del Norte de África. Desde ese momento hasta la incorporación de las islas a la Corona de Castilla (1402-1496) transcurrió un período convencionalmente considerado como «la prehistoria» de las islas, aun cuando se ha discutido mucho si es el término adecuado.

La primera parte del trabajo consistió en prospectar sistemáticamente el terreno para ubicar el curso del camino, haciendo especial hincapié en los tramos donde el trazado visible había desaparecido².

Una vez fijado el curso actual del camino, se emprendieron los trabajos de prospección y el registro de las unidades arqueológicas que se encontraban en el entorno más cercano, siguiendo la metodología establecida para este tipo de actuaciones desde 1990³.

LAS CAÑADAS DEL TEIDE Y LAS RUTAS GUANCHES

Las antiguas rutas guanches de mar a cumbre, que darán origen en definitiva al Camino Real de Chasna, hay que estudiarlas atendiendo, por una parte, a la configuración geográfica de la isla de Tenerife y, por otra, a las formas económicas y sociales que desarrollaron las poblaciones prehistóricas para adaptarse a este peculiar territorio insular y sus recursos. Las Cañadas del Teide, por donde discurre gran parte del Camino de Chasna, fueron un espacio singular para la sociedad guanche, como lo atestigua la presencia de gran cantidad de yacimientos y vestigios arqueológicos. A lo largo de muchos años de investigación aún no se ha podido determinar con exactitud cuál fue el verdadero significado de Las Cañadas para los aborígenes tinerfeños, teniendo en cuenta, además, que durante los dos mil años de presencia de los guanches en la isla, el valor económico y simbólico de estos lugares pudo haber variado sustancialmente. Sin duda, son las últimas erupciones vividas las que hacen que en el momento de la llegada de los primeros europeos, los guanches envuelvan al Teide de un carácter maléfico y lo asocien con el infierno, según la interpretación recogida en las primeras fuentes narrativas: *«con todo conocían haber infierno y tenían*

² Los tramos existentes entre el Caserío del Camino de Chasna al km 28 de la Carretera Nacional de La Orotava y, ya, en la vertiente sur, en el espacio comprendido entre el Barranco de Eres a Vilaflor. El seguimiento del recorrido actual del camino se hizo en estrecha colaboración con el resto del equipo de investigación histórica y una vez analizada en profundidad la documentación escrita y la cartografía. Para delimitar el trazado actual se recurrió también a la información oral, destacando la aportación hecha por el antiguo caminero Don Gaspar Luis González, quien indicó con precisión el tramo del camino comprendido entre La Orotava y El Portillo de la Villa. A él, desgraciadamente ya fallecido, y a su familia queremos manifestar desde aquí nuestro agradecimiento.

³ Estos sistemas de registro son los utilizados en el «Inventario Arqueológico del Parque Nacional del Teide» (1989-1997), que a su vez parten de las propuestas derivadas del equipo que confeccionó el Inventario del Patrimonio Arqueológico de Las Canarias Occidentales, 1989-1991, Gobierno de Canarias, bajo la dirección de J. Francisco Navarro Mederos. Los trabajos de campo se realizaron en los meses de Mayo y Junio de 1994, con la colaboración de Carmen Marante Rodríguez y Lydia Matos Lorenzo. Al inicio de la investigación se contó con la participación del Dr. Juan Francisco Navarro Mederos. A todos ellos queremos expresar nuestro agradecimiento por su inestimable ayuda.

para sí que estaba en el Pico del Teide, y así llamaban al infierno Echeide» (A de Espinosa).

La idea que más ha prevalecido hasta hoy sobre la ocupación guanche de Las Cañadas deriva de la hipótesis planteada por Luis Diego Cuscoy en 1968 en su obra «Los Guanches. Vida y cultura del primitivo habitante de Tenerife». En este estudio el autor contrasta la documentación arqueológica conocida hasta entonces, con la documentación etnohistórica y, sobre todo, con las encuestas hechas a los cabreros que habían subido a Las Cañadas con sus rebaños. Según esta propuesta, Las Cañadas fue un gran espacio de aprovechamiento comunal de pastos de montaña en verano. A ella acudirían los pastores guanches procedentes de los distintos menceyatos en los que estaba dividida la isla en el momento de la conquista. El comportamiento de los guanches en Las Cañadas sería, para este autor, similar al de los pastores tradicionales que siguieron subiendo con sus rebaños de cabras para explotar los pastizales de verano.

En el momento de la Conquista, Tenerife estaba dividida en nueve tribus con sus respectivos territorios o «Menceyatos»⁴. Cada demarcación territorial se extendía desde la costa hasta la montaña, abarcando así varios pisos bioclimáticos altitudinales, lo que permitía el acceso y la posibilidad de explotar de forma equilibrada los recursos naturales característicos de cada zona. Se ha planteado que el modelo de organización social y político se hallaba estrechamente vinculado al sistema económico, y se ha destacado que la distinta superficie de los menceyatos— más extensos en la vertiente menos fértil del sur de la isla que en la del nortebuscaba un claro equilibrio entre recursos y territorio⁵.

La principal actividad económica en todos los menceyatos era la ganadería. Los rebaños de cabras y ovejas se movían en un medio ecológico escalonado en donde la distribución de los pastizales iba a condicionar, desde muy pronto, un pastoreo con desplazamientos verticales desde la costa hasta la cumbre, configurándose un sistema de trashumancia estacional. La alta montaña y Las Cañadas serían pues, según estos planteamientos, un extenso

⁴ Los menceyatos definidos con precisión en la documentación etnohistórica son: Anaga, Tegueste, Tacoronte, Taoro, Icod, Dauite, Adeje, Abona y Güimar, cuyos nombres han sobrevivido como topónimos de áreas comarcales de la isla.

⁵ A partir de los modelos etnográficos y de la dispersión de los restos arqueológicos se ha diseñado una hipótesis para las actividades pastoriles aborígenes. Los guanches explotarían los pastos en la costa durante el otoño e invierno (aprovechamiento de tabaibal, cardonal y bosque termófilo); comenzarían a desplazarse hacia la cumbre entre marzo y abril, al iniciarse el agotamiento de pastos en las zonas más bajas (aprovechamiento del bosque termófilo, fayal brezal, pinar) y finalmente ocuparían la cumbre en verano (leguminosas de montaña).

La división de la isla en nueve menceyatos o tribus responde a un sistema de organización de sociedades de tipo segmentario. La organización social y política de los guanches ha sido estudiada en profundidad por A. Tejera a partir fundamentalmente de los datos proporcionados por las crónicas y primeras historias sobre Canarias. (TEJERA GASPAS, A. *Tenerife y los guanches*. Sta. Cruz de Tenerife, 1992, pp. 53-71.; GONZÁLEZ ANTÓN, R. y TEJERA GASPAS, A. *Los Aborígenes Canarios*. Gran Canaria y Tenerife. Oviedo, 1990, pp. 75-93).

campo de pastoreo estival de carácter comunal en el que confluían los pastores procedentes de los distintas regiones de la isla⁶.

Tal como ya han puesto de relieve algunos investigadores, nos falta una visión completa y secuencial del poblamiento de la isla, que nos permita conocer las transformaciones acaecidas desde la llegada de los primeros contingentes de población procedentes del Norte de África hasta su incorporación a la Corona de Castilla. En los momentos cercanos a la conquista la isla aparece dividida en nueve demarcaciones territoriales y, por tanto, es entonces cuando tendría una mayor validez la hipótesis establecida sobre el modelo de ocupación y explotación del territorio insular y el significado socioeconómico de la alta montaña⁷.

Las rutas seguidas por los pastores y los rebaños en esos desplazamientos desde la costa hasta la cumbre se irían configurando por aquellas regiones más fácilmente transitables, con puntos de agua y otros recursos aprovechables. Con el tiempo, estas rutas pastoriles formadas en el seno de las distintas demarcaciones, fueron originando una red de caminos y veredas que jalonaban los accesos a las áreas de pastoreo de la alta montaña y discurrían luego por el interior de Las Cañadas. Muchas de ellas fueron utilizadas con posterioridad por los pastores tradicionales⁸.

Las raíces prehistóricas del Camino Real de Chasna habría que buscarlas en estas antiguas vías guanches. Según Luis Diego Cuscoy, dos menceyatos quedaban territorialmente implicados en las rutas de ascenso que hoy observamos en el diseño del actual camino hasta Las Cañadas: Abona por el sur y Taoro por el Norte. En el interior de Las Cañadas, el Camino de Chasna discurría bordeando el escarpe sur por la ruta de Siete Cañadas (Figura 1). Los vestigios arqueológicos indican que este último tramo coincide con una de las áreas más intensa-

⁶ L. Diego Cuscoy fue el creador de esta hipótesis de modelo de explotación del territorio e su obra: *Los Guanches. Vida y Cultura del primitivo habitante de Tenerife*. Sta. Cruz de Tenerife, 1968. Posteriormente otros investigadores han completado y revisado esta propuesta: GONZÁLEZ ANTÓN, R. y TEJERA GASPAS, A. Los aborígenes canarios... *op. cit.*, pp. 97-140 GALVÁN SANTOS, B. y colaboradores, *Los orígenes de Buenavista del Norte*. Excmo. Ayuntamiento de Buenavista, 2000.

⁷ Tuvo que existir un período inicial de reconocimiento del medio insular y sus recursos. Luego se irían estableciendo las estrategias de subsistencia más ventajosas acordes a las posibilidades de ese medio, para terminar en la ya complicada organización territorial de nueve demarcaciones, recogida con precisión en las fuentes etnohistóricas. TEJERA GASPAS, A. Los Guanches... *op. cit.*, pp. 53-58. ARCO AGUILAR, M. C. y NAVARRO MEDEROS, J. F. *Los aborígenes*. Sta. Cruz de Tenerife. 1987, pp. 10.

⁸ DIEGO CUSCOY, L. Los Guanches... *op. cit.*, pp. 171-180; 223-232. LORENZO PERERA, M. Datos para el estudio del pastoreo en Las Cañadas del Teide (Isla de Tenerife. Canarias). Homenaje al Prof. Dr. Telesforo Bravo. Tomo II. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, 1990, pp. 301-336.

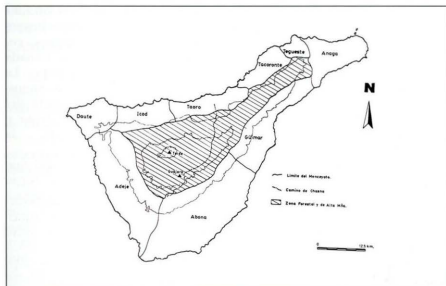
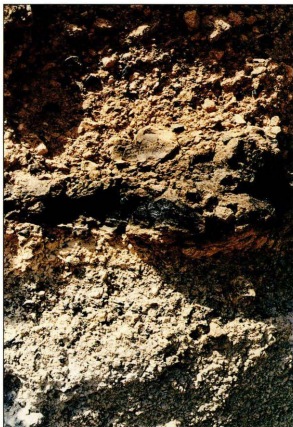


FIGURA 1. Límite de los Menceyatos de Tenerife según L. Diego Cuscoy.



El Camino de Chasna en su paso por la Cañada del Montón de Trigo. Los llanos y coladas lávicas adyacentes albergaron una importante ocupación estacional aborigen.



Afloramiento de obsidiana junto al Camino de Chasna en el Dorso de Guajara.

mente habitadas por los guanches en estas regiones, como son La Cañada de La Grieta, La Cañada de la Angostura, la Cañada del Montón de Trigo y Cañada de la Mareta.

La actividad que se generó en torno al Camino en época prehistórica y que ha dejado vestigios arqueológicos reconocibles, hay que conectarla con lo que ocurría en todo el ámbito de la alta montaña de Tenerife, especialmente en el interior del gran circo de Las Cañadas. Por tanto tendrán que tenerse en cuenta no sólo las actividades relacionadas con el pastoreo estacional, sino también otras cuya

importancia se ha ido valorando en las investigaciones más recientes, como son las explotaciones de obsidianas, el intercambio, la sacralización del espacio o la presencia de los «alzados» refugiados⁹.

⁹ GALVÁN SANTOS, B. y HERNÁNDEZ GÓMEZ, C. Aproximación a los Sistemas de Captación y Transformación de las industrias líticas canarias. Tabona IX, 1996, pp. 45-73. HERNÁNDEZ GÓMEZ, C. y GALVÁN SANTOS, B. *Aprovisionamiento de obsidianas en la Prehistoria de Tenerife (Islas Canarias)*. Rubricatum 2. Reunión de Treball sobre Aprovisionamiento de recursos líticos a la prehistoria. Barcelona-Gava, 1998, pp. 195-203. HERNÁNDEZ GÓMEZ, C., GALVÁN SANTOS, B., BARRO ROIS, A. *Los centros de producción obsidiánica en la prehistoria de Tenerife*. XIII Coloquio Canarias-América. Las Palmas de Gran Canaria, 1998, pp. 1735-1753. HERNÁNDEZ GÓMEZ, C. y GALVÁN SANTOS, B. *La producción lítica entre los guanches. De los grandes talleres de obsidiana a las actividades domésticas*. El Pajar, 2000, pp. 27-31.

FUENTES PARA LA RECONSTRUCCIÓN DEL POBLAMIENTO PREHISTÓRICO EN TORNO AL CAMINO DE CHASNA

Los datos etnohistóricos, recogidos en los primeros escritos de cronistas e historiadores, los arqueológicos y los etnográficos, han constituido el soporte metodológico básico para el estudio de la forma de vida de los aborígenes.

Las fuentes etnohistóricas o narrativas, ricas en descripciones de parcelas concretas de la vida de los guanches, son muy escasas respecto a los caminos, veredas o rutas de trashumancia, así como en lo que concierne a los comportamientos pastoriles y explotación de los recursos de montaña. Los textos sólo hacen alusiones muy generales a los movimientos desde la costa hasta la cumbre y de su carácter estacional. L. Torriani¹⁰ dice que *«en invierno vivían cerca del mar y en verano en la montaña»*. A. de Espinosa¹¹, quien conoció y habló con descendientes de los guanches a finales del siglo XVI, menciona también estos desplazamientos estacionales y destaca el papel del mencey en la organización de los mismos: *«cuando el rey mudaba casa, que era el verano a la sierra y el invierno a la playa, llevaba a los ancianos consigo y una lanza o banot delante de sí a trecho, para que supiesen que era el rey; y cuando algunos le encontraban en el camino, postrábanse por tierra y levantándose, limpiábanle los pies con el canto del tamarco y besábanse los pies; el asta que el rey llevaba delante de sí llamaban añepa»*.¹²

Algo más extensas son las referencias que aluden al mundo mágico religioso de los guanches, especialmente en lo que concierne al Teide: *«Con todo esto conocían haber infierno y tenían para sí que estaba en el Pico de Teide, y así llamaban al infierno Echeide»*. (A. de Espinosa, 1980: 35).

¹⁰ TORRIANI, L. *Descripción de Las Islas Canarias*. Ed. Goya, Sta. Cruz de Tenerife, 1980, pp. 178.

¹¹ ESPINOSA, A. *Historia de Nuestra Señora de Candelaria*. Ed. Goya, Sta. Cruz de Tenerife, 1980, pp. 42.

¹² Existe constancia arqueológica de estos distintivos, como los hallados en un escondrijo situado en una ruta pastoril localizada en el entorno del camino en la zona del Portillo de la Villa. (GARCÍA MORALES, M. y SÁNCHEZ PINTO, L. *Hallazgo arqueológico en Las Cañadas del Teide*. Eres, 4:1, 1993, pp. 115-118).

Para A. Tejera Gaspar y R. González Antón este texto hace referencia a la organización de los rebaños y al papel del mencey. La trashumancia costa-cumbre y el carácter comunal de los pastos suponen la organización de los rebaños. Esto se hace reuniendo los ganados dispersos en las distintas comunidades que forman el menceyato para iniciar conjuntamente los desplazamientos verticales. A la cabeza de la comunidad aborígen se situaba el Mencey, cuya función era la de dirigir los rebaños estableciendo los lugares de acampada junto a las fuentes y pastos, así como las rutas que debían seguirse. (GONZÁLEZ ANTÓN, R. y TEJERA GASPAS, A. *Los aborígenes canarios*. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, 1981, pp. 105-115).

«Los antiguos isleños lo llamaban Echeide que significa infierno, por el fuego espantoso, ruido y temblor que solía hacer, por lo cual consideraban morada de los demonios». (L. Torriani, 1978: 176).

En este mismo sentido se expresa la referencia de la denominada crónica de A. Sedeño: «...demonio llamado guaiota (...) i que bavitaba en el volcán del Pico del Teide». Refiriéndose a la «Caldera del diablo» en el Teide, W. Scory dice que «los guanches, naturales de la isla, afirman estar aquí el infierno, y que las almas de sus predecesores que han sido malos están detenidas en aquel lugar»¹³.

Por último, hay que destacar los textos, mucho más abundantes que hacen referencia a las poblaciones de «alzados» guanches y a los problemas que ocasionaban en la nueva organización social y económica de la isla.

«Andan entamarcados, con tamarcos, como solían andar antes que fuesen cristianos e que no vienen ni se allegan en domingos ni fiestas ni en otros días con los castellanos, más siempre se andan por las sierras e montañas con tamarcos».

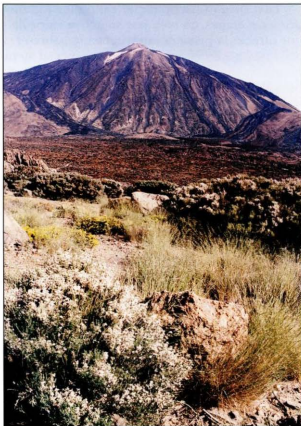
«Muchos esclavos guanches e negros e moriscos e moradores de la dicha isla se an buido e ausentado e buyen cada día e se an andado i andan por las sierras e montañas un año e dos e cuatro e más tiempo que jamás los an podido ni pueden tomar por la asperidad de la tierra y razones susodichas. Es significativo en este sentido el texto de André Thevet de 1558, que al referirse al Pico del Teide comentaba lo peligroso que era acercarse por allí, donde había restos de canarios salvajes, que vivían de raíces y de animales salvajes, saqueando a los que se aproximaban»¹⁴.

Las investigaciones arqueológicas son las que nos permiten conocer mejor el comportamiento de los guanches en el entorno del camino. En 1947 se dan a conocer ya algunos yacimientos y objetos arqueológicos localizados en sus inmediaciones. Estos primeros trabajos fueron realizados por Luis Diego Cuscoy, como responsable de la Comisaría de Excavaciones Arqueológicas en las Canarias occidentales, y abarcaron extensas zonas situadas entre El Portillo de La Villa y la Montaña de Guajara y desde el Llano de Maja hasta la Montaña del

¹³ TEJERA GASPAR, A. La religión de los guanches...*op. cit.*, pp. 41-51.

¹⁴ LORENZO PERERA, M. ¿Qué fue de los Alzados guanches?...*op. cit.*, pp.; TEJERA GASPAR, A. y GONZÁLEZ ANTÓN, R. Las culturas aborígenes canarias...*op. cit.*, pp. 156-191. ANDRÉ THEVET *Las singularidades antárticas*. En Ch.V. Beneden, Al noroeste de África: las Islas Canarias. La Orotava, J.A.D.L, 1995, pp. 85-100. Citado y comentado por S. BAUCCELLS MESA: *Crónicas, historias, relaciones y otros relatos: las fuentes narrativas del proceso de interacción cultural entre aborígenes canarios y europeos (siglos XIV al XVI)*. Memoria de Licenciatura. Facultad de Geografía e Historia, 2003. Inédita. *El Teide. Representación e identidad*. Catálogo Exposición 2003. Cabildo de Tenerife.

Cedro¹⁵. A partir de los años 50, los trabajos de campo se intensificaron y se localizaron nuevos yacimientos, muchos de ellos en las inmediaciones del trazado actual del camino en su paso por Las Cañadas: El Portillo, Cañada de La Grieta, Cañada de La Angostura, Cañada Blanca. Se definieron y entonces distintos tipos de yacimientos -refugios, cabañas, paraderos pastoriles-, adaptados a este medio y vinculados muy posiblemente con los comportamientos pastoriles de los guanches. Por esas fechas se recuperaron también gran cantidad de materiales arqueológicos procedentes de esas áreas, que pasaron a formar parte de los fondos de los nacientes museos de la isla (Museo Arqueológico de Santa Cruz de Tenerife y Museo Arqueológico del Instituto de Estudios Hispánicos del Puerto de la Cruz, actualmente Museo de la Naturaleza y El Hombre y Museo Arqueológico del Puerto de la Cruz)¹⁶.



El Teide (ECHEIDE) constituyó un lugar sagrado para los guanches. Vista del Teide desde la Degollada de Guajara.

¹⁵ ÁLVAREZ DELGADO, J. *Excavaciones Arqueológicas en Tenerife* (Canarias). Plan Nacional de 1944-45. Informes y Memorias 14, 1947.

¹⁶ DIEGO CUSCOY, L. *Nuevas Excavaciones Arqueológicas en las Canarias Occidentales*. Yacimientos de Tenerife y La Gomera. Informes y Memorias 28, 1953, pp. 11-74. GONZÁLEZ PADRÓN, C. *Hallazgos arqueológicos procedentes de Las Cañadas del Teide (Tenerife)*. Noticiario Arqueológico Hispánico, Cuadernos 1-3, 1954-55, Madrid, 1956, pp. 11.

Luis Diego Cuscoy fue el eje de los estudios arqueológicos en estas primeras etapas, no sólo por su activa labor de campo, sino, sobre todo, por ofrecer la primera interpretación sobre el poblamiento prehistórico de la isla¹⁷. Este autor prestará una especial atención al estudio de la trashumancia estacional, de costa a cumbre, para el aprovechamiento de los pastos de montaña en verano. Estos desplazamientos dibujarán en el territorio un conjunto de rutas pastoriles, configurándose toda una red de veredas y senderos que pueden ser reconocidos desde el punto de vista arqueológico y contrastados con la información oral recogida a los pastores tradicionales¹⁸.

En los distintos mapas que ilustran la obra de L. Diego Cuscoy, podemos observar que el actual trazado del Camino de Chasna coincide con las rutas pastoriles de acceso a Las Cañadas procedentes de dos Menceyatos: el de Taoro en el Norte y el de Abona en el sur de la isla. Dentro de los límites del menceyato de Taoro discurría una parte importante del camino (fig. 1). Para este investigador, Taoro podía dividirse en tres comarcas naturales, que determinaron la movilidad y la conducta de los pastores: el sector nordeste, el valle de La Orotava y el sector oeste, estos dos últimos contarían con campos de pastoreo en la alta montaña. Los pastores procedentes del Valle de la Orotava realizaban una intensa acuada de verano, marcando distintas rutas pastoriles en sus movimientos ascendentes. Así, el grupo pastoril procedente de la mitad oriental del valle, subiría por los caminos de La Florida, Benijos y, sobre todo, por el de Chasna, cruzando el pinar y los bosques. Este grupo pastoreaba en gran parte de la cumbre de Pedro Gil, teniendo como límites la Montaña de la Crucita, Montaña de la Negrita, Izaña, y, hacia el Oeste, la Montaña de Las Vacas, Montaña de Abreo, el Llano de Maja y Arenas Negras. La mayor concentración de vestigios arqueológicos observados por Luis Diego Cuscoy se concentraban en el Llano de Maja, Arenas Negras y Roque de Caramujo.

L. Diego Cuscoy consideraba que estos pastores había que relacionarlos con los procedentes de la mitad occidental del Valle. Estos no utilizarían en su ascenso a la cumbre el primer tramo del actual camino de Chasna, pero sí serían los ocupantes del segundo trayecto del mismo en su paso por Las Cañadas. Estos pastores penetrarían por El Portillo de la

¹⁷ NAVARRO MEDEROS, J. F. *Arqueología de Las Islas Canarias*. Espacio, Tiempo y Forma, Serie I, Prehistoria y Arqueología, 10, 1997, pp. 204. CLAVIJO REDONDO, M. A. Semblanza de Luis Diego Cuscoy. En L. Diego Cuscoy, *«Entre Pastores y Ángeles»*, Patronato Municipal de Cultura, Ayuntamiento de Arona, 1998, pp. V-XIII. NAVARRO MEDEROS, J. F. y CLAVIJO REDONDO M. A. *La Comisaría de Excavaciones Arqueológicas en las Canarias occidentales: sobre el balance y trascendencia de Luis Diego Cuscoy*. Faykag. Revista de Arqueología Canaria, año 1, nº 0, noviembre 2001 (en línea) <http://faykag.cjb.net>

¹⁸ DIEGO CUSCOY, L. *Los Guanches...op. cit.*, pp.71-211



El Camino de Chasna en su paso por el volcán de Arenas Negras, Siete Cañadas.

Villa y su área pastoril sería Siete Cañadas, la extensa Cañada de Diego Hernández y acaso alcanzarían la Cañada de Las Pilas. La Cañada de Diego Hernández destaca para el autor como un paraje rico en yacimientos arqueológicos, con abrigos y refugios de gran interés¹⁹.

El otro Menceyato dentro de cuyos límites cae el actual trazado del camino es el de Abona. Este es uno de los territorios donde se acusa con más vigor el régimen de trashumancia permanente, lo que deja, para este investigador, una apretada red de sendas y veredas, con especial densidad en tres fajas: las que corresponden a los espacios costeros, a las tierras de medianías y a la montaña. Entre el Barranco de Tamadaya y del Río, numerosos caminos con arranque en la costa mueren entre la Degollada de Guajara y La Angostura. Vilaflor está enclavada en un espacio de transición entre la zona media y los campos de pastoreo de alta montaña. Allí tendría lugar un prolongado pastoreo, ya que la altitud de estos parajes (1.500 m. s.n.m.), permitía contar con forraje fresco incluso en verano²⁰.

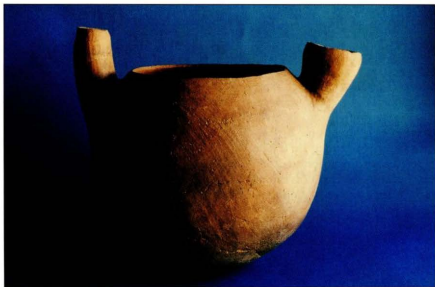
En la década de los setenta, la investigación arqueológica se integró en el ámbito universitario con la creación del Departamento de Arqueología y Prehistoria de la Universidad de La Laguna (1969). Esto hizo posible la formación de especialistas y plantear con continuidad la práctica

¹⁹ DIEGO CUSCOY, L. Los Guanches...*op. cit.*, pp.145

²⁰ DIEGO CUSCOY, L. Los Guanches...*op. cit.*, pp.161.

arqueológica²¹. Su repercusión, sin embargo, no se dejó sentir al principio en las áreas de nuestro interés. Los planteamientos metodológicos introducidos en el marco universitario daban prioridad a una investigación basada en la excavación de yacimientos habitacionales, que permitieran obtener secuencias con estratigrafías, donde leer la evolución cultural de los aborígenes. Los yacimientos de superficie característicos de la alta montaña, de ocupación temporal, sin formaciones estratigráficas adecuadas y sometidos a múltiples alteraciones de índole natural y antrópica no se consideraron adecuados para poner en práctica estos objetivos.

La década de los ochenta supuso para la arqueología canaria el inicio de una nueva etapa marcada por profundos cambios, que atañían no sólo al marco institucional, sino, sobre todo, a la renovación metodológica²². Esta reactivación de la investigación alcanzó también al ámbito de la alta montaña de Tenerife. De forma continuada se realizaron, a partir de entonces, estudios específicos de materiales, excavaciones y, de forma primordial, prospecciones sistemáticas, que aportaron datos de gran inte-



Ejemplo de vaso cerámico relacionado con las labores de pastoreo ballado en perfecto estado de conservación en el interior de un escondrijo.

²¹ NAVARRO MEDEROS, J. F. *Arqueología en las Islas Canarias... op. cit.*, pp. 205-206.

²² TEJERA GASPAS, A. La investigación prehistórica de Tenerife. En *Historia de Tenerife. Guanches y conquistadores*. O. Brito González (Coord). Cabildo de Tenerife, 1992, pp. 49-63. NAVARRO MEDEROS, J. F. *Arqueología en las Islas Canarias... op. cit.*, pp. 205-212.

rés para el conocimiento del poblamiento en torno al Camino de Chasna.

En 1982 llevó a cabo un estudio monográfico sobre la cerámica de los «campos de pastoreo» de alta montaña. Estos vasos procedían de escondrijos, muchos de ellos localizados en las áreas próximas al trayecto de gran parte del camino en su discurrir por Las Cañadas: La Fortaleza, Cañada de Diego Hernández, Montaña de los Pinos, Cañada de La Angostura, Cañada de La Grieta, Cañada de La Camellita, Cañada Blanca y Cañada del Montón de Trigo²³.

A finales de los ochenta se consolidaron las prospecciones intensivas en Las Cañadas, bajo el patrocinio de la Administración del Parque Nacional del Teide. Se trataba de elaborar un inventario de los recursos arqueológicos presentes en estos lugares con dos claras finalidades, una de



Las prospecciones realizadas en el marco del Inventario Arqueológico del Parque Nacional del Teide incluyeron muchas zonas próximas al trazado actual del Camino. Fondo de cabaña en la Cañada de La Grieta registrado en las prospecciones de 1992.

²³ ARNAY DE LA ROSA, M. *Arqueología en la alta montaña de Tenerife: un estudio cerámico*. Resumen de Tesis doctoral. Anuario de la Universidad de La Laguna. Secretariado de Publicaciones, tomo 1, libro 1, 1981-82. ARNAY DE LA ROSA, M. y GONZÁLEZ REIMERS, E. Vasos cerámicos prehispanicos de Tenerife: un análisis estadístico. *Anuario de Estudios Atlántico*, 29, 1984, pp. 79-104.

ARNAY DE LA ROSA, M. y GONZÁLEZ REIMERS, E. La cerámica decorada prehispanica de Tenerife. *Tabona*, VI, 1987, pp. 241-277. ARNAY DE LA ROSA, M. y GONZÁLEZ REIMERS, E. Vasos cerámicos aborígenes de Tenerife: estudio de sus apéndices. *Tabona* V, 1984, pp. 17-47.

carácter patrimonial conducente a catalogar los yacimientos y garantizar su conservación y protección, y otra, científica, encaminada a incrementar los datos que se poseían sobre el poblamiento de la zona. Estas prospecciones se han efectuado con continuidad desde 1989. En los primeros años, los trabajos se centraron en las áreas que engloban al camino, recogiendo una amplia documentación sobre los yacimientos prehistóricos y también históricos. La campaña de 1991 se llevó a cabo en La Cañada de La Grieta, Llano de La Grieta y Topo de La Grieta; en 1992 gran parte del tiempo se destinó a otra importante región vinculada con esta vía, como es la Cañada del Montón de Trigo. En 1993 se reconocieron extensas áreas de La Cañada de Los Guancheros, conectadas también con el trayecto del camino y, finalmente, en 1995 se prospectaron zonas de Cañada Blanca y Guajara²⁴.

En este marco de renovada actividad arqueológica, hay que destacar la línea de investigación sobre producción lítica que ha trabajado con especial incidencia en el conocimiento de la explotación de los recursos obsidiánicos localizados en la cumbre. Aunque estos estudios no se han centrado directamente en las áreas más próximas al camino, son de gran interés las consideraciones vertidas sobre el poblamiento general de la zona referidas al valor socio económico de Las Cañadas a escala insular con la presencia de grandes canteras taller o centros de producción de obsidianas y sus canales de distribución²⁵.

Las fuentes etnográficas se han considerado de gran valor para reconstruir los usos pastoriles de la población aborigen. El pastoreo de cabras y ovejas tuvo en algunas zonas de Tenerife una larga continuidad como actividad económica desde la época prehistórica, especialmente en sus cotas más altas²⁶. La actividad ganadera en estos parajes siguió en muchos aspectos con las viejas prácticas aborígenes. Se sabe que, pese a las modificaciones introducidas por la nueva organización socio-económica, el pastoreo de cabras estuvo largo tiempo en manos de los guanches. Se considera por ello que los cabreros son uno de los colectivos que más fielmente han conservado las tradiciones heredadas de ese

²⁴ Inventario Arqueológico del Parque Nacional del Teide (1989-1997), bajo la dirección de M. Armay de la Rosa, con la participación de P. Varela Rodríguez, C. Marante Rodríguez y V. Febles González. Documentación inédita.

²⁵ GALVÁN SANTOS, B. y HERNÁNDEZ GÓMEZ, C. Aproximación a los sistemas de captación y transformación de las industrias líticas canarias. *Tabona* IX, 1996, pp. 45-73. GALVÁN SANTOS, B. y HERNÁNDEZ GÓMEZ, C. Aprovisionamiento de obsidianas en la Prehistoria de Tenerife...*op. cit.*, pp. 195-203. HERNÁNDEZ GÓMEZ, C. *et al.* Los centros de producción obsidiánica en la Prehistoria de Tenerife. *XIII Coloquio Canarias-América*, Las Palmas de Gran Canaria, 1998 (en prensa).

²⁶ LORENZO PERERA, M. Datos para el estudio del pastoreo en Las Cañadas del Teide (Islas de Tenerife. Canarias). *Homenaje al Prof. Dr. Telesforo Bravo*. Tomo II. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, 1990, pp. 301-336.

pasado aborígen. Las encuestas a los cabreros han sido objeto de especial atención, pues se han considerado un recurso básico para conocer los comportamientos pastoriles prehistóricos²⁷. Fue S. Berthelot, en el siglo pasado, el primero que utilizó la documentación etnográfica en sus estudios. Las referencias sobre el pastoreo tradicional que nos proporciona corresponden, además, a zonas relacionadas con el Camino de Chasna: desde la Fuente de la Piedra hasta la Cañada de Diego Hernández²⁸.

L. Diego Cuscoy es, no obstante, el que maneja estas fuentes etnográficas con mayor rigor científico utilizándolas como un elemento metodológico esencial en sus investigaciones sobre la vida de los guanches. En este mismo sentido, destacan los trabajos de M. Lorenzo Perera. Ambos investigadores han dedicado una parte importante de sus estudios etnográficos a fijar las rutas y veredas que usaban los pastores tradicional y que podían ser relacionadas con el sustrato aborígen²⁹.

LAS UNIDADES ARQUEOLÓGICAS ASOCIADAS AL CAMINO Y SU VALORACIÓN

Las unidades arqueológicas que nos encontramos asociadas al camino pueden agruparse en dos grandes conjuntos. Por una parte tenemos los yacimientos y vestigios arqueológicos derivados de la ocupación de los aborígenes y, por otra parte, los yacimientos denominados «históricos» que se relacionan con la ocupación de estas zonas después de la conquista y tienen que ver sobre todo con las actividades y aprovechamientos tradicionales. Por ello, los vestigios arqueológicos que nos han legado, tanto los pobladores prehistóricos como sus sucesores y continuadores a partir del siglo XVI,

²⁷ La validez del análisis de las fuentes etnográficas y el empleo de la analogía para reconstruir los comportamientos pastoriles tiene uno de sus mejores ejemplos en los estudios que se han hecho sobre la economía prehistórica de la isla de La Palma, donde la actividad ganadera y los modelos de uso del territorio son semejantes en muchos aspectos a los desarrollados por los guanches en Tenerife. (PAIS PAIS, F. J. *La economía de producción en la prehistoria de la isla de La Palma: la ganadería*. Viceconsejería de Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias. Sta. Cruz de Tenerife, 1996, pp. 77-422.)

²⁸ BERTHELOT, S. y BARKER-WEBB, P. *Histoire Naturelle des Iles Canaries*. T. I. Miscellaneées Canariennes. Paris, 1839, pp. 134, 156-157. Son también interesantes las aportaciones, recientemente publicadas, de J. Bethencourt Alfonso. (BETHENCOURT ALFONSO, J. *Historia del Pueblo Guanche*. Tomo II. Etnografía y Organización socio-política. Francisco Lemus Editor. La Laguna, 1994.

²⁹ DIEGO CUSCOY, L. Los guanches...*op. cit.*, pp. 119-180. LORENZO PERERA, M. Datos para el estudio del pastoreo en Las Cañadas...*op. cit.*, pp. 307-311. Para la isla de la Gomera existe un estudio sobre la red de caminos tradicionales y pastoriles a partir de la información de los cabreros, cuya representación gráfica se recoge en NAVARRO MEDEROS, J. F. *Los Gomereros. Una prehistoria insular*. Viceconsejería de Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias. Sta. Cruz de Tenerife, 1992, p. 64.

serán tratados de forma independiente, ya que responden a patrones de actuación diferenciados y perfectamente identificables tanto por sus características como por su distribución espacial.

Unidades Prehistóricas

Las unidades prehistóricas conservadas hasta la actualidad las podemos dividir en tres grupos principales: Las estructuras constructivas (cabañas, sin estructuras rediles...), las cavidades naturales y los yacimientos sin estructuras visibles.

ESTRUCTURAS CONSTRUCTIVAS

Las estructuras constructivas están en relación con los yacimientos de superficie, cuya funcionalidad está ligada, en primer lugar, con el hábitat humano y, en segundo lugar, con una serie de comportamientos, de más difícil interpretación, relacionados con las diversas actividades realizadas por los aborígenes en estas áreas. Estas estructuras aparecen en conjuntos o aisladas, adaptándose a la configuración y posibilidades que ofrece el terreno, eligiendo, no obstante, aquellos puntos del paisaje que destacan por alguna característica singular, como son los promontorios formados por las coladas de lava, los amplios llanos aluviales o las pequeñas mesetas.

Las construcciones más abundantes, denominadas tradicionalmente cabañas, constituyen la principal forma de hábitat. Estas cabañas, cuyos muros aparecen muy desmantelados, se caracterizan por tener una planta oval o de tendencia circular y por estar hechas de dos formas: a partir de la construcción artificial de todo su perímetro o, lo más frecuente, a partir de la fabricación artificial de solo una parte de su contorno, estando el resto configurado por el aprovechamiento de rocas o afloramientos rocosos del entorno. Estas estructuras se adosan así con frecuencia a todo tipo de afloramiento o resalte rocoso ofertado por el medio buscando una mayor solidez constructiva y una mayor protección también frente a las inclemencias climáticas. Los muros de las cabañas se construyeron con paredes de piedra seca, sin argamasa de ningún tipo, y muestran un aparejo y técnicas constructivas diversas, pero siempre capaces de soportar una cubierta (vegetal o de piel que no se conserva) que delimita un espacio interior resguardado y habitable, cuyas dimensiones oscilan entre 1,5 y 4 m. de diámetro. La organización del espacio interno es varia-

ble, observándose con frecuencia recintos sin compartimentar, pero otros con múltiples subdivisiones y la presencia de subestructuras adosadas a los muros tanto en su parte interior como exterior³⁰. Estas cabañas pueden aparecer aisladas unas de otras, aisladas pero integradas en un conjunto de varias unidades cercanas o adosadas unas a otras, formando compactos núcleos de construcciones unidas y articuladas de diferentes modos. En el interior de estos espacios se localizan gran cantidad de restos arqueológicos, destacando invariablemente la presencia de fragmentos de cerámica y obsidianas. Asociadas a estas cabañas aparecen otras estructuras constructivas mayores o menores, cuya definitiva valoración funcional aún no está resuelta. Dentro de estas estructuras se han podido asociar las de mayor tamaño con posibles rediles, y las más pequeñas con los llamados «apartaderos» para el ganado.

Los mejores ejemplos de estos yacimientos se concentran en las inmediaciones del camino en su recorrido por el interior de Las Cañadas del Teide (120 unidades en la Cañada de La Grieta, La Cañada de la Angostura, La Hoya del Montón de Trigo, y entorno de Guajara), sectores donde el terreno no ha sufrido alteraciones de importancia. Es posible que un gran número de estas construcciones estén relacionadas con las actividades de los pastores guanches, ya que en las inmediaciones del camino se podían cubrir todas las exigencias requeridas para las labores ganaderas: buenos accesos, fáciles comunicaciones internas, pastos, abundantes fuentes de agua, refugio y visibilidad.

³⁰ Los trabajos arqueológicos realizados en el Plan Nacional de 1944-45, 47-51, constituyen la primera aportación publicada sobre el hábitat de superficie en la montaña, referida concretamente a Las Cañadas del Teide. (ÁLVAREZ DELGADO, J. Excavaciones Arqueológicas en Tenerife... *op. cit.*, pp. 37-47; DIEGO CUSCOY, L. Nuevas excavaciones arqueológicas en las Canarias occidentales...*op. cit.*, pp. 31, 47, 59-61). L. Diego Cuscoy en 1963, en un pequeño trabajo de síntesis, analiza el hábitat de Tenerife y establece una dualidad en el mismo, distinguiendo entre el de la zona costera y el de la zona de transición y alta montaña (DIEGO CUSCOY, L. *Paleontología en las Islas Canarias*. Publicaciones del Museo Arqueológico de Tenerife, 3, Sta. Cruz de Tenerife, 1963, pp. 19-24). En 1968 este mismo autor en su libro sobre los guanches realiza un excelente y minucioso estudio sobre los campos de pastoreo y define entonces el paradero pastoril y los yacimientos asociados, que denomina refugios y abrigos semiconstruidos (DIEGO CUSCOY, L. *Las Guanches...* *op. cit.*, pp. 183-199. Posteriormente se abordan las características de este hábitat de forma muy general en ARNAY DE LA ROSA, M. *Arqueología en la Alta Montaña de Tenerife: un estudio cerámico*. Tesis Doctoral. Universidad de La Laguna, 1982. En la década de los ochenta se realizaron excavaciones en este tipo de hábitat en Las Cañadas, que han permitido plantear distintos estudios especializados. SOLER, V.; CARRACEDO, J. C.; GALVÁN, B. y HERNÁNDEZ, C. Datación paleomagnética de un fondo de cabaña en el yacimiento arqueológico de Chafarí. Cañadas del Teide. Tenerife. *Tabona VIII*, I, 1992-93, pp. 291-295. MACHADO YANES, M. C. y GALVÁN SANTOS, B. La vegetación en el Valle de Chafarí (Las Cañadas del Teide, Tenerife). Antes de la Conquista Castellana. *Cuaternario y Geomorfología*, 12 (1-2), 1997, pp. 117-125.

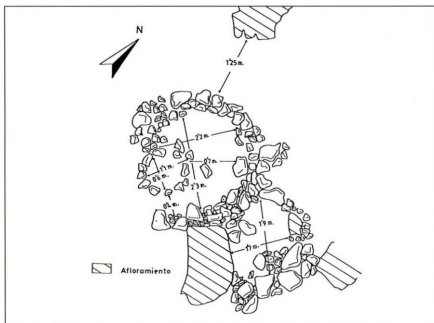


FIGURA 2. Disposición y morfología de dos cabañas aborígenes adosadas a un afloramiento rocoso. Cañada de La Grieta.

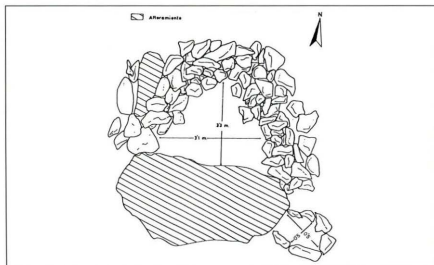


FIGURA 3. Croquis de la planta de una cabaña guanche en la que aparece una pequeña subestructura externa al espacio habitacional. Cañada de La Grieta.



Planta de una cabaña guanche en La Cañada de La Grieta, próxima al Camino de Chasna.



Alzado de una cabaña aborígen en La Cañada de La Grieta. Se pueden observar los restos del muro de piedra seca que limitaban el espacio habitacional.



Fondo de cabaña aborígen situado en las proximidades del camino de la Hoya del Montón de Trigo.

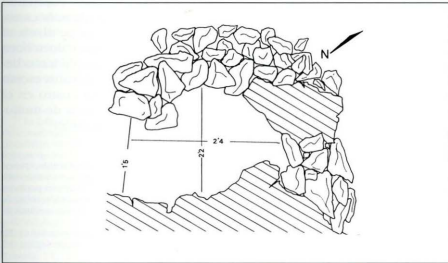


FIGURA 4. Croquis correspondiente a la cabaña de la lámina anterior. Se busca la protección de los afloramientos naturales para construir el espacio habitable. Hoya del Montón de Trigo.



Fondo de cabaña aborígen situado en las proximidades del camino de la Hoya del Montón de Trigo.

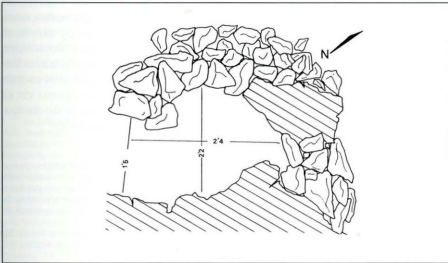


FIGURA 4. Croquis correspondiente a la cabaña de la lámina anterior. Se busca la protección de los afloramientos naturales para construir el espacio habitable. Hoya del Montón de Trigo.

CAVIDADES NATURALES

Las cuevas, grietas y oquedades naturales fueron un recurso ampliamente utilizado por los aborígenes de la isla. Su naturaleza, características y emplazamientos van a condicionar en gran medida el tipo de función dada. De esta forma, las más espaciosas, mejor orientadas y con una localización óptima eran destinadas por lo general a recintos habitacionales, otras, más inaccesibles, eran elegidas para realizar sus entierros y, las más pequeñas, para depositar sus enseres.

Tradicionalmente se ha considerado que una de las manifestaciones arqueológicas más genuinamente representativas de los campos de pastoreo estacionales y de las rutas que conducen hasta ellos, son los llamados «escondrijos». El escondrijo consiste en una oquedad natural del terreno, en la que se ocultan distintos materiales, fundamentalmente vasos cerámicos. Se ha admitido durante mucho por parte de los investigadores que los materiales escondidos o depositados en pequeñas cuevas, grietas y oquedades del terreno constituían parte del equipamiento o «ajuar» que el pastor utilizaba en su estancia en los campos de pastoreo. Los enseres innecesarios para cubrir los desplazamientos se resguardaban y se recuperaban al iniciar al año siguiente la ocupación estacional de los mismos pastos. Los escondrijos se encuentran situados preferentemente en los bordes de las coladas de lava o en las paredes laterales de las vaguadas rocosas. Las oquedades naturales se suelen aprovechar sin transformaciones importantes, tan sólo se cubre el objeto escondido con lajas y piedras que obturan la boca de la grieta. En algunos casos, cuando se trata de vasos cerámicos especialmente frágiles, se nivela el suelo donde se deposita el recipiente, que por lo general se coloca boca abajo para darle una mayor estabilidad y luego se calza con piedras o tierra para evitar su desplazamiento o fractura. En el interior de estos escondrijos aparecen principalmente vasos cerámicos (de uno a cuatro en el mismo espacio), pero también otros objetos, como elementos de molturación, útiles líticos de basalto u obsidiana y bastones de madera⁵¹.

⁵¹ El mayor corpus cerámico de Tenerife procede de estos peculiares yacimientos, que si bien no son exclusivos de las zonas que nos ocupan, si constituyen por número y características su máximo exponente. La cerámica depositada en ellos, la mayoría de las veces en perfecto estado de conservación, ha servido para la realización de estudios de sistematización sobre la cerámica de la isla. (ARNAY DE LA ROSA, M. y GONZÁLEZ REIMERS, E. Vasos cerámicos prehispánicos de Tenerife...*op. cit.*).

Los vasos cerámicos recuperados en las inmediaciones del camino están depositados en El Museo de La Naturaleza y El Hombre de Santa Cruz de Tenerife y El Museo Arqueológico del Puerto de La Cruz.

Aunque tradicionalmente se ha convenido en admitir que los escondrijos están relacionados con los enseres de los pastores guanches, otros autores, como A. Tejera Gaspar, consideran que pueden relacionarse con posibles comportamientos mágico-religiosos de los guanches, concretamente con depósitos rituales. TEJERA GASPAS, A. La religión de los guanches...*op. cit.*, pp. 43-46.

Relacionados con el actual trazado del Camino de Chasna en su paso por Las Cañadas y asociados con los grandes conjuntos habitacionales documentados en las Cañadas de La Grieta y La Angostura, se han encontrado gran cantidad de escondrijos conteniendo cerámica, cuyas características se recogen en diversas publicaciones³². Destacan los vasos de formas ovoides y de tendencia esférica, de mediana capacidad, con la presencia de los característicos apéndices de mango cilíndrico y amplio vertedero. Igualmente, en El Montón de Trigo se halló, en uno de estos peculiares yacimientos, un utensilio lítico de obsidiana de gran tamaño.

Las cuevas utilizadas como lugar de habitación o refugio se aprovecharon sin especiales modificaciones, tan sólo el levantamiento de muros en la zona de la entrada, a fin de separar el recinto habitado del exterior. Las prospecciones superficiales y las excavaciones que se han realizado en estos yacimientos, han constatado que el área ocupada con mayor intensidad es la más cercana a la boca de la cueva, concentrándose en esta zona la mayoría de los vestigios arqueológicos. La superior luminosidad de este sector condicionó que fuera el lugar preferente para desarrollar las actividades comunes, como demuestra que sea en estos espacios donde se concentran los hogares, carbones, cenizas, utensilios y restos de alimentos.³³ En la alta montaña no son frecuentes estos yacimientos y las cavidades naturales, asociadas al trayecto del camino de tamaño apropiado para ser utilizadas por los aborígenes como enclaves habitacionales o lugares de enterramientos son realmente muy escasas. Estas se han visto, además, afectadas por una intensa utilización posterior, lo que ha hecho desaparecer prácticamente todo su anterior registro arqueológico prehistórico, conservándose tan sólo fragmentos de cerámica y restos de industria lítica, aislados y estratigráficamente alterados, tanto en el interior como en el exterior de los recintos.

³² Es importante recordar que las mejores colecciones de vasos cerámicos en perfecto estado de conservación que hoy se encuentran en los distintos museo de la isla proceden de estos peculiares yacimientos. Los recipientes cerámicos tinerfeños se caracterizan por sus sencillas formas de tendencia esférica, ovoide o elipsoidal, siempre con bases convexas o apuntadas. Se trata de una alfarería hecha a mano, pero en muchas ocasiones el alisado de las superficies de los vasos y la cuidadosa elección de las pastas para confeccionarlos denotan un gran perfeccionamiento técnico. Una característica distintiva de los recipientes es la presencia de apéndices o elementos de sujeción de variada tipología, que va desde grandes mangos de implantación vertical o asas de cinta a pequeñas protuberancias para facilitar su agarre. ARNAY DE LA ROSA, M. y GONZÁLEZ REIMERS, E. Vasos cerámicos prehispánicos de Tenerife... *op. cit.*, L. DIEGO CUSCOY, L. *Gánigo*. Estudio de la cerámica de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife, 1971. ARNAY DE LA ROSA, M. y GONZÁLEZ REIMERS, E. *La cerámica decorada prehistórica de Tenerife*. Tabona, VI, 1985-87, pp. 241-277. CLAVIJO REDONDO, M. A. y JIMÉNEZ GONZÁLEZ J. J.: *Catálogo de la Colección Massanet*. Dirección General de Patrimonio Histórico. Gobierno de Canarias, 1995.

³³ ARCO AGUILAR, M. C., JIMÉNEZ GÓMEZ, M. C., NAVARRO MEDEROS, J. F. La arqueología en Canarias: del mito a la ciencia... *op. cit.*, pp. 43.

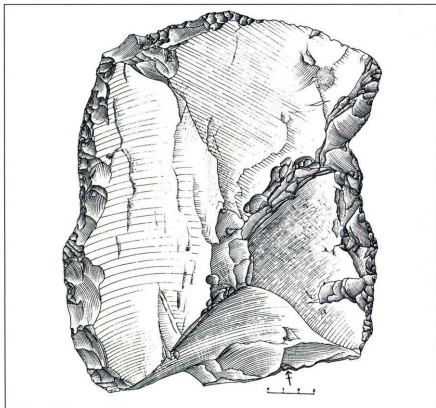


FIGURA 5. Utensilio lítico trabajado en una gran lasca de obsidiana encontrado en un escondrijo en la Cañada del Montón de Trigo. (Dibujo de Bertila Galván Santos.)

Las cuevas halladas en torno al camino (Conjunto Cueva del Pino, Cueva de Diego Hernández, Cueva de los Pastores, Cueva del Barranco de Eres y cuevas del dorso de Guajara) manifiestan una serie de características comunes como son: la presencia de un muro de piedra seca que cierra parcialmente su entrada, un espacio interno de dimensiones variables, pero que permite una estancia cómoda en su interior y la presencia constante de agua en las inmediaciones.

Las cavidades o grietas con finalidad funeraria distribuidas a lo largo del trayecto del Camino de Chasna son también escasas y se concentran en la zona de Las Cañadas, en el tramo de Siete Cañadas. Se trata de pequeñas cuevas y abrigos naturales no muy amplios, cuyo acceso se encuentra parcialmente cerrado por restos de un antiguo muro de pie-



Vista del Teide desde el interior de la Cueva de Diego Hernández en Siete Cañadas.

dra seca. En el interior del recinto funerario se observa un acondicionamiento previo al depósito de los cuerpos, tal como se ha constatado también en otros lugares de la isla, con la finalidad de separar el cuerpo de la tierra y, según sus creencias, protegerlo de su contacto. Para aislar los cadáveres se utilizaron materiales diversos de los disponibles en los alrededores del emplazamiento. En el caso de los yacimientos sepulcrales próximos al camino destacan las yacijas de lajas de piedra y de elementos vegetales, fundamentalmente de retama. En estos recintos funerarios se practicaron entierros individuales o colectivos, siguiendo las mismas prácticas rituales aplicadas en otros ámbitos geográficos de la isla. A la luz de los conocimientos actuales, no parece existir ningún ritual específico vinculable a esta zona concreta en cuanto a tratamiento, orientación o posición de los cuerpos, aunque sí parece existir una mayor pobreza en relación con los materiales asociados a los restos humanos. Así como en otras zonas de la cumbre se han localizado y estudiado importantes necrópolis con ajuares e incluso cuerpos momificados, como la del Llano de Maja o de Roque Blanco³⁴, los recintos sepulcrales que se ubican en

³⁴ DIEGO CUSCOY, L. *Tres cuevas sepulcrales guanches*. Excavaciones Arqueológicas en España, 37, 1965. DIEGO CUSCOY, L. Una necrópolis de pastores guanches en la cumbre de la Orotava. En *Trabajos en torno a la cueva sepulcral de Roque Blanco*. Sta. Cruz de Tenerife, 1960.



Cavidad sepulcral en La Angostura muy próxima al camino. Se observan aún los restos del muro que cerraba el recinto y las lajas del acondicionamiento interior.

las inmediaciones del camino, situados de forma preferencial en la pared sur de Las Cañadas, son de características mucho más modestas y han aparecido con un importante grado de alteración debido a su relativa accesibilidad. Se trata en su mayoría de pequeñas grietas que se han preparado para contener varios enterramientos sucesivos como son los casos constatados en La Angostura y Risco Verde³⁵. Algo alejado de las inmediaciones del camino, pero en un entorno cercano de la Cañada de La Grieta, hay que destacar la presencia de un enterramiento con restos infantiles³⁶.

³⁵Es compleja la interpretación de los yacimientos funerarios hallados en Las Cañadas y alrededores. En algunos casos parece posible identificar los entierros con las muertes casuales sufridas por los pastores durante su estancia en estos lugares, pero también existen restos de mujeres y niños de diferentes edades que no parecen poder asociarse de forma clara a estas ocupaciones. Algunos autores como Agustín Álvarez Rixo opinan que muchos de estos enterramientos son de los alzados refugiados en estas cumbres. Actualmente se lleva a cabo un estudio antropológico sobre estos restos humanos, que permitirá profundizar en estos aspectos. ARNAY DE LA ROSA, M. *Arqueología*. En Parque Nacional del Teide. Editorial Esfagnos 2000. ARNAY DE LA ROSA, M. y GONZÁLEZ REIMERS, E. Una cueva sepulcral en la Cañada de La Angostura (Las Cañadas del Teide). Homenaje al Prof. Telesforo Bravo. Tomo II, Secretariado de Publicaciones de La Universidad de La Laguna, 1990.

³⁶ARNAY DE LA ROSA, M. y GONZÁLEZ REIMERS, E. *Conjunto arqueológico en una región de La Cañada de La Grieta (Las Cañadas-Tenerife)*. Serta Gratulatoria. In Honorem Juan Regulo, IV Arqueología y Arte. Miscelánea, La Laguna, 1990

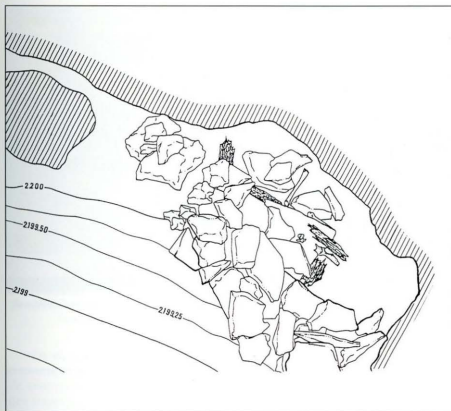


FIGURA 6. Levantamiento topográfico del yacimiento sepulcral de Risco Verde. Los enclaves funerarios próximos al camino se ubican en pequeñas grietas y han aparecido muy alterados.

YACIMIENTOS SIN ESTRUCTURAS

Englobamos bajo este epígrafe un importante conjunto de yacimientos arqueológicos muy frecuentes en las zonas de alta montaña. Su principal característica es que no están delimitados por ninguna estructura visible, sino que se trata de importantes concentraciones de materiales arqueológicos, principalmente fragmentos de vasos cerámicos y restos de industrias líticas, dispersos en superficie y abarcando una extensión variable, que derivan de la ocupación reiterada por parte de los aborígenes de los mismos lugares³⁷.

³⁷ Estos enclaves han sido definidos por lo general como paraderos pastoriles. ARCO AGUILAR, M. C. *et al.* La arqueología canaria: del mito a la ciencia...*op. cit.*, pp. 62.



Materiales arqueológicos dispersos de un paradero pastoril situado en la Cañada de Diego Hernández.



Paradero pastoril situado en el Dorso de Guajara cerca del discurrir del camino.



Detalle de los materiales arqueológicos dispersos en el paradero pastoril del Dorso de Guajara. Se observan principalmente restos de útiles de obsidiana.

En el entorno inmediato del Camino de Chasna y de otras vías de comunicación en el área de cumbre, se localizan importantes unidades de este tipo. Los rasgos más característicos que los definen son sus grandes superficies de ocupación, con gran cantidad de restos cerámicos y de industrias líticas, generalmente espacios cómodos y con un amplio dominio visual sobre el entorno. Estos yacimientos muestran una distribución muy amplia a lo largo del trazado del camino, aunque es de destacar la notable aglomeración observada en los tramos comprendidos entre El Portillo a Risco Verde y entre La Cañada del Montón de Trigo y la Cueva de Los Pastores.

Unidades históricas

Los yacimientos relacionados con las actividades desarrolladas en torno al camino a partir de la conquista de la isla podemos, a tenor de su representatividad, agruparlos en dos apartados bien diferenciados. En primer lugar los derivados del pastoreo, con unas características bien definidas, acordes a su funcionalidad. Se trata por lo general de construcciones de reducidas dimensiones, de planta cuadrangular o rectangular, cuyos muros están preparados para sostener una cobertura ligera, normalmente

formada por un entramado de elementos vegetales tomados del entorno. Estas pequeñas casas se adosan con frecuencia a grandes rocas buscando una mayor protección. En ocasiones se construyen en los mismos espacios que las antiguas cabañas aborígenes, provocando la alteración de sus estructuras y haciendo coincidir los restos guanches con materiales de filiación cronológica posterior. Esto ocurre sobre todo en las zonas más ricas en recursos naturales aprovechables como son la existencia de fuentes de agua, la existencia de extensos llanos protegidos por salientes rocosos o de espacios fácilmente comunicables. Ejemplos de esto lo encontramos con frecuencia en el llano de La Cañada de la Grieta o en el Dorso de Guajara.

En lo que se refiere a la ocupación de los pastores tradicionales, la documentación arqueológica se puede contrastar con la información oral recogida por M. Lorenzo Perera a los antiguos cabreros de la zona: *«La forma de la planta de la cboza depende, en ocasiones del accidente aprovechado como protector: eran redondas y cumplidas según como cuadraran», aunque por lo general presentan tendencia cuadrangular o semicircular. Las paredes de piedra seca, se levantan disponiendo bloques mayores en la base y otros más pequeños encima. Estos materiales eran recogidos in situ y lo mismo ocurre con los utilizados en la confección de la elemental techumbre: «chamizos, retama y codesos». Dichas construcciones raramente sobrepasan los dos metros de altura, disponiendo del necesario confort: «dentro de ellas dormíamos bien y cabíamos bien de pie». «Cada pueblo conservaba su zona» y lo mismo acaecía con las cuevas (Cueva de Diego Hernández) y las cbozas, propiedad usual del pastor, quien la levantaba o arreglaba cuando el transcurso del tiempo así lo dictaba. Lo más usual era que cada una de las cbozas dispusiera de un bogar confeccionado con tres piedras o teniques, situadas fuera de la vivienda, aunque en sus inmediaciones: «por fuera porque se nos podía dar fuego la cboza». Es frecuente que el corral o corrales se construyeran en las inmediaciones de la vivienda, generalmente adosadas al mismo accidente natural protector, con muros de piedra seca y casi siempre destapados.»³⁸*

Los otros yacimientos históricos que nos encontramos hay que relacionarlos con la explotación de otros muchos recursos que se obtenían en las cumbres de la isla. El Camino de Chasna fue la vía principal para acceder a dichos recursos, de los que cabe destacar los derivados de diversas actividades extractivas relacionadas con los neveros, carboneros,

³⁸ LORENZO PERERA, M. Datos para el estudio del pastoreo en Las Cañadas del Teide...*op. cit.*, pp. 311-313.

azufreiros y colmeneros-. Restos arqueológicos de algunas de estas actividades tradicionales se pueden observar hoy en zonas lindantes con el camino en el tramo de Siete Cañadas, principalmente las relacionadas con los carboneros. Cuando comenzaron las primeras prospecciones arqueológicas en Las Cañadas en la década de los años cuarenta del pasado siglo, los investigadores llamaron la atención sobre las existencia de numerosas carboneras: «...en estas hondonadas hay huellas de abundantes carboneras, pues el carboneo furtivo requiere estos sitios extremadamente ocultos». Hoy se siguen encontrando de forma abundante en toda la Cañada de la Grieta³⁹.

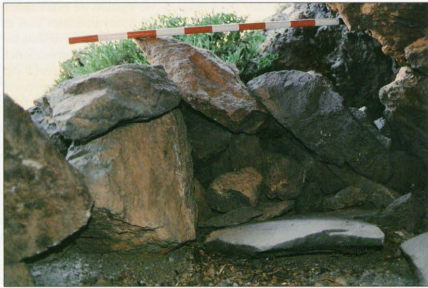
Entre los aprovechamientos tradicionales de Las Cañadas que han dejado huella arqueológica tenemos también que incluir la actividad de los colmeneros. Los asientos de colmenas, los muros protectores de las mismas y los restos de los panales fijos o corchos de palmera y drago se pueden ver en distintos sitios aledaños al camino (El Portillo).

La importante actividad que los arrieros generaron en torno al camino no se ha concretado en estructuras arqueológicas definidas y reconocibles, pero sí han dejado un variado repertorio material de su paso por estas zonas, como son los fragmentos de lozas y cerámicas tradicionales o de importación, objetos de metal o de madera, que se localizan preferentemente en torno al recorrido del camino en su paso por Siete Cañadas.

Otras actividades de carácter muy específico han dejado unidades arqueológicas históricas de cierta envergadura. Entre ellas hay que destacar las derivadas de la climatoterapia⁴⁰, la colocación de un observatorio

³⁹ El carboneo constituyó una actividad económica complementaria para el campesinado de las comarcas cercanas. Compartir las tareas agrícolas con la recogida de leña, cisco y elaboración de carbón fue una práctica habitual, que se incrementaba en época de crisis de subsistencia. A la explotación de las especies habituales de monte verde pronto se sumó la materia prima proporcionada por los extensos retamares de la cumbre. Las actividades del carboneo en la zona de estudio tienen, de cara al patrimonio arqueológico, una importancia relativa. En algunos casos han destruido o alterado las construcciones prehistóricas, pero básicamente dejan constancia de su paso por las pequeñas estructuras que construyen para delimitar el área de combustión. En 1947 J. Álvarez Delgado expone otra situación: «...pero ni cazadores ni pastores pudieron facilitar datos de cómo las piezas fueron halladas. El carboneo furtivo es quien estaba en situación de suministrar mayor y más veraz número de datos, pero como le era preciso silenciar su actividad, y más que ésta, el lugar donde la realizaba, por lo mismo hacia desaparecer los hallazgos, preferentemente de cerámica. De no ser así no se hallarían hoy en proporciones tan extraordinarias los restos de vasijas primitivas que se descubren entre la tierra que rodea las carboneras y aún dentro del círculo de la carbonera misma.» ÁLVAREZ DELGADO, J. Excavaciones arqueológicas en Tenerife...*op. cit.*, pp. 39.

⁴⁰ Información complementaria sobre todos estos aspectos y abundante documentación gráfica de estos enclaves de cronología reciente se recogen en LEMUS GONZÁLEZ, N. Las huellas del Teide en la historia. En *El Teide. Representación e Identidad*. Catálogo Exposición, 2003, Cabildo Insular de Tenerife, pp. 27-83.



La actividad apícola antigua ha dejado también vestigios arqueológicos consistentes en lajas para los asientos de las colmenas y restos de muros protectores del espacio elegido. Cañada de La Angostura.

meteorológico en La Grieta, la instalación de un observatorio astronómico en Guajara o el acondicionamiento de corrales para los muflones introducidos en el Parque. Ya fuera de Las Cañadas, aparecen explotaciones agrícolas, como las situadas en las inmediaciones de Vilaflor, caracterizadas por presentar todos los elementos que definen las construcciones rurales tradicionales de Tenerife, aglutinando en un mismo conjunto la casa, los rediles, los bancales, las cuevas artificiales excavadas en la toba, etc.

La distribución espacial de los yacimientos históricos no responde, salvo en puntos muy concretos como es el tramo de Siete Cañadas, a los mismos patrones que en época prehistórica. Su estado de conservación es generalmente mejor que el observado en los yacimientos aborígenes, sobre todo cuando se trata de construcciones y estructuras. En los vestigios de la ocupación histórica se pueden diferenciar los localizados en la cumbre de los encontrados en las dos franjas boscosas que atraviesan el camino en las dos vertientes de la isla. Los sectores comprendidos entre el Caserío del Camino de Chasna y El Portillo, por una parte, y desde el Barranco de Eres hasta Vilaflor, por otra, presentan restos muy escasos que se restringen en la zona norte a la existencia de pequeñas construcciones relaciona-

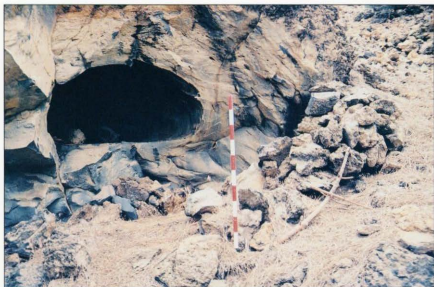


Redil usado para estabular los muflones que se introdujeron en el Parque Nacional del Teide. Cañada de La Grieta.

das con la extracción de pinocha y a la ocupación temporal de la Cueva del Pino. En el resto de las áreas de este tramo, que se encuentra cubierta por la intensa repoblación de pinos llevada a cabo a mediados del pasado siglo, no se ha podido localizar ninguna otra unidad arqueológica.

La vertiente sur muestra un número igualmente escaso de yacimientos históricos, ya que sólo se ha podido constatar la ocupación por parte de los pinocheros de las cuevas del Barranco de Eres, la explotación agrícola abandonada de la zona del Marrubial y, sobre todo, el conjunto localizado en torno a la Casa Galinda, ya en las inmediaciones de Vilaflor. Este último, aún en explotación, está compuesto por varias casas, en diverso estado de conservación, así como las huertas y los bancales aledaños.

Hay que destacar que las cuevas y abrigos de cierta amplitud, dado su reducido número a lo largo del camino, son un elemento bien definido de su recorrido, constituyendo puntos de especial interés como refugio, descanso y parada obligatoria, haciendo incluso que el camino desvíe su trayectoria para adecuarse a su proximidad. Los vestigios asociados a estos enclaves, aunque muy alterados, nos muestran con claridad su utilización a lo largo de los siglos, desde la ocupación aborigen hasta la actualidad.



Cavidad natural y muro de época histórica. Conjunto de la Cueva del Pino, La Orotava.



Cavidad natural de uso histórico. Ladera del Acebiño, La Orotava.



Construcción histórica en el interior de la Cueva del Pino en La Orotava.



Detalle de la fuente situada en el conjunto de La Cueva del Pino en La Orotava.



Cavidad natural de uso histórico. Conjunto de la Cueva del Pino. La Orotava.



Construcción histórica en El Portillo de la Villa.



Construcción histórica en las inmediaciones del camino en el Portillo de la Villa.



Refugio histórico relacionado con prácticas militares. Cañada de Diego Hernández, Siete Cañadas.



Construcciones históricas situadas en La Cañada de La Grieta en el entorno del Camino.



Cavidad natural de uso histórico, Cañada de la Grieta.



Ejemplo de técnica constructiva en un muro histórico. Cañada de La Grieta.

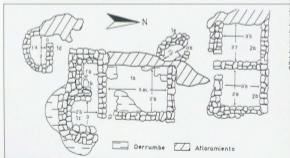


FIGURA 7. Morfología de las distintas dependencias que forman un conjunto histórico situado en La Cañada de La Grieta.



*Observatorio meteorológico construido en La Cañada de La Grieta en 1914.
(J. MASCART: «Impressions et observations dans un voyage à Tenerife», Paris, pág. 40).*



Restos actuales del antiguo emplazamiento del observatorio meteorológico de La Grieta.



Expedición por el Camino de Chasma para instalar un observatorio astronómico en la Montaña de Guajara. (J. MASCART: Impressions et observations...op. cit., pp. 38).



Construcción de la cabaña que sirvió para la base de las observaciones astronómicas en Guajara. (J. MASCART: Impressions et observations...op. cit., pp. 49).



Construcción histórica en el Dorso de Guajara. Se observa el aprovechamiento de un antiguo enclave aborigen.



Cavidad natural acondicionada en tiempos históricos situada en el Dorso de Guajara.

El trazado actual del Camino de Chasna

El trazado del camino obedece a su adaptación a la topografía de las zonas que atraviesa, a los recursos que en los distintos momentos históricos se explotaban en sus inmediaciones y, sobre todo, al emplazamiento de los puntos de agua, que se convierten en el elemento esencial que marca todo el recorrido de esta vía. Es la existencia de fuentes de agua la que parece determinar claramente la trayectoria del camino que adapta su morfología a la presencia de fuentes como la del Dornajito, la de la Cueva del Pino, Risco Verde, Cañada de La Grieta, El Campanario, Las Mesas, La Pimentera, etc. En torno a estas fuentes es donde, además, se han detectado las mayores concentraciones de vestigios arqueológicos prehistóricos e históricos. El aprovechamiento continuado de estos recursos de agua ha convertido estas áreas también en puntos de parada y descanso, creándose en algunos casos infraestructuras para tal efecto, como podría ser el caso de algunas de las casas de La Grieta. En otros lugares la existencia de cuevas cercanas- Cueva del Pino o la de los Pastores- hace que se utilicen estos espacios como refugio sin mayores transformaciones.

La topografía del terreno, otro elemento básico a la hora de considerar el trazado del camino, no parece haber jugado un papel determinante, dado que la pendiente de la zona es relativamente suave en casi todo su desarrollo. La Degollada de Guajara y el área del Barranco de las Mesas cercano a Vilaflor, constituyen las únicas excepciones a reseñar por lo accidentado del terreno.

Las características actuales del camino obedecen a los usos dados al suelo por el que discurre en distintas épocas históricas. Se pueden así identificar con precisión tres espacios diferentes: el que corresponde al área de medianía dedicada al cultivo, la zona boscosa intermedia y la zona de montaña. Los campos cultivados entre La Orotava y el Barranco del Dornajito en la vertiente norte, y entre Casa Galinda y Granadilla en la vertiente sur, han tenido que ser protegidos del paso de los ganados trashumantes. Por ello, estos sectores del camino están actualmente bordeados por muros de piedra seca, de una altura media aproximada de 1,20 metros. El camino se encuentra en algunos sectores empedrado, abarcando una anchura de cuatro metros y en muy buen estado de conservación, como el que se observa en el trazado a la salida de Vilaflor.

Las regiones boscosas y de alta montaña, al no estar cultivadas, no precisaban de un control estricto de los movimientos del ganado, por lo que el camino carece de muros de protección, convirtiéndose en una amplia senda creada principalmente a partir del uso constante de la misma, sin apenas obras de acondicionamiento.

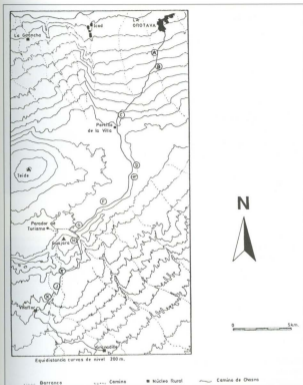


FIGURA 8. Trazado actual del Camino Real de Chasna. Se indican distintos puntos de interés a lo largo de su recorrido:

- A) Caserío del Camino Real de Chasna. B) Barranco del Dornajito.
 C) Conjunto de la Cueva del Pino. D) Cueva de Diego Hernández.
 E) Fuente de Risco Verde. F) Cañada de la Grieta. G) Cañada del Montón de Trigo.
 H) Cueva de los Pastores. I) Barranco de Eres. J) Casa del Murrubial.
 K) Casa Gallina.



Barranco del Dornajito.



Vista general de la fuente del Barranco del Dornajito.



La Cueva del Pino en La Orotava.



Vista general de la fuente y de las cavidades naturales que forman el conjunto de la Cueva del Pino.



Acondicionamiento parcial del Camino de Chasna en el tramo comprendido entre el Dornajito y el Portillo de la Villa.



Vista del Camino de Chasna en su tramo entre el Dornajito y el Portillo.



Acondicionamiento de parte del suelo del Camino en el tramo entre el Dornajito y el Portillo de la Villa.



El Camino de Chasna en su recorrido por el tramo inicial de Siete Cañadas.



Paso actual del camino por Siete Cañadas.

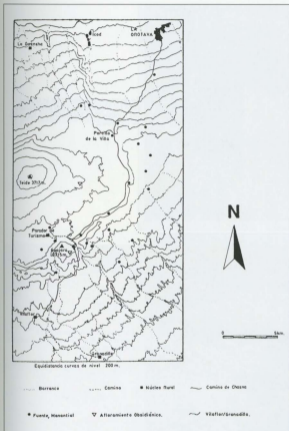


FIGURA 9. Recursos de agua relacionados con el Camino de Chasna.



La fuente de la Cañada de la Griega jugó un importante papel aglutinador del poblamiento prehistórico e histórico de esta zona.



Vista general de la fuente de la Pimentera y de la Cueva de los Pasotres en el Dorso de Guajara.

*Los puntos de agua condicionan
muchas veces el trazado del camino.
Eres situado en el Barranco de las
Mesas.*



Restos del trazado del camino en su tramo a Vilaflor.



«El Marrubial» en Vilaflo.



Se pueden observar en muchos de los tramos que conducen a Vilaflo restos de los muros que delimitaban el Camino de Chasna en estas zonas próximas a campos cultivados.



«Casa Galinda» en Vilaflor.



El Camino de Cbasna en los tramos donde mejor conserva los muros que lo delimitan. Vilaflor.



Detalle de los muros laterales y el empedrado del suelo del Camino de Chasna. Vilaflor.

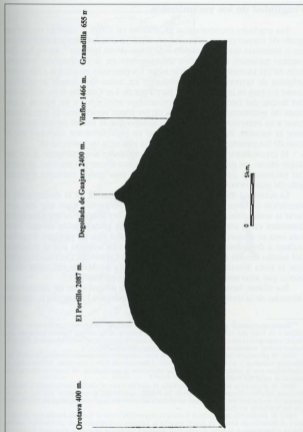


FIGURA 10. Perfil topográfico del Camino de Chasna.

Fragilidad de los yacimientos

Las unidades arqueológicas localizadas en torno al camino tienen un grado de conservación diferente en relación con las alteraciones naturales o humanas que han sufrido a lo largo de su historia⁴¹. Entre los elementos naturales que inciden directamente en la destrucción o alteración de los yacimientos se encuentran los procesos asociados a los movimientos de terrenos que se producen en zonas de elevada pendiente, como los que se localizan en la pared sur de Las Cañadas o en las laderas del Roque del Encaje. Estos se encuentran sometidos a un aporte constante de sedimentos procedentes de las zonas superiores, lo que contribuye a su enterramiento, al mismo tiempo que la fuerte pendiente favorece la erosión. Este proceso erosivo es especialmente marcado en el caso de los paraderos pastoriles, dada la ausencia de estructuras.

El crecimiento de plantas sobre las unidades arqueológicas tiene un doble efecto, en primer lugar se produce una alteración puntual de parte del yacimiento, pero como contrapartida este queda cubierto y protegido de posteriores afecciones.

La actividad humana es la principal responsable de la destrucción o alteración de buen número de yacimientos. En primer lugar hay que destacar la roturación masiva de las zonas medias y bajas y las repoblaciones forestales en la zona alta. La construcción de pistas incide en que toda esta área se encuentre desprovista de cualquier tipo de vestigio, llegando incluso a desaparecer el camino en más de una ocasión por el asfaltado del mismo (tramo de Granadilla-Vilaflor y La Orotava-El Dornajito) o porque la pista forestal lo haya destruido (pista de Madre del Agua en el tramo que atraviesa el Barranco de Las Mesas en Vilaflor).

Por último, hemos de señalar la existencia de una serie de alteraciones derivadas de la reutilización de los mismos espacios a lo largo de la historia.

⁴¹ Existe un diferente grado de conservación de los vestigios atendiendo a la diferente localización a lo largo del camino. El área situada por encima de la corona forestal presenta una mejor conservación general de todos los vestigios tanto prehistóricos como históricos. Por ello, hemos podido establecer tres niveles de protección diferenciados:

Nivel de protección bajo: afectaría a toda la zona comprendida entre La Orotava/Montaña del Alto o de Guamasá y, en la vertiente sur, entre el Barranco de Eres y Granadilla. Ambas zonas se caracterizan por la pésima conservación de elementos arqueológicos, así como la destrucción parcial de parte del camino.

Nivel de protección medio: se encuadraría el área en torno al camino comprendida entre la Montaña del Alto o Guamasá y El Valle de las Piedras Arrancadas. Se encuentra una alta concentración de restos históricos, así como un elevado número de complejos arqueológicos distribuidos por los bordes de los llanos.

Nivel de protección alto: incluye la zona comprendida entre el Valle de las Piedras Arrancadas y el Barranco de Eres, y es donde aparece la máxima concentración de yacimientos prehistóricos e históricos. A lo largo de esta zona aparecen conjuntos de capital importancia como el de la Cañada de La Grieta, en el que se conserva un asentamiento aborígen de gran magnitud y una gran cantidad de construcciones históricas relacionadas con diversos usos.

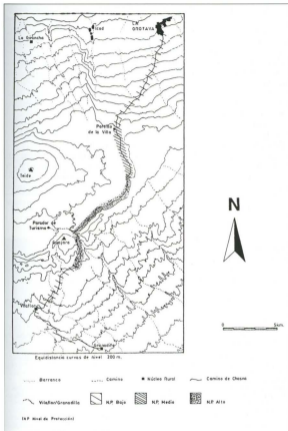
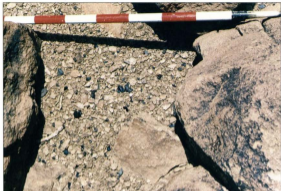


FIGURA 11. Fragilidad de los yacimientos y niveles de protección.



La frecuente reutilización de muchos enclaves prehistóricos próximo al camino repercute en su estado de conservación actual. Aquí se puede observar restos de industria lítica guanche en el interior de una construcción histórica en el Dorsó de Guajama.



Planta de una cabaña guanche en la Cañada del Montón de Trigo que presenta resguardados sus muros por el crecimiento de plantas en su interior.

CAPÍTULO II
LAS COMUNICACIONES
TERRESTRES EN TENERIFE

Juan Ramón Núñez Pestano
Rosa Hernández Hernández

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EL ANILLO DE CAMINOS REALES DE TENERIFE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁸ *Ibidem*.

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



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

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

⁹ MURCIA NAVARRO, E. *Santa Cruz de Tenerife un puerto de escala en el Atlántico. Estudio de Geografía Urbana*. S/C. de Tfe., 1975, p. 54.

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

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

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

¹¹ Se trató en el Cabildo «... sobre la fábrica del puente que se ha de construir en el barranco que llaman de Santos del lugar y puerto de Santa Cruz y en su ejecución y cumplimiento nombró luego diputados que pasaron a su reconocimiento con peritos que nombraron de mampostería y carpintería, y en vista de los paraxes donde debía informarse con asistencia del Syndico Personero General y del apoderado de dicho lugar, resolvieron ser más conveniente hazerlo en el camino que baxa por San Sebastián y es el mismo por donde se comunica no solamente esta ciudad sino toda la Isla con dicho lugar, pero despues el Exmo. Señor Governador y Comandante General de estas Islas en 7 de este mismo mes escribió a los dichos diputados en que hizo presentes varios inconvenientes que resultaban de hacerse en dicho paraxe de San Sebastián y que debería reedificarse en el mismo sitio antiguo donde estaba la que se llevó la abenida de dicho barranco y haciendo el cómputo del costo regularon el todo de la obra en 1.505 reales...» AMEL. Leg. P-I, n.º 55, (14-7-1752). La edificación acabó realizándose, sin embargo, en el lugar que ahora ocupa el puente de Zurita despues del reconocimiento de la zona efectuado por el ingeniero militar Sebastián Creagh el 15 de marzo de 1753. El coste final de la obra que se culminó en 1754 fue de 21.000 pesos corrientes. DAREAS PADRÓN, V. «El Puente de Zurita». *La Tarde*. Santa Cruz de Tenerife, (25-11-1940), p. 2 y (9-12-1940), p. 2.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁶ SERRA RAFOLS, E. y LA ROSA OLIVERA, I. *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, (1514-1518)*. Fuentes Rerum Canariarum. La Laguna, 1965, p. 185. (6-2-1517).

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

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

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

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

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

²⁰ *Ibidem*, p. 222. (14-1-1530) y p. 577 (19-9-1532).

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

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



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

Alcalde Real de Tacoronte llevase a cabo la composición de algunos pasos difíciles del camino, situados en la parte alta de su término²⁵.

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

²⁵ Expediente sobre la composición del camino de la villa en las cabezadas del lugar de Tacoronte [1795]. AMLL. Fábricas Públicas-III. Exp. 6. Sobre la reticencia de los alcaldes reales de los pueblos a hacerse cargo de la composición de los caminos de su demarcación exigiendo contribuciones en dinero y trabajo personal a sus vecinos véase además RODRÍGUEZ YANES, J. M.: *La Laguna durante el antiguo régimen. Desde su fundación hasta finales del siglo XVII*. La Laguna, 1997. Vol. I, pp. 94-95.

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

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

²⁴ AMLL. *Fábricas Públicas-IV*. Exp. 2. Fol. 231 R.-233 V. (12-6-1788).

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

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

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

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

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



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

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

La travesía del valle de La Orotava podía realizarse por tres caminos principales que comunicaban los principales núcleos de población de la comarca. Cercano a la costa, el camino del Realejo comunicaba los lugares del Puerto de La Orotava y El Realejo de Abajo. A una cota más alta y bordeando los linderos de la antigua dehesa de La Caleta discurría el camino de la Luz, que comunicaba La Orotava y Los Realejos; en tanto que los caseríos y barrios de la zona alta del valle se comunicaban entre sí por el camino de Higa o de La Perdoma, que unía el barrio de El Farrobo, en la parte alta de La Orotava, con el barrio de La Cruz Santa, perteneciente a la jurisdicción de Los Realejos⁵⁰.

⁵⁰ RODRÍGUEZ MESA, M. *Higa*. S/C. de Tfe., 1987, pp. 20-21.



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

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

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

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



Camino del Realejo de Arriba y ladera de Tigaiga (circa 1910). «Tenerife en el recuerdo», Canarias 7.

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

³¹ «...caminando de La Orotava para Garachico, pásase por en medio de un bosque lleno de tales árboles ... hay tanta abundancia de éstos árboles, que los toncles para el vino y otros vasos para el servicio de las casas son fabricados con ellos...». «Observaciones del caballero inglés sir Edmond Scory acerca de la Isla de Tenerife y del Pico del Teide». *El Museo Canario*, n.º VIII, (1946), p. 55.

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

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

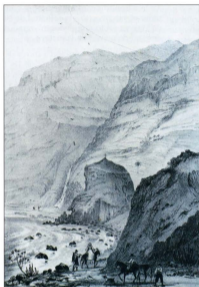
Dadas las dificultades que presentaba el camino de la ladera de Tigaiga y que hasta fines del siglo XVI el poblamiento se concentraba preferentemente en la zona costera de la Rambla de Castro, San Juan de la Rambla, Santo Domingo y Santa Catalina, el camino principal para pasar desde el valle de La Orotava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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁵⁶ «...sediendo a las instancias de diferentes patricios...y con especialidad a las del Sr. Marqués de Villanueva del Prado, Síndico Personero General de dicha Isla ha emprendido la reparación del camino nombrado El Callao de la Rambla que es la garganta general de la isla y un paso tan peligroso y arriesgado como que forman un continuado precipicio...que para la dicha obra estimuló al vecindario con una suscripción en pesos dispuesta del mismo Marqués de Villanueva del Prado...» AMLL. Sección Primera. *Fábricas Públicas* -V. Exp. 1. (21-5-1792).

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

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

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

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

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

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

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

⁴⁰ «Este nombre tiene, aunque trastocado por el vulgo, el camino de herradura que conducía de Icod a Garachico en la parte fronteriza a la finca «la acequia»...» GUTIÉRREZ LÓPEZ, E. «Apuntes para la Historia de Tenerife». *Revista de Historia Canaria*. n.º 8 (1925), p. 235.

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



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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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



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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Tegueste, enlazaba con un ramal que descendía hasta Tegueste el Viejo, Valle Guerra, Tejina y Punta del Hidalgo⁶⁴.

La red de caminos rodeaba Tenerife permitía incluso circunvalar el macizo de Anaga a través de un largo sendero que recorría todo el perímetro costero de Anaga y que aparece señalado en los mapas de S. Berthelot (1837) y E Coello (1848), pero se trataba de una mala senda que servía sólo de vía de comunicación a la población escasa de los valles de Anaga y que únicamente tenía alguna relevancia en el tramo que comunicaba el puerto de Santa Cruz con San Andrés, abierto en 1515 pero que quedó inservible a partir de 1669 con motivo de las obras del castillo de Paso Alto, de manera que el resto del camino hasta San Andrés era una senda peligrosa⁶⁵.

LOS CAMINOS DE BANDA A BANDA

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Otro de los caminos de banda a banda más utilizados era el camino de Candelaria que permitía llegar directamente desde La Orotava hasta el valle de Güímar en cuya costa se encuentra situado el santuario de Nuestra Señora de Candelaria. Este camino tenía una gran importancia dentro del sistema de comunicaciones de Tenerife por la frecuencia con que era utilizado como trayecto devocional por los peregrinos que acudían desde La Orotava hasta el santuario. A pesar de que la devoción a la Virgen de Candelaria era seguramente la más extendida en toda la isla, las vinculaciones de la población del valle de La Orotava con el culto a la Candelaria eran más patentes, si cabe, que en otros lugares. Ya en 1668 se había planteado el traslado del santuario y convento dominico de Candelaria a los llanos de La Paz, en la costa del valle de La Orotava, dado el peligro de un saqueo pirático en las despobladas costas de Candelaria⁶⁶. Con posterioridad a esa fecha el Concejo adjudicó al convento dominico de Candelaria una data de tierras en la dehesa de La Caleta para fabricar

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



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

una ermita y casa donde residiese el limosnero del convento encargado de recoger las frecuentes ofrendas de los devotos de aquella zona⁶⁷.

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

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

⁶⁷ *Escritura de reconocimiento de la dote concedida por el Cabildo al Convento de Nuestra Señora de Candelaria por una suerte de 3 fanegas de tierra en La Montañeta*. AMLL. Sección primera. AXXI n.º 11. (1738).

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

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

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

En la minuciosa descripción de Tenerife realizada por Juan López Soler (1906) se describe con detalle la ruta que seguía el camino entre La Orotava y Candelaria: el camino parte desde el casco urbano de La Orotava, atraviesa el caserío de Agua Mansa y se dirige por la derecha del barranco de Chimiche hasta la loma de Pedro Gil, continuando por el llano de Maja para cruzar al valle de Güímar por la degollada de Pedro Gil y Las Arenas Negras, descendiendo luego hasta Arafo y Candelaria⁷⁰. El trayecto solía cubrirse en seis o siete horas a lomos de mula, según informaban las primeras guías turísticas de Tenerife y tal como se indica en los relatos de algunos viajeros de comienzos de la centuria pasada que realizaron el recorrido desde La Orotava hasta el valle de Güímar⁷¹.

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

⁶⁹ BERTHELOT, S.: *Miscelánea canarias*. La Laguna, 1997, pp. 93-94.

⁷⁰ LÓPEZ SOLER, J.: *La Isla de Tenerife... op. cit.*, pp. 71-72.

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

perfectamente su distribución tradicional de pueblo calle, donde las casas se establecían en una larga fila a lo largo del camino. El camino de Igueste permite salir del valle de Güímar en dirección hacia Tacoronte, ascendiendo por el barranco hasta llegar al paraje de Las Lagunetas, para luego tomar varias direcciones y especialmente la que conduce al lugar de Tacoronte, a donde eran frecuentes las peregrinaciones con el objeto de acudir al santuario del convento agustino en el que se veneraba la imagen del Cristo de Tacoronte y donde se encontraba una copia de la imagen primitiva de la Virgen de Candelaria⁷².

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

Este sistema de caminos quedó claramente representado en el mapa de Tenerife elaborado en 1911 por M. Peñuelas y Vázquez y tenía una variante conocida como camino de Chasna [no se trata del camino que iba desde La Orotava a Vilaflor] que permitía conectar las costas del valle de Güímar con los altos del Escobonal y posteriormente enlazaba con la ruta de Siete Cañadas, convirtiéndose así en una alternativa al camino de Candelaria⁷³.

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

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

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



Caminos reales de Tenerife, según el mapa de M. Peñuelas (1911). ABC de las Islas Canarias. Guía Práctica Ilustrada. Santa Cruz de Tenerife, 1912.

pastoriles documentadas desde el mismo tiempo de la conquista y que pervivieron durante un larguísimo período⁷⁴.

Aunque la conexión entre el noroeste y el sur de Tenerife podía hacerse a través de las dos variantes del camino real que, partiendo de Icod y de Buenavista, conducían hasta valle Santiago y más allá, el viaje desde Icod de los Vinos hasta Guía de Isora podía realizarse también a través de un largo y duro camino de cumbre, que ascendía desde Icod por el camino de la Vega mediante un trazado muy malo. A juicio de un buen conocedor de las rutas tinerfeñas como J. López Soler, era éste un «...camino muy malo, sólo utilizable para los naturales del país...»⁷⁵. Dado que era una ruta larga y difícil era muy poco practicada, aunque tenemos una referencia interesante procedente del antropólogo R. Verneau quien realizó parte de dicho trayecto enlazando el camino de Icod-Guía desde La Orotava a través de volcán de Chahorra. El camino discurría en su mayor parte alejado de cualquier fuente y se tardaban 16 horas a caballo en conectar ambos puntos, por lo cual hemos de suponer que era una ruta que solía evitarse⁷⁶.

LOS CAMINOS DE MAR A CUMBRE

El sistema viario de Tenerife comprendía además numerosos caminos de corto recorrido que comunicaban las costas con las medianías y los montes. Estos caminos de mar a cumbre constituían en la mayor parte de los casos el soporte esencial de las comunicaciones locales, pues las necesidades de comunicación de la población campesina se organizaban sobre un espacio agrícola donde las variaciones climáticas altitudinales favorecía la dispersión de la propiedad y la consiguiente complementariedad económica de las producciones propias de las costas, medianías y tierras altas. A ello habría que unir las dificultades para el transporte terrestre de grandes cantidades de productos agrícolas, factor que tendía a privilegiar los caminos de mar a cumbre, pues por ellos se podían sacar las mercancías agrícolas y embarcarlas a través de las caletas y los puertos de la costa⁷⁷. En algunas comarcas de Tenerife estos caminos constituían su principal ruta comercial con el exterior, por lo cual los caminos de mar a cumbre solían agruparse en una configuración radial que les

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

⁷⁵ LÓPEZ SOLER, J. *La Isla de Tenerife*...*op. cit.*, p. 113.

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

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

llevaba a confluír en aquellos puertos y caletas de la comarca que disponían de mejores condiciones para el tráfico marítimo y el embarque de los productos⁷⁹.

Los caminos de costa a cumbre constituían además una vía de comunicación de gran importancia para el traslado de ganados entre los baldíos y dehesas costeras, los pastos de «manchón» situados dentro del término agrícola y los montes. El traslado estacional de los ganados de una zona a otra formaba parte de una rotación anual de pastos que permitía aprovechar la abundancia de hierba en las costas durante el periodo invernal⁷⁹.

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

Hemos podido documentar que muchos de los caminos abiertos en la isla durante las primeras décadas del siglo XVI, se trazaron como caminos de saca para extraer leña, madera y brea de los montes. En un acuerdo del Condejo de Tenerife del año 1500 se puede localizar uno de estos primeros caminos utilizados para la explotación forestal, pues la ordenanza municipal prohibía a los pegueros la fabricación de brea en los pinares del valle de La Orotava, vedando un sector de monte situado entre el «...camino de las sierras que va a dar al Teyd[a], e por la misma lomada que va a Icode fasta la mar...» que quedaba acotado para la extracción de leña y madera que precisaban los ingenios azucareros⁸⁰. Es probable que este «camino de las sierras que va a dar al Teide» sea el primer tramo del

⁷⁹ Aunque todas las playas y ensenadas de la isla se usaban ocasionalmente como embarcaderos de tráfico lícito o ilícito, cargándose las mercancías por medio de pequeñas lanchas que conducían el producto desde la costa hasta el navío de tráfico, algunas de estas ensenadas y puertos eran de uso más frecuente. Una relación de las caletas y embarcaderos más importantes de la isla se encuentra en VARELA ULLOA, J. *Derroteo y descripción de las Islas Canarias*. (ed. Facsímil) Canarias, 1986.

⁸⁰ NÚÑEZ PESTANO, J. R. *La propiedad...* op. cit., pp. 302-303.

⁸¹ SERRA RAFOIS, E. y LA ROSA OLIVERA, L. *Acuerdos del Cabildo de Tenerife (1497-1507)*... op. cit., p. 191. (18-8-1500).

camino de Chasna, si bien lo escueto de la referencia no permite asegurar tal hipótesis, lo que sí parece más seguro es que el otro lindero de la zona vedada para la extracción de brea era la loma de Tigaiga, identificada en los primeros tiempos con el topónimo de Icod de los Trigos, actualmente Icod el Alto. En los años siguientes el Concejo impulsó una política de apertura de nuevos caminos desde la costa hasta los montes cuyas obras pagaba con la concesión de licencias de saca para la explotación maderera. En la licencia concedida a los frailes de San Francisco de La Laguna en 1521 para hacer cortes de madera en los montes de Güimar se les ponía como condición «...hacer un camino, que es muy provechoso a la isla y se excusan costes...»⁸¹. Esta misma condición se planteó en 1522 respecto a la licencia de madera concedida al convento de Santo Domingo de Candelaria⁸². La experiencia de supeditar las licencias de saca de maderas a la construcción de caminos en el valle de Güimar parece que resultó alentadora, puesto que pocos meses después se planteó hacer lo mismo en los remates de madera de Agache y con las licencias de extracción de leña para ingenios en Anaga⁸³. En 1525 se volvió a establecer el mismo requisito en la licencia de corte de maderas que se otorgó al regidor Jaime Joven encima de «la venta del malpaís» en Icod⁸⁴ y en 1531 este regidor repite el mismo concierto con el Concejo, comprometiéndose a fabricar el camino de Agache para efectuar por él la saca de madera que le habían adjudicado⁸⁵. A pesar de que el regidor Joven decía tener listo el «...aparejo de maestros para hacer los caminos y sacar la madera...» en los montes de Agache, no llegó a construir el camino, pues en 1539 el Concejo de Tenerife sacó a subasta la construcción de un camino «de mar a montaña» en los pinares de Agache, pagando el coste de la obra con una licencia de saca de madera⁸⁶. La referencia más tardía que tenemos sobre estos caminos madereros corresponde al año 1559 cuando se remató la saca de 5.000 cargas de leña en el valle de Igueste de San Andrés a cambio de «...hazer camino y serventia de dicha montaña a la mar...», camino que desembocaría en San Andrés, pues los documentos indican que el arrendador estaba obligado a embarcar la leña en el valle de Salazar, antiguo nombre del barrio de San Andrés⁸⁷.

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

⁸¹ SERRA RAFOLS, L. y LA ROSA OLIVERA, L. *Acuerdos del cabildo de Tenerife, 1518-1525*, op. cit., p. 85. (21-9-1521).

⁸² *Ibidem*, p. 143. (6-6-1522).

⁸³ *Ibidem*, p. 156. (2-8-1522).

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

⁸⁵ *Ibidem*, p. 333. (24-11-1531).

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

⁸⁷ AMLL. Sección primera. Leg. LV. n.º 3. (13-11-1559).



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

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

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

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

LOS CAMINOS DE CRESTA

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

La construcción del camino de Taganana se trató por primera vez en 1507 mediante un concierto de los vecinos de los valles de Taganana, Benijo, Afur y Lucía con Hernando Gallego, quien se comprometía a construir un camino de dos varas de ancho desde La Laguna hasta el ingenio azucarero de Taganana⁹⁰. El camino de Taganana, conserva aún hoy una parte del trayecto primitivo en el tramo conocido como «camino de las Vueltas de Taganana». Antiguamente este camino partía desde Las Mercedes siguiendo las cumbres del macizo de Anaga hasta llegar a las casas de Afur, donde comenzaba un serpenteante descenso hasta el valle de Taganana. El camino fue ampliado para que llegase hasta la Punta de Anaga en 1529 al tiempo que se componía la obra que ya estaba hecha⁹¹.

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

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

⁸⁹ Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife. Leg. 2.706. *Papeles sueltos*. 1779.

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

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



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

tes de la Punta de Anaga, el camino tuvo siempre una gran importancia para realizar el pequeño tráfico de salida de productos agrícolas desde el interior de la comarca de Anaga hacia La Laguna y Santa Cruz. Al discurrir por las cumbres del macizo, el camino de Taganana permitía enlazar con todas las sendas que llevaban hasta los caseríos dispersos de los valles. Además hay que considerar que algunos de aquellos valles como Afur y Las Palmas de Anaga pertenecían a regidores del Concejo capitalino y existía cierto interés de los regidores en la composición de aquella antigua vía de comunicación, tal como se aprecia en un documento de 1588, cuando fueron entregadas varias fanegas de trigo al Alcalde Real del lugar de Taganana para ayudar a la composición del camino⁹².

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

⁹² AMEL. Sección Primera. *Protocolo de Alonso Cabrera Rojas (1580-1590)*. Fol. 381 R. (29-7-1588).

bestias de carga para recuperarse y tomar aliento después de superar las fuertes cuestas y los tramos más difíciles, pues el camino completo suponía un recorrido de muchas horas de duración⁹³.

El otro camino de cumbre importante era el que comunicaba La Laguna con El Portillo y Las Cañadas. Este camino se construyó en 1595, cuando el Cabildo contrató la obra para abrir un camino que permitiese enlazar directamente y de manera más rápida la capital con el lugar de Vilaflor a través de las cumbres de Tenerife. En su origen, el trazado que se dio al camino partía de la fuente del Adelantado, subía hasta la fuente de Los Castrados y la fuente de la Roza y enlazaba con el camino de Chasna a través del llano de Maja⁹⁴.

Era ésta una ruta que permitía enlazar la capital con las bandas del sur y con el valle de La Orotava, recorriendo toda la cordillera dorsal por las cumbres hasta enlazar con en El Portillo, para desde allí tomar el camino de Chasna, por el cual se podía descender hasta La Orotava o continuar hasta Vilaflor. A lo largo de este camino de La Laguna a El Portillo partían numerosos ramales que descendían a izquierda o derecha hasta los pueblos de las dos vertientes. A comienzos de este siglo el camino comenzaba en la fuente del Adelantado, paraje situado en el centro del casco urbano actual de La Esperanza, subía hasta las fuentes de los Berros, continuaba hasta las fuentes de los Chupaderos y de Joco y llegaba a las cumbres de Izaña y al Portillo⁹⁵. En realidad era una ruta poco transitada, como no fuera para usar alguno de sus desvíos hacia los pueblos del norte o del sur, dado que discurría por parajes absolutamente despoblados. Su trazado coincide aproximadamente con la carretera C-824, comenzada a por el Cabildo Insular de Tenerife en 1930 y que fue incluida posteriormente en el Plan de Carreteras del Estado, terminándose en 1947.

LA CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS Y LA MODERNIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA VIARIA

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

⁹³ GALVÁN TUDELA, A. *Taganana. Un estudio antropológico social*. Santa Cruz de Tenerife, 1980, p. 250.

⁹⁴ RODRIGUEZ YANES, J. M.: *La Laguna durante el Antiguo Régimen...* op. cit., p. 94.

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



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

siglo XVI una serie de ordenanzas que trataban de uniformizar el trazado y características de los caminos insulares, si bien en pocas ocasiones se podían cumplir estas condiciones. El título VIII de las ordenanzas del Concejo de Tenerife se refería precisamente a los caminos y calles y señalaba que los caminos deberían tener un ancho mínimo de una sogá toledana (7 mts. aproximadamente); que debían estar protegidos por cercas por ambos lados; que el trazado de los caminos debía procurar que las cuestas se superasen con vueltas en zigzag, para que el camino resultase más llano; prohibía además que se entulasen los caminos con escombros y piedras, o que se hiciesen canteras para extraer piedra en los caminos; por último, obligaba a los vecinos colindantes a costear el empedrado de las calzadas cuando se decidiese deshacer el firme para proceder a su reposición⁹⁰. Ahora bien, estas disposiciones eran escasamente atendidas, e incluso las vías que construía el propio Concejo incumplían las normas de anchura y firme establecidas en las ordenanzas.

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

⁹⁰ PERAZA DE AYALA, J. *Las ordenanzas de Tenerife y otros estudios para la historia municipal de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, 1976, pp. 120-122.

algunas partidas para «reparo caminos públicos comunes y concejiles»⁹⁷. Tales inversiones tendieron a desaparecer en las centurias siguientes, a medida que las finanzas municipales se iban sobrecargando de gastos suntuarios y se iba imponiendo el endeudamiento crónico de la hacienda municipal⁹⁸. Desplazadas las obras de conservación y mejora de los caminos reales a la exclusiva responsabilidad de los alcaldes pedáneos de los pueblos, el Concejo de la isla incluso tendió, sobre todo en el siglo XVIII, a relegar la prioridad tradicional que venía concediendo a la conservación del camino de Santa Cruz, tal como puede apreciarse en la reprimenda que dirigió la Real Audiencia a las autoridades municipales de Tenerife en 1753, por abandonar la reparación de dicho camino, prefiriendo destinar los fondos de propios a la reconstrucción de la casa de apeo en Candelaria, donde se alojaban los regidores de la ciudad cuando asistían a los festejos de la Virgen⁹⁹. Esta dejación del Concejo respecto a la conservación de los caminos fue un factor de cierta relevancia en los conflictos que comienzan a producirse en el último tercio del siglo XVIII entre los lugares de la isla y el Concejo capitalino, dado el rechazo de las autoridades lugareñas a seguir realizando aquellas composiciones a costa de las prestaciones vecinales¹⁰⁰.

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

⁹⁷ LA BOSA OLIVERA, L. *Evolución del régimen local en las Islas Canarias*. Madrid, 1946, p. 161.

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

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

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

que se hizo por medio de representantes de todos los lugares y no sólo por los vecinos de La Laguna, como había sido habitual hasta entonces. Este nuevo representante vecinal en el Concejo impulsó una política de obras públicas decidida a acabar con la tradicional malversación que practicaban los regidores con los dineros destinados a las fábricas públicas¹⁰³. La pretensión de los síndicos personeros de los lugares para que se invirtiesen fondos municipales en la reparación de los caminos de sus pueblos dejaba estupefactos a los regidores del Cabildo, quienes consideraban tales inversiones como algo completamente inusual, tal como expresaron al personero Soler Carreño cuando solicitó que se destinase alguna partida de los fondos concejiles para la reparación del camino real de La Orotava y el empedrado de las calles de la Villa¹⁰².

Fue precisamente entre 1787 y 1788 cuando el tema de la reparación de los caminos reales de Tenerife comienza a considerarse como un asunto verdaderamente relevante. Las iniciativas promovidas por el Personero General, Carlos Soler Carreño¹⁰³, y las representaciones del regidor Juan Bautista Castro Ayala¹⁰⁴, fueron decisivas en 1788 para iniciar la composición de los tramos en peor estado del camino real que bordeaba la isla, posponiéndose el resto al considerarse que «...son menos recomendables, por que tienen el servicio de uno o dos lugares en particular...»¹⁰⁵. A pesar de los arreglos que se habían comenzado a efectuar en algunos caminos la situación de las comunicaciones en la isla seguía

¹⁰² NOREÑA Y SALTO, M. T. y NÚÑEZ PESTANO, J. R. «Reformismo y reacción en la administración local. Los conflictos entre el personero Carlos Soler Carreño y la oligarquía concejil de Tenerife (1796-1790)». *Coloquio Internacional Carlos III y su Siglo*. Madrid, 1990. Tomo I, pp. 454-456.

¹⁰³ «Señalándose para ayuda de la reforma del empedrado de las calles de la villa de La Orotava mediante la súplica hecha por el actual Personero, mediante los motivos que representa ciento veinte pesos, sin exemplar, ni que esto sirva de regla ni forme acción para constituir a este ayuntamiento en obligación de otras iguales contribuciones...» AMLL. *Actas capitulares*. Oficio primero. Libro 40. Fol 154 R. (18-7-1786).

¹⁰⁴ En la representación de méritos elevada por el Personero ante el Corregidor de la Isla, éste señala los trabajos de composición de caminos que fueron llevados a cabo entre 1788 y 1789, indicando que hasta entonces los escasos presupuestos que se destinaban a composición de caminos se consumían con las dietas desorbitadas que cobraban los regidores por celar la marcha de las obras. Entre las obras realizadas en los dos años señala la construcción de «...ocho fuertes de piedra desde muy profundo en otros tantos barrancos, que se habían ahondado considerable y particularmente en el propio camino, y tan peligrosos que causaron diversas desgracias, se allanó la fuerte y peligrosa cuesta de los Havales y se abrió camino con calzada y fuertes paredes con la comodidad y subsistencia que está a la vista, se aplanó, hizo tagas y compuso del todo la peligrosa y larga cuesta de la Matosa que había algunos años estaban sin uso por intracitable ... y aunque no principié el camino del Callao por no tener tiempo para ello, conseguí con Vmd. de que algunos vecinos se obligaran a contribuir ciertas cantidades para emprenderlo...» ARSEAPT. Fondo Rodríguez Moure. *Asuntos Públicos*. Tomo I. Sign. 20/35. (6-7-1791).

¹⁰⁵ Archivo-Museo. Casa Ossuna. Leg. 97. n.º 17. S.F. (30-4-1787).

¹⁰⁶ *Informe del Corregidor sobre la composición de caminos*. AMLL. *Fábricas públicas-I*. Exp. 2. (12-4-1788).

siendo deplorable¹⁰⁶, por lo que la Real Audiencia ordenó al Concejo de Tenerife que destinase una cuantiosa cantidad de los fondos municipales para la composición de calles y caminos en toda la isla¹⁰⁷. Los síndicos personeros de los lugares elevaron al Concejo numerosas solicitudes pidiendo que se atendiera la composición de caminos en sus jurisdicciones con este nuevo presupuesto que había ordenado la Real Audiencia. Ahora bien, estas composiciones parciales, aunque mejoraron en algo la situación del transporte terrestre a fines del siglo XVIII, no supusieron una variación sustancial en la calidad de los caminos, que seguían teniendo unas condiciones penosas originadas por el antiguo trazado que bordeaba los accidentes del terreno y por la incapacidad financiera del Concejo para afrontar obras de nueva planta que corrigiesen estos defectos.

El derrumbe del sistema municipal del Antiguo Régimen y la aparición de ayuntamientos independientes en los lugares, durante el primer tercio de siglo XIX, no supuso una rápida mejora en el sistema de comunicaciones. Los nuevos ayuntamientos no disponían de fondos con los que llevar a cabo las obras de apertura de nuevas vías y, ni tan siquiera, para la reparación y mejora de las antiguas¹⁰⁸.

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

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

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

¹⁰⁸ Una excelente muestra de las dificultades que pasaban los ayuntamientos de la primera mitad del siglo XIX para atender la composición de caminos, puede verse en la documentada obra de CALERO MARTÍN, CG. *La Laguna. Desarrollo urbano y organización del espacio, 1800-1936*. La Laguna, Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, 2001, pp. 252-248.

miento de los caminos seguían basados en la prestación personal de los vecinos, encomendándose a los alcaldes que atendiesen por este medio las reparaciones más necesarias, pues no habían fondos provinciales para atender tales necesidades. A falta de dinero para obras la instrucción dictada por el Gobierno Civil recomendaba recurrir al trabajo de los vecinos y a una buena policía de caminos que evitase las usurpaciones de la vía por los propietarios colindantes; debía procurarse la apertura de los antiguos cauces de las barranqueras de agua, que habían sido desviadas hacia los caminos para construir bancales y, en todo caso, debían promover los ayuntamientos la construcción de puentes de madera en aquellos barrancos que no podían ser vadeados con facilidad¹⁰⁹. Aunque estas medidas dictadas por el Gobernador Civil de la Provincia, no preveían dotaciones económicas provinciales para la reparación de caminos, la constitución de las comisiones municipales de caminos debió dar algún resultado en cuanto a la mejora de las vías de comunicación, pues un autor contemporáneo de estos hechos, el diputado provincial Francisco María de León, señaló que las medidas dictadas en 1835 supusieron que los caminos «...por punto general mejoraron en parte...»¹¹⁰.

Fue en 1845 cuando se comenzó a trazar la primera carretera de Tenerife que modificaba el trazado de las antiguas rutas diseñadas desde el siglo XVI. La carretera Santa Cruz-La Laguna-La Orotava se completó en 1864, en tanto que la prolongación hasta Garachico se acabó de realizar en 1899¹¹¹. Dado el retraso que hubo en las obras de prolongación de la carretera del norte desde el valle de La Orotava hacia Icod y Garachico, en tiempos del Capitán General Jaime Ortega (1854) se abrió un nuevo camino por el paso de El Callao, que permitía superar el paso por la montaña y así esquivar la peligrosa senda de la playa¹¹². Por su parte, el plan de construcción de la carretera general del sur, que permitía culminar el anillo de carreteras alrededor de Tenerife, se comenzó en 1864 y terminó más de un siglo después, en 1970¹¹³.

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

¹⁰⁹ AMLL. *Fábricas Públicas-2*. Exp. 59. (7-4-1835).

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

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

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

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

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

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



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

la vía Santa Cruz-La Laguna, que entró en funcionamiento en 1901, y en la apertura de un segundo tramo hasta Tacoronte, inaugurado en 1904¹¹⁴. A comienzos de este siglo se plantearon además varios proyectos para ampliar los servicios del ferrocarril hasta el Valle de La Orotava, Icod de los Vinos y Güímar, si bien no llegaron a realizarse.

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

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

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

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

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

¹¹⁴ ALEMÁN, G. *La pequeña historia de un tranvía*. La Laguna, 1992.

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

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

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



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

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



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



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

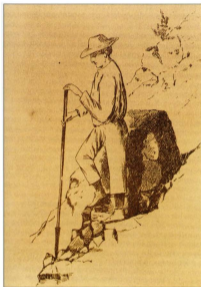
merece la pena señalar una práctica peculiar en las islas, que permitía desplazarse a gran velocidad a los pastores y gentes del campo y que, por su espectacularidad, llamaba mucho la atención de los extranjeros. Tal habilidad consistía en el «salto del pastor», técnica utilizada seguramente por la población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

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

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

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

ancho. En su salto ponen los pies pegados a la lanza y así se trasladan en el aire. La punta llega primero al lugar, lo que frena la fuerza de su caída, luego se deslizan suavemente por el palo y dan con sus pies en el mismo sitio que al principio se propusieron. Y así, de roca en roca, hasta llegar al fondo. Los principiantes a veces se rompen el cuello aprendiendo¹¹⁵.



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

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

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

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

El transporte de mercancías pesadas por vía terrestre contaba con dos medios fundamentales: la carreta y la corsa. Tal como ya señaló en su día A. Cioranescu no parece que existieran en Tenerife carros de cuatro ruedas, pues en la documentación consultada sólo se mencionan carretas ligeras de un sólo eje, cuyas características esenciales fueron establecidas en diversas ordenanzas municipales a comienzos del siglo XVI¹¹⁶. Estas carretas generalmente estaban tiradas por bueyes de forma que hasta el siglo XIX, al menos, no debió incorporarse la mula como animal de tiro en la carreta. Las ordenanzas de la isla redactadas en torno a 1540 asocian la carreta con esta única especie de animales de tiro, situación que se reproduce en las ordenanzas de policía y buen gobierno dictadas por el Comandante General Urbina en 1768, donde se establecía que los palanquines o caleteros de servicio del puerto de Santa Cruz «...anden delante de sus carretas y corzas gobernando con su vara los bueyes...»¹¹⁷. Cabe, por tanto, suponer que la velocidad media de este medio de transporte era más bien lenta, sobre todo si atendemos a que en todos los casos se mandaba que el conductor de la yunta fuese a pie conduciendo a los animales.

La corsa era un medio aún más primitivo que no disponía de ruedas, consistía simplemente en un artilugio formado por dos maderos unidos por uno de sus extremos y que se arrastraba directamente por el suelo, tirado por una yunta¹¹⁸. Dado que la corsa no cuenta con ruedas y dado el estado de los caminos de Tenerife, resulta evidente que este medio de transporte se destinaba únicamente para los trayectos urbanos, donde el empedrado de las calles permitía el deslizamiento de las corsas y nunca para trayectos más largos de un pueblo a otro¹¹⁹.

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

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

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

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



El animal da la fuerza.

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



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

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

En cuanto a los vehículos para el transporte de personas, éstos eran realmente raros y su uso estuvo limitado a un pequeñísimo número de potentados, al menos hasta el siglo XIX, cuando los coches de caballos se fueron difundiendo mediante la implantación del ómnibus para el transporte colectivo y el coche de alquiler para servicios particulares. El coche y la carroza eran considerados hasta el siglo XVIII un simple elemento de ostentación, difícil de mantener dado el coste del tiro de caballos, por lo cual era un elemento de distinción social extraordinario al que sólo estaban obligados por su rango el Obispo y el Comandante General¹²⁰. Los coches de caballos resultaban tan raros que algunos caminos abiertos por las autoridades para pasear en coche a través de un corto trayecto, quedaron para siempre con ese nombre de «camino de los Coches», como el abierto en Santa Cruz por el Capitán General Jerónimo de Benavente en 1662¹²¹, o el «camino del Coche» en el Puerto de

¹²⁰ *Ibidem*, p. 217.

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

la Cruz. Aún a mediados del siglo XIX este medio de transporte era considerado un objeto raro y curioso, tal como nos refiere Álvarez Rixo en 1855, al señalar que la compra de un coche de caballos por el comerciante Juan Malling constituyó una gran novedad y que los muchachos seguían al carruaje cuando salía a la calle «...como si fuese una librea de carnaval...», pues desde el siglo anterior no se había visto otro coche en el pueblo¹²².

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

En 1856 se abrió un nuevo servicio público de transporte mediante un coche de cuatro caballos, que comunicaba el Puerto con La Orotava dos veces al día¹²⁴ y en 1859 se estableció una compañía, fundada por varios socios capitalistas de La Orotava, que prestaba servicio en el trayecto Santa Cruz-La Orotava. El gracioso relato que nos ha dejado José de Olivera en sus memorias sobre uno de los viajes inaugurales de esta nueva empresa de diligencias, nos permite hacernos una idea de las condiciones del viaje:

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

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

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

¹²⁴ ÁLVAREZ RIXO, J. A. *Anales...* op. cit., p. 414.



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

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

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

¹²⁵ OLIVERA, J. *Mi álbum (1858-1862)*. La Laguna, 1969. Pág. 145.

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

Los extranjeros que visitaron Tenerife en el siglo XVIII y en la primera mitad del siglo XIX

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

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



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



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

todas las mujeres montan en burro y los hombres en mulas...»¹²⁶.

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

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

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

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

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

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

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

En cuanto a los animales usados como bestias de carga, el más apreciado para el transporte era el ganado mular. En la estadística de F. Escobar y Serrano (1804) se comprueba como los precios de los machos y mulas eran significativamente más altos que los de caballos y yeguas, seguramente debido a que se prefería el mulo por su mayor seguridad en los malos caminos de Tenerife¹²⁸.

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

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



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

los animales se tenían sin herrar, o a lo más se les ponía tan sólo un par de herraduras¹²⁹. La utilización de caballerías sin herrar en los malos caminos de la isla permitía mejorar la seguridad en el paso de los animales cuando había que llevarlos a través de pasos accidentados y peligrosos, donde la bestia se sentía más confiada si andaba sin herraduras. Para evitar los daños en los cascos de los animales se solía utilizar una técnica local que conseguía hacerlos más resistentes al desgaste y a las heridas, consistente en untar los cascos con un sebo muy espeso y fundir la grasa

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

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

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

¹²⁹ ELLIS, A. B. *Islas de África occidental. (Gran Canaria y Tenerife)*. La Orotava, 1995, p. 73.

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

con un hierro caliente, a fin de que penetrase en el tejido corneo de los cascos dándoles mayor dureza¹⁵¹.

Los pocos caballos pertenecientes a las elites solían utilizarse con silla de montar, pero la mayoría de las caballerías se destinaban indistintamente como cabalgaduras y para los trabajos del campo y la arriería. Dado que los animales de carga eran utilizados indistintamente para el transporte de mercancías y personas, el arreo habitual solía consistir en una simple albarda muy alta y gruesa, forrada de cuero o tela de cordoncillo, si bien, cuando se precisaba cargar mercancías pesadas, se adaptaban sobre la albarda unas angarillas, que permitían asentar firmemente los grandes cestos y cajones utilizados para llevar la carga. Aparte de la albarda y la silla se usaba también un tipo de artolas especiales para el uso de las mujeres, consistentes en unos palos cruzados que se adaptaban sobre la albarda y les permitían ir sentadas de lado sobre un cojín, sujetándose a este armazón para soportar los vaivenes de la bestia sin caerse¹⁵².

La modernización en los medios de transporte fue en Tenerife un proceso reciente, pues la aparición de los primeros vehículos de tracción mecánica que sustituyeron a los viejos sistemas de tracción animal se produjo a comienzos del siglo XX con la inauguración en 1901 del primer tranvía y la importación en 1902 de la primera guagua, perteneciente a la empresa del Hotel Camacho y que hacía el trayecto Santa Cruz - La Orotava, vehículo que se adelantó en algunos meses al primer automóvil que hubo en Tenerife¹⁵³.

¹⁵¹ STONE, O. *Tenerife y sus seis satélites...*, op. cit. Tomo I, p. 469.

¹⁵² "...tanto el mulo como el caballo y la burra o burro, siempre llevan puesta una gran albarda, que tiene la particularidad de que sus borrenes delantero y trasero son sumamente altos, lo que hace que el jinete vaya completamente encajado en ella sin poderse mover ni hacia adelante ni hacia atrás. Cuando son mujeres las que hay que conducir de un lugar a otro, entonces se ponen artolas y van dos a la vez sentadas en ellas, una en el costado izquierdo y otra en el derecho. Los camellos siempre llevan artolas y van tres en cada una, dos en sus costados y uno montado en el centro de la albarda, que es parecida a la que se pone a los demás animales. Los camellos por lo regular van conducidos en parejas, y se les obliga a que lleven constantemente puesta una campanilla al cuello, a fin de que siempre se pueda saber por donde marchan, con objeto de que no puedan asustar a nadie con su rápida aparición". Ibidem, p. 22. En las «Cartas desde la Isla de Tenerife [1764]» la señora Kinderley describe el tipo de montura que solían usar las mujeres del país cuando viajaban: «Se fijan dos palos cruzados en el pezcuzco del animal y dos en la parte trasera, con un cojín extendido en medio, lo que significa que va sentado casi como un carruaje». KINDERLEY, P. y otros. *Cartas desde la Isla de Tenerife (1764) y otros relatos*. La Orotava, 1990, p. 17.

¹⁵³ CIORANESCU, A. *Historia de Santa Cruz...*, op. cit. Vol. III, p. 431.

CAPÍTULO III
EL CAMINO DE CHASNA:
UNA VÍA
DE COMUNICACIÓN
ENTRE EL NORTE Y EL SUR
DE TENERIFE

Juan Ramón Núñez Pestano
Rosa Hernández Hernández

LAS ANTIGUAS DESCRIPCIONES DEL CAMINO DE CHASNA

El más importante de los caminos de banda a banda de Tenerife ha sido el camino de Chasna, que permitía comunicar el valle de La Orotava con Vilaflor y otros pueblos del sur de Tenerife a través de Las Cañadas. Este camino, cuyo trazado primitivo se ha conservado con algunas modificaciones hasta nuestros días, cuenta con un buen número de descripciones que nos permiten reconstruir la ruta con precisión. Además, hasta que se construyó la carretera La Orotava-Vilaflor a mediados del siglo XX, el camino de Chasna era la principal vía de comunicación entre dos comarcas complementarias y mantenía un tráfico relativamente abundante, por lo cual aún hoy se pueden recolectar algunas informaciones directas de arrieros, pastores y campesinos que lo utilizaban habitualmente. El primer tramo del camino de Chasna (desde La Orotava hasta El Portillo) cuenta también con las numerosas descripciones de viajeros de los siglos XVIII y XIX que utilizaban preferentemente esta ruta para subir al Teide, aportándonos un buen número de relatos que nos permiten reconstruir la evolución del paisaje y los descansaderos tradicionales donde los transeúntes paraban a 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 extranjeros y, consecuentemente, hay menos documentación disponible, aunque siempre se puede contar con algunos relatos de viajes de los siglos XIX y XX y con la precisa anotación de las geografías descriptivas, guías turísticas y antiguos mapas de Tenerife que hemos podido recopilar.

En tales descripciones, el camino de Chasna suele dividirse en tres grandes etapas, señalizadas por puntos de referencia, o descansaderos, que eran utilizados como paradas habituales por los transeúntes a lo largo de su recorrido.

La primera etapa consistía en la larga y pronunciada ascensión desde el valle de La Orotava hasta El Portillo, ascensión que se realizaba bien desde el Puerto de la Cruz a través del camino de El Durazno, o bien

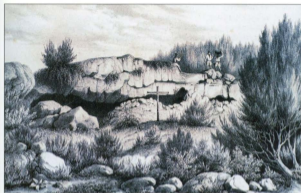
desde el comienzo del camino de Chasna propiamente dicho, que partía de la parte alta del barrio de El Farrobo en La Orotava.

La segunda etapa solía partir del paraje conocido como El Portillo, auténtica puerta de entrada en el circo de Las Cañadas cuando se subía desde el valle de La Orotava y desde donde partían varias rutas que comunicaban con los diferentes caminos que cruzaban las cumbres centrales de Tenerife. Desde este punto el camino discurría bordeando por el interior el circo de Las Cañadas, siguiendo el sendero que se conoce como las Siete Cañadas hasta llegar a la degollada de Guajara, paso de montaña que permitía atravesar la vertiente montañosa hacia las bandas del sur.

La tercera etapa iba desde la degollada de Guajara hasta el final. En este tramo el camino de Chasna descendía a través de las faldas de Guajara y, después de atravesar el pinar, presentaba dos ramales principales que se dirigían respectivamente a Vilaflor o Granadilla.

El camino de Chasna propiamente dicho comenzaba en el barrio de El Farrobo, en la parte alta de La Orotava, ascendiendo en línea recta desde la calle del hospital de la Trinidad y desde allí se dirigía hasta la fuente del Dornajito, punto que constituía la primera parada de los transeúntes. Las descripciones y guías turísticas consultadas ofrecen algunas dificultades para determinar con precisión esta primera parte del trazado, pues desde fines del XIX las ascensiones al Teide comenzaron a efectuarse a través una ruta diferente, utilizando la carretera desde La Orotava a La Perdoma, por donde se llegaba hasta el caserío de La Cruz Santa y desde allí se ascendía hasta El Portillo³. No obstante, siguiendo algunas de las descripciones más antiguas y la cartografía disponible se

³ Este camino alternativo se acabó implantado como ruta de acceso a Las Cañadas en la segunda mitad del siglo XIX puesto que permitía acortar el viaje y hacerlo más fácil, sobre todo a fines de siglo cuando se podía utilizar la carretera de La Orotava-Los Realejos que pasaba por los núcleos de La Perdoma y Cruz Santa. Desde allí se comunicaba con el barrio de Palo Blanco y era desde este punto desde donde se iniciaba la ascensión al pico a lomos de mula. Hemos podido encontrar algunas descripciones de esta ruta de ascensión al Teide que se impuso en detrimento del camino de Chasna que hasta entonces se consideraba la vía tradicional para alcanzar El Portillo y enlazar con el camino del llano de La Retama que comunicaba con las faldas del Pico. El camino de Palo Blanco-El Portillo fue utilizado por Thomas Debray en 1851. [DEBRAY, T. *Notas de una residencia en las Islas Canarias, ilustraciones del estado de la religión en este país*. La Orotava, 1992, pp. 41-42]; también se describe esta ruta en la relación de viajes de A. Coquet en 1882 pues para subir al Teide utilizó el camino de Palo Blanco [COQUET, A. *Una excursión a las Islas Canarias*. La Orotava, 1982, pp. 43-56]; de igual manera en la guía de A.S. Brown de 1905 se recomendaba la ruta de Palo Blanco para las excursiones de ascensión al Teide [BORWN, A. S. *Madeira, Canary Islands and Azores*. Londres, 1905, pp. 40-41.]; en la descripción de la isla de Tenerife de 1906 de J. López Soler se señala, de igual manera, que esta ruta de Palo Blanco es la vía por excelencia para ascender al Teide [LOPEZ SOLER, J. *La Isla de Tenerife...op. cit.*, pp. 73-75.]. Aunque con un punto de partida diferente, dado que partían desde el Puerto de La Cruz, el camino de Palo Blanco fue utilizado por las hermanas Ella y Florence Du-Cane a comienzos de esta centuria [DU-CANE, F. *Las Islas Canarias*. Canarias, 1911, pp. 45-60.]



La Cruz del Dornajito, junto a la fuente del mismo nombre según grabado de Williams (1837). BARKER - WEBB, P. y BERTHELOT, S. *Histoire Naturelle...* op. cit.

puede reconstruir con cierto detalle el trazado primitivo del camino de Chasna. El camino partía de la calle de «Tira la Manga» en el barrio de El Farrobo, tomando por la ruta que conducía al caserío de Montijos², un tramo bien representado en el mapa de C. Fuentes de comienzos del siglo XX. El camino, una vez que abandonaba la ruta de Montijos, ascendía en una fuerte pendiente hasta la fuente del Dornajito, tramo que se conocía con el nombre de camino del Juradillo³.

El camino atravesaba en ese tramo la zona de cultivos y se encontraba vallado para impedir que los ganados, que subían a pastar a los montes o eran conducidos a vender leche a La Orotava y retornaban diariamente a los pastos del monte, pudiesen entrar en las fincas colindantes. Aunque el camino del Juradillo se encontraba empedrado, lo cierto es que la fuerte pendiente, el traslado de troncos y la acción de las lluvias

² «Saliedo de la Villa, en mulo, por la calle de Tira la Manga en dirección a Montijo, nos encontramos el camino de Chasna que con tortuosa pendiente nos lleva hacia la cumbre.» FUENTES Y GARCIA, A. *Guía de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, s. a., p. 69. El camino vecinal de La Orotava al caserío de Montijos fue incluido dentro del plan para la construcción de caminos vecinales del Cabildo de Tenerife de 1926 a petición del Ayuntamiento de La Orotava, tal como consta en el expediente de 25 de noviembre de 1926. Archivo Municipal de La Orotava. *Barrancos, Caminos y Carreteras*. Leg. 2.

³ *A B C de las Islas Canarias. Guía práctica ilustrada*. 2ª Ed. [aumentada]. Santa Cruz de Tenerife, 1912, p. 112.



La Cruz del Dornajito, en el borde del camino de Chasna. Imagen actual.

provocaban constantemente desperfectos en el firme de los que hablan con reiteración los viajeros que subían al pico del Teide⁴.

El punto conocido como el pino o fuente del Dornajito constituía la entrada en el Monte Verde y era un descansadero obligado en la ruta que aparece descrito con gran detalle en muchas descripciones de viajeros, pudiéndose disponer incluso de uno de los grabados de Williams, realizados en 1837 como ilustración de la obra de P. Baker-Webb y S. Berthelot. La fuente del Dornajito se describe por primera vez en las relaciones de viaje al «Pico de Tenerife» por el naturalista Mr. Edems, quien realizó su ascensión en 1715⁵.

⁴ En su descripción de la subida al Teide A. Humboldt describe las condiciones de este camino en 1799 «En soertant de la Villa de Orotava, un sentier étroit et perreux nous conduisit, à travers une belle forêt de châtaigniers...» HUMBOLDT, A. *Voyage au Régions Équinoxiales du Nouveau Continent*. Paris, 1816, p. 253. En su ascensión al Pico, en 1856, el Reverendo CH. W. Thomas daba una descripción similar de este primer tramo del camino de Chasna «La carretera se extendía por un angosto y poco frecuentado camino, en el que los caballos se mostraban como expertos jugadores de bolas, ya que tropezaban entre las piedras sueltas que lo formaban...» THOMAS, CH. W. *Observaciones en la costa occidental de África y sus Islas*. La Orotava, 1991, p. 131.

⁵ En la versión de esta crónica publicada por el abate Prevost se incluye la siguiente descripción: «Siguiendo desde allí el pie de la montaña, llegaron a un llano, pero pequeño en la montaña, que llaman los españoles el Dornajito (sic) en el Monte Verde. Este nombre lo toma, según dice el autor, de un profundo agujero, que se halla un poco más adelante sobre la derecha, en que cae un agua pura, y fresca de las montañas» PREVOST, A. F. *Historia General de los viajes*. Incluida en KINDERLEY, P. y otros. *Cartas desde la Isla de Tenerife (1764)*. La Orotava, 1990, p. 102.

Bien fuera porque la descripción del valle de La Orotava y de la ruta de ascensión al Teide de Mr. Edems y el padre Feuillée (1724) tuvieron cierto impacto cultural sobre los viajeros que acudían a la isla buscando la ascensión al Teide, o bien debido a su utilidad práctica y a la amenidad del paraje para realizar un primer descanso, lo cierto es que las descripciones acerca de la fuente del Dornajito y el pino que le servía de protección resultan ciertamente frecuentes. Alejandro Humboldt señalaba en su relato de la subida al Teide que estas aguas del Dornajito eran célebres en Tenerife, pues era la única fuente que se podía encontrar en la ruta de ascenso hacia el volcán⁶. De igual manera el manuscrito del comerciante portuense B. Cológan Fallon, quien ascendió al Teide en el mismo año que A. Humboldt (1799), recoge una nueva descripción de la fuente, aunque la denomina fuente de La Perdoma, lo que nos hace suponer que para las gentes del país esta fuente solía denominarse con el mismo nombre del caserío cercano de La Perdoma, dado que servía para el abasto de agua a sus habitantes⁷. Cuando Leopold von Buch ascendió al Teide en 1836, el pino del Dornajito, que protegía la fuente del mismo nombre, estaba ya muy dañado como consecuencia del aluvión de 1826 y era uno de los pocos exponentes que quedaban del bosque de pinos que había descrito el padre Feuillée en 1724⁸. El pino del Dornajito, acabó desapareciendo a mediados del siglo XIX como señala el mayor A. Burton Ellis en la crónica de su

⁶ HUMBOLDT, A. *Voyage op. cit.*, p. 256-57. La fuente del Dornajito no debía ser muy abundante, a menos que hubiese perdido caudal durante el siglo XIX como consecuencia de la deforestación del Monte Verde, pues en 1841 se estimaba su producción en unos 6 barriles diarios (200 litros día aproximadamente). *Noticias dadas por los ayuntamientos de la Provincia de las fuentes y manantiales de sus respectivas jurisdicciones (1841)*. Biblioteca Municipal de Santa Cruz. Manuscritos, N.º 13.

⁷ «Se llevaban, como es costumbre todas las provisiones necesarias para una caminata de dos días, que es lo menos que se gasta en el viaje, pues una vez que se pasa la fuente que llaman de la Perdoma, que estará a cosa de legua y media del Puerto, ya no se encuentra sino un despoblado enteramente desprovisto de todo. Hicimos alto en la citada fuente para tomar el agua que habíamos menester para nuestro viaje y dar de beber a nuestras bestias por la última vez hasta su regreso, y mientras se refrescaban se paron los jinetes a ver el nacimiento, imagínese el lector un hueco profundo y casi semicircular en medio de una alta ladera, formado por riscos de singular tamaño que parecen servir de vallado a las tierras que los dominan como para impedir que no se descaminen y pierdan apreciables gotas que de la hendidura de uno de ellos salen, y unidas forman un corto manantial de agua, pues tal es el nacimiento de la Fuente de la Perdoma...». COLOGAN FALLON, B. *Viaje al Pico de Teide, en septiembre de 1799 y noticia de las varias curiosidades que ofrece*. Manuscrito inédito en el Archivo Zárate-Cológan. La Orotava. Sección Otros Libros. Sign. provisional N.º 120. La copia de este manuscrito nos ha sido proporcionada amablemente por la Dra. Romero, profesora del Departamento de Geografía de la U.L.L.

⁸ «...mais nous ne vîmes que le seul Pino del Dornajito, et encore celui-ci a-t-il été détruit depuis par un grand débordement des torrents... et le Pino del Dornajito ne s'est conservé jusque là, que parce que ses branches protègent contre les rayons du soleil une belle source située au pied de cet arbre...» BUCH, L. V. *Description Physique des Îles Canaries*. Paris, 1836, p. 2-3.

ascensión al Teide, viaje que debió realizar entre 1870 y la fecha de publicación de su obra 1885⁹.

La ruta del camino de Chasna en este primer tramo que iba desde La Orotava hasta El Portillo fue un auténtico laboratorio de estudios botánicos que permitió a los naturalistas del siglo XVIII analizar sobre el terreno la influencia de la altitud en la estratificación climática y los cambios consecuentes en la constitución del paisaje vegetal. Las obras del padre Louis Feuillée y, sobre todo, de Alexander von Humboldt constituyeron una guía descriptiva de los cambios altitudinales en la vegetación que cualquier viajero podía percibir sencillamente a lo largo de la ruta. De esta manera, los relatos posteriores nos permiten percibir con claridad las transformaciones que se fueron operando durante los siglos XVIII, XIX y XX como consecuencia de la intensa deforestación que desmanteló las diferentes masas boscosas de la zona.

La descripción que redactó en 1724 Louis Feuillée señalaba precisamente esa variedad de climas y paisajes vegetales que se encontraban a lo largo de la ruta: desde la zona templada, dominada por los cultivos anuales y la vid, se pasaba a la región del monte verde y la bruma permanente; la salida de la región de las brumas comenzaba a producirse en la zona conocida como Los Charquitos y sobre ésta se encontraba el pinar, que ya en aquella época estaba reducido a un bosque muy clareado, donde se apreciaban los efectos recientes del huracán de 1721.

Fue esencialmente la obra de A. Humboldt la que contribuyó a difundir un modelo descriptivo de los diferentes pisos de vegetación que presentaba el valle de La Orotava. Utilizando los apuntes que le proporcionó Boussonet con posterioridad a su ascensión, A. Humboldt definió los cinco pisos principales de vegetación que encontraba en su ascensión al Teide: la zona de las viñas, la zona de los laureles, el pinar, la región de las retamas y la región de las gramíneas, constituyendo por ello la primera aportación de la Fitogeografía «...como ciencia que trata de la relación entre la vida vegetal y el medio terrestre en nuestro planeta...»¹⁰. A este primer cuadro síntesis de organización del

⁹ «Aproximadamente a las siete de la mañana, llegamos a una casa solitaria construida al borde de la escarpada pendiente de un barranco agreste. Este lugar, en el que desayunamos y donde las mulas fueron satisfechas con su última ración de agua, se llama el *pino del Dormido*. Al principio pensé que se llamaba así porque no había ningún pino, por la misma razón que las nuevas quintas de las afueras de Londres, que se regocijan en sus jardines de entrada con unos escasos y achaparrados árboles de hoja perenne, son denominadas 'Los Abetos', 'Los Olmos' o 'Las Hayas', pero los guías nos dijeron que allí hubo un árbol extraordinariamente hermoso que había sido derribado hacía mucho tiempo. Cerca del abrevadero había una gran cruz de madera y los guías y arrieros hicieron en ella su paz con el cielo antes de separarse de la civilización». ELLIS, A. B. *Islas de África occidental. (Gran Canaria y Tenerife)*. La Orotava, 1993, pp. 102-103.

¹⁰ HERRERA PIQUE, A. *Las Islas Canarias, escala científica...*, op. cit., pp. 169-170.

paisaje vegetal los viajeros posteriores añadieron en sus relatos numerosos matices, señalando las transformaciones que percibían en su ascenso.

La región de los castaños llamó siempre la atención de los viajeros que recorrían el camino de Chasna en su ascensión al Teide. Un extenso castañar había sido plantado como bosque de sustitución del antiguo fayal-brezal que cubría esta región forestal. La usurpación y roturación en estos los montes concejiles en el valle de La Orotava para plantar castaños y mimbrenas habían comenzado a fines del siglo XVI y se prolongó durante las dos centurias siguientes, haciendo desaparecer buena parte del monte verde¹¹. Los castaños y mimbrenas que cubrían una amplia zona de los altos del valle de La Orotava eran la principal fuente de aprovisionamiento de materia prima para una artesanía rural muy difundida, que utilizaba las varas de mimbre y de castaño para la fabricación de cestos y elaborar los arcos que se necesitaban para asegurar las duelas en los toneles de vino. Pero este bosque de sustitución formado por castaños fue transformado en tierras dedicadas a cultivos anuales, como la papa y el millo, entre fines del XVIII y comienzos del XIX. En 1835 el diputado provincial Francisco María de León señalaba en uno de sus informes a la Diputación, los males que provocaba la destrucción acelerada del monte de castaños que cubría las tierras altas del valle de La Orotava, indicando que la tala de estos árboles y la formación de huertas para el cultivo de papas estaba dando lugar a un rápido proceso de erosión de los suelos¹².

A la región de los castaños seguía la lenta ascensión por el monte verde, que comenzaba inmediatamente después de la fuente del Dornajito. Esta región estaba dominada por un espeso bosque, formado sobre todo por brezos arborescentes y laureles, que describe A. Humboldt en su relato. El camino era en ese tramo una simple senda resbaladiza, donde los viajeros que ascendían a lomos de caballo o mula, rozaban con las ramas de los árboles que rodeaban el camino. A comienzos del siglo XX el pastoreo permanente de los rebaños en el monte verde y la práctica del carboneo clandestino casi habían destruido esta gran masa de vegetación, que se ha restablecido desde entonces. Dado que el pastoreo y el carboneo se concentraban en la parte alta del monte verde, donde

¹¹ NUÑEZ PESTANO, J. R. *La propiedad concejil...* *op. cit.*, pp. 510-514 y 595-602.

¹² «...destruyéronse los hermosos bosques de castaños, y en su lugar plantáronse papas ... y si bien el poseedor avaro se regocijó los primeros años del desmonte con las pingües cosechas del nuevo fruto, su gozo fue efímero porque presto vió que la clase de terreno que había descaujado sólo era un polvillo infructífero que era estéril desde que se consumía la capa de tierra vegetal que sólo habían producido los castaños...» *Borradores y papeles sueltos de Francisco María de León*. Biblioteca Municipal de Santa Cruz de Tenerife. Manuscritos. Sign. 11/2-27. Fol. 11 V. - 13 V. (16-12-1835).



Croquis de los mamantiales de Aguamansa y del camino de Chasna en los montes de La Orotava (1844). Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife. Fondo Heredamiento de La Orotava. Legajo 5.

había mayor disponibilidad de hierba y donde la espesa capa de nubes cubría las fumarolas de las carboneras evitando la denuncia ocasional, era esta parte alta del monte la más deforestada.

La zona del monte verde donde la bruma permanente del alisio comenzaba a disiparse era conocida como Los Charquitos en referencia a la humedad del ambiente y a la gran cantidad de helechos que cubrían el suelo. Este cambio en la vegetación no pasó desapercibido para A. Humboldt que lo recogió en su relación del «Viaje a las regiones equinocciales» al señalar que tras el monte verde se entraba en la región de los helechos¹³. Si atendemos a la descripción que hace M. Ossuna y Saviñón en 1834 esta zona cubierta densamente de helechos llegaba aproximadamente hasta el pino de la Carabela, constituyendo seguramente una formación vegetal de sustitución como consecuencia de la deforestación del monte verde en sus cotas más altas¹⁴.

¹³ HUMBOLDT, A. *Voyage...* *op. cit.*, p. 258.

¹⁴ «A la región del Monte Verde sigue la de los helechos. En ninguna parte de la Isla he visto tanta variedad de plantas de esta familia... cuando salí de esta región pasé por la Carabela...» La relación de la ascensión al Pico de M. Ossuna y Saviñón está reproducida en CHIL Y NARANJO, J. *Estudios históricos y climatológicos*. Págs. 372-373.

El camino de Chasna, una vez que se abandonaba el monte verde y la «región de los helechos», entraba en la «región del pinar» que habían descrito en sus relaciones de viaje tanto Mr. Edems como L. Feuillée y A. Humboldt. Los árboles aislados que se encontraban en esta región, antiguamente dominada por el pinar, constituían puntos de referencia del camino de ascensión a El Portillo y fueron descritos con detalle en la relación del viaje realizado por Mr. Edems en 1715, quien señala como puntos de referencia para la ascensión al Teide: el pino de la Carabela y el pino de la Merienda¹⁵. Tales puntos de referencia del camino, en su último tramo de ascensión hasta El Portillo, se indican con cierta regularidad en las descripciones posteriores. Así el viajero de los siglos XVIII o XIX que abandonaba la región del monte verde siguiendo el camino de Chasna llegaba en primer lugar a una cruz de madera que marcaba la ruta, conocida como Cruz de la Solera, para luego atravesar por la falda de la montaña de la Carabela (que recibía ese nombre por la caprichosa forma de un pino que se asemejaba a un navío) y luego dirigirse hasta el pino de las Meriendas y llegar luego hasta El Portillo¹⁶. En algunos casos, como en la ascensión realizada en 1822 por M. Dumont D'Urville, se solía pernoctar en algunas cuevas del camino, especialmente cuando se realizaba el

¹⁵ Hemos tomado como fuente de información del *Voyage aux Isles Canaries ou Journal des observations Physiques, Mathématiques, Botaniques et Historiques faites par Ordre de Sa Majesté (1724)* el extracto publicado por HERRERA PIQUE, A. *Las Islas Canarias, escala científica en el Atlántico. Viajeros y naturalistas en el siglo XVIII*. Madrid, 1987, p. 14.

¹⁶ «Después de haver andado por varios caminos, ya asperos, y ya fáciles, llegaron a las tres (habían partido de La Orotava a la una de la mañana) cerca de una cruz de madera, llamada por los españoles Cruz de la Solera, desde donde vieron delante de sí el Pico. Aunque desde la ciudad [La Orotava] fueron subiendo casi continuamente por diversos rodeos, no por eso les pareció menos alto, y las nubes blancas cubrían todavía su punta [del Teide]. Media milla más allá se hallaron en la falda de una montaña muy áspera, y escarpada, que se llama Caraballa, cuyo nombre toma de un grande pino, que les hizo observar su guía. Este árbol tiene con efecto una grande rama, que por el modo con que se estiende más que las otras, parece un mástil; pero las demás forman una copa muy parecida a la parte anterior (sic) de una Caravela; y por uno, y otro lado se encuentran bastantes pinos. Entre estos árboles vieron muchos arroyuelos de azufre encendido, que baixaban de la montaña serpenteando, y pequeños torbellinos de humo, que salían de los parages donde havia empezado a encenderse el azufre. La noche siguiente tuvieron el mismo espectáculo, quando se retiraron debaxo de las rocas a descansar; pero no pudieron descubrir de donde procedía la inflamación, ni ónde se consumían dichos arroyuelos. A las cinco de la tarde llegaron a lo alto de la montaña, donde encontraron un gran árbol, que llaman los españoles pino de la Merienda. Su tronco está descubierto, por el fuego que diferentes viajeros han encendido a su pié, y destila mucha trementina. A poca distancia se detuvieron los Ingleses para calentarse, y tomar algún alimento, y descubrieron muchos conejos, que han poblado aquellos parages desiertos y arenosos. Desde este sitio, hasta muy cerca del Pan de Azúcar, se pasa mucha molestia por la abundancia de arena. A las seis bolvieron a marchar; y tres cuartos de hora después, llegaron al Portillo que es la entrada de muchas rocas grandes, desde donde bolvieron a descubrir el Pico...» PREVOST, A. F. *Historia General de los Viajes...* op. cit., pp. 102-103.

ascenso durante el día y había que esperar a que refrescase el tiempo antes de atravesar los calurosos llanos de Las Cañadas¹⁷.

Este tramo que separaba el monte verde de El Portillo estuvo poblado por un pinar disperso a comienzos del siglo XVIII, cuando Mr. Edems realizó su ascensión por el camino de Chasna. Pero ya en la época de la ascensión de L. Feuillée (1724) el pinar estaba muy clareado, debido a las talas y a la destrucción provocada por el huracán de 1721. En 1836 ya no quedaba resto alguno del pinar que se había descrito hacia poco más de un siglo. Incluso los pinos de La Carabela y Las Meriendas, que servían de señales del camino al Portillo, habían desaparecido, pues la crónica de Leopold von Buch señala que tales pinos, famosos por la descripción de Mr. Edems «...no han podido escapar al hacha destructiva...»¹⁸. Los puntos que señalaban el camino en la segunda mitad del siglo XIX, cuando el mayor A. Burton Ellis realizó su ascensión al Teide siguiendo el camino de Chasna, eran algunas cruces de madera que señalaban el lugar donde se habían hallado los cadáveres de viajeros que habían muerto de frío en aquellas alturas, seguramente pobres que acudían a recoger leña de retama, o que cargaban nieve de los pozos del Teide e Izaña y habían sido sorprendidos por la tormenta¹⁹.

El Portillo constituía el punto final de la primera etapa del camino de Chasna, desde allí se desviaba el camino al Teide por medio del llano de La Retama, en tanto que el camino de Chasna continuaba hacia el sur bordeando el escarpe de Las Cañadas. Hasta la construcción de la carretera La Orotava-Vilaflor, el paso de El Portillo constituyó la auténtica puerta de entrada en el circo de Las Cañadas para cualquiera que partiendo desde el valle de La Orotava deseara dirigirse al Teide o continuar hacia las bandas del sur. El mismo topónimo «Portillo» indica la naturaleza de este paso, cuyo nombre no significa, como podría suponerse, paso de montaña (en Canarias estos pasos se denominan degolladas), sino que se deriva de su semejanza con el «portillo» o paso estrecho que se abre en el muro de una finca para

¹⁷ En el relato de su expedición de 1822 M. Dumont D'Urville señalaba que la expedición se había detenido en la «Cueva del Pino» cita que se reproduce con alguna variación en una recopilación algo más tardía y abreviada de este viaje donde señala que antes de entrar en «Las Gargantas» [Las Cañadas]... dejamos a la izquierda la gruta del Pino, notable por que en su concavidad resguarda el único pino que crece en aquella altura... Los dos relatos sobre la ascensión de Dumont D'Urville se han tomado de la edición reciente realizada por J. A. Delgado Luis en la colección «A través del Tiempo». Vid. KINDERLEY, P. y otros. *Cartas desde la Isla de Tenerife (1764)*. La Orotava, 1990, pp. 154, 167.

¹⁸ BUCH, L. V. *Description Physique...*, op. cit., pp. 5.

¹⁹ «Aquí y allá se veían cruces de madera, que según nos dijeron los guías señalaban los lugares de las personas que habían muerto en invierno congeladas por la nieve. Nuestros piadosos hombres siempre añadían una piedra al pequeño montón que estaba al pie de cada tosca cruz y que significaba el número de oraciones dichas por el descanso del alma del muerto, pero, aunque ellos los incrementaban de esta manera, no observé que se molestaran en decir ninguna oración...» ELLIS, A. B. *Isles de Africa occidentale...*, op. cit., p. 105.



La cueva del Pino según grabado de Williams (1837). BARKER - WEBB, P. y BERTHELOT, S. *Histoire Naturelle...* op. cit.

permitir el acceso a los terrenos. Las descripciones que hacen referencia a este paso obligado del camino hacia Las Cañadas son numerosas, señalando que El Portillo consistía en un paso estrecho entre dos grandes apilamientos de rocas, superado el cual se entraba en el ámbito de Las Cañadas²⁰.

Desde El Portillo el camino de Chasna conectaba con el tramo conocido como Siete Cañadas, ruta que constituía la segunda gran etapa del camino. Las diversas guías turísticas de comienzos de siglo indican con precisión este sendero, bien recogido además en la cartografía de la época. La ruta primitiva coincide exactamente con el trazado del camino de Siete Cañadas abierto a los excursionistas en el Parque Nacional de Las Cañadas

²⁰ Ya en su relación de 1715 Mr. Edems señalaba que El Portillo «...es la entrada de muchas rocas grandes...» [Vid. PREVOST, A. F. *Historia General de los Viajes...* op. cit., p. 103]; muy similar es la descripción de M. Ossuna Savinión en su relato de 1854 «no es otra cosa que un paso estrecho entre dos columnas basálticas, por donde se entra en Las Cañadas» [Vid. CHIL Y NARANJO, *Estudios históricos...* p. 573]; la descripción más precisa corresponde sin embargo al antropólogo R. Verneau quien señala este paso en la descripción de su ascensión al Teide «Poco a poco nos acercábamos a Las Cañadas y veíamos dibujarse dos especies de pilares entre los que teníamos que pasar. Estas dos rocas dan la impresión de ser las ruinas de una puerta construida por gigantes, y es sin duda esta apariencia lo que ha hecho que se le haya dado el nombre de El Portillo. Unos bloques enormes, amontonados, forman una muralla inmensa, que se extiende hasta perderse de vista. Desde allí, el pico parece encontrarse solamente a unas centenas de metros, pero son necesarias cinco o seis horas para alcanzarlo...» [Vid. VERNEAU, R. *Cinco años de estancia...* op. cit. La Orotava, 1982, p. 231.]

del Teide. Algunas guías turísticas de principios de este siglo confunden en parte el orden de las cañadas o tramos por donde discurría el camino de Siete Cañadas²¹. Siguiendo, no obstante, la precisa descripción del J. López Soler (aunque en orden inverso, dado que describe el camino de Chasna en sentido contrario al que hemos seguido en nuestra exposición, es decir desde Vilaflor a La Orotava) es posible recomponer la ruta tradicional que seguía el camino de Chasna desde El Portillo hasta la degollada de Guajara:

«...el camino de la Villa [camino de Chasna] atraviesa, en primer lugar, la cañada del Montón de Trigo, en la que sobresale a su izquierda una pequeña elevación, la que debido a su color pajizo, hace se asemeje a un montón de trigo, y de ella toma su nombre la cañada; al rebasar los elevados roques de La Grieta, se pasa por la [cañada] de La Grieta y fuente y abrevadero del mismo nombre, a entrar en la de La Camellita, para seguir después por las [cañadas] del Dornajito, de las Pilas, [de] Diego Hernández, con la cueva de su nombre, en donde se suele descansar, y la [cañada] de Los Guancheros, hasta llegar al Portillo de Las Cañadas, dejando a la izquierda los riscos de La Fortaleza y Cabezón, y descender luego por el valle de La Orotava»²².

El enlace entre El Portillo y las Siete Cañadas solía hacerse, como se aprecia en el texto, por la cañada de Los Guancheros que entraba en el circo de Las Cañadas a través de la degollada del Cedro (entre El Cabezón y La Fortaleza) y discurría al pie de ese escarpe pasando por encima de los roques del Portillo, continuando luego para enlazar con la cañada de Diego Hernández²³. El resto del sendero coincidía con lo que en nuestros días se denomina como sendero de Siete Cañadas, con la única excepción de que el trazado contemporáneo añade una cañada más a las que seguía el camino de Chasna (la cañada de La Mareta) que no se incluía en la ruta tradicional, que terminaba en la cañada del Montón de Trigo.

²¹ En la guía de [FUENTES Y GARCIA, A. y O. *Guía de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, s.a., p. 69] se señala como trayecto las cañadas de Los Guancheros, Diego Hernández, Las Pilas, La Grieta, Cañada Blanca, La Camellita y Montón de Trigo. A su vez la guía incluida en el [ABC de las Islas Canarias. *Guía Práctica Ilustrada*. 2ª Ed. Santa Cruz de Tenerife, 1912] se señalan, sin ningún orden, las cañadas de Diego Hernández, La Grieta, Las Pilas, Cañada Blanca y Montón de Trigo.

²² LOPEZ SOLER, J. *La Isla de Tenerife...op. cit.*, pp. 122-123. Podemos encontrar una breve descripción del paisaje volcánico de esta ruta en el pequeño estudio dedicado por L. Afonso Pérez al Parque Nacional del Teide en 1979 [AFONSO PEREZ, L. *Miscelánea de temas canarios*. Santa Cruz de Tenerife, 1984, p. 51].

²³ La crónica de la ascensión al Teide de Cipriano Arribas Sánchez, a comienzos de este siglo nos sirve de indicación respecto a este sector, pues aunque este autor realizó la ascensión desde Los Realejos por el paso de la degollada del Cedro, tomó la ruta de El Portillo desde ese punto para enlazar con el camino del Teide. «A las 6 y 10 minutos nos quedó a la derecha la vereda que conduce al cabezo o punto de la Ladera [de Tigaita], por detrás de la cual queda la degollada del Cedro y en cuyo punto se pierde de vista el valle. A las 6 y 20 minutos bajamos



Expedición de subida al Teide en el llano de La Retama, según grabado de Williams (1837). BARKER - WEBB, P. y BERTHELOT, S. Histoire Naturelle... op. cit.

El tránsito por Siete Cañadas disponía de una serie de lugares de descanso para personas y bestias de carga entre los cuales destacaban esencialmente la cueva de Diego Hernández²⁴ y la fuente de La Grieta. La cañada y fuente de La Grieta parecen haber sido en el pasado un punto de gran interés dentro de la ruta de Siete Cañadas, la disponibilidad de agua en esta fuente, que según la evaluación de caudal que se hacía en 1841 producía una cantidad significativa de agua que se estimaba en 4 pipas/hora (en torno a los 46.000 litros diarios) era un recurso importante porque permitía el abrevaje de los animales tras la larga ascensión

una pequeña ladera desde donde se descubre en los picachos, a donde llegamos a las 6 y 30 minutos, la magestuosa cima del Teide. A las 6 y 40 minutos dejamos a la izquierda la montaña de Guamazo, en cuyas laderas se halla El Portillo, roca de una elevación de 2009 metros sobre el nivel del mar. A las 6 y 45 minutos dimos acceso a la vereda de los neveros, que parte de la villa de La Orotava y atraviesa por El Portillo en dirección del N.E. al S.E., dirigida al pico, abandonando la nuestra que sigue hacia Las Cañadas o camino de las bandas del Sur... Luego atravesamos la vereda de los Guancheros, llamada así por ser el camino que desde el pueblo de la Guancha conduce a Chasna o Vilaflor pasando por la degollada del Cedro.» ARRIBAS Y SANCHEZ, C. *A través de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, 1993. pp. 96-97.

²⁴ En el itinerario de La Orotava-Vilaflor que incluía A. S. Brown en su «Guía de Canarias, Madeira y Azores» recomendaba la cueva de Diego Hernández como lugar de descanso para los viajeros que realizaban el camino de Chasna «At about 5 hrs. is the Cueva de Diego Hernandez, in which shelter can be found». BROWN, A. S. *Madeira, Canary Islands and Azores*. Londres, 1903, p. 43.

y el calor de Las Cañadas²⁵. La fuente de la Grieta estuvo asociada en el siglo XIX a los proyectos de colonización de Las Cañadas que hacían referencia a experiencias agronómicas en los terrenos cercanos, que supuestamente habían dado buenos resultados con la producción de millo, papas, trigo y frutales. Evidentemente, los proyectos de colonización de la cañada de La Grieta y llano de Maja estaban lejos de resultar viables y formaron parte de una prolongada tradición intelectual donde unos autores se copian a otros sin señalar en cualquier caso los resultados concretos de tales experiencias agronómicas²⁶.

Aparte de los proyectos agronómicos, más o menos descabellados, que intentaban la colonización de la cañada de La Grieta, en este punto se instaló también el primer observatorio meteorológico de Las Cañadas y el conjunto de viviendas anexas construido por las autoridades militares en 1909, para la toma de mediciones estratosféricas destinadas a facilitar la navegación aérea²⁷.

²⁵ *Noticias dadas por los ayuntamientos... (1841)... op. cit.*

²⁶ Rastreando esta curiosa tradición, las primeras referencias relativas a experiencias de cultivo en Las Cañadas se recogen en la «Memoria sobre el estado de la agricultura en las Islas Canarias», de H. A. Tessier [*Semanario de Agricultura y Artes*, N.º XVIII (1805), p. 372] donde se señala que «asegura el ciudadano Desautoy que allí se siembra el grano muy fino, y que da ochenta y más de ciento por uno, y aún se ha visto un solo grano producir quarenta espigas que han dado tres mil y quinientos granos». Las experiencias de comienzos de la centuria de que nos habla Tessier debieron interesar a los propietarios de La Orotava y Puerto de la Cruz a desarrollar nuevos experimentos centrándose esencialmente en la cañada de La Grieta, pues en 1852 hay una solicitud de algunos hacendados de La Orotava para que la Diputación Provincial les permitiera aprovechar las aguas de esta fuente [RODRIGUEZ MESA, M. *Hija*. Santa Cruz de Tenerife, 1987, p. 94]. La posibilidad de cultivar los terrenos de Las Cañadas llevó a D. Tomás Cologan, rico comerciante del Puerto de la Cruz a consultar a Sabino Berthelot, quien desechó completamente la idea por considerar que el rigor climático no hacía posible un proyecto de colonización [Vid. RODRIGUEZ MESA, M. (1820-1850). La primera época de Sabino Berthelot en Tenerife]. Publicado en *Homenaje a Sabino Berthelot en el centenario de su fallecimiento 1880-1980* La Laguna, 1980, p. 128]. Los párrafos de la obra de Carballo Wangüemert, que suelen citarse como principal referencia acerca de los proyectos de colonización de Las Cañadas, constituyen precisamente una refutación a las palabras desalentadoras que había dirigido S. Berthelot a D. Tomás Cologan [WANGÜEMERT, C. *Las Afortunadas (1864)*. La Laguna, 1990, pp. 66-67]. Dado que se encuentra documentada la relación personal de Tomás Cologan con Carballo Wangüemert y el Marqués de La Florida (antes de la ruptura de estos dos últimos como consecuencia de sus desavenencias en la dirección de la Revista de Canarias), es fácil suponer que el proyecto de colonización de Las Cañadas pasó de manos de Cologan a la obra de Wangüemert y que debido a este vínculo surgió el proyecto presentado a la Diputación Provincial por el Marqués de La Florida en 1871 para que se llevase a cabo el repartimiento de Las Cañadas a fin de destinar aquellos terrenos al cultivo [GUBERA PERAZA, M. *El radical Marqués de La Florida (1837-1878)*. Santa Cruz de Tenerife, 1982, pp. 18-26 y 105. El tema sigue tratándose aún en el primer tercio de este siglo pues B. Benítez de Lugo, tomando las palabras de C. Wangüemert saca de nuevo el tema en 1920 indicando que el lugar más conveniente era la Cañada de la Grieta y señalando que se habían realizado experiencias en dicho lugar sembrando papas, millo, trigo y frutales [BENÍTEZ DE LUGO, B. *La Villa de La Orotava, Las Cañadas y el Teide*. Santa Cruz de Tenerife, 1920, p. 19.], por último, Chil y Naranjo en sus *Estudios Históricos y climatológicos...* op. cit. Tomo I, Pág. 367, retoma la afirmación de Benítez de Lugo, dando continuidad a la supuesta idoneidad de Las Cañadas para el cultivo.

²⁷ *ABC de las Islas Canarias...* op. cit., p. 120. SAMLER BROWN, A. *Moderata, Canary Islands...* op. cit., p. 43.

El final del camino de Siete Cañadas se encontraba en el paso de la degollada de Guajara, a donde se ascendía por un duro camino en zigzag²⁸. Allí podía reponerse la provisión de agua en caso necesario, pues la fuente situada en la degollada o paso de Guajara tenía un caudal abundante, capaz de aprovisionar a una expedición numerosa, calculándose su producción en unas 200 pipas diarias²⁹. En algunas guías de principios de siglo se aconsejaba este lugar para acampar durante los días secos, seguramente porque tras las siete horas y media de camino transcurridos desde La Orotava, era imposible convencer a los turistas de seguir un paso más, aunque las descripciones de viajeros ingleses, con su habitual visión práctica, siempre recordaban al viajero el tormento de los mosquitos y la conveniencia de llevar suficientes mantas para acampar al raso en aquella altura³⁰.

En el relato de la ascensión al pico del Teide que realizó Olivia Stone en 1885 se recoge una detallada descripción de este paraje de la degollada y fuente de Guajara:

«Comenzamos a descender a pie a las 10:10 a.m. y en veinte minutos llegamos al fondo, a 6.500 pies sobre el nivel del mar, una altitud equivalente a la del valle de Ucanca. La altura del paso sobre Las Cañadas era, por tanto, de 775 pies. Cerca del fondo nos encontramos algunos toscos refugios de madera para cabras y, un poco más allá, vimos un hilillo de agua que bajaba por unas rocas. Nos sentamos a la sombra de una roca a comer algo de fruta mientras los animales descansan, se alimentan y beben en el «manantial de Guajara». Este manantial es la única agua en toda la zona de Las Cañadas y, como tal, es valiosísima para el viajero de aquellos parajes solitarios. Sin embargo, sus visitantes más frecuentes son las cabras y los pájaros. Esta primera visita que hicimos no sería la última. El manantial o charca que forma el depó-

²⁸ López Soler describe este tramo del camino (viniendo desde Vilaflor) como «...un camino de comisa, el que con grandes pendientes y con un trazado en zigzag, con varios ángulos muy agudos, llega a la cañada del Montón de Trigo...». LÓPEZ SOLER, J. *La Isla de Tenerife... op. cit.*, p. 122. Aunque pudiera resultar exagerado, el camino debía ser realmente espantoso a lomos de mula, tal como relataba el periodista M. D'Este, quien realizó la ruta desde Vilaflor al Teide pasando por la degollada de Guajara «Longe before we reached the top of the cumbres we were swallowed up in the clouds, and then came a frightful descent into the bed of the cañadas by a long steep glacis of loose stones, down which the mules scrambled almost on their heads. Patches of frozen snow made the path still more dangerous in places, and if much snow were on the ground I cannot think it would be possible to reach Vilaflor by this track unless one were prepared to trust to one's own feet the greater part of the way». D'ESTE, M. *In the Canaries with a camera*. Londres, 1909, p. 154.

²⁹ En la *Exposición y proyecto para la construcción de un casino-hotel en el llano de Maja*, que se planteó edificar en 1935 se contaba con la producción de dicha fuente para aprovisionar el hotel. Archivo del Cabildo Insular de Tenerife. Leg. 161 (2). Memoria nº 1. (1935).

³⁰ SAMLER BROWN, A. *Modeltra, Canary Islands... op. cit.*, p. 45.

sito principal tiene unos dos pies cuadrados y varias pulgadas de profundidad; tiene piedras en tres de sus extremos y en la parte alta, puestas allí por la naturaleza y por la mano del hombre para que, así, sólo lo puedan usar las personas. Otros hilillos de agua que caen por el lado de la montaña junto al manantial empapan el terreno a ambos lados, que tiene agujeros excavados por los pastores para sus rebaños y que contienen agua más o menos fangosa y donde nuestros caballos calmaron su sed³¹.

Cerca de este punto se estableció el observatorio instalado en 1856 por el astrónomo británico Ch. Piazza Smyth, situado en la cúspide del pico de Guajara, aunque las instalaciones provisionales que se construyeron para realizar aquella corta campaña de investigación apenas si han dejado algún rastro³².

El tercer tramo del camino de Chasna, que iba desde la degollada de Guajara hasta Vilaflor, es la parte menos documentada de la ruta, aunque ha sido posible reconstruirla mediante investigación de campo y a través de las breves descripciones de algunas guías turísticas de comienzos del siglo XX. El camino hacia Vilaflor descendía con grandes pendientes desde la degollada de Guajara hasta llegar a las faldas de la montaña de Guajara, para después de superar el barranco de La Arena, perteneciente a la amplia cuenca del barranco de Madre del Agua, atravesando luego por el paraje de La Cruz Cambada, desde donde partía un ramal secundario que comunicaba con Granadilla, pues la vía principal de Granadilla a La Orotava se unía al camino de Chasna en el paso de Guajara. El camino atravesaba en su trayecto hacia Vilaflor por los amplios pinares de los llanos de La Florida, zona que fue ampliamente roturada durante el siglo XVIII mediante usurpaciones clandestinas de los montes concejiles. En el lomo de Chabeña y tras rebasar la casa de Galinda el camino se dividía en dos ramales que comunicaban respectivamente con la parte alta y baja de Vilaflor³³.

El tramo del camino desde la degollada de Guajara a Vilaflor contaba con algunas fuentes, que aunque algo apartadas de la ruta eran bastante concurridas por sus cualidades medicinales. La fuente de la degollada de Ucanca, estaba recomendada para las afecciones estomacales y requería que el caminante se desviase para pasar al otro lado de la montaña³⁴. No obs-

³¹ STONE, O.: *Tenerife y sus seis satélites*. Las Palmas de Gran Canaria, 1995. Tomo I, pp. 155-156.

³² GARCIA PEREZ, J. L.: *Viajeros ingleses en las Islas Canarias durante el siglo XIX*. Santa Cruz de Tenerife, 1988, pp. 308-309.

³³ LOPEZ SOLER, J.: *La Isla de Tenerife...*, op. cit., p. 119.

³⁴ «Posee Tenerife fuentes medicinales, señalándose como principales; la fuente agria de Vilaflor y la de la garganta de Ucanca en Chasna, cuyas aguas son también agrias a causa del ácido carbónico que contienen y se emplean con éxito favorable para ciertas afecciones del estómago». PUERTA CANSECO, J.: *Descripción geográfica de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, 1897, p. 36.



El camino de Chasna en el tramo del pinar de Vilaflor, según grabado de Williams (1837). BARKER - WEBB, P. y BERTHELOT, S. Histoire Naturelle...op. cit.

tante, el manantial más conocido por sus cualidades medicinales era el Agua Agría, fuente situada en el monte del mismo nombre y recomendada desde mediados del siglo pasado por las diferentes guías médicas que mostraban las ventajas sanitarias de las islas. La popularidad que habían alcanzado estas aguas medicinales de la fuente del Agua Agría supuso que en 1891 un rico propietario de la zona intentase la usurpación de la fuente cerrando el acceso a aquel caudal, que fue reabierto mediante un deslinde de los montes comunales realizado a instancias del Ayuntamiento de Vilaflor³⁵.

LAS COMPOSICIONES Y EL MANTENIMIENTO DEL CAMINO DE CHASNA

Tal como sucedía con otros caminos de banda a banda, el camino de Chasna no parece que recibiera demasiada atención por parte de las

³⁵ Según las actas de sesiones del Ayuntamiento de Vilaflor, en 1891 don José Antonio Fumero Pérez, «...dueño de las cumbres de esta jurisdicción, se ha introducido en estos últimos días al terreno que ocupa o donde se hallan las fuentes de Agua Agría cerrando estas con pared al objeto de privar al público de la extracción de estas aguas medicinales...», por lo cual se acordó solicitar al Gobierno Civil de la Provincia «...se sirva declarar como de utilidad pública las fuentes de Agua Agría de este término como desde tiempo inmemorial se han venido considerando...». Archivo Municipal de Vilaflor. *Actas de Sesiones*. Fol. 1 R. - 2 R. (29-1891).

autoridades insulares y por ello ha dejado un escaso rastro documental en los archivos oficiales. La ruta probablemente existía desde la época aborigen y cuando se intensificó la colonización del sur de la isla, en la segunda mitad del siglo XVI, se utilizó este camino para comunicar el valle de La Orotava con los primeros núcleos de asentamiento castellano en el sur, que se localizaban en Vilaflor y Adeje³⁶. Dado que el Concejo no parecía muy interesado en la conservación y mantenimiento de estos senderos alejados de la capital, es comprensible que escaseen los datos sobre obras de composición o usos del camino antes de este siglo. A ello se une la escasísima documentación anterior al siglo XX conservada en el archivo municipal de Vilaflor, pues en cualquier caso era esta corporación la que debería resultar más interesada en la conservación del camino que la comunicaba con la banda norte de Tenerife.

Las únicas obras de composición que hemos podido documentar antes del siglo XIX fueron promovidas por los vecinos de Vilaflor. En la década de 1630 contrataron con los carpinteros Gaspar y Gregorio Blandón la composición del tramo de camino que iba desde Vilaflor hasta Las Cañadas, pagándoles por este trabajo 250 reales y una fanega de trigo³⁷. A fines del siglo XVIII una representación elevada al Concejo de la isla por el Síndico Personero de Vilaflor, Pedro Pérez de Barrios, solicitaba alguna ayuda en trigo y vino con que contribuir a los vecinos del pueblo para que acudiesen a componer «... el camino de la cumbre, por donde se transita a dicho lugar y a todas aquellas bandas [pues] se halla muy malo y en parajes intransitable, por cuyo motilbo han perecido muchas personas en él...»³⁸. La petición del personero de Vilaflor, ni tan siquiera llegó a pasar ante el Concejo, como así se indica en el documento, de manera que es de suponer que no se dotó la contribución que se pedía y no se llevó a cabo la reparación.

Aquellos tramos que atravesaban la zona de cultivos en el valle de La Orotava y Vilaflor, antes de llegar a los montes y cumbres, recibían alguna composición de vez en cuando, dado que eran caminos rurales para el servicio de las fincas colindantes. El papel de los propietarios limitrofes en la promoción de estas obras de reparación se aprecia claramente en el acuerdo tomado por el Ayuntamiento de La Orotava en 1910 para componer el tramo del camino de Chasna que iba desde La Orotava hasta el monte. Se utilizaban algunos fondos municipales, pero se acudía además al

³⁶ MARTÍNEZ GALINDO, P. M.: *La vid y el vino en Tenerife en la primera mitad del siglo XVI*. La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 1998, pp.436-438

³⁷ El protocolo original del escribano de Vilaflor ha desaparecido, pero gracias a los extractos publicados en 1968, se conserva una escueta referencia del contenido del contrato que establecieron los carpinteros con los vecinos de aquel lugar. MORENO FUENTES, F. *Índices de los protocolos pertenecientes a la escribanía de Vilaflor*. La Laguna, 1968, p. 15.

³⁸ AMLL. *Fábricas públicas* - VI. N.º 30. [s. l.]



Aspecto del camino de Chasna antes de entrar en la zona forestal de los altos de La Orotava, imagen actual.

trabajo gratuito de los vecinos residentes en las inmediaciones y a las contribuciones de los propietarios colindantes, quienes previamente habían planteado al Ayuntamiento que estaban dispuestos a contribuir a los gastos de la composición del camino³⁹. Aunque la información disponible sobre estas obras de composición y mejora es muy escasa, podemos suponer que el camino era una vía relativamente ancha, aunque mal cuidada, hasta su entrada en los montes. Una vez que el camino entraba en los montes y las cumbres se convertía en una simple senda, cuyo trazado podía variar con mucha facilidad para evitar los pasos difíciles que interrumpían la vía a causa de derrumbes, barranqueras, etc.

LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA LA OROTAVA- VILAFLORES Y EL PROGRESIVO ABANDONO DEL CAMINO DE CHASNA

Fue a comienzos del siglo XX cuando comenzó a plantearse la construcción de una carretera desde La Orotava a Vilaflor, que aunque respon-

³⁹ Archivo Municipal de La Orotava. *Barrancos, caminos, carreteras*. Leg. 1. (48-1910).

día a las mismas necesidades del antiguo camino de Chasna, tenía un trazado diferente. Hemos podido documentar que este proyecto venía planteándose, al menos, desde 1903, con el objeto de aprovechar los recursos económicos de Las Cañadas y especialmente el flujo turístico que había comenzado a acudir a la isla y que tenía en la ascensión al Teide uno de sus atractivos más notables⁴⁰. El recorte llevado a cabo el año 1911 en el Plan General de Carreteras de 1877, en el que se había incluido la carretera La Orotava - Vilaflor como vía de tercer orden⁴¹, trajo consigo una larga serie de gestiones del Ayuntamiento de La Orotava para que la carretera a Vilaflor fuese de nuevo considerada como vía estratégica e incluida en los planes estatales. En 1911 y 1913 el Ayuntamiento de La Orotava solicitó con insistencia al Ministerio de Fomento que se incluyera la carretera a Vilaflor como un objetivo prioritario dentro de los planes de construcción viaria en la isla, argumentando como criterios de prioridad: la conveniencia de comunicar el norte y sur de Tenerife por Las Cañadas; la utilidad estratégica de esta vía en caso de tener que llevar tropas para la defensa de las bandas del sur y la conveniencia de facilitar la ascensión al Teide, donde se proyectaba instalar un observatorio astronómico y meteorológico⁴². La representación que dirigió el Ayuntamiento al Ministerio de Fomento en 1916 incluía, aparte de los argumentos citados, una nueva relación de ventajas de la carretera a Vilaflor: fomento del turismo, fomento de las estaciones sanitarias que aprovecharían el clima de Las Cañadas y las aguas medicinales de Vilaflor y fácil acceso al observatorio de Izaña y al pico del Teide⁴³. Esta propuesta fue ampliada en 1918 por un acuerdo municipal solicitando la creación del Parque Nacional de Las Cañadas, al tiempo que se señalaba la conveniencia de la carretera para los aprovechamientos minerales de Las Cañadas, en referencia a la explotación de los depósitos de piedra pómez⁴⁴.

A partir de 1919 la defensa del proyecto de carretera La Orotava-Vilaflor contó con un nuevo apoyo en la política de fomento de carreteras y caminos vecinales defendida por el consejero del Cabildo Insular de Tenerife, M. Rodríguez y Díaz Llanos⁴⁵, quien planteaba la conveniencia

⁴⁰ «The proposed carretera to lead across the summit of the island to Vilaflor, a distancia of about 60 kils., thought apparently an extravagance, would really be of great benefit to the island» SAMLER BROWN, A. *Manétra...*, op. cit., p. 39.

⁴¹ HERNANDEZ LUIS, J. A. «Espacio y políticas constructivas de carreteras en Canarias (siglo XIX y comienzos del XX)». *Vegueta Las Palmas de Gran Canaria*, 1995, pp. 374-375.

⁴² Archivo Municipal de La Orotava. *Barrancos, caminos y carreteras*. Leg. 1. (2-9-1911) y (22-5-1913).

⁴³ Archivo Municipal de La Orotava. *Barrancos, caminos y carreteras*. Leg. 2. (10-4-1916). *Ibidem*. (8-7-1918).

⁴⁴ Estaba vinculado con la empresa «Díaz Llanos y Cia», compañía adjudicataria de la explotación de los depósitos de piedra pómez de Montaña Blanca. FUENTES Y GARCIA, A. y O. *Guía de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, s. l., p. 72.

de aprovechar el cambio de tendencia económica que provocaría el final de la Primera Guerra Mundial para mejorar las comunicaciones de los pueblos con la carretera general⁴⁶.

En 1921 la construcción de la carretera a Vilaflor encuentra un nuevo argumento en el proyecto estatal para la construcción del Sanatorio de Las Cañadas, tal como exponía el Cabildo Insular al Ministerio de Fomento⁴⁷. Fue precisamente en 1921 cuando por fin se dio comienzo la construcción del primer tramo de la carretera desde La Orotava hacia la cumbre de El Portillo⁴⁸, aunque el trazado original estuvo sometido a un intenso debate debido a la petición presentada por los ayuntamientos de Fasnia y Granadilla para variar el trazado y que la carretera pasara por el llano de Maja, atravesando luego por las cumbres de los pueblos del sur⁴⁹. Las modificaciones del trazado no llegaron a aprobarse, aunque se decidió un desvío en el tramo que atravesaba Las Cañadas para que sirviera de acceso al Sanatorio que se estaba construyendo por entonces. Al mismo tiempo, el Cabildo Insular acordaba acelerar la ejecución de las obras dado que el Congreso Geológico Internacional, que se iba a realizar en 1925, tenía previsto enviar una comisión de reconocimiento a Las Cañadas⁵⁰. Si entre 1921-1925 las obras de la carretera se llevaron a cabo a buen ritmo y se había conseguido el enlace con Las Cañadas desde La Orotava, la culminación del proyecto hasta Vilaflor tardó mucho más, dado que la carretera se concluyó en 1947⁵¹.

Los requerimientos técnicos y los sucesivos acuerdos para desviar la carretera a fin de acomodar su recorrido a los diferentes usos que se pretendían fomentar con su construcción, hizo que la nueva vía desde La Orotava a Vilaflor abandonase el trazado del antiguo camino y discursiese por un trazado diferente del camino de Chasna. Esta circunstancia ha permitido la conservación del antiguo camino, que sólo en algunos puntos quedó cortado por la carretera. Si el camino de Chasna presen-

⁴⁶ «El Consejero que suscribe, teniendo en cuenta que la terminación de la guerra mundial determinará seguramente un cambio en el régimen económico de los pueblos en el sentido de procurar todos implantar reformas y adelantos que tiendan a colocarlos en estado de superioridad... [propone]... prestar ayuda económica para la construcción de caminos vecinales a los pueblos que no estén enlazados por la carretera general...». Archivo del Cabildo de Tenerife. *Fomento*. Leg. 22. Exp. 11. (19-1-1919). El 2 de abril de 1919 la Comisión Permanente del Cabildo aprobó el expediente informativo y clasificatorio que determinaba el trazado de la carretera. *Íbidem*. Exp. 12.

⁴⁷ Archivo del Cabildo de Tenerife. *Fomento*, 28. Exp. 17. (3-4-1921).

⁴⁸ Relación de expropiaciones para la construcción del primer tramo de la carretera La Orotava-Vilaflor. *Boletín Oficial de la Provincia*, (19-8-1921), pp. 3-5.

⁴⁹ Sobre esta controversia hay una amplia documentación en el Archivo Municipal de La Orotava. *Barrancos, caminos y carreteras*. Leg. 2.

⁵⁰ Archivo del Cabildo de Tenerife. *Fomento*. 52. Exp. 18. (26-9-1923).

⁵¹ PULIDO MAÑES, T. «El sistema de comunicaciones en la isla de Tenerife». *VI Coloquio de Geografía*. Palma de Mallorca, 1979, p. 591.

taba un trazado en pendiente, prácticamente desde su inicio en La Orotava hasta llegar a El Portillo, la nueva carretera fue diseñada con un trazado en amplios zigzag que permitiese salvar la fuerte pendiente del valle de La Orotava a los vehículos a motor. Esto permitía además que la carretera se convirtiera en una vía de acceso a las tierras de la zona alta de La Orotava dado que los largos tramos ascendentes de la vía cubrían buena parte de las cabezadas del término municipal, permitiendo al Ayuntamiento abrir vías secundarias de enlace que comunicaban los principales pagos de población de la zona alta con la carretera⁵². Tras ascender hasta El Portillo, paso obligado para servir de vía de comunicación al observatorio meteorológico de Izaña, la carretera se dirigía hacia las faldas del Teide para servir de ruta de acceso al pico y luego giraba de nuevo para dirigirse hacia los Roques de García y pasar cerca del Sanatorio Antituberculoso que se había instalado en la cañada de La Mareta. Por último, la carretera salía de Las Cañadas por el paso de Boca Tauce dado que resultaba más sencilla esa ruta que tomar el escarpe de la degollada de Guajara por donde discurría el antiguo camino.

La culminación de la carretera supuso el progresivo abandono del camino tradicional a fines de la década 1940-50. No obstante, el abandono de la ruta antigua entre Vilaflor y La Orotava fue sólo parcial, debido a que los usos residuales del camino continuaron perviviendo durante cierto tiempo. Para el transporte de mercancías a lomos de mula o para el traslado de ganados entre las diferentes zonas de pasto, el camino de Chasna seguía presentando algunas ventajas, que resultaban aún relevantes en la postguerra debido al escaso número de vehículos a motor disponibles y el coste de los carburantes. El camino ofrecía abrevaderos a lo largo de su recorrido y tenía un trazado más abrupto, pero también más corto, que lo hacía preferible a las amplias vueltas que daba la carretera. Es por ello que el camino de Chasna continuó utilizándose durante cierto tiempo y su abandono definitivo resulta bastante reciente.

LOS USOS TRADICIONALES DEL CAMINO

Dado su largo recorrido, el camino de Chasna tenía una gran variedad de usos que iban más allá de tráfico y la comunicación entre las bandas del norte y sur de Tenerife, aunque ésta fue siempre la funcionalidad principal de la ruta.

⁵² El Ayuntamiento de La Orotava acordó en 1926 aprovechar la reciente construcción de la carretera para abrir un camino vecinal que comunicase al pago de La Florida con la nueva vía. Archivo Municipal de La Orotava. *Barrancos, caminos, carreteras*. Leg. 2. (17-11-1926).

Los tramos inferiores del camino de Chasna que iban desde La Orotava a El Portillo eran una importante vía de acceso para la explotación de los productos del monte y las actividades extractivas que se realizaban en Las Cañadas. La elaboración de carbón y la tala de leña constituía una actividad vital para los pobres del valle de La Orotava que subsistían buena parte del año con la venta de este producto. Las consecuencias destructivas de este intenso carboneo aparecen patentes en muchas de las descripciones de los viajeros extranjeros que acudían al Teide, que relatan la práctica común del carboneo y la tala clandestina⁵³. La explotación maderera fue precisamente uno de los factores que determinó el trazado inicial del camino de Chasna en su tramo entre La Orotava y los pinares de la parte superior del valle. La fuerte pendiente del camino y la ausencia de curvas se adaptaba a su función de camino de saca para la explotación maderera, pues permitía el arrastre cuesta abajo de los grandes troncos de tea del pino canario, o de piezas menores procedentes de las especies de laurisilva del monte verde. La explotación maderera debió remitir paulatinamente a medida que la intensa deforestación acabó con el pinar de la parte alta del valle de La Orotava, pero aún continuaba practicándose a comienzos del siglo XX, pues en 1910 el Ayuntamiento de La Orotava nombró un guarda celador del camino de Chasna para impedir el arrastre de maderas y piedras por el camino ya que tales actividades deterioraban el empedrado, lo que indica que la tala seguía siendo una actividad frecuente⁵⁴.

La explotación de los recursos de las cumbres incluía algunas actividades de menor consideración, que solían practicar con cierta frecuencia los campesinos pobres de La Orotava. La venta de hielo para la fabricación de sorbetes y limonadas, daba empleo a algunos «neveros» que solían recoger bloques de hielo en el Teide durante el invierno y los conservaban en grutas situadas en Izaña o en las faldas del Teide, a donde acudían en verano para bajar el producto y venderlo en las casas acomodadas. De igual manera se puede detectar que se practicaba la explotación del azufre en las fumarolas del Teide y, en el primer cuarto del siglo

⁵³ En su relación de la ascensión al Teide, realizada en 1882, Adolphe Coquet mencionaba la intensidad de la deforestación provocada por las talas «Ya la isla no se merece los elogios que Humboldt le hizo, y mucho menos los de los antiguos. La tala marcha con rapidez; la administración es impotente o incapaz de pararla y las condiciones hidrográficas y climatológicas continúan transformándose». En una fecha más reciente (1911) el relato de Florence Du-Cane habla de la práctica de esta actividad de carboneo que practicaban los pobres de la zona «Las voces de los carboneros son algo habitual en esta regiones, pero yo nunca averigüé si se trata de una cantinela que les hace más llevadera su caminata cuesta abajo, o de una señal de su proximidad para que se aparten los posibles caminantes, porque el tamaño de la carga que llevan sobre sus espaldas les dificulta, con frecuencia, el pasar por determinados lugares» DU CANE, F. *Las Islas Canarias...*, op. cit., p. 46.

⁵⁴ Archivo Municipal de La Orotava. *Barranco, Caminos y Carreteras*. Leg. nº 2. (4-10-1910).



Vendedor de leña del valle de La Orotava, según dibujo de A. Dixon (1824). LA CRUZ RODRÍGUEZ, J. Textiles e indumentaria...op. cit.

XX, la explotación del cisco de retama, utilizado como mantillo en las fincas de plataneras. La explotación tradicional de los recursos de las cumbres incluía el aprovechamiento de las extensas formaciones de retamar y tajinaste de Las Cañadas, trasladando las colmenas a las cumbres durante la primavera y comienzos del verano para criar la miel de retama, actividad que ha dado nombre a la extensa zona conocida como: Estancia de la Cera, montaña Colmenar, etc. El camino de Chasna constituía asimismo una ruta de pastoreo tradicional que permitía comunicar los pastos del valle de La Orotava con Las Cañadas, los montes y tierras baldías del sur de la isla. Las Cañadas y los montes del valle de La Orotava eran una zona de pastoreo tradicional para el ganado, pues durante la primavera y comienzos del verano numerosos rebaños eran conducidos hasta Las Cañadas para aprovechar la vaina de retama. La zona de Las Cañadas y el llano de Maja era un término de cabras guaniles (semi-salvajes) desde tiempos inmemoriales. Estos rebaños pasaban casi todo el año en las cumbres pastando libremente y bajaban en los meses fríos hasta los límites del monte. A este ganado semi-salvaje, asentado permanentemente en Las Cañadas, se añadían durante la primavera los rebaños que traían los pastores del sur. El relato de S. Berthelot sobre una de sus ascensiones al Teide, realizada en 1827, aporta una rica descripción de este aprovechamiento ganadero del retamar de Las Cañadas:



Cabras de Las Cañadas y colmenas como aprovechamientos del retamar del llano de Maja, según grabado de Williams (1837). BARKER - WEBB, P. y BERTHELOT, S. Histoire Naturelle... op. cit.

«A la fuente [se refiere a la fuente de Piedra, en la cañada de La Grieta] acuden para abreviar las cabras que pastan por aquellas alturas. También las abejas, cuyas colmenas están asentadas en los alrededores. Se desarrollan cerca de allí las retamas, esos hermosos arbustos que constituyen el ornato de Las Cañadas. Las cabras comen sus tallos mientras las abejas liban sin cesar en sus aromáticas flores; la pródiga Naturaleza surte a las necesidades de estos seres, ya que sin la retama, tan abundante en ese extenso paraje, ni los rebaños ni los enjambres podrían subsistir, con lo que los habitantes de las Bandas se verían privados de sus principales recursos.

En la fuente de Piedra nos encontramos con tres cabreros de Granadilla que estaban ocupados en preparar su gofio, y que tan pronto nos vieron nos invitaron a compartir su frugal yantar. Intercambiamos con ellos algunas de nuestras provisiones por higos pasados, que tomaban con su harina amasada. Esta buena gente había salido del pueblo al amanecer a fin de juntar el ganado y trasladarlo a otra zona de pastoreo. «Las cabras de Las Cañadas» -nos dijo uno de ellos, respondiendo a nuestras preguntas- «se quedan por aquí sólo una parte del año; en invierno hay que llevarlas pa' la costa, porque el frío, la nieve y los tempo-

rales no dejan vivir aquí a naiden. Cuando queremos apañar las cabras corremos detrás d'ellas y las metemos en un sitio apante». Semejante ejercicio en terreno tan escabroso debió sorprendernos. «Todo es la costumbre» -añadió el más joven de los cabreros ante nuestra expresión de asombro-. «Los baifos son bastante ligeros, pero yo los agarro corriendo». Y dando cuatro saltos nos demostró que lo que decía era cierto.»⁵⁵

Los pastores del sur de Tenerife practicaban un sistema de trashumancia de banda a banda que consistía en aprovechar los pastos de invierno de las costas del sur, pasando a los pastos de Las Cañadas durante la primavera, para acabar asentados en los montes de La Orotava a fines del verano y en el otoño⁵⁶. Esta trashumancia de banda a banda era practicada por los pastores de Arico y Granadilla y en parte debía utilizar el camino del volcán de Siete Fuentes y no tanto el camino de Chasna, pero aunque las referencias son menos precisas, parece que los criadores de Chasna y Adeje solían utilizar también el desplazamiento de rebaños entre las costas a las cumbres utilizando el camino de Chasna, que estaba salpicado de abrevaderos, adecuados para los largos desplazamientos de los rebaños.

La práctica del pastoreo en los montes del valle de La Orotava imponía además otro tipo de uso ganadero a los caminos que comunicaban los núcleos de población del valle con los montes y cumbres, pues los pastores de La Orotava bajaban diariamente con sus rebaños a vender la leche por las calles de la localidad, de manera que el camino conocía un trasiego diario de ganados que bajaban desde los montes por las mañanas, para retornar al mediodía a las tierras altas y al monte verde⁵⁷.

La explotación tradicional de los recursos naturales de Las Cañadas ha dejado restos arqueológicos recientes, especialmente cercados de piedras y restos de pequeñas chozas utilizados por los pastores y neveros para resguardarse del frío, restos que en algunos casos aparecen asociados directamente al camino de Chasna.

Aunque los restos arqueológicos permiten sospechar que esta ruta era utilizada desde la época aborigen, el trazado básico del camino, tal como hoy lo conocemos, estuvo vinculado fundamentalmente a la colonización tardía de las tierras del sur de Tenerife, a mediados del siglo XVI.

⁵⁵ BERTHELOT, S.: *Miscelánea canaria*. La Laguna, 1997, pp. 112-113.

⁵⁶ NUÑEZ PESTANO, J. R. *La propiedad concejil en Tenerife*... *op. cit.*, pp. 310-314 y 316-329.

⁵⁷ En su relato sobre la ascensión al Teide, en 1856, el Rev. Chas W. Thomas recogió una referencia a esta práctica común de los pastores de los altos de La Orotava que descendían a la Villa para vender la leche de su rebaños: «En esta región encontramos a varios muchachos y muchachas que conducían sus cabras a La Orotava, para suministrar a sus clientes la leche del desayuno». THOMAS, CH. W. *Aventuras y observaciones en la costa occidental de África y sus islas*. La Orotava, 1991, p. 132.

El proceso de colonización del sur de Tenerife requería de una vía de comunicación con el valle de La Orotava, donde residían buena parte de los propietarios de tierras de la zona sur de Tenerife. La colonización en el valle de La Orotava había comenzado desde fecha muy temprana, de manera que desde la primera década del siglo XVI se puede detectar la presencia de un buen número de pobladores. El reparto de tierras de regadío de La Orotava que se llevó a cabo entre los años 1501-1504 supuso un importante impulso al asentamiento de nuevos pobladores⁹⁸, de tal manera que la colonización de la zona se hallaba muy avanzada en 1506 cuando el Juez de Reformatión enviado por la Corona, Ortiz de Zárate, realizó el reparto de solares que dio origen al núcleo histórico de La Orotava⁹⁹. El desarrollo demográfico de los pueblos asentados en el valle de La Orotava fue muy rápido en la primera mitad del siglo XVI a consecuencia de la avalancha de colonos y trabajadores de los ingenios. Si la población que se ha estimado para La Orotava en el año 1506 se sitúa entre 80 y 100 vecinos, la tasmía de 1561 contabilizó una cifra de 526 vecinos, lo que equivaldría aproximadamente a 2.575 habitantes¹⁰⁰.



Pastor del lugar de Chasna según dibujo de A. Diston (1824). LA CRUZ RODRÍGUEZ, J. Textiles e indumentaria... op. cit.

⁹⁸ BELLO LEON, J. M. «El reparto de tierras de riego en el valle de La Orotava (1501-1504)». *El Museo Canario*. N.º XLVIII. Las Palmas de Gran Canaria, (1988-1991), pp. 71-105.

⁹⁹ LA ROSA OLIVERA, L. *La Orotava hasta 1650*. Santa Cruz de Tenerife, 1977, pp. 14-18.

¹⁰⁰ *Ibidem*, p. 19.

Por su parte, el otro extremo del camino, las bandas de Chasna y Abona disponían a comienzos del siglo XVI de una bajísima densidad de población. En la década de 1530-40 había ya un pequeño vecindario asentado en «el río de Adexe» pues tres habitantes de aquel lugar, que atestiguan actuar en nombre de los demás vecinos, solicitaron al Concejo que les concediese licencia para vender provisiones a los transeúntes que acudían a aquella parte de la isla, que se encontraba «...distante e apartado de poblado...»⁶¹. Esta población asentada en las bandas del sur durante las primeras décadas del siglo XVI consistía en pequeñas comunidades de pastores y no había surgido todavía un núcleo de poblamiento concentrado, salvo en el enclave de Vilaflor que parece haber surgido en torno a 1530⁶².

Pero el rápido desarrollo agrícola de la banda norte de Tenerife impulsó la roturación de tierras en las bandas del sur para destinarlas a la producción de cereales. La agricultura de la vertiente norte se había especializado en la producción azucarera y vitícola y se requerían nuevas tierras para asegurar una producción cerealera que permitiera alimentar la numerosa población de estos pueblos del norte.

Los primeros asentamientos agrícolas en el sur de Tenerife se establecieron entre las décadas de 1530 y 1540 mediante donaciones de tierras a censo enfiteutico. Esta colonización incipiente estuvo promovida por la rica familia de los Ponte, poderosos hacendados y mercaderes que poseían numerosas haciendas en la comarca de Dauete. Por aquellos años los Ponte establecieron a algunos labradores en Arona para que desmontasen las tierras baldías que poseían en aquel lugar⁶³; aún así, el impulso decisivo al poblamiento de Adeje y Vilaflor se produjo entre 1553-1554 con la construcción del ingenio azucarero de la familia Ponte en Adeje.

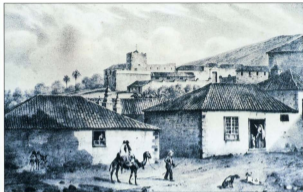
El resto de los lugares del sur de Tenerife eran aún auténticos despoblados por esas fechas. Las primeras referencias acerca de la colonización de Granadilla datan de 1573 y consisten en la denuncia promovida por el Cabildo contra Gonzalo González a causa de la roturación del tierras concejiles en aquella zona⁶⁴. Por su parte la colonización de Arico debió

⁶¹ LA ROSA OLIVERA, L. y MARRERO RODRIGUEZ, M. *Acuerdos del Cabildo de Tenerife (1525-1533)*. La Laguna, 1986, p. 376.

⁶² En 1531 Juan Soler señalaba en un memorial que en menos de un año había puesto en cultivo las tierras de su suegro en Vilaflor y para ello había traído numerosos colonos y edificado un molino, una canalización de madera para la traida de agua y un camino hasta el mar y había fundado la glesia de San Pedro en aquella localidad - siendo como he sido el primer poblador del dicho término de que estaba abierto y sin población ninguna, ni haber haciendas, no coger ningún fruto, ni esquilmo y de su causa el dicho término se ha ido poblando y hacer vecinos hasta veinte o veinticinco personas y han hecho sus casas de morada». Martínez Galindo, P. M. *Op. cit.*, pp. 436-438.

⁶³ RODRIGUEZ YANES, J. M. *El Antiguo Régimen en la comarca de Dauete*. Canarias, 1988, p. 25.

⁶⁴ LA ROSA OLIVERA, L. «Los orígenes de Granadilla de Abona». Publicado en *El siglo de la Conquista*. Santa Cruz de Tenerife, 1978, pp. 239-240.



Vista del lugar de Adeje, según grabado de Williams (1837). BARKER - WEBB, P. y BERTHELOT, S. *Histoire Naturelle...* op. cit.

comenzar en torno a 1585-1595 como se refiere en una antigua tradición recogida en la información de limpieza de sangre del capitán Juan González Gómez, realizada en 1675, quien se declaraba descendiente del «fundador y poblador del lugar de Arico»⁶⁵.

A medida que el poblamiento del sur de la isla se fue intensificando en la segunda mitad del siglo XVI y durante el siglo XVII, el camino de Chasna se convirtió en una ruta de gran importancia para los intercambios económicos insulares. El sur de Tenerife se constituyó en el siglo XVII como una comarca cerealera que en los años lluviosos era capaz de producir cosechas muy abundantes⁶⁶. Por su parte la extensión del cultivo vitícola en el valle de La Orotava hacía que esta zona, con una importante densidad de

⁶⁵ AGUSTIN DEL CASTILLO, P. *Descripción histórica y geográfica de las Islas Canarias*, 1737. Madrid, 1948-1960. Tomo V. P. 1.349. (nota).

⁶⁶ En la descripción de los lugares de Chasna y Granadilla realizada por el cronista Núñez de La Peña en 1676 se hacía eco de la tradición que acreditaba las grandes cosechas de cereal de aquella zona. «El lugar de Chasna es el último lugar de esta isla, de muchos labradores, y criadores (de ganados), cógese mucho trigo, sevada, críase mucho ganado, poco vino... El lugar de Granadilla es azia (sic) la parte de Chasna, cógese mucho trigo, y se cria ganado, es tierra fértil, así la de la Granadilla como de Chasna, y aquella comarca es, siendo bueno el año de aguas, y se da mucho trigo y a avido año que de una fanega de trigo de sembradura, se han cogido ciento y más...» NÚÑEZ DE LA PEÑA, J. *Conquista y antigüedades de las Islas de la Gran Canaria*. [Imprenta Real]. Madrid, 1676, p. 344.



Vista del lugar de Vilaflor, según grabado de Williams (1837). BARKER - WEBB, P. y BERTHELOT, S. *Histoire Naturelle...* op. cit.

población, requiriese de los excedentes de granos de las bandas del sur⁵⁷. Debido a ello la terratenencia laica y eclesiástica que poseía grandes propiedades de viñedo en el valle de La Orotava y la comarca de Daute estuvo interesada desde el siglo XVI en hacerse con propiedades en las bandas del sur para contar con rentas pagadas en cereal que le permitiesen abonar los salarios de los peones de sus haciendas (una parte del salario se solía abonar en grano) y aprovisionar sus casas para el consumo doméstico. Una parte importante de estos intercambios económicos entre el sur y norte de Tenerife se realizaban a través del camino de Chasna, pues si bien el transporte de grandes cantidades de granos podía hacerse a menor coste embarcando las mercancías por las costas, siempre había lugar para un tráfico terrestre, pequeño pero más frecuente, que transportaba algunas partidas de granos, quesos o fruta pasada hasta los pueblos del norte.

La colonización del sur de Tenerife determinó una intensa relación económica y poblacional entre ambas comarcas desde mediados del siglo XVI. El trasiego de pobladores y colonos entre ambas zonas resulta evidente desde los mismos inicios de la colonización del sur, pues el

⁵⁷ MACIAS HERNANDEZ, A. «La producción de cereales en Canarias: el ejemplo del trigo (1610-1820)». *Congreso de Historia Rural. Siglos XV al XIX*. Universidad Complutense de Madrid. Madrid, 1984, p. 747-748.

camino de Chasna servía para compensar los desequilibrios demográficos ocasionales, buscar trabajo estacional en las faenas agrícolas de los pueblos de la otra banda, o simplemente para escapar de la miseria en épocas de carestía, cuando muchos habitantes del sur acudían a las poblaciones del valle de La Orotava intentando subsistir a costa de la beneficencia eclesiástica o practicando la mendicidad pública.

El rápido crecimiento poblacional del valle de La Orotava durante el siglo XVII en parte estuvo basado en el asentamiento de pobres y jornaleros del sur que acudían a asentarse en el barrio de El Farrobo para emplearse en las haciendas de viñedos de la zona, o simplemente para subsistir de la fabricación clandestina de carbón, de la venta de leña y de la mendicidad. El informe elaborado en 1683 sobre la erección de la parroquia de San Juan de El Farrobo, situada en la parte alta de La Orotava, indica que muchos de los pobladores del barrio de El Farrobo procedían de las «bandas de Abona», pues los pobres de los pueblos del sur de Tenerife huían del hambre y la miseria de sus lugares de origen emigrando hacia La Orotava durante los años secos, viviendo allí en pequeñas chozas de techo de paja, para regresar luego a sus pueblos cuando volvían a producirse años buenos y lluviosos⁶⁸.

Los siglos XVIII y XIX supusieron un mayor desarrollo demográfico de los pueblos del sur de la isla y por ello la tendencia del movimiento migratorio debió invertirse en favor de aquellas localidades. La roturación de tierras baldías y montes, unida a la explotación clandestina de los pinares para la extracción de madera y brea⁶⁹, y la expansión del cultivo de tuneras para la cría de cochinilla durante las décadas centrales del siglo XIX⁷⁰, permitieron a los pueblos del sur de Tenerife alcanzar cierto dinamismo económico y mayor densidad demográfica, sin que ello supusiera la erradicación de la miseria que caracterizaba aquellas comarcas secas y tradicionalmente pobres.

El tráfico de mercancías agrícolas entre el norte y el sur de Tenerife se incrementó, además, con la generalización del cultivo de la papa entre los siglos XVIII y XIX. Las exigencias agronómicas de este tubérculo imponen intercambiar la semilla de unas tierras a otras para que la planta no dege-

⁶⁸ FERNÁNDEZ MARTÍN, L. «Tensiones y conflictos en la Iglesia de Canarias durante la segunda mitad del siglo XVII». *Anuario de Estudios Atlánticos*, N.º 22, (1976), pp. 33-34.

⁶⁹ Sobre la importancia de la ocupación de tierras concejiles en el sur de Tenerife durante los siglos XVIII y XIX, vid. NUÑEZ PESTANO, J. R. *La propiedad concejil en Tenerife durante el Antiguo Régimen... op. cit.*

⁷⁰ En torno a la década de 1830-40 se consideraba que el cultivo de nopales para la producción de cochinilla sería un factor de desarrollo de gran importancia para los pueblos del sur de la isla, tal como se manifiesta en un informe de 1836 sobre las perspectivas de desarrollo del pueblo de Arona. «Este pueblo es uno de los que deben prometerse mayores progresos, así como todos los de la banda del sur, con el nuevo cultivo de la cochinilla...». Biblioteca Municipal de Santa Cruz de Tenerife. *Boletín Oficial de Canarias*, (9-7-1936), p. 889.



Vendedora de carbón de La Orotava según dibujo de A. Diston (1824). LA CRUZ RODRÍGUEZ, J. Textiles e indumentaria... op. cit.

camino de Chasna, tal como hemos podido documentar en los relatos de algunos viajeros que ascendían al Teide y adquirían provisiones de estos campesinos del sur que acudían a vender sus productos desde Chasna a La Orotava⁷¹.

La complementariedad de las cosechas de papas veraneras en la vertiente norte y papas inverneras en las bandas del sur facilitaba el tráfico de semillas, que solían practicar los campesinos para procurarse nueva simiente⁷¹.

En cuanto a las demás producciones agrícolas y pecuarias de las bandas del sur, los pueblos del valle de La Orotava constituían el mercado más accesible y cercano para la venta de excedentes, como era el caso de la fruta fresca y pasada, que solía producirse en gran abundancia en el pueblo de Vilaflor⁷², o la venta de quesos y demás producciones ganaderas. Tal complementariedad económica comportaba un tráfico frecuente entre ambas zonas a través del

⁷¹ RODRÍGUEZ BRITO, W. y MARTÍN MARTÍN, V. «El Sur-Suroeste de Tenerife». Publicado en *Geografía de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria*, 1995. Tomo II, p. 811.

⁷² VIERA Y CLAVIJO, J. *Noticias de la Historia General...* op. cit. Tomo II, p. 415.

⁷³ «Varios aldeanos que bajaban de un pueblecito situado a la izquierda de las Gargantas [Las Cañadas], el más elevado de toda la isla, nos vendieron algunos higos y otras frutas que, en medio de la naturaleza estéril que nos rodeaba, parecieron deliciosas; otros llevaban a vender a La Orotava haces de leña». «Aventuras extraordinarias de los viajeros célebres». Publicado en KINDERLEY, P. y otros. *Cartas desde la Isla de Tenerife (1764) y otros relatos...* op. cit., p. 166. El texto corresponde a la ascensión de Dumont D'Urville en 1837.

Dada la pequeña entidad y la pobreza de las localidades del sur, el tráfico de las escasas mercancías manufacturadas que demandaba el mercado local de aquellos pueblos era muy pequeño y podía realizarse perfectamente a través de las rutas arrieras que seguían en camino de Chasna. Aquellas mercancías bastas y de menor calidad (tejidos de lana del país, loza basta, etc.) se producían por el artesanado local o comarcal, pero las piezas de más calidad y algunas materias primas como el lino para la fabricación de lienzos caseros, debía procurarse en el exterior a través de este pequeño comercio. Una de las facetas de este tráfico intercomarcal de mercancías era el comercio de harinas y en menor medida de gofio. Aunque Vilaflor contaba con molinos de agua que permitían realizar la molienda semanal o mensual de las familias de la zona, no solían funcionar en verano, cuando el caudal de agua descendía mucho. Por lo común el campesinado pobre solía realizar la molienda del gofio en el molino de mano que poseía en su casa, pero los más acomodados aprovechaban los viajes a La Orotava para llevar la molienda mensual de harina y gofio de millo o de trigo, pues los molinos de agua de La Orotava funcionaban ininterrumpidamente todo el año gracias al caudal de aguas del Heredamiento⁷⁴.



Vendedora ambulante, según dibujo de A. Dizon (1824). LA CRUZ RODRÍGUEZ, J. Textiles e indumentaria... op. cit.

⁷⁴ RODRÍGUEZ MESA, M. *En el pago de Higu donde llaman La Perdona*. La Orotava, 1979, p. 89.



Vista del lugar de Vilaflor y canales de los molinos de agua del lugar (circa 1920). «Tenerife en el recuerdo... op. cit.

sobre los lugares del sur, donde poseían grandes fincas. El privilegio de villazgo concedido a La Orotava en 1648, establecía que el Alcalde Mayor debería recaer en oficiales nacidos en aquel partido judicial, con lo que la administración de justicia civil y criminal de todo el distrito de Taoro estuvo, de hecho, en manos de componentes de la élite orotavense, hasta la constitución del juzgado de primera instancia de Granadilla, instituido en 1821 tras la lucha que mantuvieron las localidades de Vilaflor y Granadilla sobre la erección del juzgado en sus respectivos pueblos⁷⁵.

⁷⁵ LEON, F. M. *Historia de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, 1978, pp. 134 y 167-168.

CAPÍTULO IV
**CRISIS Y DECADENCIA DEL
CAMINO DE CHASNA**

Víctor Martín Martín

En este capítulo se intentará explicar el proceso de paulatino abandono del camino de Chasna a lo largo del siglo XX. Se partirá de la hipótesis siguiente: si el camino surge como consecuencia de la complementariedad económica de la fachada de sotavento (cereales, frutales y pastos para ganado) respecto a la del barlovento insular (cultivos de exportación), será la ruptura de dicha complementariedad la que ocasionará la crisis definitiva de esta infraestructura de comunicación.

Durante la primera mitad del siglo XX, los recursos naturales del Sur que no habían podido utilizarse -debido al escaso desarrollo de las fuerzas productivas- comienzan a ser apropiados por diferentes grupos sociales que van a generar las mismas mercancías que ya producía el Norte de Tenerife. La actividad económica que impulsa la ruptura de la complementariedad va a ser, como no podía ser de otra manera, la agricultura de exportación. Con el transcurrir del siglo, el Sur va a conocer una expansión agrícola que le hará producir lo mismo que el Norte. Y ya se sabe que quienes producen lo mismo no pueden intercambiar nada.

La carretera de circunvalación insular en su tramo de sotavento termina sustituyendo (aunque ahora con otra funcionalidad) al camino de Chasna a lo largo de los años cincuenta. Los mercados europeos pasan a ser, a partir de dicha década, el destino final de la producción agraria del Sur. La relación Canarias-Europa viene ejemplificada por la carretera comarcal C-822 que termina, más que empezar, en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Coetáneamente, el puerto santacrucero sirve de entrada no sólo para las manufacturas que en la isla no se fabrican, sino también de los productos básicos para la alimentación (cereales, lácteos y carnes, fundamentalmente) que con el paso de los años cumplirán la misión de eliminar cualquier atisbo de agricultura para el mercado interior (mayoritaria en el Sur hasta aquellas fechas).

En este proceso, los grupos sociales beneficiados son la terratenencia local, la burguesía agro-exportadora y comercial, así como el incipiente capital financiero español y europeo.

La crisis y decadencia definitiva del camino de Chasna viene dado por la incorporación del Sur al desarrollo capitalista atrasado de Tenerife.

Dicha incorporación no supuso únicamente la apropiación por los grupos antes mencionados de recursos infrautilizados (suelos, clima, agua, etc.), sino que movilizó a un importante contingente de población, transformando las relaciones sociales imperantes, de claras reminiscencias feudales, en otras plenamente capitalistas, pero conservando el poder socioeconómico de los grandes propietarios de la tierra.

Con el planteamiento del trabajo señalado más arriba queremos oponernos a la dicotomía desarrollo económico/infraestructuras de comunicación, en la que algunos autores se posicionan en favor de que la economía determina las infraestructuras, mientras que otros priman a las infraestructuras como guías en el desarrollo económico. Para nosotros ambos conceptos forman parte del mismo sistema de explotación de un espacio concreto, influyéndose mutuamente.

La evolución que concluye con el abandono o pérdida de la funcionalidad del camino de Chasna no es, a pesar de lo dicho anteriormente, uniforme. En el período que va de 1900 a 1960 podemos distinguir las fases siguientes, caracterizadas por los títulos que las acompañan:

1. Camino de la cumbre versus camino de la mar.
2. La Autarquía como potenciadora de la complementariedad.
3. La extraversion del desarrollo sureño: agricultura de exportación y turismo de masas.

1. 1900-1939. CAMINO DE LA CUMBRE VERSUS CAMINO DE LA MAR

Con el comienzo del siglo XX el camino de Chasna sigue cumpliendo gran parte de sus funciones tradicionales. Sin embargo, ya desde fecha tan temprana como la de 1864 (aunque el proyecto data de 1858-59)¹ había sido aprobado el primitivo trazado de la carretera de Santa Cruz a Guía de Isora por el Sur, denominada como la comarcal C-822. Esta carretera comienza la construcción de sus primeros tramos (Trozo 1º y 2º), que parten del actual barrio de La Cuesta (en el límite entre los municipios de Santa Cruz y La Laguna), entre 1866 y 1867. Cuarenta años más tarde la carretera se encontraba asfaltada sólo hasta la localidad de Fasnía. Por el contrario, la vertiente Norte tenía concluida la carretera

¹ Todas las referencias de fechas y tramos de las carreteras que aparecen en el texto -mientras no se señale lo contrario- están documentadas en el Archivo de la Delegación del Ministerio de Obras Públicas en Santa Cruz de Tenerife, ahora dependiente de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno Autónomo de Canarias.

desde Santa Cruz a Buenavista (comarcal C-820)². Los nuevos cultivos de exportación (plátanos y tomates) tenían resuelto el problema del transporte en el Norte y Valle de Güümar³. El Valle de Güümar se incorpora en estas primeras décadas de siglo a la economía exportadora de Tenerife, quedando integrado en el área de influencia de la ciudad y puerto de Santa Cruz (mercado exterior y mercado urbano). No es extraño que los caminos de banda a banda, entre los que se incluye el de Chasna, pierdan importancia económica tempranamente en el sector este del sotavento insular. Sólo las peregrinaciones del Norte hacia el Sur relacionadas con la Virgen de Candelaria mantienen -incluso en la actualidad- dichos caminos. Más al oeste de la comarca de Agache no había mas que cabras y cereales/frutales de secano con destino al consumo interior. No era necesario todavía la comunicación con Santa Cruz. De hecho, entre la aprobación y construcción del Trozo 9º de la carretera del Sur, en 1888, hasta la aprobación del trozo 10º transcurren tres décadas.

El Estado, a pesar de su interés por configurar el anillo viario insular, ve frenada la construcción de una carretera, que por el momento, no ofrece la «rentabilidad» suficiente⁴. Hasta tal punto se detiene el avance de esta vía de comunicación que la rápida implantación de los cultivos de exportación y de empresas diversas asociadas a los mismos en sectores localizados, todavía, del Sur de Tenerife, hará variar la política estatal en materia de carreteras en la primeras décadas del siglo pasado.

Surgen ahora los proyectos de los ejes agrícola-comerciales⁵. Hacia 1908 ya se encuentran construidas las carreteras de Arico a Abona (proyecto 1895-conclusión 1907) y Granadilla a El Médano (proyecto 1897-conclusión 1907). Años después se concluirán la de Guía de Isora a Playa de San Juan (proyecto 1907-conclusión 1917) la de San Miguel a Los Abrigos (proyecto 1907-conclusión 1922), Arona a Los Cristianos (pro-

² PULIDO MAÑES, T. (1981): *«El sistema de transporte y la organización del espacio insular»*. En *Canarias ante el Cambio*. Universidad de La Laguna. Santa Cruz de Tenerife.

³ En el Valle de Güümar, a los caudales de los nacientes y manantiales se unieron a lo largo de la década de los veinte los proporcionados por las galerías excavadas en las zonas altas. Por ello el Valle se incorpora rápidamente a la explotación de los cultivos de exportación.

⁴ El cultivo de la cochinilla pudo expandirse en el Sur de Tenerife en régimen de secano en la segunda mitad del siglo. No obstante, la importancia espacial y económica de la grana en el sotavento insular está todavía por estudiar. Sirva como referencia la información suministrada por Galván Hernández (GALVÁN HERNÁNDEZ, F. (1986): *Burgueses y obreros en Canarias (del siglo XIX al XX)*. Sec. de Publicaciones de la Universidad de La Laguna. Colección Monografías N° 28. La Laguna), quien recoge de un artículo periodístico de 1866 una larga lista de propietarios y personas vinculadas al comercio de la cochinilla en Tenerife. Para el Sur son: Antonio Domínguez y Cesáreo Bethencourt en Arona; Antonio Alfonso Feo y Hnos. en San Miguel; José García Torre, Andrés Tacoronte, Antonio Pías y Peraza y José Osorio y Hnos. en Granadilla.

⁵ Término empleado por Joaquín Sabaté (SABATÉ BEL, J. (1987): *«El Sur: urbanismo y territorios»*. Revista Basa, N° 5. C.O.A.C. Santa Cruz de Tenerife).

yecto 1910-conclusión 1922). Las carreteras agrícola-comerciales unirían las capitales municipales situadas en las medianías con sus tradicionales puertos de embarque. El cambio en la política de construcción de carreteras por el Estado no fue casual. Detraer los capitales de la comarca C-822 hacia las carreteras costa-medianías tuvo su conclusión en la construcción de los puertos de cabotaje de la zona Sur, cuyos presupuestos se fijaron en torno a 1906⁶:

PUERTO	PRESUPUESTO (PTAS.)
Iguete	60.000
Güimar	65.000
Médano	50.000
Los Abrigos	45.000
Los Cristianos	50.000
Playa de Alcalá	60.000

Algunos de estos pequeños puertos no se llevarían a cabo nunca (como el de Los Abrigos y Playa de Alcalá) y los otros se construirán lentamente a lo largo de los años veinte y treinta⁷.

Las carreteras agrícola-comerciales y los puertos del Sur de Tenerife estaban indisolublemente ligados a una nueva estrategia privada de

⁶ Problemas de Canarias, R.S.E.A.P. de Santa Cruz de Tenerife, 1906. Citado por GALVAN HERNANDEZ, 1986, pg. 47. Además decía la Real Sociedad de Amigos del País: «... con molestias e inconvenientes se hacen operaciones en el Sur de la Isla de Tenerife, porque la iniciativa privada... ha tenido que ingeniarlas para buscar salida a los productos de la tierra... Entre los puertos que el gobierno propone construir según... decreto de 26 de marzo de 1906, se hallan en Tenerife, los de Martínez y Abona...».

⁷ A este respecto, Miguel Pintor González señalaba (PINTOR GONZÁLEZ, M. (1946): *Los puertos de las Islas Canarias Occidentales*. Publicaciones de la Real sociedad Geográfica. Serie b N° 172. S. Aguirre Impresor, Madrid):

«Abona: es el más utilizable de los pequeños embarcaderos de la Isla de Tenerife, puesto que con buenos tiempos, no infrecuentes en esta zona es posible el atraque de buques de hasta 600 toneladas brutas. Por él se exportan principalmente patatas. El puerto está llamado a tener importante desarrollo cuando terminen las obras hidráulicas que se realizan en su región y que podrán en cultivos bastantes terrenos.

Médano: tiene construido un muelle embarcadero, utilizado normalmente por pequeñas embarcaciones de pesca y, en algunas ocasiones, por veleros que realizan el tráfico de cabotaje.

Los Cristianos: se encuentra situado en una bahía naturalmente abrigada de los tiempos del NE, aunque abierta a los tiempos del Sur. En el año 1934 se construyó un muelle-embarcadero que llega hasta calados de dos metros y que permite realizar un reducido tráfico pesquero.

San Juan de Guía: la importancia de este puerto se deduce de su proximidad a la Isla de La Gomera, puesto que la travesía entre ambas islas, utilizando el puerto de San Juan, se reduce a dos horas, de las nueve necesarias cuando se utiliza el puerto de Santa Cruz de Tenerife. No tiene construídas obras, proyectándose un dique muelle capaz para el atraque de buques de hasta 600 toneladas.»

explotación económica, a la que el Estado presta su incondicional apoyo, y que incluye también la isla de La Gomera. Se trata de sacar por estas carreteras y embarcaderos los productos agrícolas del incipiente comienzo de los cultivos de exportación en el Sur de Tenerife⁹. Todo el entramado finalizaba con el tráfico de cabotaje que se había iniciado de manera regular desde finales del siglo XIX⁹. En 1886 la firma inglesa Elders and Dempster establece una línea de vapores entre las islas, con lo que se inicia la penetración del capital extranjero en el cabotaje¹⁰. En 1888 se crea la Compañía de Vapores Interinsulares, filial de la Elders and Dempster. Esta compañía obtiene la concesión del tráfico interinsular por diez años por parte del Gobierno (y la ayuda inestimable de Fernando León y Castillo). En 1912 se le renueva y en 1922, en lucha con Transmediterránea, vuelve a ganar la concesión (DÍAZ LORENZO, 1989). Precisamente, a partir de 1912 el Gobierno establece el siguiente itinerario para el tráfico de interinsular que afecta al Sur de Tenerife: Las Palmas - Santa Cruz de Tenerife - Abona - El Médano - Los Abrigos - Los Cristianos - Adeje-Guía - San Sebastián - Hermigua - Agulo - Vallehermoso - Agulo-Hermigua - San Sebastián - Guía - Adeje - Los Cristianos - Los Abrigos - El Médano - Abona - Santa Cruz de Tenerife - Las Palmas.

¿Cómo afecta al camino de Chasna esta primera vinculación del Sur de Tenerife a la economía de exportación de la producción agrícola? En principio podría pensarse que el camino de Chasna se vio fuertemente afectado ya que las carreteras y embarcaderos de cada municipio permitió tanto la salida de los productos agrícolas como la entrada de mercancías manufacturadas. Sin embargo, la mayor parte de la carga de los barcos de cabotaje estaba constituida por plátanos, papas y, sobre todo, tomates de las fincas de la plataforma litoral del Sur. La organización del

⁹ Recordar en este punto que Pyffes había comprado la finca de Hoya Grande en Adeje a principios del siglo XX introduciendo el cultivo del plátano y del tomate (probablemente) en el Sur de Tenerife. Además, a través de la información oral (entrevista 1, realizada en mayo de 1989, campesino medianero y jornalero en fincas de la costa del entorno del El Médano), estamos en condiciones de afirmar que esta misma firma arrendó fincas a la terratenencia local en Granadilla (llegó a instalar un empaquetado en El Médano) para cultivar tomates, además de fomentar el cultivo en la zona (préstamos, asesoramiento, etc.). La burguesía comercial se introduce también en los cultivos de exportación, siendo el ejemplo más representativo el de la familia grancanaria Curbelo que compra en Adeje. También timidamente la terratenencia local comienza a cultivar algunos tomates, fundamentalmente, en diferentes localidades de Arico, Granadilla, San Miguel y Arona.

¹⁰ CALERO MARTÍN, C. G. (1979): *Las comunicaciones marítimas interinsulares*. Colección Guagua. Mancomunidad de Cabildos. Las Palmas de Gran Canaria.

¹¹ Antes de 1886, algunos representantes de la burguesía comercial canaria intentan crear compañías de barcos para el transporte interinsular (Francisco S. Lecuona y otros) pero fracasan. Otras firmas con dominio del capital inglés, como Enrique Wolfson o Hamilton y Cia., transportaron fruta y pasaje por diversos puertos de Tenerife y La Gomera desde finales del siglo XIX (DÍAZ LORENZO, J. C. (1989): *100 años de vapores interinsulares canarios*. Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife).

espacio -que abarcaba el mar- en estas primeras décadas respondía a la necesidad de sacar hacia Santa Cruz por vía marítima los productos agrícolas de exportación. Dada la todavía escasa implantación de dichos cultivos, el sistema de cabotaje era suficiente para llevar a cabo el transporte frutero en manos del capital inglés. La mayor parte del territorio sureño sigue siendo explotado «al modo tradicional» y, por tanto, el camino de Chasna sigue cumpliendo su función de enlace entre las fachadas de barlovento y sotavento. Otro hecho que contribuye a mostrar que el Sur sigue explotándose mayoritariamente de forma tradicional es la evolución de su crecimiento demográfico por lo que a la influencia comarcal del camino de Chasna se refiere¹¹. Esta comarca pasa de 14.263 habitantes a solamente 19.633, treinta años más tarde. Se trata de un crecimiento reducido que se mantiene debido a las altas tasas de natalidad, típicas de las sociedades tradicionales agrícolas. A ello se une una ubicación en las medianías y medianías altas de la mayor parte de los habitantes en esta banda de sotavento, frente a los escasos núcleos y a la reducida población de los mismos en la plataforma costera y en el litoral¹². Finalmente, hasta tal punto el camino de Chasna siguió siendo una importante vía de comunicación insular que en un mapa de carreteras de la Isla que data de 1924 (confeccionado por la Delegación del Ministerio de Obras Públicas en Santa Cruz de Tenerife) se dibuja el trazado de dicho camino junto a las carreteras de circunvalación insular (C-820 y C-822) y los ejes agrícola-comerciales del Sur¹³.

2. 1939-1950. LA AUTARQUÍA COMO POTENCIADORA DE LA COMPLEMENTARIEDAD

A la crisis económica mundial de los años treinta sucede la Guerra Civil Española y la Segunda Guerra Mundial. Estos hechos provocan un nuevo corte en las exportaciones agrícolas canarias y la disminución de las importaciones. La nueva situación socio-política generada por el triunfo del régimen totalitario franquista provoca el aislamiento interna-

¹¹ La comarca influenciada por el Camino de Chasna sería la comprendida por los municipios de Adeje, Arona, San Miguel, Vilaflor, Granadilla y Arico.

¹² Las necesidades de jornaleros para los cultivos de exportación en la plataforma costera eran cubiertas por los numerosos campesinos con muy poca tierra y campesinos sin tierra del Sur hasta la llegada de la década de los cuarenta.

¹³ La carretera de Granadilla a Vilaflor se termina a finales de la década de los veinte (1929). Las reparaciones de asfalto más importantes que se llevan a cabo en el periodo de La República tienen lugar en los ejes agrícola-comerciales. Este hecho muestra la operatividad que tuvo este sistema de comunicaciones hasta el final de la Guerra Civil.

cional y el nacimiento del período de la Autarquía. Por parte de la institución del Mando Económico (generador de la militarización de la política-económica del Archipiélago) se potencia la producción de alimentos básicos con el objetivo de disminuir la ya estructural dependencia insular.

Se produce una efectiva revalorización de los predios dedicados a los cultivos de autosubsistencia de los que el Sur era productor principal: las medianías y medianías altas ofrecen las mejores posibilidades ecológicas para la obtención de las cosechas de papas, cereales, frutales y leche. Se origina una relativa emigración desde las zonas bajas (a causa de la crisis de los cultivos de exportación) no sólo de los habitantes de la banda Sur, sino también de los campesinos sin tierra del Norte que habitan las innumerables cuevas y casas de medianeros de la franja alta de las medianías¹⁴. El parque móvil en estos años sufre una paralización provocada por la no disponibilidad de repuestos y la dificultad del abastecimiento de carburantes. La consecuencia inmediata es la revitalización del transporte animal. Son éstas las condiciones necesarias para que se produzca la potenciación de la complementariedad económica de las bandas de barlovento (allí los cultivos de exportación se van recuperando a lo largo de la década de los cuarenta) y sotavento y, por tanto, el camino de Chasna se convierte de nuevo en una vía de comunicación de primer orden. La dispersión de la población por las medianías altas es difícil de entender sin un desarrollado sistema de arriería que tiene como arteria principal dicho camino y del que parten numerosos ramales secundarios y terciarios que entretejen la malla viaria del área cimera de la Isla. El transporte de mercancías se realizaba a lo largo de todo el año (a pesar del crudo invierno del Alto Tenerife): papas, queso, «jarcas», fruta pasada, cabras desde el Sur al Norte, y vino, pescado salado, aceite o leche, en sentido contrario. También se transportaban toda una serie de productos manufacturados que se producen en la isla: aperos de labranza, productos de herrería, ajuar doméstico y vestuario. En estos años se recuperan sistemas de intercambio aparentemente primitivos como el trueque ya que, como señalan los habitantes del Sur, «el dinero no valía nada»¹⁵.

¹⁴ El estudio del aumento poblacional, en este período, de las medianías altas es difícil de realizar a través de la información documental. Sólo la información oral (entrevista 2, realizada en junio de 1993, campesino de Vera de Erques, en el municipio de Guía de Isora; entrevista 3, realizada en 1991, guarda forestal de Lomo de Arico, en el municipio de Arico) nos ha permitido esbozar este fenómeno que necesita, evidentemente, de una investigación más profunda y sistematizada.

La revalorización de las medianías altas también viene dada por la extensión que ocupan los cancheros de jables en esta zona. El sistema agrario de los jables (materiales ácidos de proyección aérea de color blanco muy abundantes en la banda Sur) comienza a evolucionar desde el siglo XIX y logró proporcionar cosechas de papas en seco (alimento básico en la dieta de las Islas) en los altos de los municipios sureños.

¹⁵ *Ibidem* entrevista 1.

El panorama autárquico descrito anteriormente no es óbice para que durante la «década del hambre» se inicien o se intensifiquen dos infraestructuras indisolublemente ligadas que van a determinar el ocaso definitivo del camino de Chasna: los trasvases de agua y el avance de la red viaria.

En 1942 se crea la sociedad anónima Aguas del Sur que, entre otros proyectos, plantea la posibilidad de trasvasar agua desde los municipios de Arico y, fundamentalmente, Fasnía¹⁶ que ya eran excedentarios en dicho recurso en aquellos momentos. Esta posibilidad se plasma en la construcción del Canal del Sur a lo largo de la década. El Canal del Sur, promovido por la iniciativa privada aunque contó con una aportación estatal del 75 % de su presupuesto¹⁷, pasó por numerosas vicisitudes en su realización¹⁸. El Canal, de 75 kilómetros de longitud, partía del Barranco de Chifira (Fasnía) y concluía en las faldas del Roque del Conde (Adeje). Su culminación, a principios de la década de los cincuenta, colmó un viejo deseo de la terratenencia local que va a contar con el apoyo de la burguesía comercial y agro-exportadora de las islas: la expansión sin límites de la agricultura de exportación en el Sur de Tenerife.

La política de inversiones estatales en carreteras se retoma nada más finalizada la Guerra Civil: la prolongación hacia el Sur y Suroeste de la comarcal C-822 y la prioridad en la terminación de la carretera de La Orotava a Vilaflor y de La Esperanza a El Portillo. En su rápida construcción se mezclan motivos económicos, estratégicos y sociales.

La terminación de las carreteras de la cumbre (La Orotava-Vilaflor y La Esperanza-El Portillo) fueron priorizadas por el Mando económico durante la Segunda Guerra Mundial por su carácter estratégico. Al respecto resulta relevante la cita siguiente:

«La construcción de la carretera de La Orotava a Vilaflor, de gran valor estratégico, ha sido reiteradamente interesada a la C. Gral. de Canarias, por los Altos mandos de la nación,

¹⁶ El avance de las prospecciones en las galerías de estos municipios a lo largo de los años treinta comienza a generar caudales importantes a comienzos de la siguiente década.

¹⁷ Con motivo de la visita del General Franco a Tenerife en 1950, una representación de la empresa Aguas del Sur S. A., dedica un fervoroso discurso de agradecimiento del que entresacamos la siguiente cita (libro «Exposición de necesidades y súplica que las representaciones de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, elevan a su excelencia el Jefe del Estado y Caudillo de España con ocasión de su visita a estas islas»):

«... testimoniando a Vuestra Excelencia la profunda gratitud de todos los habitantes del Sur de Tenerife y de la empresa Aguas del Sur, por la solícita protección que, en todo momento, habéis prestado a nuestra modesta obra, a la par que, en nombre de todos y en el nuestro propio, os reiteramos nuestra más sincera, entusiasta y leal adhesión personal.»

¹⁸ Ver MARTÍN MARTÍN, V. (1991): *Agua y Agricultura en Canarias: El Sur de Tenerife*. Ed. Benchoño. Las Palmas-Santa Cruz de Tenerife.

debido a la urgente necesidad de que cuanto antes esté en condiciones de ser utilizada a fines de guerra.»¹⁹

La carretera de banda a banda (La Orotava-Vilaflor) había comenzado sus obras en 1920, pero no es terminada hasta 1947. Durante el período que estamos analizando se llevan a cabo los tramos comprendidos en el atrio de la caldera de Las Cañadas y el dorso sur de la misma que conecta con Vilaflor. De igual forma, por lo que a la rapidez en su terminación se refiere, la carretera de La Esperanza a El Portillo se construye entre 1938 y 1944.

La prioridad en la terminación de ambas carreteras cumbreiras hace que el nuevo régimen franquista emplee a los prisioneros de guerra y prisioneros políticos en su construcción. La necesidad de trabajo por parte de los obreros y jornaleros sin tierra de toda la isla proporcionó la mano de obra barata que la empresa concesionaria necesitaba para la pronta terminación de las obras²⁰. La política de obras públicas fue un remedio eficaz, desde décadas anteriores²¹, para solventar el paro obrero que se había convertido en un fenómeno estructural, incluso en la banda Sur.

Finalmente, otra de las causas a la que se recurre para la terminación de las carreteras de la cumbre es el recurso medioambiental y paisajístico que ofrecen las Cañadas del Teide al inmediato futuro turístico de la Isla. El propio Cabildo asume la potencialidad que como atractivo turístico posee El Teide y entiende la necesidad de las comunicaciones con el que será el primer Parque Nacional de Canarias:

«La importancia de esta vía, tanto bajo el aspecto turístico, ante el panorama que ofrece la isla vista desde su línea divisoria y el circuito que la construcción de esta vía cierra; como por la facilidades que representa para el acceso al Teide y a los pueblos de la región Sur...»²²

El avance de la Carretera del Sur, la C-822, corre pareja a la terminación del Canal del Sur, es decir, ambas infraestructuras forman parte de

¹⁹ Memoria del Proyecto de la Comarcal C-821 de La Orotava a Granadilla del año 1941, pg. 2 del Documento N° 1.

²⁰ La empresa concesionaria fue, como no, Entrecanales y Távora. Las condiciones infrahumanas en las que trabajaron los obreros y prisioneros, incluso durante el frío invernal de Las Cañadas, a cambio únicamente de la comida, es otro de los episodios de la sobre-explotación en la historia reciente de las Islas (Idem entrevista 1).

²¹ Las peticiones de financiación para caminos y carreteras de los ayuntamientos sureños a instituciones como el Cabildo con el objetivo de paliar el paro en la zona. Sirva como ejemplo esta cita del Ayuntamiento de Vilaflor para la construcción de un nuevo camino:

«La construcción del camino referido contribuirá también a aliviar la crisis de trabajo que se deja sentir en esta localidad desde que se terminó la carretera de Granadilla a Vilaflor.» Fuente: Archivo del Cabildo Insular de Tenerife (Fomento-Inv. 90-Exp. 23, folio 12, 17/5/1931).

²² Archivo del Cabildo Insular de Tenerife: Vía de La Esperanza a El Portillo (Fomento-Inv. 90-Exp. 1, folio 52, 4/9/1930).

la nueva estrategia de explotación económica que se está implementando en estos años en esta parte de la Isla. La carretera había llegado a Granadilla durante la etapa republicana. Con posterioridad las obras continuaban hasta San Miguel. El proyecto original²³, a partir de San Miguel, seguía por las medianías hasta el núcleo de Arona y al de Adeje por la Degollada de los Frailitos, al norte de El Roque del Conde. Sin embargo, se modifica el trazado a partir del municipio de San Miguel. La carretera baja al núcleo del Valle de San Lorenzo, en Arona, y desde allí enlaza con la carretera de Arona-Los Cristianos, en La Camella. Con esta sustancial modificación, la Comarcal C-822 llega a Los Cristianos en el año 1945. El descenso en altitud de la misma hace que, en las faldas de la Caldera del Rey, llegue a la cota setenta metros, y luego atravesase la plataforma litoral del término de Adeje. Las expectativas agrícolas de todo este sector costero del Sur de Tenerife justifican sobradamente la modificación del trazado primitivo²⁴.

Hay que decir que durante el período republicano Guía de Isora y Santiago del Teide habían quedado comunicados con el Norte de Tenerife a través de la carretera de San Marcos a Guía de Isora²⁵. La temprana comunicación de estos dos municipios sureños con el Norte y con la carretera C-820 no es más que la plasmación de las tradicionales relaciones históricas entre la comarca de Daute y el Suroeste de Tenerife. También en estos años de la II República comienzan a manar agua alguna galería de Guía de Isora que hará que se pongan en cultivo diversas fincas de tomates en el escaso suelo del litoral del municipio.

Con la anterior carretera y el avance de la comarcal C-822 se va cumpliendo el viejo proyecto de la vía de circunvalación insular, justo en los años –la década de los cuarenta y cincuenta– en que su trazado comienza a ser cuestionado por lo que a su eficacia se refiere.

3. 1950-1960. LA EXTRAVERSIÓN DEL DESARROLLO SUREÑO: AGRICULTURA DE EXPORTACIÓN Y TURISMO DE MASAS

— Al iniciarse la década central del siglo, el Sur de Tenerife había solventado el principal problema para incorporarse a la agricultura de

²³ Ver mapa de carreteras de la Isla de Tenerife de 1924. En este mapa todavía se mantiene el trazado del primitivo proyecto del siglo XIX.

²⁴ Es en toda la costa de Fañabé donde se van a instalar gran parte de las fincas de plátanos más importantes de la Isla e incluso de Canarias (Ver MARTÍN MARTÍN, 1991).

²⁵ La Carretera de San Marcos a Guía de Isora se construye entre 1913 y 1934.

exportación: la disponibilidad de caudales de agua suficientes. A partir de esos momentos se inicia una expansión agrícola sin precedentes en la plataforma litoral de los municipios que van desde Arico a Santiago del Teide²⁶. Aunque la primera expansión es fundamentalmente tomatera, desde finales de los cincuenta comienzan las sorribas con «tierras de prestación» para el abancalamiento de fincas de plataneras. Una expansión sin precedentes que viene confirmada no sólo por la superficie dedicada a dichos cultivos, sino porque el Sur de Tenerife se convierte por primera vez en su historia en un territorio de inmigración: no había mano de obra suficiente para sorribar y cultivar la zona baja de la banda Sur. Se trató, como algunos autores señalan, de una verdadera colonización agrícola y humana²⁷. Jornaleros provenientes de La Gomera, de las comarcas tinerfeñas de Acentejo y del Valle de La Orotava y de las medianías de los municipios sureños ocuparon las cuarterías que los propietarios de las fincas de tomates y plátanos se vieron obligados a construir para albergar a la población inmigrada.

La necesidad de llevar, en el mínimo tiempo posible, los productos agrícolas al puerto de Santa Cruz de Tenerife convirtió a la carretera del Sur en la arteria principal a la cual llegan los antiguos ejes agrícola-comerciales. Finalmente, diversas carreteras agrícolas se asfaltan en estos años para compartimentar en forma de gran damero la plataforma costera con objeto facilitar la salida de la producción agraria. El tráfico de cabotaje desaparece pues, aunque suficiente para el transporte de productos agrarios en las primeras décadas del siglo XX, la magnitud de la expansión agrícola que tiene lugar a partir de los cincuenta no lo hace operativo. De todas las maneras, las más de mil curvas de radio reducido de los algo más de 100 kilómetros de la comarcal C-822 pronto comenzará a ser un inconveniente para los camiones cargados de fruta que diariamente la atraviesan. Por ello, desde la temprana fecha de 1953, se el-

²⁶ En este sentido Tomás Cruz, presidente de la sociedad Aguas del Sur, tenía razón cuando señalaba las amplias posibilidades que los trasvases de agua abrían para la única agricultura rentable de las islas, la de exportación:

«... no son suficientes los terrenos del Norte y del Valle de Güímar, para proveer de productos agrícolas a todos los habitantes de la Isla y, sobre todo, para atender las exigencias de la exportación fuera de ella que cada día viene reclamando más cantidad de frutos y que debemos fomentar con abirco, como eficaz medio de nivelar nuestra insular balanza comercial. Esta sentida aspiración ha dado lugar a que se intente por todos los medios echar mano con urgencia de aquellas reservas territoriales que guarda Tenerife y, en su virtud, que las miradas de todos se vuelvan al Sur, donde realmente las disponibilidades son ilimitadas.» (Periódico EL DÍA: 3/3/46, 1ª pg.)

²⁷ En la comarca que hemos utilizado para enmarcar la evolución demográfica se produce el mayor crecimiento intercensal (1950-1960) registrado en la historia de la misma hasta aquellos momentos, pasando de 24.055 habitantes a 30.869 (28,3 % de crecimiento en una década). Gran parte de ese salto poblacional viene dado por la inmigración de las familias jornaleras que vienen en busca de trabajo a las explotaciones costeras.

bora el proyecto de la carretera litoral de Santa Cruz de Tenerife al Valle de Arona²⁸.

Las perspectivas turísticas de Tenerife se van haciendo patentes a lo largo de los años cincuenta, culminando en 1954 con la declaración como Parque Nacional de Las Cañadas del Teide y en 1960 con la apertura del Parador Nacional de Las Cañadas²⁹. Tal protección estatal termina con muchos de los usos tradicionales del Alto Tenerife, fundamentalmente el pastoreo que fue perseguido con anterioridad a dicha declaración³⁰.

A pesar de la terminación de las carreteras principales señaladas anteriormente (de La Orotava a Vilaflor, de la de La Esperanza a El Portillo y de la Comarcal del Sur C-822), a pesar de la importante expansión agrícola de la plataforma litoral de la banda Sur y a pesar de la creación del Parque Nacional de Las Cañadas del Teide, el camino de Chasna sigue transitado a lo largo de la década. Las causas son varias para entender su lenta crisis. En primer lugar para los arrieros era muy difícil pasar del transporte animal al de tracción mecánica por el nivel de inversión que exigía. A ello se une la dificultad de adquirir camiones, posibilidad que sólo estaba al alcance de las firmas fruteras. Por otro lado, las medianías altas del Sur, que empezaban a despoblarse en estos años, tenían todavía una importante población tanto dispersa como en pequeños núcleos concentrados que seguirán produciendo dentro del tradicional esquema del policultivo de secano (en el que la ganadería sigue siendo un subsector destacado). Esas medianías altas apenas se encuentran conectadas por pistas y carreteras, siendo los caminos de herradura y los senderos las vías más transitadas. Con esta situación queda claro que los animales de carga siguen ocupando un relevante lugar en el transporte de mercancías. Por último, y hasta que se vayan generalizando las importaciones masivas del exterior, los recién llegados jornaleros del litoral pueden necesitar alimentos básicos que las medianías y medianías altas cultivan.

No obstante, la suerte del camino de Chasna estaba echada en la década central del siglo XX: su pérdida de funcionalidad ocasionada por la ruptura definitiva de la complementariedad económica del Sur con

²⁸ En la Memoria justificativa se decía:

«Los alumbramientos de agua logrados por la iniciativa privada en las distintas zonas del Sur de Tenerife y el transporte de las aguas de otras zonas hacia la región extrema Sur de la Isla ha hecho que en estos últimos años se hayan puesto en producción extensas zonas y es de prever un rápido desarrollo de la economía agrícola de toda la vertiente Sur...» (Archivo de la Delegación del Ministerio de Obras Públicas en Santa Cruz de Tenerife. Memoria del Anteproyecto de la carretera de Santa Cruz al Valle de Arona. 1953, Legajo 1496.)

²⁹ TORRES MEJÍAS, A. M. (1992): *Racionalidad en la naturaleza de los Parques Nacionales*. I Encuentro de Investigadores del Franquismo. Barcelona.

³⁰ LORENZO PERERA, M. J. (1990): *Datos para el estudio del pastoreo en Las Cañadas del Teide (Isla de Tenerife, Canarias)* en Homenaje a Telesforo Bravo, Tomo II. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de La Laguna. La Laguna.

respecto al Norte de Tenerife. Al respecto resulta ilustrativa una frase que los impulsores del Canal del Sur dedicaron al General Franco con motivo de su visita a la Isla en 1950:

«Hacer del Sur, lo que otros tinerfeños supieron hacer del Norte.»⁵¹

Ahí se refleja la verdadera estrategia de explotación que los grupos dominantes querían aplicar al Sur de Tenerife: convertirlo en lo mismo que ya era el Norte, esto es, en un monoprodutor de plátanos y tomates para el mercado europeo. Y, como decíamos al principio de este capítulo, quien produce lo mismo, no tiene nada que intercambiar. En esta nueva estrategia, en camino de Chasna no tenía nada que aportar, salvo su lento declinar y abandono definitivo.

⁵¹ Cita del libro «Exposición de necesidades y súplica que las representaciones de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, elevan a su excelencia el Jefe del Estado y Caudillo de España con ocasión de su visita a estas islas».



MINISTERIO
DE MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA
GENERAL
DE MEDIO AMBIENTE

PARQUES
NACIONALES



9 788480 145091

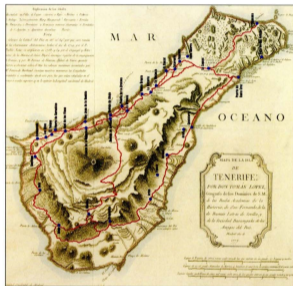
ESTUDIO HISTÓRICO DEL CAMINO REAL DE CHASNA

**LOS CAMINOS DE TENERIFE
CARTOGRAFÍA**



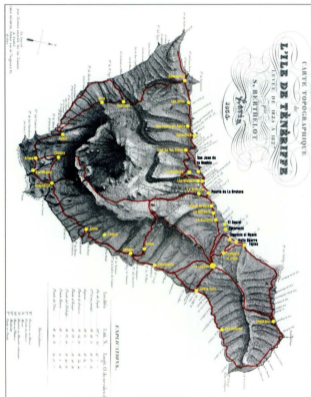
Los caminos de Tenerife según el mapa de Antonio Riviere [1740]. TOUS MELLÁ, J. Tenerife a través de la cartografía (1588-1899). Santa Cruz de Tenerife, 1996.

(Ubicación: página 75 del Estudio Histórico del Camino Real de Chasna.)



Los caminos de Tenerife según el mapa de Tomás López [1779]. TOUS MELLÁ, J. Tenerife a través de la cartografía op. cit.

(Ubicación: página 73 del Estudio Histórico del Camino Real de Chasna.)



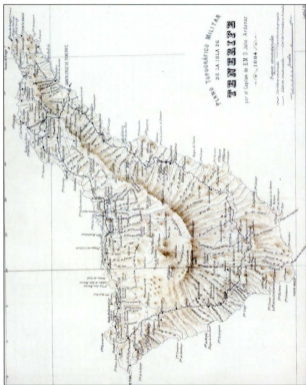
Caminos reales de Tenerife según el mapa de S. Bertelot (1834). TOUS MELLÁ, J. Tenerife a través de la cartografía...op. cit.

(Ubicación: página 94 del Estudio Histórico del Camino Real de Chasna.)



Caminos reales de Tenerife según el mapa de Coello (1849). TOUS MELIA, J. Tenerife a través de la cartografía...op. cit.

(Ubicación: página 99 del Estudio Histórico del Camino Real de Chasna.)



Camino reales de Tenerife según el mapa de J. Ardanaz (1884). TOUS MELLÁ, J. Tenerife a través de la cartografía... op. cit.

(Ubicación: página 120 del Estudio Histórico del Camino Real de Chasna.)



Trazado del camino de Chasna entre La Orotava y Las Cañadas según el mapa de Tomás López (1779). Mapa de la isla de Tenerife por don Tomás López...op. cit.

(Ubicación: página 147 del Estudio Histórico del Camino Real de Chasna.)